Marina Pereira Santos Gomes da Silva



A MOBILIDADE DAS MULHERES EM SÃO PAULO

experiência, precauções e autonomia

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Marina Pereira Santos Gomes da Silva

A mobilidade das mulheres em São Paulo: experiência, precauções e autonomia

São Paulo
2021

Marina Pereira Santos Gomes da Silva

A mobilidade das mulheres em São Paulo:
experiência, precauções e autonomia

Versão Corrigida

Exemplar revisado e alterado em relação à versão original, sob responsabilidade da autora e anuência da orientadora. A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade.

São Paulo, 13 de dezembro de 2021

Dissertação apresentada como requisito para obtenção de título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional

Orientação: Paula Freire Santoro

São Paulo
2021

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Marina Pereira Santos Gomes da Silva

A mobilidade das mulheres em São Paulo:
experiência, precauções e autonomia

Dissertação apresentada como requisito para obtenção de título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional

Orientação: Paula Freire Santoro

Catalogação na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Da Silva, Marina Pereira Santos Gomes
A mobilidade das mulheres em São Paulo: experiência, precauções e autonomia / Marina Pereira Santos Gomes Da Silva; orientador Paula Freire Santoro. - São Paulo, 2021.
119 p.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional.

1. Mobilidade Urbana. 2. Mulheres. 3. Gênero. 4. Planejamento Urbano Com a Perspectiva de Gênero. I. Santoro, Paula Freire, orient. II. Título.

Elaborada eletronicamente através do formulário disponível em: <http://www.fau.usp.br/fichacatalografica/>

Aprovação em: 04 de novembro de 2021
Banca Examinadora:

Profª. Drª. Paula Freire Santoro
Instituição de ensino: FAU - USP
Julgamento: APROVADA

Drª. Leticia Lindenberg Lemos
Instituição de ensino: Externo
Julgamento: APROVADA

Profª. Drª.Paula Carolina Soto Villagrán
Instituição de ensino: UAM - Externo
Julgamento: APROVADA

à minha avó Wilde Thereza,
quem me ensinou as virtudes de uma família matriarcal

“poesia

empatia

igualdade

recriam

a cidade”

(escrito encontrado em uma parede do Bixiga,

com a assinatura de G.L.)

Agradecimentos

À minha família, minha mãe Fátima, meu pai Oswaldo, minha irmã Lygia e minha tia Rita, agradeço por terem me acompanhado e apoiado durante todo esse processo, me trazendo confiança sobre escolhas feitas para seguir esse caminho. Ao Lucas Cividanes, meu companheiro e grande incentivador desta pesquisa, agradeço pelas inúmeras conversas, devaneios, questionamentos e contestações que me fizeram transpor limites e espaços que eu não imaginava explorar. Agradeço também à Marilu Azevedo Chamas pelo tempo, pelo carinho, pelos conselhos e por todo o suporte e ajuda quando esta pesquisa ainda era um projeto.

À prof.ª Paula Freire Santoro, quem tem papel importantíssimo na disseminação e concretização do tema das mulheres no planejamento urbano no contexto acadêmico brasileiro, e que passou de referência de pesquisa à orientadora. Agradeço pela orientação, pelo acolhimento, pelo apoio, por fazer essa orientação acontecer e por ter abraçado e ajudado a realizar ideias que surgiram ao longo do programa de mestrado.

À Vânia Ceccato, pela oportunidade de experiência no Department of Urban Planning, pelo acolhimento e suporte nos três meses em que fiquei em Estocolmo, e que em meio às suas mil tarefas encontrava horário para conversarmos sobre a pesquisa.

Ao professor Nilton Ricoy por ter aceitado ser meu orientador por um curto período e que mesmo assim deu atenção e contribuiu com essa pesquisa com ótimas referências e conversas.

Às companheiras de mestrado Analu Garcia, Adriana Sabadi, Deiny Façanha, Heloisa Escudeiro e Mariana Novaski agradeço pela amizade, conversas, pelo acolhimento das inseguranças e medos, pelas comemorações de conquistas, pelos momentos de descompressão. Agradeço também às minhas amigas de vida Graziela Machado, Maria Beatriz Indolfo, Mayara Carrasco, Nathalia Indolfo e Mariana Oliveira, que ao longo desses anos estiveram ao meu lado, mostrando interesse e curiosidade em relação à essa pesquisa, além das pequenas contribuições que fizeram.

À Marina Harkot (em memória), uma das precursoras de pesquisa neste campo dentro da FAUUSP, que abriu caminho para que outras pesquisas fossem feitas, agradeço pelas conversas, indicações e resenhas de livros e por todo apoio a esta pesquisa.

Agradeço também à Carolina Bernardo, pela ajuda na organização dos meus pensamentos, o que tornou esse trajeto mais leve e com maior confiança.

Por fim, agradeço imensamente às jovens mulheres que entrevistei para esta pesquisa e que me cederam seus preciosos tempos para contar um pouco sobre suas experiências, vivências e histórias. Mulheres essas com quem aprendi muito e que tenho uma admiração por cada uma.

A mobilidade das mulheres em São Paulo: experiência, precauções e autonomia

Resumo

Esta pesquisa buscou se aprofundar nos trajetos cotidianos feitos por mulheres no ambiente urbano a fim de investigar e coletar informações que possam contribuir com a construção do conhecimento em relação às experiências de mobilidade urbana delas. Após uma revisão bibliográfica sobre as dimensões relacionadas à mobilidade das mulheres no ambiente urbano, foram feitas análises quantitativas com dados de duas pesquisas, uma em grande escala (Pesquisa OD) e uma em média escala (sobre segurança no trânsito de estudantes universitários, com enfoque nas mulheres). Com os resultados direcionou-se uma observação qualitativa e mais aproximada de um grupo de onze estudantes universitária mulheres, a fim de coletar informações sobre a experiência e percepções delas em relação aos deslocamentos feitos na Região Metropolitana de São Paulo. Esperava-se como resultado, em um primeiro momento, que questões de insegurança e o medo de sofrerem algum tipo de violência sexual fossem os principais elementos destacados pelas mulheres. Mas o modo como elas acessam os meios de transporte públicos, a má qualidade do sistema de transporte coletivo, o tempo de seus deslocamentos, espera em pontos e terminais de ônibus e estações de metrô e trem, além de inúmeras baldeações, atravessaram este trabalho se mostrando como fatores importantes nas precauções tomadas pelas estudantes e pela insegurança e medo sentido por elas. Por outro lado, observou-se uma indicação de desejo por autonomia e formas de enfrentamento das limitações da mobilidade urbana na metrópole paulistana.

Palavras-chave: mobilidade urbana, mulheres, gênero, planejamento urbano com a perspectiva de gênero

Women mobility in São Paulo: experience, precautions and autonomy

Abstract

This research sought to deepen in the daily journeys taken by women in the urban environment to investigate and collect information that can contribute to the construction of knowledge in relation to their urban mobility experiences. After a literature review on the dimensions related to women's mobility in the urban environment, quantitative analyzes were carried out with data from two surveys, one on a large scale (Pesquisa OD) and other on a medium scale (on the traffic safety of university students with a focus in women). With the results, a qualitative and approximate observation of a group of eleven female university students was made to collect information about their experience and perceptions in relation to their displacements made in the Metropolitan Region of São Paulo. As a result, at first, it was expected that issues of insecurity and the fear of suffering some type of sexual violence would be the main elements highlighted by women. But the way they access the means of public transport, the poor quality of the public transport system, the time they travel, waiting at bus stops and terminals and subway and train stations, in addition to countless transfers, crossed this work. showing how important factors in the precautions taken by the students and the insecurity and fear felt by them. On another way, there was an indication of desire for autonomy and ways of coping with the limitations of urban mobility in the metropolis of São Paulo.

Key words: urban mobility, women, gender, urban planning with gender perspective

La movilidad de las mujeres en São Paulo: experiencia, precauciones y autonomía

Resumen

Esta investigación buscó profundizar en los recorridos diarios que realizan las mujeres en el medio urbano con el fin de investigar y recolectar información que pueda contribuir a la construcción de conocimiento con relación a sus experiencias de movilidad urbana. Tras una revisión de la literatura sobre las dimensiones relacionadas con la movilidad de las mujeres en el medio urbano, se realizaron análisis cuantitativos con datos de dos encuestas, una a gran escala (Encuesta DO) y otra a escala media (sobre seguridad vial de estudiantes universitarios, con enfoque en mujeres). Con los resultados, una observación cualitativa y más cercana de un grupo de once estudiantes universitarias tuvo como objetivo recopilar información sobre su experiencia y percepciones con relación a los desplazamientos realizados en la Región Metropolitana de São Paulo. Como resultado, en principio se esperaba que las cuestiones de inseguridad y el miedo de sufrir algún tipo de violencia sexual serían los principales elementos destacados por las mujeres. Pero la forma en que acceden a los medios de transporte público, la mala calidad del sistema de transporte público, el tiempo que viajan, las esperas en las paradas y terminales de buses y en las estaciones de metro y tren, además de innumerables traslados, mostrándose como factores importantes en las precauciones tomadas por los estudiantes y la inseguridad y el miedo que siente. Por otro lado, hubo un indicativo de deseo de autonomía y formas de enfrentar las limitaciones de la movilidad urbana en la metrópoli de São Paulo.

Palabras clave: movilidad urbana, mujeres, género, urbanismo con perspectiva de género.

Lista de figuras

Figura 1: desenho Chafariz da Misericórdia 33

Figura 2: Linha do tempo marcos da luta das mulheres e do feminismo no mundo e no Brasil 41

Figura 3: fórmulas utilizadas 57

Figura 4: comparação zonas OD com nº absoluto de viagens em 2007 e 2017 na região leste da RMSP 65

Figura 5: comparação zonas OD com nº absoluto de viagens em 2007 e 2017 na região norte da RMSP 66

Figura 6: zonas com maior densidade de viagens a pé na região central em 2007, masculino e feminino 71

Figura 7: zonas com maior densidade de deslocamentos a pé femininos na região leste em 2007 e 2017 72

Figura 8: zonas maior proporção de viagens a pé femininas na região leste, 2007 77

Figura 9: mapeamento universidade pesquisa segurança dos estudantes 146

Figura 10: tempo gasto nos deslocamentos 152

Figura 11: principais sentimentos e sensações relatadas pelas entrevistadas 159

Figura 12: principais elementos relatados sobre segurança e insegurança pelas estudantes 163

Figura 13: local descrito por Vivian 168

Figura 14: local descrito por Vivian 169

Figura 15: ponto de ônibus descrito por Sofia 169

Figura 16: local descrito por Ana 169

Figura 17: local descrito por Helena 170

Figura 18: local descrito por Helena 170

Figura 19: local descrito por Ana 170

Figura 20: local descrito por Ana 171

Figura 21: local descrito por Maria 171

Figura 22: precauções indicadas pelas estudantes em relação ao medo e insegurança percebidos durante o trajeto 172

Figura 23: principais medidas relacionadas ao poder público apresentadas pelas estudantes para ajudar na redução de sensações de insegurança. 185

Quadros

Quadro 1: Divisão modal de viagens na Região Metropolitana de São Paulo..... 50

Quadro 2: grupos de mapas e tabelas para apresentação dos resultados 59

Quadro 3: tabela de tendências centrais nº absoluto a pé 60

Quadro 4: tabela de tendências centrais densidade de viagens a pé 66

Quadro 5: tabela de tendências centrais proporção de viagens a pé 72

Gráficos

Gráfico 1: Porcentagem de viagens por tipo de modo principal na RMSP..... 57

Gráfico 2: % de viagens femininas e masculinas feitas por modo principal em 2007 e 2017
57

Gráfico 3: % viagens femininas e masculinas por tipo de transporte em 2007 58

Gráfico 4: % viagens femininas e masculinas por modo de transporte em 2017 59

Gráfico 5: % de homens e mulheres que declararam terem sido ou não vítima de algum tipo de violência em algum dos modos de transporte 125

Gráfico 6: % de homens e mulheres que declararam terem sido ou não vítima de algum tipo de violência no sistema de ônibus..... 125

Gráfico 7: % de vítimas e não vítimas por momento do trajeto, todos estudantes 126

Gráfico 8: % de vítimas e não vítimas mulheres em cada momento do trajeto 126

Gráfico 9: % de vítimas e não vítimas mulheres em cada momento do trajeto 127

Gráfico 10: % de vítimas e não vítimas de importunação sexual no ônibus, sem distinção de gênero. 128

Gráfico 11: % de vítimas e não vítimas de importunação sexual no ônibus, do gênero feminino..... 128

Gráfico 12: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no ônibus, do gênero masculino. 129

Gráfico 13: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no ponto de ônibus, sem distinção de gênero. 130

Gráfico 14: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no ponto de ônibus, do gênero feminino. 130

Gráfico 15: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no ponto de ônibus, do gênero masculino. 131

Gráfico 16: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no caminho do ponto de ônibus, sem distinção de gênero. 132

Gráfico 17: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no caminho do ponto de ônibus, do gênero feminino. 133

Gráfico 18: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no caminho do ponto de ônibus, do gênero masculino. 134

Gráfico 19: porcentagem de níveis de sensação de segurança conforme horário e local, sem distinção de gênero..... 135

Gráfico 20: porcentagem de níveis de sensação de segurança conforme horário e local, gênero feminino 136

Gráfico 21: porcentagem níveis de sensação de segurança conforme horário e local, gênero masculino..... 136

Gráfico 22: porcentagem de precauções tomadas sem distinção de gênero 137

Gráfico 23: porcentagem de precauções tomadas pelo gênero feminino 137

Gráfico 24: porcentagem de precauções tomadas pelo gênero masculino..... 138

Gráfico 25: porcentagem de fatores que impactam no uso do sistema de ônibus, sem distinção de gênero..... 139

Gráfico 26: porcentagem de fatores que impactam no uso do sistema de ônibus, gênero feminino..... 139

Gráfico 27: porcentagem de fatores que impactam no uso do sistema de ônibus, gênero masculino..... 140

Mapas

Mapas 1: nº absoluto de viagens a pé feitas por toda a população, masculinas e femininas, referentes à pesquisa OD 2007..... 66

Mapas 2: nº absoluto de viagens a pé feitas por toda a população, masculinas e femininas, referentes à pesquisa OD 2017..... 67

Mapas 3: densidade de viagens a pé feitas por toda a população, somente masculinas e femininas, referentes à pesquisa OD 2007. 72

Mapas 4: densidade de viagens a pé feitas por toda a população, somente masculinas e femininas, referentes à pesquisa OD 2017. 73

Mapas 5: proporção de viagens a pé feitas por toda a população, somente masculinas e femininas, referentes à pesquisa OD 2007 77

Mapas 6: proporção de viagens a pé feitas por toda a população, somente masculinas e femininas, referentes à pesquisa OD 2017 78

Mapa 7: Mapeamento dos deslocamentos feitos entre a casa e a universidade de cada uma das estudantes entrevistadas..... 149

Mapa 8: tempo gasto nos deslocamentos 150

Índice

Introdução 22

Capítulo 1 | Dimensões relacionadas às experiências de mobilidade das mulheres na cidade 31

1.1. Dimensão social: a dominação masculina como ferramenta de controle sobre os corpos 33

1.2. Dimensão espacial: planejamento urbano como ferramenta de controle espacial dos corpos 36

1.3. Conformação do espaço urbano das experiências das mulheres 40

1.4. Mulheres na cidade: experiências de mobilidade urbana 48

1.5. Uma abordagem aproximada e completa do problema 50

Capítulo 2 | Estudos quantitativos sobre mobilidade e gênero com foco em São Paulo 55

2.1. Mobilidade urbana e desigualdade 56

2.2. A mobilidade das mulheres na RMSP partir dos dados da pesquisa Origem e Destino do Metrô 59

2.3. Resultados 62

2.4. Discussão dos resultados e observações em conjunto com fotografias 80

Capítulo 3 | Mobilidade e segurança de estudantes universitárias 177

3.1. Objetivos, questões, hipóteses e métodos 119

3.2. Análises 122

3.3. Resultados 122

Capítulo 4 | Interpretando experiências e percepções de mulheres sobre sua mobilidade urbana cotidiana 141

4.1. Seleção das entrevistadas 142

4.2. Deslocamentos principais cotidianos 145

4.3. Observando os relatos das estudantes 166

Capítulo 5 | Conclusões e recomendações 205

5.1. Contribuições 207

5.2. Achados da pesquisa 207

5.3. Limites da pesquisa 207

Referências Bibliográficas 211

Anexos 221


CAIXA
Bem Viver

Introdução

> "Quando falamos de urbanismo e gênero falamos de construir cidades habitáveis, hospitalares, amáveis, calorosas e tolerantes, que permitam conciliar os ritmos individuais com os coletivos, que garantam a acessibilidade de todas as pessoas a todos os espaços e edifícios públicos, que valorize a memória histórica coletiva e que busque a harmonia com seu entorno" (COLECTIVO HIRIA KOLEKTIBOA, 2010, P.13, tradução nossa)[1]

A metrópole paulistana é um exemplo de que o modo como uma cidade é desenvolvida, idealizada e produzida, pode impactar no aumento e aprofundamento de desigualdades de vários tipos. Neste contexto, assim como o de outras cidades latino-americanas, a mobilidade urbana é ainda mais precária (CECCATO 2017; QUEIRÓS; COSTA, 2014). O desenho predominante nestes aglomerados urbanos tende a ser marcado de maneira muito expressiva por desigualdades socioterritoriais, má qualidade de infraestrutura de transporte, além da forte presença da violência urbana.

A relação entre determinadas desigualdades e o espaço urbano construído têm sido muito discutidas por urbanistas, principalmente os de caráter marxista que cunharam o pensamento urbano nos anos 1970, muito disseminados e lidos até hoje, face à permanência destas desigualdades.

Mais recentemente houve um movimento que além de buscar respostas, e agir, a partir de diálogos e observações sobre como a cidade é vivida pelos diferentes corpos que a habitam, descontruindo a historiografia, desvelando sua falsa neutralidade e universalidade na transmissão de conhecimentos e construção dos relatos históricos (MUXÍ, 2018; MUXÍ *et al.*, 2011). Incorporando a dimensão cotidiana ao urbanismo (CIOCOLETTO, 2014; JIRÓN, 2012) ou, como propõem representantes da segunda geração de norte-americanas feministas e geógrafas do urbano, propondo o recém cunhado "urbanismo feminista" (KERN, 2019). Reconhecendo a cidade do cuidado, mas também a do medo e dos protestos ou resistências que as transformam. São olhares sobre a desigualdade menos centrados nas visões históricas tradicionais que leem a cidade a partir das diferenças de classe, que não observaram as diferentes desigualdades fruto de padrões históricos de opressão, como racismo estrutural, desigualdade de gênero, patriarcalismo, ou por vezes que hierarquizaram estas formas de opressão, colocando-as sempre atrás do sistema econômico capitalista. Fazem parte de um grupo de trabalhos que sugerem uma revisão da luta de classes conectando-a com as formas de opressão às mulheres, explicando como as atividades reprodutivas são estruturais para a produção (BHATTACHARYA, 2013; FEDERICI, 2019), movimento que, inclusive, tem sido estendido para a leitura sobre como se dá a produção do espaço urbano.

1 *"Cuando hablamos de Urbanismo y Género hablamos de construir ciudades habitables, hospitalarias, amables, cálidas y tolerantes, que permitan conciliar los ritmos individuales con los colectivos, que garanticen la accesibilidad de todas las personas a todos los espacios y edificios públicos, que valore la memoria histórica colectiva y que busque la armonía con su entorno." (COLECTIVO HIRIA KOLEKTIBOA, 2010, P.13)*

Autoras e autores (Col-Lectiu Punt6, 2019; Colectivo Hiria Kolektiboa, 2010) defendem o caminho orientado pelo urbanismo feminista como uma forma mais realista, atenta e participativa de se obter informações sobre determinada realidade urbana ou problema social. É com base em suas ideias e teoria que este trabalho se apoia. Colocando em evidência, da mesma forma que essa vertente de urbanismo faz, a vida cotidiana, os modos alternativos de deslocamento e, principalmente, aquilo que se refere às experiências diárias das mulheres:

> "Portanto, para aprender sobre a vida na rua, na praça, no parque, é muito importante perguntar às mulheres, porque elas são conhecedoras do uso que se faz da cidade e porque elas conhecem a localização física e psicológica de seus medos reais e percebidos." (COLECTIVO HIRIA KOLEKTIBOA, 2010, p. 23)[2]

A divisão sexual do trabalho, com o homem responsável pelo trabalho produtivo e a mulher pelo trabalho reprodutivo, dividiu a cidade, por vezes privando ou moldando o comportamento dos diferentes grupos de mulheres para o uso do espaço público (VALENTINE, 1989; HARKOT, 2018), diminuindo sua autonomia (SOTO, 2014) e consequentemente diminuindo sua representação nos espaços de decisão sobre as cidades, ainda que historicamente tenham lutado por sua cidadania em movimentos urbanos (as mulheres estiveram à frente das lutas por creche, por melhores condições de transporte em São Paulo, pelo menos desde os anos 1970). Assim, desenho, decisões e construção das cidades têm sido quase que exclusivamente feitos por homens, engenheiros arquitetos, urbanistas, políticos, construtores, incorporadores (FALÚ; SEGOVIA, 2007; MONTANER; MUXÍ, 2014; SOTO, 2014; COL-LECTIU 6, 2019).

Mas afinal, quais são os aspectos e questões essenciais para que as mulheres vivam a cidade? Pesquisas indicam que uma série de aspectos impactam a presença delas no espaço urbano, e especialmente no espaço da mobilidade, eles podem ser caracterizados por fatores atribuídos de forma genérica à todos os sujeitos – como atributos do ambiente construído, da acessibilidade, do conforto ambiental, atratividade de usos, permeabilidade em relação ao tecido urbano (ANDRADE et al., 2017, p.6) por fatores pessoais, familiares e condicionantes externos (VASCONCELLOS, 2012), que variam muito em relação ao papel social de gênero desempenhado pelos sujeitos sociais; aspectos relativos de quem vive a experiência, como cultura, conhecimento do trajeto, experiência prévia, constância na utilização de um determinado modo de mobilidade, conhecimento da operação do modo, como apresentado por Harkot (2018); e, especialmente, quando se estuda a mobilidade com abordagem de gênero ou interseccional, a sensação de segurança e experiência de vitimização de violências e de diferentes formas de opressões (SANTORO et al., 2020; CECCATO, 2013; 2017).

Estudos sobre mobilidade têm sido elaborados procurando compreender como se

2 *"Por lo tanto para conocer de la vida en la calle, en la plaza, en el parque es de suma importancia preguntar a las mujeres, por ser conocedoras expertas en el uso que se hace de la ciudad y porque conocen la ubicación física y psicológica de sus miedos reales y percibidos."* (COLECTIVO HIRIA KOLEKTIBOA, 2010, P.23)

dá a experiência de gênero no espaço público, com foco nas mulheres (HARKOT, 2018; SVAB, 2016; LEMOS et al.,2017; entre outros). Svab (2016) observou a mobilidade diferenciando gênero de forma binária homens e mulheres, considerando todos os modos, Lemos et al. (2017) trabalharam a mobilidade com foco no modo bicicleta, outros trabalhos têm se aproximado da mobilidade a pé (SIQUEIRA, 2015; LYRA, 2017). Vários destes trabalhos reconhecem as limitações de se tratar de forma binária – homens e mulheres –, apontando os limites dos dados disponíveis, além do fato de que a mobilidade exige distinção de outras formas de opressão para a compreensão da experiência vivida pelos diferentes corpos. Há diferenças entre ser mulher branca e negra e circular pelo espaço público em São Paulo, ainda que existam aspectos em comum.

> "As mulheres são as maiores afetadas na discriminação do acesso ao espaço público, não só em relação à segurança. Os papéis associados aos sexos dentro do sistema patriarcal atribuem espaços diferenciados a cada sexo" (COLECTIVO HIRIA KOLEKTIBOA, 2010, P. 22, tradução nossa)[3].

Para trazer estas dimensões, esta pesquisa se preocupou em dialogar e desenvolver um enfoque multidisciplinar, envolvendo diversos campos de conhecimento, que vão para além da área de planejamento urbano, como antropologia, sociologia e geografia urbanas. Com um olhar bastante focado nas relações da configuração urbana com as relações pessoais e sociais existentes e possíveis nas cidades.

Nesta direção, é possível encontrar uma parcela muito significativa de autoras que apontam a segurança no espaço público como uma das questões primordiais para mulheres uma vez que, quando elas se sentem seguras, se sentem livres, tranquilas e motivadas a se deslocar, e quando se sentem inseguras seus deslocamentos são mais limitados, restritos e carregados de medos estando sempre em alerta aos movimentos nos espaços (VALENTINE, 1989; HARKOT, 2018; VILLAGRÁN, 2012).

Falú e Segóvia (2007) indicam que a segurança/insegurança impacta diretamente na cidadania das mulheres e na igualdade de oportunidades em exercer seus direitos, participar da vida pública, gozar das liberdades democráticas e contribuir com o desenvolvimento local e nacional:

> "Cuando una persona se siente segura en un espacio urbano, simplemente nota que esta mejor. más tranquila, que es más libre y más autónoma, no se plantea hacia allí voy o no voy, simplemente, cuando una persona se siente segura va, camina, avanza, explora, se encuentra con los demás en un espacio percibido como propio y decida lo que quiere o no quiere hacer en función de si misma." (Colectivo Hiria Kolektiboa, 2010, p. 19-20)

Mesmo com mudanças sociais que ocorreram nas últimas décadas como, por exemplo, o aumento da presença de mulheres no mercado formal de trabalho e maior

3 "*Las mujeres son las mayores afectadas en la discriminación del acceso al espacio público, no solo en materia de seguridad. Los roles asociados a los sexos dentro del sistema patriarcal asignan espacios diferenciados a cada sexo.*" Colectivo Hiria Kolektiboa, 2010, p.22)

contribuição dos homens em tarefas domésticas e de cuidado, ainda há uma desigualdade significativa entre os dois grupos.

A mobilidade como ponto de observação das desigualdades

A mobilidade urbana é um excelente ponto de partida para observar essa desigualdade, pois ela é bastante visível, sendo manifestada pelos distintos padrões de viagens produzidos por homens e mulheres, além da mobilidade ser um fator de importante impacto no acesso à serviços disponíveis nas cidades e oportunidades de trabalho, educação, saúde, lazer etc., como argumentado acima.

Alguns trabalhos chamam atenção para o fato de as cidades terem sido pensadas e projetadas a partir de uma visão masculina, muito específica (MONTANER; MUXÍ, 2014; SOTO, 2014), além do fato de valorizarem e favorecerem os modos motorizados e particulares de deslocamento em detrimento daqueles feitos de forma ativa (a pé e de bicicleta) (ANTP, 2018).

Mulheres são maioria na população metropolitana de São Paulo e dependem mais do uso de serviços e transporte públicos e, andam mais a pé. Muitas vezes fazem trajetos acompanhando outras pessoas, como crianças e idosos. Essas questões fazem com que percebam de forma diferente os problemas e vantagens da cidade, estão mais atentas à segurança e as características dos espaços urbanos. Por conta disso, estudos defendem que pensar cidades melhores para elas, além de contribuir com sua autonomia e independência, pode resultar na melhoria do espaço urbano para toda a população:

> "As mulheres, em sua maioria, não falam só desde sua experiência própria, mas são a voz das pessoas dependentes que estão a seu cargo; falam de experiências compartilhadas no desenvolvimento do trabalho reprodutivo. Assim, o conhecimento do espaço público da mulher é compartilhado com muitos outros grupos, os idosos e a infância, porque são os responsáveis por eles na maioria das vezes, e com os adolescentes porque são elas que ouvem seus medos. Em suma, ao perguntar às mulheres na maioria das vezes, estamos obtendo dados e reflexos sobre a vida de uma porcentagem muito grande da população." (COLECTIVO HIRIA KOLEKTIBOA, 2010, P. 20).

Este trabalho se iniciou com a ideia de abordar especificamente a mobilidade a pé das mulheres, forma de deslocamento na qual são o principal grupo. Ao longo do desenvolvimento dele percebeu-se que esse tipo de viagem é parte de um conjunto de viagens feitas por elas diariamente, uma vez que o a pé muitas vezes as leva ou para o destino final (modo principal de deslocamento), ou para uma estação ou ponto de ônibus (modo complementar). Além disso, este trabalho buscou abordar os impactos do medo e sensação de insegurança em relação às violências sexuais na mobilidade dessas mulheres. Observou-se que os impactos são diversos e que além de fazerem parte do cotidiano dessas mulheres e se expressarem de diversas formas e em diferentes locais, o acesso, a qualidade e possibilidades de mobilidade urbana parecem ser

importante elemento gerador dessa insegurança. Fazendo com que elas se coloquem muitas vezes em situações de perigo e vulnerabilidade, uma vez que essa infraestrutura não parece ser feita levando em conta a segurança de usuárias e usuários em todos os momentos referentes à uma viagem. Ou seja, referentes à localização do ponto de ônibus ou estação, tempo de espera no ponto, dentro do ônibus e na sua descida.

O que as mulheres acham, pensam, projetam, esperam e querem em relação à existência delas no espaço urbano? Pouco ainda se aprofundou sobre as experiências, percepções, perspectivas e vivências das mulheres sobre seus deslocamentos diários feitos na Região Metropolitana de São Paulo, sendo esta uma importante contribuição e um diferencial dessa pesquisa. Como **pergunta central** deste trabalho, queremos compreender quais percepções as mulheres têm em relação às suas experiências cotidianas de mobilidade urbana aem uma grande metrópole.

A partir desta pergunta, a pesquisa faz uma introdução histórica teórica recuperando as dimensões relacionadas às experiências de mobilidade das mulheres na cidade, algumas destas resumidamente apresentadas nesta introdução, e que serão melhor desenvolvidas no **capítulo 1**, inclusive trazendo os contextos urbanos mundiais, latino-americanos e brasileiros, observando a relação entre os ambientes urbanos e a sociedade. É neste capítulo que são discutidos e apresentados brevemente os temas que serão abordados nesta pesquisa e as principais referências teóricas e históricas em que se baseou.

Em termos empíricos, a pesquisa partiu da observação e análise sobre os padrões de viagens das mulheres na escala metropolitana, utilizando como método uma leitura dos dados da Pesquisa Origem Destino da Companhia do Metropolitano (Metrô) dos anos 2007 e 2017, distinguindo os modos. Esta análise compõe o **capítulo 2** que recupera os estudos quantitativos sobre mobilidade e gênero em São Paulo, se aprofundando nas diferenças entre os padrões de viagens femininas e masculinas para compreender que modos são mais importantes e utilizados por cada grupo.

Porém, a literatura de mobilidade urbana das mulheres chama a atenção para duas questões. A primeira delas é o fato de que por serem padrões complexos de deslocamento, torna-se difícil compreender sua dimensão apenas por pesquisas quantitativas de larga escala. A segunda é o fato de que dentre uma série de obstáculos que impactam nas viagens femininas há um de grande destaque que é a insegurança e medo de violências sexuais.

Levando em conta esses dois pontos, optou-se no **capítulo 3** por fazer uma nova análise quantitativa, agora partindo de um banco de dados com informações referentes à segurança na mobilidade urbana de estudantes universitários que se deslocam pela Região Metropolitana de São Paulo.

Os dados coletados por essa pesquisa contribuíram para se obter uma visão mais aprofundada dos impactos da insegurança e violências nos trajetos cotidianos das estudantes. Além disso, esta pesquisa foi feita com um enfoque na viagem completa, e os resultados das análises feitas neste capítulo demonstraram a importância de se observar o que acontece entre a origem e o destino dos trajetos.

Nesse capítulo observam-se os principais impactos relacionados à segurança de mulheres estudantes, uma vez que a teoria apresenta que questões como (in)segurança são fatores que têm forte impacto sobre a mobilidade delas. Aqui pretende-se compreender estes fatores, os impactos da insegurança e medo de violências sexuais na mobilidade urbana das mulheres e, como estes elementos são percebidos, manifestados e experienciados na mobilidade urbana de estudantes universitários.

Por fim, o questionário aplicado pela pesquisa de segurança dos estudantes, como toda pesquisa, também tem suas limitações. Neste caso, estas se referem à uma maior qualificação das experiências e percepções em relação à mobilidade urbana dessas estudantes. Buscando então ampliar o conhecimento em relação às experiências de mobilidade das mulheres, optou-se no **capítulo 4** por se fazer uma análise qualitativa com 11 mulheres estudantes universitárias que participaram da pesquisa descrita no capítulo anterior e aceitaram ser objeto de entrevistas em profundidade, com o objetivo de se obter mais informações referentes aos principais impactos sentidos por elas em seus deslocamentos diários.

Assim, a dissertação foi estruturada a partir de distintas escalas e métodos de análises, quantitativos e qualitativos, envolvendo a análise de dados quantitativos metropolitanos; dados quantitativos em uma escala intermediária envolvendo um recorte de um grupo específico da sociedade, neste caso, estudantes universitários; análise de entrevistas em profundidade com mulheres estudantes universitárias.

Buscou-se compreender como a (in)segurança impacta nos deslocamentos das mulheres e como varia a sensação de (in)segurança quando os serviços são precários, bem como o desenho da cidade influencia ao criar uma atmosfera de medo sobre os corpos feminino.

Além disso, este trabalho pretende contribuir com a produção de conhecimento sobre as manifestações de violência que afetam de maneira particular as mulheres nos espaços públicos, chamar atenção sobre o papel das cidades, especificamente políticas e decisões urbanas sobre mobilidade urbana no enfrentamento da violência contra mulheres no espaço público. Discutir medidas e ações que sigam no sentido de impedir ou diminuir a possibilidade de ocorrência dessas violências. Medidas que possam tornar os espaços mais seguros e confiáveis às mulheres. Com ferramentas que impeçam ou dificultem a ocorrência de violências e não que potencializem e criem possibilidades para essas ocorrências. Apresentar soluções efetivas e já praticadas no sentido de enfrentamento da violência sexual no espaço público além de compreender da melhor forma porque esta problemática é tão importante para a cidade, para as

mulheres e para os homens que vivem nela.

Uma das hipóteses desta pesquisa é que a sensação de (in)segurança impacta e influencia no padrão de deslocamento das mulheres: (i) moldando seus trajetos e comportamentos no espaço público, em relação ao local onde estão, para onde vão ou não vão, localização na rua, como qual é a melhor calçada, o melhor trajeto e melhor horário que vão passar ou não por algum local; (ii) causando nas mulheres um comportamento constante de alerta e vigilância; (iii) incorporando, face à pouca opção segura alternativa de deslocamento para parte das mulheres que vivem na Grande São Paulo, de objetos e elementos que façam com que se sintam mais seguras ou possam se defender em caso de ameaça; (iv) e, não menos importante, que este ambiente urbano que constrói a imagem / realidade de espaços (in)seguros, está estruturado pelas hierarquias patriarcais da sociedade, refletindo os papéis de gênero desempenhados pelas mulheres na sociedade, e é disseminado pelas mensagens e discursos familiares que acabam por gerar uma atmosfera maior de medo e vulnerabilidade, que de certa forma coloca sobre as mulheres o peso da responsabilidade e culpabilização caso se tornem vítimas.

O **capítulo 5,** conclui este trabalho apresentando os principais achados da pesquisa, contribuições, limitações e reflexões para futuras investigações.

Por fim, pretende-se que as informações coletadas e apontadas nesta pesquisa possam contribuir com a formulação de políticas públicas que atuem no sentido de reduzir os danos causados pelas desigualdades na mobilidade urbana entre homens e mulheres e passem a atuar de maneira mais alinhada e próxima com as necessidades reais de determinados grupos, partindo da ideia de que estes possuem particularidades e especificidades em seus modos de deslocamento, e que para além de diferenças de gênero, é importante que se observe dentro desses grupos aqueles que estão em maior vulnerabilidade, considerando questões como raça, renda, idade, orientação sexual, entre outros elementos que aprofundam desigualdades.



01

Dimensões relacionadas às experiências de mobilidade das mulheres na cidade

Capítulo 1 | Dimensões relacionadas às experiências de mobilidade das mulheres na cidade

A mobilidade urbana é parte importante do cotidiano e vida nas cidades, porém, a presença e experiência de mulheres e homens nesse espaço é marcada por uma série de fatores pessoais, familiares e condicionantes externos (VASCONCELLOS, 2012). Estes, se tornam obstáculos diários e impactam de maneira desigual o acesso a serviços, transportes e espaços coletivos e, consequentemente, o direito à cidade e cidadania desses grupos, sendo as mulheres as principais afetadas. Além desses efeitos serem maiores em decorrência do gênero, questões como raça, renda, idade e orientação sexual acabam por aprofundar ainda mais essas desigualdades (HANSON, 2010; LOUKAITOU-SIDERIS, 2016; CECCATO, 2017; SMDU, 2017, 2020).

Esta pesquisa se apoia nos principais questionamentos colocados pelo planejamento urbano sob a perspectiva das mulheres, ou, também conhecido como, urbanismo feminista. Portanto, parte-se do pressuposto de que as cidades foram pensadas e organizadas a partir de uma visão masculina, muito específica e que assim, os fatores que influenciam na presença delas nas cidades, seriam consequência de decisões feitas por esse grupo, a partir de uma estrutura que dominou o espaço social tanto na esfera privada como na pública (MONTANER; MUXÍ, 2014; SOTO, 2014). Desse modo, busca-se discutir neste capítulo as relações entre dominação masculina, planejamento urbano e a mobilidade das mulheres. Cujo objetivo é propor um resgate de determinados elementos que marcaram o desenvolvimento da sociedade e do espaço urbano brasileiro, a fim de levantar quais obstáculos, como e porque, ainda, têm efeitos no cotidiano das mulheres no ambiente urbano.

> "As sociedades contemporâneas apresentam numerosas e diversas formas de estruturar e assegurar a superioridade e o controle dos homens sobre as mulheres, o ordenamento jurídico, a estruturação política, a violência machista, a sexualidade, entre outros, têm sido estruturas nas quais o patriarcado se sustenta". (SOTO, 2014, p. 200)[4]

Bourdieu (2017) defende a dominação masculina como uma estrutura que se apropriou da divisão entre os sexos (masculino e feminino) para justificar determinadas diferenças como algo natural. Sendo assim, o sexo masculino seria "naturalmente" privilegiado e superior enquanto o sexo feminino seria "naturalmente" inferior. Nas palavras dele, essa definição social é "produto de uma construção efetuada às custas de uma série de escolhas orientadas" (Bourdieu, 2017, p. 23) que destaca determinadas diferenças, ao mesmo tempo que oculta semelhanças. Consequentemente, o masculino se torna medida universal de todas as coisas e dá origem ao que poderia ser chamado de mito do sujeito universal, ou neutro.

4 *"Las sociedades contemporáneas presentan numerosas y diversas formas de estructurar y asegurar la superioridad y el control de los hombres sobre las mujeres el ordenamiento jurídico, la estructuración política, la violencia machista, la sexualidad entre otros han sido estructuras en las que el patriarcado se sostiene."* (SOTO, 2014, p. 200)

Essa estrutura de dominação se efetuaria pelo processo em que os indivíduos seriam socializados e preservaria esse modelo de sociedade através de determinadas instituições que reproduziram e impuseram de forma arbitrária e, quase que imperceptíveis, normas e práticas sociais decorrentes dessa dominação. Além disso, esse modelo de sociedade, representado por um grupo privilegiado, acabou por confinar simbolicamente os grupos desprovidos desses privilégios, obstruindo a ocupação deles em determinados espaços, como aqueles de poder e decisões sobre a cidade.

A construção social dos corpos e as divisões sexuais, que definiram os distintos padrões sociais a serem seguidos por homens e mulheres, além dos espaços destinados a cada grupo, teriam sido então, estratégias e práticas dessa dominação masculina, defendidas como algo "aparentemente natural". Tendo assim, essa estrutura se apropriado das hierarquias nas relações sociais e legitimado uma violência simbólica, representada pela força, coação de ordem moral, emocional e psicológica.

Portanto, uma vez que os espaços urbanos expressam "processos sociais e de comportamentos humanos" (SOTO, 2014, p. 201), entende-se que eles não são neutros, ao contrário do que se fez parecer. E como apontam Montaner e Muxí (2014):

> "A discriminação de gênero se expressa fortemente no urbanismo e na arquitetura: desde o espaço público, com seus parques e calçadas, assim como as condições dos sistemas de transporte, até os lugares de trabalho e a estrutura hierárquica que muitas vezes se mantém na moradia. (...)" (MONTANER; MUXÍ, 2014, p.214)

Sendo assim, cidades e, consequentemente, a mobilidade urbana tem sido pensada a partir da ideia de um gênero neutro. Entende-se, portanto, que o desenho urbano e as decisões sobre as cidades refletem as escolhas desses grupos e, portanto, a forma como mulheres se deslocam pelas cidades seria resultante dessas decisões. Discute-se então nos próximos tópicos como esta dominação masculina se apropriou da esfera pública utilizando ferramentas de urbanismo como forma de controle de determinados corpos e quais foram os impactos disso no cotidiano das mulheres nas cidades.

1.1. Dimensão social: a dominação masculina como ferramenta de controle sobre os corpos

Ao discutir a teoria sobre a dominação masculina, Bourdieu (2017) aponta que esta, para manter seus privilégios e poder, naturalizou de forma arbitrária normas e práticas fundadas na divisão entre homens e mulheres, que gerou uma estrutura legitimada pela violência simbólica e repassada para a sociedade a partir das instituições como Família, Igreja, Escola e Estado. Esta dominação se dá por um grupo privilegiado, representado por homens brancos, cis, héteros, de altas classes, sobre os corpos daqueles que não se encaixam nesses padrões. Além disso, este grupo ocupou majoritariamente os altos cargos e a liderança dessas instituições e por se considerarem seres universais e neutros, mesmo não sendo, reproduziram dentro dessas instâncias somente a sua perspectiva, visão e necessidades. Enquanto isso, os grupos não privile-

giados impedidos de ocupar e se apropriar dos locais relacionados à dimensão pública, tiveram seus acessos a direitos básicos não garantidos, muito menos compreendidos. Entende-se assim que a posição inferior colocada às mulheres e que as desigualdades entre elas e os homens, são provenientes desse modelo de sociedade.

Calió (1997) designa essa estrutura como um "sistema patriarcal que justifica a exploração através das diferenças biológicas, reforçando a ideia de uma 'natureza' e de uma 'essência' feminina, limitando a criatividade das mulheres", direcionando-as a papéis de esposas, mães e donas de casa (CALIÓ, 1997, p. 2). Mas, tratar apenas do modelo normativo imposto às mulheres é se manter em um campo muito específico, que se relaciona aos papéis reprodutivos destinados a elas e mais especificamente às mulheres brancas de média e alta classe. Pensando então a partir de uma dimensão de raça e, também, de um contexto latino-americano, é necessário colocar em evidência que mulheres negras, pobres e escravizadas eram vistas como um grupo desprovido de humanidade e da feminilidade associada às mulheres brancas. Sendo estes, elementos que fizeram e fazem com que os impactos das desigualdades sociais fossem ainda mais profundos e violentos sobre esses corpos.

Portanto, para além de uma dominação de gênero, considera-se aqui a existência de uma dominação de raça, que se articulou através de formas de "opressão e hierarquização racial" (GONZALEZ, 2020, p. 16) e operou no sentido da dominação racial, em defesa de uma raça superior, a branca. Afinal, como diz Gonzalez (2020) "tanto o sexismo como o racismo partem de diferenças biológicas para se estabelecerem como ideologias de dominação" (p.141). Uma das formas de concretizar essa superioridade de raça, conhecida também como "mito da superioridade branca", foi a partir da ideia de limpeza de sangue que por meio de uma dominação masculina e racial dos corpos, se materializou das seguintes formas: controlando a sexualidade e os corpos femininos e, como aborda a autora, "pelos efeitos da violenta desintegração e fragmentação da identidade étnica produzida por ele; o desejo de se tornar branco" (p. 143) que como consequência fez com negros negassem sua raça e cultura.

Em uma rápida reflexão sobre os papéis e padrões sociais, há uma forte influência e herança da sociedade colonial que não pode deixar de ser mencionada. Concepções de sexualidade feminina, honra familiar e a ordem do Estado, são alguns dos elementos que ilustram "as interseções que se desenvolveram no império colonial espanhol" (STOLCKE, 2006):

> "O Novo mundo proporciona um exemplo especialmente claro das interseções dinâmicas entre as ideias e os ideais contemporâneos sobre sexo/gênero, raça/etnicidade e classe social que se refletem nos novos sistemas de identificação, classificação e discriminação social que se forjaram na consolidação da sociedade colonial ibero-americana. Torna-se exemplo também das consequências que a moralidade sexual e os estereótipos de gênero prevalecentes tiveram para todas as esferas da vida das mulheres" (STOLCKE, 2006, p.17).

Stolcke (2006) diz que "na sociedade colonial o corpo sexuado tornou-se fundamental na estruturação do tecido sociocultural e ético engendrado pela conquista portuguesa e espanhola e pela subsequente colonização do Novo Mundo" (p. 2). A autora discute as relações entre moralidade sexual da honra social e do casamento de homens e mulheres, a partir da questão da limpeza de sangue e pureza social herdada e passada pelas elites e a sociedade colonial ibérica. Fazendo um recorte de gênero ela mostra como regras que definiam a honra social eram diferentes para os homens e mulheres. Por exemplo o fato de ser naturalizado que homens se relacionassem com mulheres de classes abaixo da sua, mas, no caso das mulheres, pela honra familiar depender de sua virtude sexual, elas não podiam se casar ou manter nenhum tipo de "união sexual com um homem de pureza social inferior, porque isso poderia 'contaminar' toda sua família" (p. 31).

E por que este assunto está sendo tratado aqui? Por entender que esse controle da sexualidade das mulheres, por parte do Estado, da Igreja e a dominação masculina e racial, teve papel importante na construção da sociedade e porque:

> "múltiplas normas morais, sociais, jurídicas e religiosas relativas à sexualidade e às relações entre mulheres e homens interagiram dialeticamente com desigualdades sociopolíticas, na época em que a sociedade colonial estava se estruturando política e simbolicamente" (STOLCKE, 2006, p.16).

Sendo assim, como coloca Stolcke (2006), o gênero "refere-se aos conceitos que prevalecem em uma sociedade sobre o que são as mulheres em relação aos homens enquanto seres humanos sexualmente identificados" (p. 16).

Aprofundando-se na questão da doutrina de limpeza de sangue, pode-se dizer que esta se tornou uma forma cultural e religiosa de discriminação e posicionamento social. E que, portanto, "a limpeza de sangue era estabelecida determinava a maneira pela qual as concepções e as relações entre os homens e mulheres eram constituídas sócio politicamente" (STOLCKE, 2006, p.26), sendo esse sistema de identificação e classificação social que marcou as relações de gênero e a experiência das mulheres.

Há ainda nesse contexto a dimensão de raça, que expõe as distintas maneiras como mulheres eram tratadas, como era o caso de explorações e violências sexuais sofridas pelas negras, escravizadas e índias. Explícitas pelo aumento da mestiçagem. E que, neste caso, essas violências eram naturalizadas e não causavam qualquer consequência à honra de uma família. Ao mesmo tempo, Stolcke (2006) levanta o fato de que com isso abriu-se margem para construção de imaginários e estereótipos ruins sobre esses corpos femininos negros.

Concluindo essa reflexão, as questões colocadas por Stolcke, sobre as interseções de classe, "raça", sexo e sexualidade podem ser vistas como base pela qual se escorou um grupo para se perpetuar no poder, reforçando as diferenças entre gênero e raça. Esse grupo representado por uma elite e marcado fortemente pela figura masculina, regido por esses padrões sociais, ou desdobramentos destes, além de ser o que com-

punha os espaços de decisão sobre a cidade, passou a reproduzir nos planos e leis urbanísticas as mesmas normas que estruturavam sua vida e família. E é a partir disso que se inicia o próximo tópico.

1.2. Dimensão espacial: planejamento urbano como ferramenta de controle espacial dos corpos

> "Estamos concebendo o espaço como um elemento fundamental na estruturação e desenvolvimento das injustiças sociais." (SOTO, 2012, p. 148)

O urbanismo que se formou nas cidades brasileiras a partir de 1850 sob o pretexto de organização e ordem urbana, deu origem a um novo modelo de cidade e ao início da legislação urbanística, pensados e formulados por engenheiros civis, arquitetos e planejadores urbanos, assessorados por profissionais estrangeiros. A busca pelo embelezamento por meio da reprodução das mesmas paisagens urbanas das cidades europeias - de onde originavam parte desses engenheiros estrangeiros - culminou na exclusão de determinados grupos e corpos, entre eles, estavam representados de maneira específica as mulheres.

Parte desses corpos femininos foram mantidos no espaço privado e doméstico sob a tutela de maridos e famílias, eram, neste caso, mulheres brancas de grupos sociais de renda mais elevada (RISÉRIO, 2015). Uma outra parte, como forma de sobrevivência, ocupou a esfera pública sendo a elas também delimitadas áreas específicas em que sua presença era permitida. Essas mulheres eram vistas de maneira diferente daquelas condicionadas à esfera privada e eram mulheres negras, escravas, brancas pobres e forras (DIAS, 1995).

Cruzando informações sobre a implementação dessas novas legislações e melhoramentos urbanísticos com o cotidiano e presença desses corpos femininos no ambiente público é que se pode observar como esse novo modelo de cidade agia para excluir e ocultar esses grupos. O que fez com que uma estrutura muito parecida daquela opressão e dominação que acontecia no espaço privado se estendesse pelo território urbano, marcando e afirmando ainda mais as desigualdades de gênero, raça e renda. Deixando claro o lugar de cada grupo.

Algumas pesquisadoras envolvidas em temas urbanos buscaram resgatar o que estava implícito em entrelinhas de documentos históricos, em um trabalho praticamente impossível (DIAS, 1995), com o objetivo de mostrar o papel da mulher no processo de formação e urbanização intensa da cidade de São Paulo. Dias (1995) mostra de maneira minuciosa em o *Quotidiano e Poder em São Paulo no século XIX* como viviam as mulheres no final do século XVIII e início do XIX, com um enfoque nas mulheres pobres. O que a autora encontrou foi que o processo propriamente histórico da vida das mulheres em sociedade mostra papéis informais, a mudança, o vir a ser, se opõe ao domínio dos mitos e das normas culturais.

Os papéis históricos das mulheres podem ser captados nas tensões, mediações, nas relações sociais que integram mulheres, e podem ser resgatados das entrelinhas, em uma leitura paciente, um desvendar criterioso de informações omissas ou muito esparsas, casuais, esquecidas do contexto ou da intencionalidade formal do documento (DIAS, 1995, p.50).

Maria Odila Dias (1995) e Fernando Freitas (2015) analisaram a ocupação das mulheres pobres, escravizadas, forras e livres em São Paulo e no Rio de Janeiro. Os autores mostraram como as administrações públicas, baseando-se em questões urbanísticas e sanitaristas, regularam e excluíram estas mulheres do espaço público. Como forma de sobrevivência esse grupo de mulheres tinha pequenos comércios ambulantes e vendiam produtos de primeira necessidade e artesanato caseiro. Conhecidas como quitandeiras, encontravam-se no limbo da esfera pública privada (DIAS,1995), a quem a organização e controle da cidade, durante a primeira metade do século XIX, buscou fiscalizar, taxar, proibir e regular (FREITAS, 2015).

> "Esse comércio se dava em ruas delimitadas pela câmara, nas casinhas da Rua da Quitanda Velha, na Ladeira do Carmo, local chamado como 'o Buraco', na Rua do Cotovelo. Entre a igreja da Misericórdia e a do Rosário, as quitandeiras espalhavam pelo chão seus trastes, vendendo um pequeno comércio de vinténs para escravos." (DIAS, 1995, p. 23)

A presença dessas mulheres e os locais que instalavam seus comércios eram vistos como lugares de "desordem e confusão" e iam na contramão do que os planejadores urbanos estavam propondo para as cidades, e ao invés de garantir melhores condições de trabalho para elas, elas eram ocultadas:

> "O espaço de sobrevivência das mulheres pobres, brancas, escravas e forras na cidade de São Paulo (...) cresceu com a urbanização, multiplicando oportunidades de improvisação de papéis informais; na cidade, as mulheres pobres circulavam pelo espaço social - fontes, lavadouros, ruas e praças -, onde se alternavam e se sobrepunham ao convívio das vizinhanças e dos forasteiros, do fisco municipal e do pequeno comércio clandestino, as fímbrias da escravidão e do comércio livre." (DIAS, 1995, p. 19)

Em São Paulo, o processo de inchaço da pobreza que deu origem às mulheres pobres, as expulsou de seus espaços através do aburguesamento da vila, dos melhoramentos urbanos, iluminação, alinhamento das casas, e o encarecimento dos impostos municipais. Os espaços que ocupavam para sobreviver eram aos poucos absorvidos pelo processo de urbanização, num longo confronto de reclamações e resistência. A instauração de regras e leis urbanísticas além de prever questões relacionadas à habitabilidade (definição de pé direito duplo e recuos) também atuaram sobre uma segregação social e espacial determinando zonas onde se proíbe o comércio, cortiços, a criação de animais e estábulos, alargamento de ruas, alinhamento de casas, praças e parques e construção de redes de esgoto e água (DIAS,1995; LEME, 1998), além de preocupações relacionadas ao saneamento das cidades. Pela pressão de epidemias que estavam acontecendo nas cidades, engenheiros foram convocados para elaborar projetos para construção de redes de água e esgoto. (LEME, 1998).

Figura 1: desenho Chafariz da Misericórdia



Legenda: Desenho do Chafariz da Misericórdia feito pelo artista plástico José Wasth Rodrigues (1891 – 1957). O Chafariz é uma das principais obras de Tebas (Joaquim Pinto de Oliveira), arquiteto e artesão, homem negro escravizado, que conquistou sua alforria e teve papel fundamental na arquitetura da São Paulo no período Colonial. Fonte: http://brasilianafotografica.bn.br/?tag=sao-paulo e página do Projeto Tebas no Facebook https://www.facebook.com/1136936509806485/posts/1196027407230728/

Informações de documentos oficiais da Câmara encontrados por Dias (1995), diziam que as mulheres pobres, escravizadas e forras faziam o comércio mais desvalido

além disso deixa claro que isso acontecia em um espaço "delimitado pela câmara". Com grande resistência elas se opunham à essas posturas e ainda defendiam que isso iria afetar sua sobrevivência:

> "Em 5 de maio de 1836, Anna Gertrudes requeria licença para manter fora do alinhamento a sua casa da Rua da Boa Vista. Em 1831, conseguiam que o imposto da décima urbana fosse cobrado apenas das casas localizadas nas ruas mais centrais da cidade. Em 1835, a mesma D. Gertrudes requeria da municipalidade uma segunda revisão da demarcação dos limites do pagamento deste imposto para que se excluísse a rua em que morava". (DIAS, 1995, p. 58)

São Paulo estava sobrecarregada de mulheres pobres, morando em casas e quartos alugados, em pequenas construções de taipa, com baixíssimas alturas, telhado desabado e chão de terra socada. Localizadas nos locais mais pobres das ruas, como São Bento e Ladeira de São Francisco. Socialmente desqualificadas, no processo de urbanização de São Paulo, essas mulheres pobres se tornam pertencentes ao domínio dos espaços e papéis informais, improvisados, sintomas de necessidades novas e de mudanças estruturais. As fontes oficiais registravam de preferência papéis prescritos e valores normativos, próprios do sistema de controle e manutenção da ordem social estabelecida e elas, por não se encaixarem nesses papéis, foram esquecidas, ou talvez, ocultadas. Elas não faziam parte de instituições do poder, não eram assalariadas, não tinham propriedades, não gozavam direitos civis e nem tinham acesso à cidadania política, e mesmo assim, não deixaram de ter sua organização familiar e de sobrevivência e relações próprias e de convívio comunitário.

Ao mesmo tempo em que se tentou delimitar o espaço e lugar das mulheres pela dimensão espacial, tanto na esfera pública como privada, elas ainda estavam vulneráveis ao comportamento masculino em uma relação expressa por violências físicas e psicológicas, assédios e abusos sexuais que aconteciam nessas duas esferas, por homens conhecidos e desconhecidos. Uma vez que elas eram seres desprovidos de humanidade, respeito, opinião e direitos, a não ser quando havia um outro homem ao lado delas.

Portanto, pensando a cidade como espaço social, de efetivação das relações entre as pessoas, essas relações serão expressas "na arquitetura, morfologia e nas formas de construção e no uso do espaço público" (SIQUEIRA, 2015 p.7). Soto (2014) afirma que as lógicas patriarcais se relacionam com o espaço urbano através da construção de dicotomias geográficas – público-privado, por exemplo, que servirá para reforçar os papéis e estereótipos feminino e masculinos de cidade e que essas oposições podem ser lidas também por configurações como cidade-periferia, trabalho-casa, reprodutivo-produtivo, mente-corpo. Montaner e Muxí (2014) dizem que o fato de cada papel corresponder a um espaço, o da cidade e o da casa, essa organização é excludente e tem como ideia única de sujeito público o homem, sendo ele também o sujeito do discurso e da história, que converte o parcial em universal.

Nesse caminho, o tópico a seguir pretende discutir o desenvolvimento urbano das

cidades brasileiras buscando entender que decisões foram tomadas por esse grupo que detinha o poder de decisões sobre as cidades e quais os impactos delas no cotidiano das mulheres.

1.3. Conformação do espaço urbano das experiências das mulheres

> "As cidades da 'modernidade incompleta' são de cidadanias restringidas, quando não expulsam a população para as periferias a territórios de maiores vulnerabilidades, a expulsa dos espaços públicos ou os privatiza, gerando exclusões definidas pela lógica do mercado que se apropria do espaço, o fragmenta e segrega." (FALÚ, 2011, p.130)

O espaço urbano é por onde as experiências, vivências e deslocamentos das mulheres se desenvolvem. Sendo assim, ele pode ser visto como um dos principais elementos do cotidiano delas. Porém, como o espaço urbano das cidades brasileiras de hoje se conformou? Essa é uma resposta complexa e já muito abordada em outros estudos (Villaça, 2012; Maricato, 1999). Sendo assim, neste momento recupera-se brevemente os principais elementos que configuraram a formação desse ambiente urbano.

A urbanização e industrialização aceleradas contribuíram para o agravamento da exclusão socioterritorial, resultando em uma enorme concentração espacial da pobreza, expressa na segregação espacial. Ao mesmo tempo em que se tentou determinar os espaços de cada grupo, a partir dessa segregação socioterritorial, como aborda Maricato (1999), a violência urbana, como "uma manifestação daquilo que se procura tanto esconder" (p.3), transborda as barreiras e os espaços em que se tentou confinar parte dela. Sendo assim, o período que ficaria conhecido como "desenvolvimento moderno do atraso" (Maricato, 1999) deixou uma cruel herança para os anos 1980, o aprofundamento da miséria e, consequentemente, a explosão da violência urbana, que se tornou um problema recorrente em cidades latino-americanas, principalmente em suas metrópoles. Ao mesmo tempo em que há um avanço muito significativo do narcotráfico e o estabelecimento de uma "guerra às drogas" atribuídos por Corrêa e Kalil (2020) como elemento importante no agravamento da violência em áreas urbanas.

O modelo de cidade marcado pela "segregação urbana" (Villaça, 2012, p.43) que se implementou de maneira rigorosa a partir dos anos 1980, e que carregava heranças acumuladas de uma série de processos político-econômicos, deu origem à uma paisagem urbana em que os altos muros e segurança privada passaram a ser norma. Em decorrência disso, e de uma fuga para os shoppings centers (que representavam a segurança desejada), os espaços públicos perderam seus valores e foram descuidados. Ainda por cima, o automóvel particular era o meio de transporte mais valorizado no momento e a infraestrutura urbana volta-se quase que exclusivamente para ele. A vida urbana, de lazer, de uso do espaço público, a vida nas ruas quase desapareceu, entende-se aqui que ela se manteve por conta do grupo da população que não tinha as mesmas oportunidades de se refugiar atrás de muros ou de se deslocar por carros.

Há uma relação intrigante sobre a questão da violência em democracias pouco consolidadas, como é o caso do Brasil, e que pode ainda ser lido a partir de um recorte de gênero. Morey (2007) diz que governos ditatoriais, denominados por ela como "violentas ditaduras masculinas", por exemplo, ocultaram a violência doméstica e os direitos de populações marginalizadas. A autora ainda coloca parte dessas questões sob responsabilidade da corrupção política e do machismo, apontando-os como "co-adjuvantes na violência". Uma vez que a corrupção seria um elemento que deturpa a ideia de um governo ser distribuidor e planejador. E o machismo, um elemento que afirma a superioridade masculina (construída), com a afirmação constante da virilidade e coragem associada à dominação da mulher, gerando assim, um ambiente propício às violências de gênero.

Nas cidades do século XXI as violências vivenciadas ou temidas se tornaram "problemas centrais da vida das pessoas e do exercício de seus direitos cidadãos'' (Falú, 2011, p. 135). Teresa Caldeira (2000) aborda as transformações urbanas no período de consolidação da democracia brasileira e suas relações com a questão da violência e o medo, que produziram um novo padrão de segregação social e diz que:

> "O crescimento do crime violento em São Paulo desde meados dos anos 80 gerou medo e uma série de novas estratégias de proteção e reação, dentre as quais a construção dos muros é a mais emblemática. Tanto simbólica quanto materialmente, essas estratégias operam de forma semelhante: elas estabelecem diferenças, impõem divisões e distâncias, constroem separações, multiplicam regras de evitação e exclusão e restringem os movimentos" (CALDEIRA, 2000, p.9)

Caldeira (2000) descreve esse fenômeno, que deu origem aos enclaves fortificados conhecidos como condomínios, como uma "reorganização simbólica de um universo que foi perturbado tanto pelo crescimento do crime quanto por uma série de processos" (p. 09) que afetou e impactou profundamente a sociedade nesse momento de redemocratização. A autora menciona esses processos a partir da democratização. Porém, vale chamar atenção para o fato de que democracia instalada após o processo de redemocratização, herdou um "modelo industrial desenvolvimentista" da ditadura militar marcado por "padrões acentuados de desigualdade e pobreza" que aumentaram ainda mais em decorrência da dívida e dos altos índices inflacionários (CORRÊA; KALIL, 2020). Além disso, Corrêa e Kalil alertam para o fato de que análises sobre o cenário atual sociopolítico brasileiro não podem ser feitas sem levar em conta "as fortes características do colonialismo, racismo, classicismo, autoritarismo político, heteronormatividade e patriarcado que marcam a formação social e política brasileira" (CORRÊA; KALIL, 2020, p. 24).

Em resumo, um longo processo ajudou a configurar e caracterizar o espaço urbano das cidades brasileiras além de, principalmente, ter dado origem à grande parte dos problemas urbanos que perduram até os dias atuais uma vez que:

"O aprofundamento das históricas e sistemáticas estratégias de negação da cidade aos pobres tem contribuído para o aumento dos chamados problemas urbanos

– como favelização, infraestrutura de saneamento e água potável, precarização dos transportes, dentre outros – expressão das incompletas e insuficientes políticas públicas urbanas. (CEPIA; ONU MULHERES, 2011, p. 240)

Ou seja, a cidade que resultou desses processos segue em um sentido de negação da vida urbana e no espaço urbano. Com isso, uma vez que o urbanismo feminista, ou pensado a partir da perspectiva das mulheres, aponta como principais benefícios do cotidiano das mulheres a vida pública, a valorização dos espaços e transportes públicos e a pé, percebe-se o quanto esse modelo de cidade seguiu um caminho totalmente contrário as necessidades delas. Percebe-se também como dessa forma foram ocultados e aprofundados ainda mais os obstáculos, medos e inseguranças no cotidiano delas. Vale lembra que "uma cidade construída sem referências à vida cotidiana no espaço público pode ser uma cidade potencialmente insegura" (COLECTIVO HIRIA KOLEKTIBOA, 2010, p.22).

Sendo assim, o espaço urbano que as mulheres que vivem na Grande São Paulo têm para se deslocar é marcado pela violência urbana, exclusão e segregação socioterritorial resultantes de tentativas de planejamento e organização do espaço urbano. Pensado para atender majoritariamente aqueles que se deslocam por automóveis particulares, concentrando grande parte dos recursos para infraestrutura desse tipo de transporte (ANTP, 2018). Valorizando assim, um meio de transporte pelo qual poucas pessoas têm acesso. Além de se ter um sistema de transporte coletivo que concentra a melhor qualidade nos locais em que se localizam as populações de maior renda e que, portanto, dependem menos dele. Deixando no prejuízo aqueles que não possuem acesso a outras formas de deslocamento.

Porém, apesar deste ser um território hostil avesso à presença das mulheres, não se pode deixar de mencionar que é nesse espaço que elas têm lutado por visibilidade e direitos. No Brasil, nos últimos anos, assistiu-se a mudanças importantes no padrão de vida das mulheres. O avanço da urbanização, o desenvolvimento comercial e industrial, trouxeram novas exigências. Nos principais centros do país, a presença delas passa a ser solicitada e sua participação ativa no mundo do trabalho passa a ser exigida em diversas esferas (RAGO, 1985, p. 88).

O movimento das mulheres, quando teve suas lutas conquistadas e implantadas, fez mudanças importantes na urbanização da cidade de São Paulo. O Grupo Técnico de Apoio (GTA) foi pioneiro "em preocupar-se com a especificidades das mulheres na elaboração de seus projetos urbanos e arquitetônicos, e pelas intervenções nas ações de desenvolvimento sociocultural comunitário, principalmente nas favelas e nos mutirões de habitação popular" (GONZAGA, 2011, p.30). O Plano Diretor de Santo André, na gestão de Celso Daniel, também foi um marco nessa luta. A elaboração do plano contou com a participação de mulheres que puderam propor diretrizes e ações específicas para o plano por meio de uma Assessoria de Direitos da Mulher e de vereadoras de São Paulo. A inclusão de um plano setorial no Projeto de Lei do Plano Diretor, chamado

Plano Municipal dos Direitos da Mulher, o único plano direto do país que contemplou a questão específica da mulher.

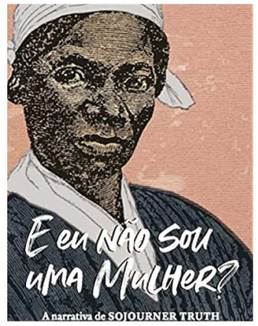
Portanto, a urbanização também teve grande importância para a criação de novas oportunidades para elas em questões de acesso a emprego e renda, e com sua intensificação e a modernização das principais cidades do país, as mulheres começaram a aparecer mais. E ampliaram sua participação na luta por direitos a partir de mulheres e feministas. Essas conquistas podem ser observadas na Figura 02, uma linha do tempo construída coletivamente - por estudantes de graduação de disciplinas oferecidas pela prof.ª Paula Freire Santoro na FAU USP e Escola da Cidade, como também pela presente pesquisadora - e que mostra os principais marcos na história do Brasil e no mundo. Como as mulheres vivenciam e resistem nesse contexto urbano é o que busca discutir o tópico a seguir. Porém, neste caso, foca-se de maneira mais específica na mobilidade urbana delas, por entender que esta tem um peso importante no cotidiano feminino. Uma vez que os deslocamentos produzidos por elas são marcados e limitados por questões que dificultam e impedem a garantia do direito delas de se moverem de forma livre pela cidade.

Figura 2: Linha do tempo marcos da luta das mulheres e do feminismo no mundo e no Brasil

Marcos e momentos importantes do feminismo no Brasil e no mundo

Mundo

1851
"E eu não sou uma mulher? Discurso feito por Sojourner Truth em Ohio, EUA:



1910
Movimento Sufragista norte americano:



1948
Art. 2º Declaração Universal dos Direitos Humanos "todos os seres humanos têm direitos e liberdades iguais perante a lei, sem distinção de nenhum tipo, seja raça, cor, sexo..."

1946
Subcomissão vota a criação de uma Comissão Exclusiva sobre a Condição da Mulher

1945
Assembleia Geral da ONU em São Francisco cria subcomissão para tratar da condição da mulher

1954
Assembleia Geral da ONU reconhece que as mulheres são "sujeitos de antigas leis, costumes e práticas" que estão em contradição com a Declaração e convoca os governos a aboli-las

1952
Publicação do livro The service and status of women in the churches de Kathleen Bliss

1977
_Plano de Ação Regional sobre a integração da Mulher no Desenvolvimento Econômico e Social da América Latina
_Declaração do coletivo Combahee River

1976-1985
Década da Mulher ONU: Tornar visível o papel feminino no desenvolvimento das comunidades

1975
I Conferência Mundial da Mulher México ONU Ano Internacional da Mulher

1974
_Conferência da ONU em Bucareste destaca a importância da mulher para determinar tendências demográficas.
_Criação NWAC (Associação de Mulheres Indígenas do Canadá)
_Coletivo Combahee (1974-1980)

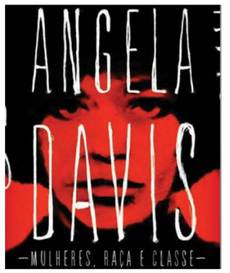
1973
Conferência da ONU em Roma sobre Alimentação, onde se reconhece a necessidade de maior participação da mulher no processo de tomada de decisões sobre alimentação e nutrição

1970
Angela Davis é presa Manifestação em Boston

1963
Assembléia ONU convoca países membros para elaborar Declaração sobre a Eliminação de todas as formas de Discriminação Contra a Mulher

1960
Angela Davis filia-se ao Panteras Negras:





1983
Lançamento livro *Mulheres, raça e classe* de Angela Davis

1981
Convenção sobre a Eliminação de todas as Formas de Discriminação contra a Mulher entra em vigor

1980
Conferência Metade da Década da Mulher e Fórum das ONGs em Copenhague

1830 | 1850/70 | 1910/20 | 1930/40 | 1950 | 1960 | 1970 | 1980

Brasil

1831
_Artigos sobre a condição feminina em um jornal pernambucano

_Nísia Floresta Brasileira Augusta (1810-1885) primeira educadora feminista, considerada pioneira na educação feminista.



1832
Nísia lança o livro Direito das Mulheres e Injustiça dos Homens

1835
Igrejas metodistas chegam ao Brasil

1859
_Maria Firmina dos Reis publica o primeiro romance abolucionista: Úrsula



_Igreja Presbiteriana chega ao Brasil

1871
Igrejas Batistas no Brasil (Protestantes de missão)

1910
_Fundação do Partido Republicano Feminino
_Criado o SPI (Serviço de proteção aos Índios)

1919
Projeto de Lei que dá direito de voto à mulheres

1921
Fundação da Federação Brasileira para o Progresso Feminino (FBPF)

1932
Após 40 anos, mulheres tiveram reconhecidos os direitos de se candidatar e votar

1937
Bertha Lutz apresenta projeto de lei do Estatuto da Mulher:



1945
Mulheres votam pela primeira vez para presidente no Brasil

1934
Campanha eleitoral para Assembleia Constituinte com intensa participação feminina

1940
Aumento da participação das mulheres nos movimentos sindicais

1949
Constituição da Federação das Mulheres do Brasil

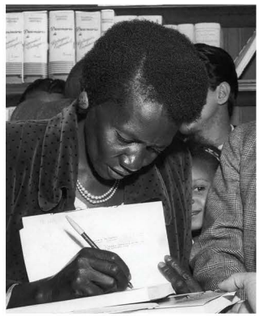
1950
Criação do Conselho Nacional das Mulheres Negras, organização político-cultural Teatro Experimental do Negro (TEN)

1953
Criação Museu do Índio (RJ)

1956
Conferência Nacional das Trabalhadoras: luta por creches e direitos trabalhistas

1958
Ordenação da primeira pastora na Igreja do Evangelho Quadrangular no Brasil

1960
_18% da população Trabalhadora
_Publicação do livro "Quarto de Despejo" Carolina M. de Jesus:



1964
Início da Ditadura, mulheres têm seu direito ao voto limitado, e ficam 20 anos sem poder votar

1967
Criação da FUNAI (Fundação Nacional do Índio)

1978
Criação do MNU (Movimento Negro Unificado)

1979
_Conquista da Anistia e mulheres exiladas começam a voltar para Brasil trazendo experiências do movimento feminista de fora do país
_I Encontro Nacional de Mulheres
_GALF - Grupo de Ação Lésbico Feminista

1970
_Na "segunda onda" do Feminismo, o Movimento Feminista brasileiro começa a surgir
_Surge as precursoras do feminismo cristão (Teologia da Libertação e o Movimento Bíblico)
_Surgimento das Comunidades Eclesiais de Base (CEBS)

1972
Aparecimento dos primeiros grupos da nova onda feminista no Brasil

1975/79
O movimento Feminista atua na pressão pela Anistia, criando o Mov. Feminino pela Anistia, pelo reestabelecimento das liberdades democráticas, além de ser interlocutor do Estado em iniciativas como: novo Código Civil, CPI sobre a situação da mulher brasileira, Lei de Divórcio e projeto de reforma da CLT

1977
_Lei do Divórcio (lei n.6.515;1977)
_Fundação da Igreja Universal do Reino de Deus, 1a Igreja do movimento pentecostal no Brasil
_Comissão particular de inquérito sobre a situação da mulher na sociedade brasileira. Relatora Deputada Lygia Lessa Bastos (Arena-RJ):



1980
_39% da pop. Trabalhadora
_Novas pautas na luta das mulheres: direito ao corpo, sexualidade, igualdade de direitos, trabalho feminino, políticas públicas p/ mulheres...
_1º grupo de violência contra a mulher SP
_Artigo "Mulher negra: um retrato" e "Lugar de negra" de Lélia Gonzalez:



1981
_1ª creche da rede municipal, conquistada pelo Movimento por Creche. Com a ampliação de pautas no mov. por creche, cria-se a União das Mulheres de SP
_Chanacomchana Marco da Disassociação das Feministas Lésbicas e Bis do Feminismo Heterossexual e dos Homens Gays

1983
_1º Conselho Estadual da Condição Feminina de SP (propunha políticas públicas para acabar com a descriminação das mulheres)
_I Encontro de Mulheres de Favela e de Periferias do RJ
_Dia Nacional da Mulher Indígena
_Eleito o 1º deputado indígena
_Invasão do Ferro's Bar
_19 de Agosto, Dia Nacional do Orgulho Lésbico:



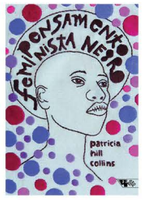
1989
Termo "interseccionalidade" é cunhado por Kimberlé Crenshaw:



1985
Conferência Mundial do Final da Década da Mulher Nairobi, Quênia. Adota-se o documento Estratégias Encaminhadas para o Futuro do Avanço da Mulher

1995
_Conferência de Cúpula sobre o Desenvolvimento Social (Copenhague, Dinamarca): eliminar pobreza, expandir emprego produtivo, reduzir subemprego, aumentar integração social





1990
_Movimento Mapuche (Argentina/Chile)
_Judith Butler *Problemas de Gênero:*
_Patricia Hill Collins *Pensamento Feminista Negro:*

1995
_Conferência Mundial da Mulher (Pequim, China), economia alternativa à de mercado que seja igualitária para mulheres e homens,_atenção à pobreza entre as mulheres, buscando a redistribuição de custos e rendimentos de forma igualitária, em como o acesso igual à tomada de decisões. (Articulação de Mulheres Brasileiras redigiu, com o apoio de centenas de mulheres, um documento para a conferência)

1994
Criação do EZLN - Movimento de Mulheres Zapatistas (México)

1990-1995
Plano para a Mulher e o Desenvolvimento é colocado em execução. Agências e Organizações ONU com um objetivo comum

2018
Projeto de legalização do aborto avança na Argentina, aprovado pelos deputados



2005
_Livro Gender and Planning (Planejamento e Gênero)
_Campanha Nacional pelo direito ao aborto seguro e legal na Argentina com o protocolo de projetos

2003
Are prisions obsolete? Angela Davis

2000
Publicação do livro Teologia indecente: perversões teológicas sobre sexo, gênero e política, da teóloga argentina Marcella Atthaus-Reid. Teologia Queer



2017
ME TOO a frase usada desde 2006 pela ativista Tarana Burke em 2006 ganha força depois da divulgação dos casos de abusos causados por Harvey Weinstein:

2015
Movimento Ni Una Menos, Argentina:



2013
Com a nomeação do Papa Francisco, inicia-se um aceno da igreja à lutas de gênero e comunidade LGBTQI+



Eleições EUA
Hamala Harris, eleita comp a 1ª mulher negra (de origem indiana) vice presidente dos EUA

Aprovação Projeto de **Legalização do Aborto** na Argentina

Black Lives Matter
Morte de George Floyd gera série de protestos contra a discriminação racial e a violência policial nos EUA



1980 1990 2000 2010 2020

1984
_Conselho Nacional de Defesa das Mulheres.
_Formação do movimento de mulheres trabalhadoras rurais (MMTR) no Sertão Central, PE
_Criminalização do aborto induzido

1985
_Surgem as delegacias especiais de atendimento à mulher
_III Encontro Feminista da América Latina e do Caribe (Bertioga): a organização de mulheres Negras (buscavam visibilidade no movimento). Primeiros coletivos de Mulheres Negras e Encontros Estaduais e Nacionais de Mulheres Negras.
_Criação do Conselho Nacional dos Direitos da Mulher (CNDM).
_Programa Mulher Negra, criado por Sueli Carneiro.
_"Mulher negra: política governamental e a mulher" Sueli Carneiro, Thereza Santos e Albertina de Oliveira Costa

1987
_Encontro feminista de Garanhuns (PE)
_Criação da AMARN (Associação das mulheres indígenas da Alto Rio Negro):



1988
_Constituição Federal assegura direitos às mulheres como cidadãs e trabalhadoras
_Reinvidicação de políticas públicas, direitos reprodutivos, saúde, mercado de trabalho
_Pós-Ditadura: "Institucionalização" dos movimentos, maior "profissionalização"
_1º Encontro Nacional de Mulheres Negras (Valença-RJ)
_Conselho Nacional dos Diretos da Mulher
_GELÉDES: Instituto da Mulher Negra
_Direito assegurado à cultura indígena
_Instauração do Estado laico

1991
2º encontro Nacional de Mulheres Negras (Salvador, BA)

1992
_Agenda 21 de Ação das Mulheres
_1º Encontro de Mulheres Negras e do Caribe na República Dominicana
_Planeta Fêmea (Coalizão de Mulheres Brasileiras) Fórum Social de ONGs, evento paralelo ao ECO-92, no Rio de Janeiro:



1995
_Condenação pelo Vaticano de Ivone Gebara; imposição do "silêncio obsequioso"
_Marcha Zumbi dos Palmares contra o racismo

1990
Década de atuação das mulheres no meio rural, no movimento dos sem-terra, que se engajaram nas lutas agrárias. No urbano mulheres passam a trabalhar em serviços públicos e administração de prefeituras de esquerda

1993
Fundação das Católicas pelo Direito de Decidir "Por mãos de mulher": 1a edição temática exclusivamente feminista da revista Riba (Revista de Interpretação Bíblica Latino-Americana)

1994
Aprovada 1ª lei de cotas de candidatas mulheres. Estabelecia 20% de candidatas nas listas partidárias para eleições de 1996

1996
_40,4% da pop. trabalhadora: 27 milhões de trabalhadoras (PNADs)
_SENALE (Seminário Nacional Lésbicas, RJ)
_29 de agosto: Dia Nacional da Visibilidade Lésbica

1997
Introdução ao planejamento para o gênero IBAM/Fundação Ford

2000
_Pulverização x Popularização
_Midiatização e proliferação de imagens
_Articulação de organização de Mulheres Negras Brasileiras (AMNB)

2002
_Criação da Secretaria de Estado dos Direitos da Mulher (Sedim), futura Secretaria Especial de Política p/ Mulheres (SPM)
_1º Encontro de Mulheres Indígenas da Amazônia Brasileira, criado o Departamento de Mulheres Indígenas (DMI-Coiab)
_Criação da APIB (Associação dos Povos Indígenas do Brasil)

2003
_Criada a Secretaria de Políticas para as Mulheres e canal de denúncias de violência contra a mulher 180.
_Secretaria de Políticas para Promoção da Igualdade Racial ALB e LBL
_Fundação das primeiras "igrejas gays" no Rio de Janeiro

2005
I Plano Nacional de Políticas Para as Mulheres Comitê de Articulação e Monitoramento

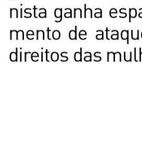
2006
Sancionada a Lei Maria da Penha



2007
Criado um departamento de mulheres dentro da FUNAI

2008
II Plano Nacional de Políticas para as Mulheres

2010 Eleita Dilma Rousseff a 1ª mulher presidente do Brasil



2011 Direito à união civil homoafetiva
2012 Aprovada "PEC das Domésticas"
2013 Campanha Chega de FIU FIU

2015
_Marcha das Mulheres Negras Brasília
_Sancionada Lei do Feminicídio (crime hediondo o assassinato de mulheres por violência doméstica ou discriminação de gênero)
_PEC 29 do aborto
_Fundação das Evangélicas pela Igualdade de Gênero (EIG)
_ Campanha #MEUPRIMEIROASSEDIO

2018
_Marielle Franco vereadora no RJ é assassinada junto com seu motorista Anderson



_Sônia Guajajara é a primeira mulher indigena candidata à vice presidência

2019
_Desmobilização da FUNAI. Ministério da Agricultura é o novo responsável pela demarcação de terras indígenas
_1ª Marcha das mulheres indígenas em Brasília
_Com Bolsonaro eleito, a pauta antifeminista ganha espaço e inicia-se um movimento de ataque à luta feminista e aos direitos das mulheres já conquistados

Pandemia Covid19
_180 mil mortos até dezembro
_aumento dos índices de violência doméstica
_discussão e ações sobre o trabalho do cuidado feito pelas mulheres

_Após vazamento de informações sigilosas, grupos religiosos extremistas tentam **impedir que menina de 10 anos fizesse um aborto legal** após ser estuprada pelo tio
_Praia dos Ossos: podcast sobre caso de Ângela Diniz revive discussões do cupabilização das mulheres
_Caso Mariana Ferrer expõe as tentativas de culpabilização e humilhação de mulheres vítimas de crimes cometidos por homens

Marina Harkot morre após ser atropelada por motorista em alta velocidade e bêbado, que fugiu sem prestar socorro. Mulher, acadêmica, dedicou seus últimos estudos as relações entre mulheres e outros grupos marginalizados e cidades



Vidas Negras Importam
_João Freitas, homem negro, é morto por seguranças do Carrefour em Porto Alegre gerando uma série de protestos pelo país
_Emily e Rebeca, crianças negras de 4 e 7 anos, são mortas por tiros que sairam de viatura da PM em Duque de Caxias, RJ



_Edson e Jhordan, dois jovens negros, mortos pela polícia durante abordagem da PM no Rio

1.4. Mulheres na cidade: experiências de mobilidade urbana

Jirón e Gómez (2018) dizem que a mobilidade é "uma prática social diferenciada, da qual a estrutura social desempenha um papel fundamental, tanto em termos práticos como simbólicos" (p. 56). As autoras, neste caso, chamam a atenção ao fato destas práticas não serem neutras e acontecerem a partir de um sistema de relações de poder desiguais, embutidas em um contexto social específico, sobre o qual se incide ao mesmo tempo. Sendo assim:

> "As mobilidades femininas são diferentes das masculinas. Além disso, essa diferença atua para reafirmar e reproduzir as relações de poder que produziram essas diferenças em primeiro lugar." (CRESSWELL; UTENG, 2008, p.3, tradução livre)[5]

E a literatura sobre a mobilidade urbana com enfoque nas mulheres chama atenção para certa complexidade, derivada de múltiplos fatores, como limitantes físicos, econômicos, culturais e psicológicos, que somados a políticas de transporte inadequadas, compõem uma estrutura que marca diariamente a forma como elas se deslocam pela cidade. Essa estrutura, além de estimular distinções nas viagens femininas e masculinas, também gera desigualdades entre mulheres de diferentes características sociais como raça, renda, etnia e idade (CECCATO, 2017; HANSON, 2010; LOUKAITOU-SIDERIS, 2016).

Além disso, há um forte impacto de violências e discriminações cotidianas que marcam os deslocamentos feitos pelas mulheres e que, conforme aborda Paola Jirón (2017), é provocado pela "desigualdade entre homens e mulheres" (p. 77). Patrício Rozas e Liliana Salazar definem o que seria essa violência e seus impactos:

> "As diferentes agressões sexuais produzidas em meios de transporte e/ou na infraestrutura de acesso constituem, por definição, atos de violência de gênero na medida em que sejam condutas de violência física ou psicológica exercida contra qualquer pessoa em razão do seu sexo ou gênero que impacta de maneira negativa sua identidade e bem-estar social, físico ou psicológico." (ROZAS; SALAZAR, 2015, p.19)[6]

Ceccato (2017) diz que as mulheres são as maiores vítimas em ambientes de trânsito. E além do medo de estupro, outros tipos de violência praticadas por homens, como assédios verbais e físicos, são constantes no cotidiano delas (SIQUEIRA, 2015; SOTO, 2012). Noronha e Dourado (2017), comentam que assédio moral e sexual, em qualquer ambiente, se torna um delito com pequenas chances de comprovação de responsabilidades, e são feitos "como atos banais 'pouco suscetíveis de serem punidos'", e isso acontece de certa forma porque "riscos e danos que atingem mais comumente à dignidade sexual das mulheres são negligenciados, maciçamente sub registrados, ou não fazem parte de estatísticas criminais" (NORONHA; DOURADO, 2017, p.288).

O Colectivo Hiria Kolektiboa (2012) discute como o "desenho e a organização da cidade" estão diretamente relacionados à violência que se manifesta nas ruas. E vão além, dizendo ser este um dos fatores que justifica a divisão de responsabilidades perante a segurança das mulheres e que faz com que elas sejam "as únicas responsáveis por sua segurança pessoal" (pp. 12-13). Além disso, é importante ressaltar que a violência pode ser dividida em três categorias e que suas dimensões incidem de maneira desigual em relação à gênero, raça, idade e posição social. Essas três categorias vão estar muito presentes nas entrevistas semiestruturadas feitas com as estudantes, apresentadas no capítulo 4 desta pesquisa.

Violência do Estado: ineficiência e ausência de equipamentos, instrumentos e serviços como também o uso da força por agentes do Estado em "razão" de disciplinamento das pessoas;

Violência urbana: referente à furtos e roubos no espaço urbano;

Violência sexual: assédio, abuso, estupro.

O medo da violência, e principalmente a sexual, resulta na insegurança das mulheres, que faz com que elas se apropriem de normas coletivas para evitar ou diminuir ocorrência desse tipo de episódio. Essas precauções vão desde uma troca de roupa, ou andar com objetos pontiagudos na mão a casos mais extremos como evitar e restringir seus deslocamentos a determinados horários e locais, tipo de transporte que vão pegar, entre outras (SIQUEIRA, 2015; VALENTINE, 1989).

Como aborda Soto (2012) é evidente que há um medo sentido pelas mulheres de circular e ocupar espaço públicos, e que este incide sobre a "mobilidade geográfica delas" impactando no acesso às oportunidades oferecidas nas cidades. E que, portanto, este deveria ser considerado um tipo de violência uma vez que este é um tipo de violência sutil e profunda que, por não ser percebido facilmente "contribui para a criar um entorno de ameaça à liberdade das mulheres nos espaços urbanos" (SOTO, 2012). A autora ainda comenta que o medo da violência a partir da experiência das mulheres "é um tema chave para abordar a análise feminista da cidade" e que o olhar de gênero neste sentido fez possível a compreensão de que o medo e a violência urbana são diferentes para os homens e para as mulheres.

Paula Soto no seminário *Me Muevo Segura* disse ser muito importante entender que além da natureza do problema de a violência sexual no espaço público ter uma dimensão espacial, também tem uma natureza política e social importantes. O que quer dizer que não podemos falar das associações de experiências de medo das mulheres frente aos espaços sem pensar em como são construídas as relações de gênero. E que assim, os espaços urbanos e infraestruturas podem até ser transformados, mas não

5 "*Feminine mobilities are different from masculine ones. What's more, this difference acts to reaffirm and reproduce the power relations that produced these differences in the first place.*" (CRESSWELL; UTENG, 2008, p.3, tradução livre)

6 "*Las diferentes agresiones sexuales producidas en medios de transporte público y/o en la infraestructura de acceso constituyen, por definición, actos de violencia de género en tanto son conductas de violencia física o psicológica ejercida contra cualquier persona sobre la base de su sexo o* género *que impacta de manera negativa su identidad y bienestar social, físico o psicológico.*" (ROZAS; SALAZAR, 2015, p.19)

vão garantir que relações de poder, que sustentam a violência de gênero no ambiente público, não aconteçam. Sendo assim, é necessário se pensar tanto na natureza espacial do problema como também em sua natureza política e social.

1.5. Uma abordagem aproximada e completa do problema

> "Combinar ferramentas tradicionais de pesquisa de transporte com métodos qualitativos (...) pode contribuir com o conhecimento da complexidade das estratégias de mobilidade, particularmente suas diferenças de gênero." (JIRÓN; CARRASCO, 2020, p. 2)

Quando se observa a mobilidade de modo generalizado, torna-se difícil perceber essas distinções nos padrões de deslocamento de mulheres e homens. Observando dados de mobilidade urbana de forma desagregada e dando enfoque aos deslocamentos femininos, pesquisas indicam que mulheres se movem de forma diferente dos homens pelas cidades (HANSON, 2010; SMDU, 2017; 2020; SVAB, 2016; VASCONCELLOS, 2012). Elas fazem um número maior de viagens, por motivos mais variados, utilizando formas públicas e coletivas de transporte além de modos ativos de deslocamento, como, principalmente, a caminhada (Loukaitou-Sideris, 2006; Vasconcellos, 2012 Queirós; Costa, 2014; Soto Villagrán, 2014). Enquanto os homens, se deslocam em primeiro lugar por veículos particulares, depois por transporte público.

Estas pesquisas defendem que por não serem compreendidos esses padrões e distinções de mobilidade no planejamento das cidades e do transporte, tem-se como consequência um sistema de mobilidade ineficiente para todos os usuários, ao mesmo tempo em que é ainda mais ineficaz para as mulheres (CECCATO, 2017; JIRÓN, 2018; SMDU, 2017). Além disso, chama-se atenção para o fato de que por não serem padrões de viagens simples, as formas tradicionais de mensuração não são capazes de captar e entender de forma mais precisa e completa estes deslocamentos.

Neste sentido, buscou-se nesta pesquisa outras formas de análise e observação de determinado problema, como é o caso da abordagem de viagem completa. Conhecida em inglês como *whole journey approach,* também pode ser mencionada como abordagem de porta-a-porta (*door-to-door*). Essa perspectiva tem sido discutida entre pesquisadores internacionais que estudam a criminalidade e violência nos sistemas de transporte (Ceccato, 2013, 2014; Loukaitou-Sideris, 2009; Natarajan, 2015, 2016). Loukaitou-Sideris (2009) chama atenção para a importância dessa abordagem ao apontar que há uma forte incidência de criminalidade e medo que estão relacionados aos ambientes ao redor ou no entorno dos serviços de transporte (e.g. estações de metrô e pontos de ônibus).

Autores defendem o valor da abordagem de viagem completa no entendimento e redução da criminalidade e violências nos sistemas de transporte (Smith; Clarke, 2000; Loukaitou-Sideris, 2002; Newton, 2004; Ceccato 2013; 2014; Natarajan 2015; 2016). Natarajan, (2017) diz que essa perspectiva de viagem completa é composta por três componentes principais: o primeiro deles é o ambiente de caminhada (caminhando de/para o ponto de ônibus/estação); o segundo, é o ambiente de espera (esperando no ponto de ônibus/plataforma); e o terceiro, e último, é ambiente do deslocamento (dentro do ônibus/trem). Essas esferas são originadas dos termos em inglês (*Walking environment*, *Waiting environment* e *Riding environment*). Ceccato (2017) diz que incorporar essa abordagem significa que o foco do estudo é direcionado ao longo da viagem, considerando todo trajeto, e os espaços públicos por onde se passa. A autora, por outro lado, aponta que há uma série de desafios de pesquisa, tanto analíticos quanto de questões de solução desses problemas na prática. Por fim, Natarajan (2017) aponta que:

> "Em termos da teoria de padrão de criminalidade, esperar no ponto de ônibus/plataforma e andar de ônibus/trem (estar dentro do veículo) pode ser construído como nós (node), enquanto o caminhar de/para o ponto de ônibus/estação, seja para a universidade ou para a casa, pode ser construído como padrão de viagem. Compreender a convergência dos espaços de atividade das vítimas e dos autores dos crimes/ofensores nesses ambientes onde são encontradas as oportunidades do crime, pode ajudar a desenvolver medidas para reduzir a vitimização (ser vítima) sexual no transporte público." (Natarajan, 2017, p. 171, tradução própria).

Resultados preliminares dessa pesquisa apontaram a importância de trajetos feitos a pé na Região Metropolitana de São Paulo. Portanto, se apropriar da perspectiva de viagem completa pode ajudar a compreender o que acontece entre a origem e o destino dessas mulheres. Ou seja, o que pesquisas quantitativas e em larga escala não são capazes de captar.

Levantamentos sobre a mobilidade das mulheres no município de São Paulo (SMDU, 2016; 2020) mostram que elas se deslocam mais a pé e por transporte coletivo do que os homens. Ao mesmo tempo, possuem menos acesso a veículos particulares e seus principais motivos de viagem são trabalho e educação (o que é para ambos os sexos) porém, mulheres ainda apresentam maior número de viagens que se relacionam ao cuidado da casa e da família.

As análises de gênero sobre a cidade não são de tempos tão recentes, mas ao contrário das discussões de classe, não ganharam tanta atenção e espaço. Elas se dão com maior força no campo da geografia feminista. O que de certo modo pode expressar a opressão e invisibilidade que autoras e pesquisadoras que abordam esse tema buscam dar destaque. Como apresentado anteriormente, o modo como as mulheres ocupam, vivenciam e acessam a cidade de São Paulo hoje, é reflexo de um modelo de sociedade expresso no desenho e desenvolvimento de cidade institucionalizado desde quando esta se configurava como vila.

Conforme colocado por Jirón (2017), "desigualdades de gênero podem ser agravadas por dimensões físicas, organizacionais, temporais e socioeconômicas de mobilidade" (p.76). Sendo assim, discutir esse tema implica abordar duas questões (1) gênero como termo e (2) gênero como enfoque.

Iniciando pelo termo gênero, segundo Falú (2011), este foi incorporado por feministas como:

> "categoria analítica relacional, que busca dar conta das assimetrias entre homens e mulheres, permitindo explicar e evidenciar as diferenças, assim como as relações hierárquicas e de subordinação que não são outra questão que relações de poder de um sexo sobre o outro" (FALÚ, 2011, p.132)

Além disso, a autora diz que o uso do termo como categoria, em estudos urbanos, busca também evidenciar naturalizações que invisibilizam as diferenças na ocupação da cidade e no espaço público e que assim entre homens e mulheres e que, a mesma, pode permitir que se desconstrua outras formas de discriminações, como as de raça e xenofobia.

Autoras dizem que o enfoque de gênero, ou a questão da mulher, nas discussões sobre a cidade aparece nas discussões feministas na "terceira onda", que se inicia a partir de 1990 (JIRÓN, 2017). Antes disso, o movimento feminista já havia instituído a luta por direitos ao voto e a propriedade, na primeira onda (século XIX até a década de 1960), e a luta pelos direitos sexuais e reprodutivos, na segunda onda (1960 a até 1980). Também é importante destacar que a terceira onda é marcada por um olhar voltado às pluralidades das mulheres, com pautas de raça, etnia, sexualidades, nacionalidades, religiões e culturas, além de ideias da teoria queer. Vale ressaltar, que a abordagens de ondas feministas acaba sendo algo mais relacionado ao feminismo branco, norte americano e europeu, sendo assim, mostra-se necessário um aprofundamento maior em literaturas e pesquisas latino-americanas que apresentem outros contextos, que será discutido no próximo Tópico 2.3.3.

Hanson (2010), ao se aprofundar em pesquisas que partiam de uma abordagem de gênero e mobilidade, identificou e categorizou linhas de pensamento em duas: a primeira delas relaciona-se à maneira que a mobilidade dá forma ao gênero e a segunda, se relaciona ao modo como gênero dá forma à mobilidade. Além disso, a autora indica que os estudos relacionados à primeira linha, consideram como os processos de (i) mobilidade permitiram observar as relações de poder constituídas no gênero, e como estes ajudam a criar, reforçar e mudar os significados e práticas de gênero. A segunda linha, se concentra em como as questões de gênero criam, reforçam ou alteram os padrões de mobilidade diária.

Finalizando este capítulo, a partir daqui se aprofundará nos tipos e experiência de deslocamento feitos pelas mulheres na Região Metropolitana de São Paulo. Os resultados obtidos no capítulo 2 chamam atenção para uma visão mais etnográfica e qualitativa da análise da mobilidade das mulheres, além de apontar certa importância de se observar as viagens a pé no contexto de mobilidade urbana das mulheres, viagem que é parte do deslocamento, sendo um dos trajetos percorridos por elas, o que coloca em evidência a necessidade de olhar a viagem completa.



02

Estudos quantitativos sobre mobilidade e gênero com foco em São Paulo

Capítulo 2 | Estudos quantitativos sobre mobilidade e gênero com foco em São Paulo

2.1. Mobilidade urbana e desigualdade

É por meio da mobilidade urbana que uma pessoa acessa os lugares e serviços oferecidos em uma cidade como emprego, educação, saúde, lazer etc. Esse acesso pode se dar a partir de modos motorizados (individuais e coletivos) e ativos (a pé e bicicleta), e a infraestrutura que permite essa circulação é constituída por ruas, calçadas e trilhos. A qualidade e disponibilidade de infraestrutura e dos serviços pode tanto contribuir como dificultar o movimento dessas pessoas pelo ambiente urbano, e assim consequentemente, impactar o acesso delas aos serviços da cidade. Também os atributos do ambiente construído, a acessibilidade, o conforto ambiental, a atratividade de usos, permeabilidade em relação ao tecido urbano, são características que influenciam a escolha de um modo de mobilidade e podem influenciar, por exemplo, as pessoas a caminharem (ANDRADE et al., 2017, p. 6).

Em cada cidade se materializa um sistema espacial complexo, com diferentes áreas funcionais, espaços de produção e reprodução mediados pelo espaço dedicado às necessidades da circulação (VASCONCELLOS, 2001). Por isso antes de compreender a distinção da mobilidade por gênero, é preciso caracterizar a mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), sobre a qual este trabalho se debruça.

A mobilidade urbana da RMSP – maior metrópole brasileira, com uma população de cerca de 21,4 milhões de habitantes distribuídos em uma extensão de 8 mil km² de área, com 39 municípios (IBGE; PDUI) onde são feitas diariamente mais de 42 milhões de viagens em diferentes modos (METRÔ-SP, 2017) – reverbera as desigualdades socioterritoriais da metrópole. A região é marcada pela exclusão e segregação socioterritorial fruto de tentativas de planejamento e organização do espaço urbano, e pela concentração de grande parte dos recursos em infraestrutura para veículos motorizados privados em detrimento dos modos coletivos (ANTP, 2018). De forma genérica, também é possível afirmar que a região Sudoeste do município de São Paulo possui melhor qualificação urbana, com urbanização completa e boa oferta de equipamentos e serviços públicos, além de empregos e melhores condições de moradia (Villaça, 1998), cercada por áreas periféricas que, embora diferentes entre si, apresentam processos de continuidade de padrões periféricos de ocupação, concentrando piores condições urbanas, de oferta de equipamentos e serviços urbanos e da moradia, bem como menor disponibilidade de postos de trabalho, promovendo grandes deslocamentos cotidianos da população. Em matéria para o Nexo Políticas Públicas, Logiodice, Pizzol e Gianotti (2020), comentam que:

> "As políticas de planejamento das cidades têm profundo impacto nos modos de deslocamento de seus habitantes. A prioridade do transporte não ativo sobre o ativo, bem como as desiguais oportunidades de acesso a empregos e serviços, são em parte reflexo da própria concepção do planejamento da cidade." (LOGIODICE, PIZZOL E GIANOTTI, 2020)

> "(...) a evolução do uso do solo em São Paulo se constituiu de forma extremamente desigual, com a concentração de oportunidades como trabalho e serviços em áreas centrais e grande parte da população residindo em locais periféricos, distantes, optou-se historicamente pela priorização do transporte individual motorizado, com a ampliação física das vias destinadas ao carro, apesar de ele historicamente ter correspondido à menor parcela dos deslocamentos realizados na cidade." (LOGIODICE, PIZZOL E GIANOTTI, 2020)

Considerando esta organização da ocupação urbana metropolitana, os **sistemas de mobilidade** exercem um papel fundamental na RMSP, interligando regiões longínquas, exigindo grandes deslocamentos marcados por longos trajetos, em termos de tempo e distância em precários sistemas de transporte coletivo e infraestrutura para pedestres (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2019). Isso porque apresenta uma oferta desigual da mobilidade, considerando a distribuição no território e a qualidade dos modos coletivos de transporte no território (VILLAÇA e ZIONI, 2005; NIGRIELLO e OLIVEIRA, 2013).

O sistema de ônibus é o mais disseminado e capilarizado, que corta todo o território e adentra o miolo dos bairros, garantindo a micro acessibilidade. No entanto, a qualidade do serviço é considerada baixa, com tempos de espera altos, veículos cheios nos horários de pico, tempos de viagem altos e imprevisíveis, em um sistema de baixa confiabilidade. Há uma clara distinção, em São Paulo e na região do ABCD, entre as linhas de ônibus que circulam em faixas exclusivas sobre grandes e importantes avenidas, de caráter estrutural, com melhor qualidade do serviço e velocidade média percorrida.

O transporte sobre trilhos – metrô e trem urbano – envolve uma malha ainda tímida para a escala da metrópole. A rede de metrô é pequena, contando com apenas 6 linhas, e desenha uma malha de 78 km sobre uma região mais central da cidade de São Paulo, levando diariamente 4,4 milhões de pessoas.

Quando o metrô se articula à rede de trens urbanos que a malha atinge um alcance territorial para além das áreas centrais, alcançando outros municípios da metrópole. O sistema de trens, administrado pela empresa pública CPTM, possui 260 km de vias e transporta 2,8 milhões de passageiros por dia. É mais antigo e, ainda que venha sendo modernizado paulatinamente nas últimas décadas, mais lento, com quebras frequentes e intervalos mais longos entre as partidas. O sistema gerido pela CPTM conecta áreas mais periféricas ocupadas por uma população mais pobre, mais negra e parda, que gasta muito tempo em seus deslocamentos cotidianos. O processo de privatização da construção e operação das linhas de metrô em São Paulo acabou competindo por recursos destinados aos diferentes modais e, hoje, as parcerias público-privadas que operam linhas de metrô sugam recursos, de forma antecipada, pois o pagamento dos operadores privados é priorizado ante os públicos. Ou seja: em primeiro lugar as linhas de metrô que são operadas em sistema de parcerias público-privadas; seguidas pelos concessionários operadores de ônibus e, por último, os operadores das linhas de trem, o que traz dificuldades para a melhora da qualidade do serviço da CPTM (DE PAULA,

2016).

As políticas de mobilidade historicamente privilegiaram a mobilidade individual motorizada (LEMOS et al., 2017; MARQUES e BICHIR, 2001) e foram estruturadas a partir da possibilidade flexível da implantação de transporte público sobre pneus. Santoro et al. (2018) observam a variação nos modos de deslocamento, apontando que houve pouca variação, entre 1987 e 2007 nos modos de trem e metrô, possivelmente frente à permanência dos padrões de ocupação metropolitanos, a falta de investimentos na expansão das redes, entre outros.

Quadro 1: Divisão modal de viagens na Região Metropolitana de São Paulo

Categoria	Modo	Ano			
		1977	1987	1997	2007
Ativo	A Pé	28,00%	36,20%	34,40%	33,10%
	Bicicleta	0,30%	0,40%	0,50%	0,80%
Coletivo	Metrô	2,50%	5,00%	5,40%	5,80%
	Ônibus	40,10%	27,60%	25,90%	28,50%
	Trem	2,30%	3,00%	2,10%	2,10%
Individual motorizado	Motocicleta	0,20%	0,60%	0,50%	1,90%
	Auto	23,90%	26,20%	30,70%	27,30%
	Táxi	2,40%	0,40%	0,30%	0,20%
Outros		0,20%	0,60%	0,30%	0,20%
Total		**21.304.180**	**29.399.601**	**31.432.205**	**38.094.385**

Fonte: Bases de dados da Pesquisa Origem e Destino de 1977, 1987, 1997 e 2007, e da Pesquisa de Mobilidade de 2012 do Metrô-SP. Elaborado por Santoro et al., 2018, p. 5.

Em relação à segurança urbana, há uma crescente sensação de insegurança no uso do espaço público e, especialmente, na mobilidade urbana, alimentada pela indústria da segurança, uma das que mais cresceu nas últimas décadas, sensação que não necessariamente é proporcional à vitimização. A violência é especialmente desigual em relação à raça, há insegurança em relação à polícia, cujos processos de abuso em relação aos direitos humanos e violência nas ações de policiamento que usam a prática da "fundada suspeita" que resulta em um maior índice de abordagem de cidadãos negros pela polícia. E é desigual em relação à violência de gênero, que é crescente mesmo com os avanços da Lei Maria da Penha (Lei 11.340/2006) cujas políticas conseguintes colaboraram com a criação de serviços especializados, políticas públicas específicas e a punição da violência com políticas de prevenção visando a redução da tolerância de novos episódios (PASINATO, 2017).

Ainda que a violência de gênero esteja associada ao ambiente doméstico e familiar, ela se dá muito frequentemente no ato de deslocar-se através do uso do transporte público ou dos modos ativos, como à pé, como vem sendo demonstrado por Caffaro e Nunes (2018) que traduzem e utilizam a definição do conceito de *"street harassment"* (VERA-GRAY, 2016) – a tradução literal em português seria "assédio público" ou "assédio de rua", embora o termo mais utilizado seja "assédio sexual em espaços públicos" CAFFARO e NUNES, 2018, p. 320) – na descrição do fenômeno e dos impactos a ele relacionado.

Como já apresentado, a mobilidade não é algo feito de modo padronizado e igual para todos, pelo contrário, ela é algo diverso e que se dá em múltiplas formas, ou padrões (VASCONCELLOS, 2012; JIRÓN, 2018). Assim, questões envolvendo mobilidade, acessibilidade e segurança pública, embora atinjam a todos, imobilizam e restringem ainda mais as mulheres (LEMOS et al., 2017; HARKOT, 2018), afetando diretamente sua autonomia e cidadania.

A diferenciação de gênero nos padrões de viagem persiste tanto em países desenvolvidos, como em desenvolvimento (QUEIRÓS; COSTA, 2014). Mas são ainda mais visíveis naqueles em desenvolvimento, como é o caso da América Latina, onde mulheres possuem menos acesso aos transportes não públicos, o que faz com que dependem mais dos modos coletivos e ativos (CECCATO, 2017).

Neste capítulo pretende-se aferir como se dão as formas de deslocamento das mulheres em São Paulo, distinguindo gênero. Para isso, optou-se neste capítulo por analisar e abordar determinadas informações coletadas por meio da Pesquisa Origem e Destino (Pesquisa OD) organizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (METRÔ-SP) na RMSP.

Outras pesquisadoras já analisaram esta pesquisa distinguindo gênero, dentre elas destacam-se alguns trabalhos recuperados por Santoro et al. (no prelo):

> "Uma síntese sobre várias pesquisas que usaram a OD mostra que as mulheres têm Índice de Mobilidade menor que o masculino nos modos motorizados individuais (carro e moto), e o inverso nos modos ativos. São passageiras de automóvel ou usuárias de táxi. Têm viagens mais curtas em tempo e em distância e viajam mais a pé e de transporte público. Desde 1987 há uma proporção de viagens femininas maior nas viagens a pé, e uma supremacia masculina nas viagens com bicicleta, com uma tendência de aumento da proporção de mulheres. Em estudo mais aprofundado Svab (2016) observou que a categoria "mulheres" não é homogênea e que os padrões de mobilidade são impactados por outras questões além do gênero, como modo de viagem, situação familiar, grau de instrução, faixa de renda familiar, quantidade e idade dos filhos das mulheres (Svab, 2016)" (SANTORO et al., no prelo, p. 4).

2.2. A mobilidade das mulheres na RMSP partir dos dados da pesquisa Origem e Destino do Metrô

Análises, dados, amostra e metodologia

Desde 1967, de dez em dez anos, a Pesquisa Origem Destino (OD) é elaborada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (METRÔ-SP), através da coleta amostral de informações referentes às viagens diárias produzidas pela população da RMSP. Essas

informações compõem um banco de dados importante que, além de poder ajudar a caracterizar os padrões de viagens, contribui para um planejamento e expansão de redes de transporte, podendo ser ainda utilizada para análise de características populacionais, como renda, emprego, escolaridade, uma vez que a mesma coleta estas informações.

O último, e mais recente, levantamento foi feito em 2017 e seus dados foram divulgados por completo em 2019. Foram aplicados questionários com 156 mil pessoas, em 32 mil domicílios sorteados nas 39 cidades que constituem a RMSP (METRÔ-SP, 2017). Para fins de comparação, neste estudo foram utilizadas informações referentes a viagens por modo principal produzidas diariamente na RMSP das pesquisas de 2007 e 2017.

A opção metodológica escolhida para esta etapa deste trabalho é quantitativa e a base de dados utilizada é secundária. Coletada pelo Metrô-SP, a Pesquisa OD é realizada através da aplicação de questionários, por meio de entrevistas domiciliares e pode ser consultada no site da companhia[7]. Os dados foram processados estatisticamente (no SPSS), e a partir dos resultados levantados, foram desenvolvidos mapas (no QGIS).

No primeiro momento, observou-se a frequência e padrão de viagens produzidas na RMSP por modo principal em três situações: (A) geral; (B) masculino; e (C) feminino. No segundo momento, a partir dos resultados obtidos, se aprofundou nos deslocamentos a pé, modo que sozinho representa 1/3 do total de viagens feitas na RMSP. Analisou-se os números absolutos, densidades e proporção das viagens feitas a pé em toda a região metropolitana. Para estas análises criou-se uma variável, chamada "modo a pé feminino", resultante da junção de outras duas variáveis condicionado a (I) se mulher e (II) se modo principal a pé. Também foi necessário colocar um peso para a variável (fator de expansão), informado pela própria pesquisa OD, que neste caso era o "fator viagem'', e que corrige o número de viagens da amostra permitindo obter estimativas das viagens realizadas no município por toda a população.

Depois de organizada a base, foram feitas tabelas cruzadas entre "zona de origem", utilizando as zonas OD, e "modo feminino a pé" e, a partir dos resultados destas tabelas, extraiu-se o nº absoluto de viagens para, enfim, calcular a densidade e a proporção. A OD organiza o território a partir de zonas, mais conhecidas como 'zonas OD', que segundo o relatório da pesquisa, é a "unidade territorial básica para levantamento de dados [...] [sendo] menor unidade geográfica a partir da qual está assegurada a representatividade estatística" Pesquisa Origem Destino, 2017, p.22). Elas são definidas com base na "homogeneidade urbanística e socioeconômica, além de critérios técnicos" (Pesquisa Origem Destino, 2017, p. 17). Os critérios técnicos determinados são: compatibilidade (parcial) com as zonas OD de pesquisas precedentes; compatibilidade com os limites de municípios e distritos; compatibilidade com os limites de setores censitários do IBGE (2010); homogeneidade no uso e na ocupação do espaço urbano; sistema de transporte existente e previsto; equipamentos urbanos; barreiras físicas; e áreas desocupadas.

A mesma sequência de processamento dos dados foi feita para os deslocamentos gerais e masculinos, para assim, desenvolver mapas que pudessem ser comparáveis em termos de padrões de viagens em cada uma dessas situações. O cálculo da densidade foi feito com base no número de viagens a pé dividido pela área (ha) da zona de origem em questão (figura 3). O resultado aponta a concentração das viagens a pé na zona específica. Já o cálculo da proporção (figura 3) foi feito com base no número de viagens a pé sobre o total de viagens (considerando todos os modos principais) referentes a cada zona de origem. Nesse caso, o resultado reflete a relevância do modal para cada unidade de análise.

Figura 3: fórmulas utilizadas

$$\text{Densidade viagens a pé} = \frac{\text{nº de viagens a pé na zona OD}}{\text{área (ha) da zona OD}}$$

$$\text{Proporção viagens a pé} = \frac{\text{nº de viagens a pé na zona OD}}{\text{todas as viagens originadas na zona OD}}$$

Considerações

É importante destacar que as viagens a pé na Pesquisa OD são computadas apenas quando (1) a distância percorrida é superior a 500 metros; ou (2) o motivo de viagem é escola ou trabalho – nesse caso, independe da distância percorrida; e/ou (3) quando a viagem é feita exclusivamente a pé. Ainda há uma hierarquia dos modos de transporte utilizados em uma mesma viagem, onde o a pé está na última posição de 12 modos. Portanto, estima-se que há uma subnotificação destas viagens, o que acaba invisibilizando parte destes deslocamentos. Ainda assim, essa forma de deslocamento se mostra muito expressiva, representando cerca de 1/3 do total das viagens feitas por modo principal na RMSP.

Há uma hipótese de que grande parte dessas viagens, não compreendidas pela pesquisa, estejam relacionadas mais aos deslocamentos femininos do que masculinos, uma vez que, mulheres fazem um maior número de viagens, se deslocam em distâncias mais curtas e por motivos mais diversos de trabalho e educação, sendo o padrão de viagens a pé delas diferente daquele considerado na metodologia da Pesquisa OD. Este modo é ainda mais utilizado por mulheres de baixa renda e que vivem em áreas periféricas da cidade de São Paulo (SMDU, 2020), o que demonstra que, além de ter um apagamento dos padrões de deslocamento das mulheres, pode haver um ocul-

7 Disponível em: http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/ ,acesso em: 10/10/2020

tamento ainda maior daquelas que pertencem as rendas mais baixas e, consequentemente, mulheres negras.

A pesquisa coloca como opção de resposta apenas o sexo da pessoa entrevistada (masculino ou feminino), não havendo autodeclaração e sendo a resposta definida pelo entrevistador e não pelo entrevistado. Portanto, também não são contempladas pela pesquisa a identidade de gênero que o entrevistado se identifica, ocultando aqueles que não se encaixam no padrão binário de gênero, ou que não se reconhecem no gênero declarado pelo entrevistador. Ainda, a pesquisa OD não distingue raça, impossibilitando análises interseccionando classe, gênero e raça.

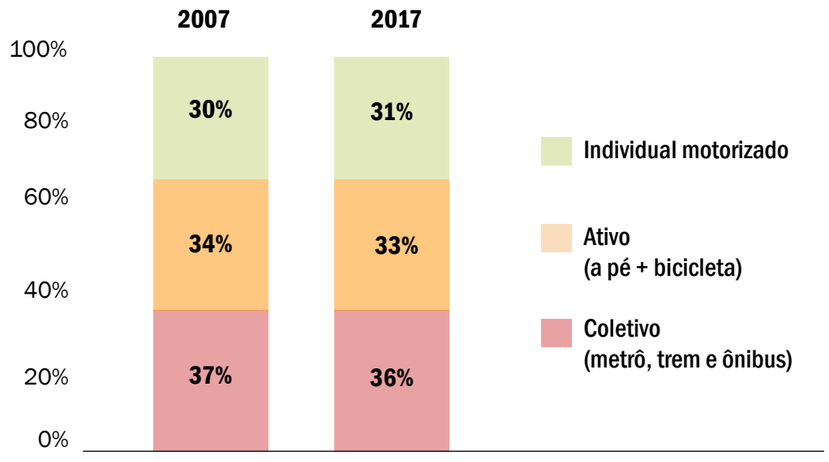
A seguir serão apresentados os resultados obtidos e análises das informações das Pesquisas OD 2007 e 2017.

2.3. Resultados

Viagens produzidas por modo principal

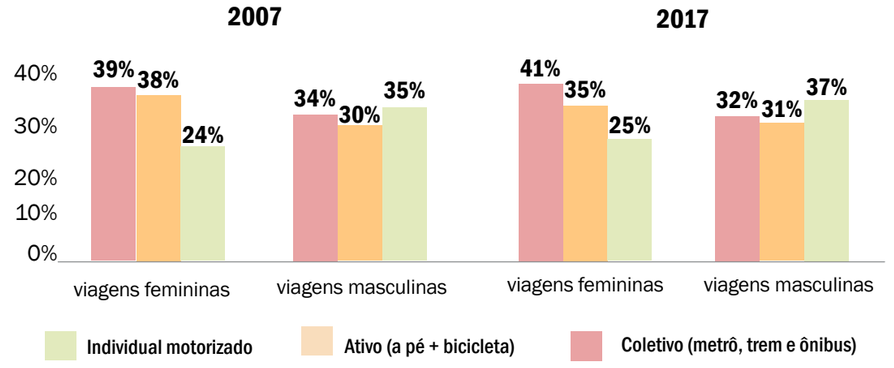
Das viagens produzidas por modo principal em 2007 e 2017 na RMSP agrupadas por modos coletivos (metrô/trem/ônibus), modo individual motorizado (automóvel/moto) e modo ativo (a pé/bicicleta), resultados apontaram que, tanto em 2007 quanto 2017, o modo mais utilizado foi o transporte coletivo, em segundo lugar os modos ativos, e em terceiro e último o individual motorizado. No Gráfico 1, fica em evidência a representatividade dos modos ativos de deslocamentos em relação aos outros, compondo 1/3 das viagens diárias.

Gráfico 1: Porcentagem de viagens por tipo de modo principal na RMSP.



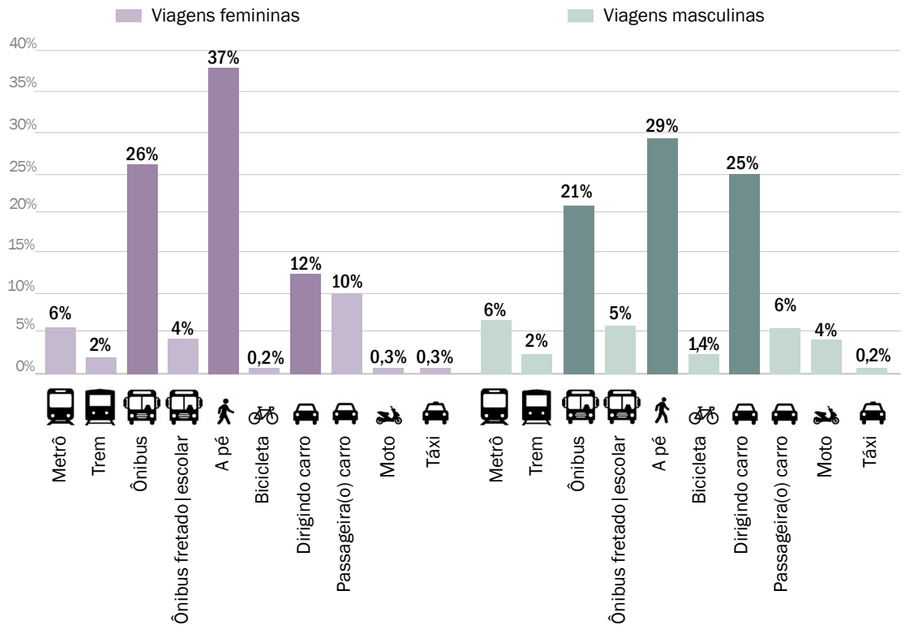
Fonte: elaboração própria baseada nos dados das Pesquisas OD 2007 e 2017.Observando as mesmas viagens, desagregando entre mulheres e homens (Gráfico 2), os padrões de deslocamento de cada grupo foram similares entre os dois anos, porém, quando comparados entre gêneros, os mesmos são dissemelhantes. No caso das mulheres, o transporte público segue sendo o principal, além de ter aumentado de um ano para o outro, e o modo ativo, mesmo com uma pequena queda, ainda é a segunda forma de deslocamento mais utilizada. No caso masculino, o automóvel particular foi a principal forma de deslocamento nos dois anos, seguido do transporte coletivo e somente depois o ativo.

Gráfico 2: % de viagens femininas e masculinas feitas por modo principal em 2007 e 2017



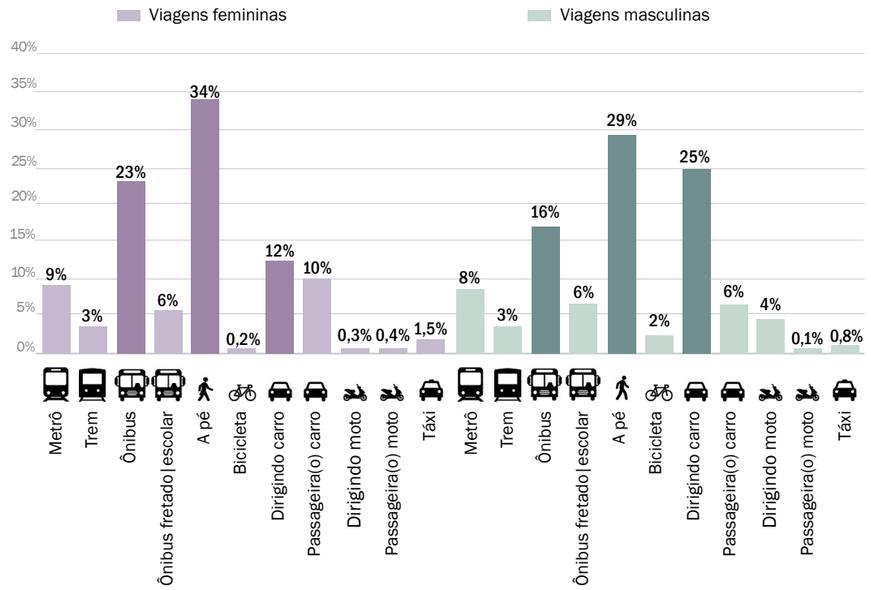
Fonte: elaboração própria baseada nos dados da Pesquisa OD 2007 e 2017. *viagens por bicicleta representam nos deslocamentos femininos menos de 1% do total e 2% dos masculinos.

Gráfico 3: % viagens femininas e masculinas por tipo de transporte em 2007



Fonte: elaboração própria baseada nos dados da Pesquisa OD 2007.

Gráfico 4: % viagens femininas e masculinas por modo de transporte em 2017



Fonte: elaboração própria baseada nos dados da Pesquisa OD 2017.

Já nos Gráficos 03 e 04, que mostram os modos de deslocamento separados por tipos de transporte, além de apresentar as diferenças nos padrões de deslocamentos entre mulheres e homens, indicam a relevância do modo a pé em relação aos outros tipos de viagem. Sendo importante tanto para mulheres como para os homens. Porém, é importante lembrar que a porcentagem de viagens a pé femininas pode ser ainda maior dado que a metodologia adotada para computar esse tipo de viagem se distancia das características desses deslocamentos feitos pelas mulheres, podendo assim gerar uma subnotificação dos mesmos.

Outra questão observada é o fato de que no caso das mulheres, é que depois do a pé o principal modo de deslocamento se dá a partir dos ônibus coletivos e depois do carro, sendo então metrô e trem porcentagens menores que o carro. Porém, falar de transporte público na RMSP é falar de modo de viagens que muitas vezes se complementam, portanto, observá-los em conjunto acena para isso. Ao mesmo tempo que o carro, como motorista e não passageiro, geralmente é utilizado mais para realizar viagens completas do que complementares.

Além disso, os dois gráficos apontam pequenas mudanças nos padrões de deslocamento entre 2007 e 2017 como certa queda no uso de ônibus coletivo e aumento do uso de metrô e trem. Houve também um aumento expressivo nas viagens feitas de táxi que "com participação de 2% no total dos modos, teve crescimento substancial no período 2007-2017: 414%, em especial pela entrada dos serviços de táxi demandados por aplicativo" (Relatório OD 2017).

Viagens a pé

Os resultados serão apresentados por grupos, sendo o primeiro relativo ao nº absoluto de viagens, o segundo à densidade de viagens e o terceiro à proporção de viagens. Além disso, os mesmos seguirão conforme a sequência: pela população de modo geral (sem desagregar) e pela população de modo desagregado por gênero (masculino e feminino); e por ano, sendo 2007 e depois 2017. Os mapas serão apresentados após a exposição dos resultados.

Quadro 2: grupos de mapas e tabelas para apresentação dos resultados

Nº absoluto viagens a pé	1. Mapas 2007 (geral, masculino, feminino) 2. Mapas 2017 (geral, masculino, feminino)
Densidade viagens a pé	1. Mapas 2007 (geral, masculino, feminino) 2. Mapas 2017 (geral, masculino, feminino)
Proporção viagens a pé	1. Mapas 2007 (geral, masculino, feminino) 2. Mapas 2017 (geral, masculino, feminino)

Nº absoluto de viagens por Zona OD realizadas diariamente

Conforme tabela abaixo, quando considerada a população no geral (sem desagregar entre gêneros), os indicadores de tendências centrais e de dispersão em 2007 mos-

tram uma média de 27.441 viagens a pé, enquanto em 2017 a mesma medida apresenta uma ligeira redução para 25.474. Porém a mediana menor que a média nos dois anos sugere uma distribuição assimétrica à direita, isto é, com a presença de outliers com valores elevados. Em termos de gênero, a média de viagens a pé feminina (15.488 e 13.936) é maior que a masculina (11.952 e 11.770) nas duas pesquisas respectivamente, seguindo a mesma tendência de assimetria já observada.

Quadro 3: tabela de tendências centrais nº absoluto a pé

Tabela de tendências centrais - nº absoluto de viagens a pé						
	2007			2017		
	Geral	Masculino	Feminino	Geral	Masculino	Feminino
Média	27.441	1.952	5.488	5.474	1.770	13.936
Mediana	17.527	.547	.900	19.545	.159	10.366
Desvio padrão	31.323	3.733	8.108	2.970	0.580	13.034
Máx.	242.124	12.173	46.396	7.0434	7.632	92.802
Mín.	0	0				0

Resultado das análises comparativas do geral, em 2007 os maiores índices de deslocamento estavam distribuídos de forma mais homogênea ao longo da metrópole ainda que com maior incidência nas regiões periféricas, ver mapa geral. Já em 2017 no quadrante noroeste tal tendência se torna menos evidente (por exemplo, na região oeste nas zonas OD Itapevi e Santana do Parnaíba, nº458 e 459, e na região norte em Franco da Rocha e Francisco Morato, nº 327 e 330), porém ainda segue relevante para as regiões sul e leste da metrópole (como por exemplo nas zonas OD, Cocaia e Parelheiros, nº 276 e 279, na região sul e Água Chata e Itaquaquecetuba, nº 377 e 396, leste).

Resultado das análises comparativas por gênero, em 2007 os resultados seguem o mesmo padrão de localização dos deslocamentos apontado acima, porém de forma mais marcante nos casos femininos, especialmente nas regiões leste e sul (por exemplo nas zonas OD Alto da Boa Vista, Pimentas, Cocaia e Diadema nº 394, 344, 276 e 408). Em 2017, também é perceptível o esvaziamento do quadrante noroeste, porém de forma mais expressiva no caso masculino (como por exemplo nas zonas OD Santana do Parnaíba e Itapevi, nº 459 e 458).

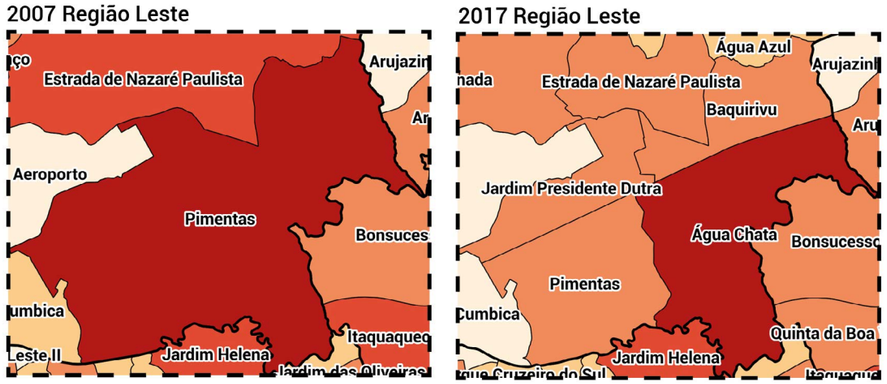
Discussão resultados números absolutos

Conforme os resultados apresentados acima, se existe uma tendência de mudança estrutural nos padrões de deslocamento a pé conforme sugere a comparação do geral, o deslocamento feminino aparenta uma maior situação de inércia, isto é, as transformações aconteceram de maneira mais visível nos casos masculinos. Este fato pode ser explicado por conta dos padrões de mobilidade das mulheres que têm como uma das principais características as viagens a pé.

Outra questão observada neste grupo é uma aparente redução das zonas que concentram os maiores índices de deslocamento entre os anos. Esta questão pode ser justificada em alguns dos casos pela mudança no número de zonas uma vez que, em 2017, algumas delas foram divididas tornando-se duas ou mais zonas, como são os exemplos das zonas OD Pimentas e Água Chata (nº378 e 377), que em 2007 faziam parte da zona OD 344 (Pimentas), e Afonso Moreno e Francisco Morato (nº 355 e 356), que em 2007 compunham a zona OD nº 330 (Francisco Morato), como mostram as figuras 4 e 5 abaixo.

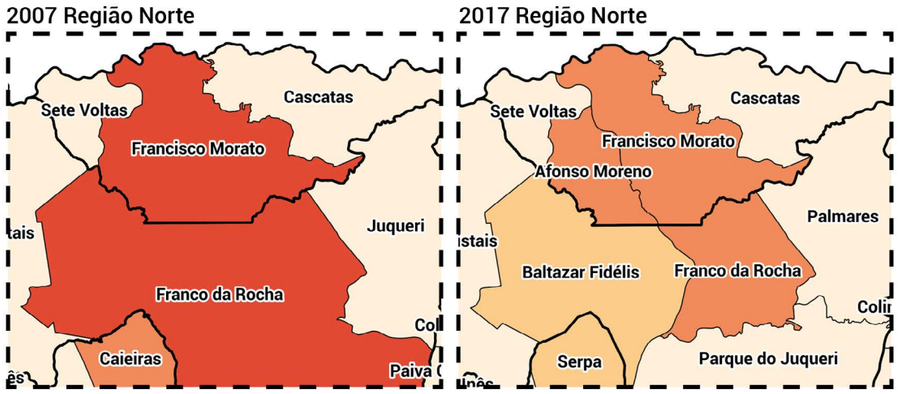
Por fim, é importante destacar que analisar as viagens a pé por número absoluto é somente uma das dimensões de análise possíveis do fenômeno aqui estudado. Em termos de limitações, o desenho não uniforme da malha de zonas OD desfavorece a capacidade comparativa de tal variável, pois regiões com extensões e padrões de ocupação muito distintos são colocados em uma mesma perspectiva. Por esse motivo, a operacionalização da densidade e da proporção é de fundamental importância para compreender como esse modo de transporte se manifesta no território, conforme será apresentado nas próximas sessões.

Figura 4: comparação zonas OD com nº absoluto de viagens em 2007 e 2017 na região leste da RMSP



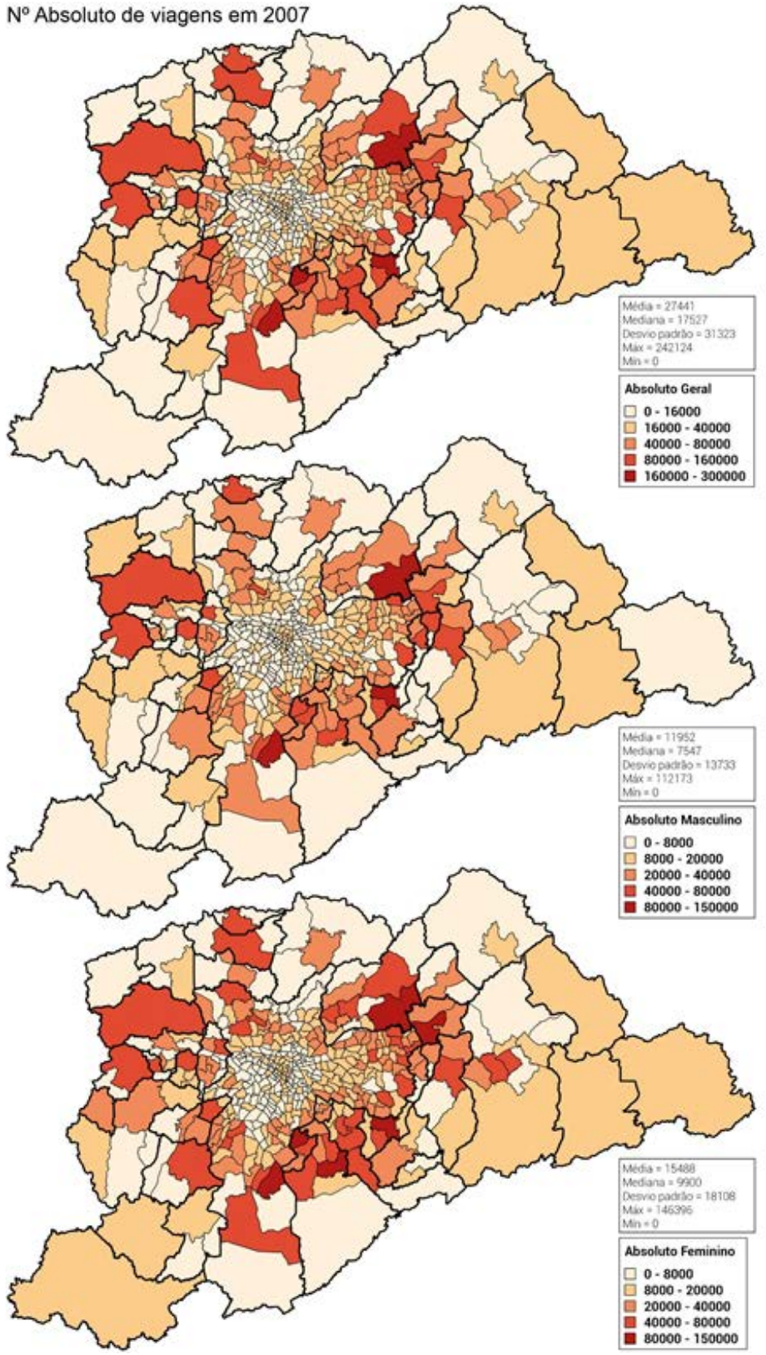
Fonte: elaboração própria com base nos dados das Pesquisas OD 2007 e 2017.

Figura 5: comparação zonas OD com nº absoluto de viagens em 2007 e 2017 na região norte da RMSP.



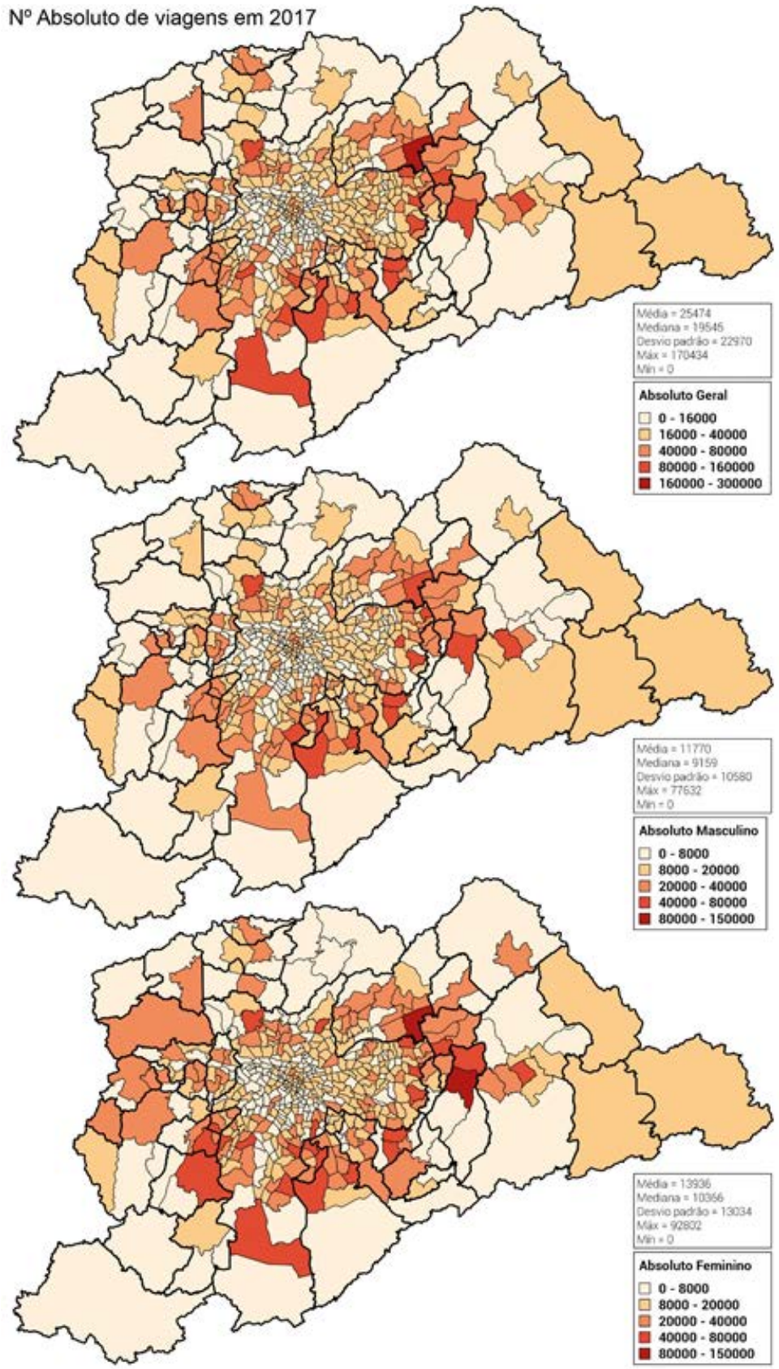
Fonte: elaboração própria com base nos dados das Pesquisas OD 2007 e 2017.

Mapas 1: nº absoluto de viagens a pé feitas por toda a população, masculinas e femininas, referentes à pesquisa OD 2007



Fonte: elaboração própria com base nos dados da pesquisa OD 2007

Mapas 2: nº absoluto de viagens a pé feitas por toda a população, masculinas e femininas, referentes à pesquisa OD 2017



Fonte: elaboração própria com base nos dados da pesquisa OD 2017

Resultados da densidade

Conforme tabela abaixo, quando considerados ambos os gêneros (geral), os indicadores de tendências centrais e de dispersão da densidade em 2007 mostram uma média de 64 viagens a pé diárias por hectare, enquanto em 2017 a mesma medida apresenta um ligeiro aumento para 77. Porém a mediana menor que a média nos dois anos sugere uma distribuição assimétrica à direita. Em termos de gênero, a média de viagens a pé feminina (36 e 40) é maior que a masculina (28 e 36) nas duas pesquisas respectivamente, seguindo a mesma tendência de assimetria já observada.

Quadro 4: tabela de tendências centrais densidade de viagens a pé

Tabela de tendências centrais - densidade de viagens a pé						
	2007			2017		
	Geral	Masculino	Feminino	Geral	Masculino	Feminino
Média	64	28	36	77	36	40
Mediana	51	22	28	59	27	30
Desvio padrão	66	32	35	88	45	45
Máx.	545	309	247	765	393	381
Mín.	0	0	0	0	0	0

Resultado das análises comparativas do geral, em 2007 existe um padrão onde as maiores densidades estão concentradas no centro de São Paulo enquanto alguns agrupamentos são visíveis também nas regiões mais extremas do município e algumas das cidades contíguas (como são os exemplos das zonas OD Alto da Boa Vista, nº 394, no extremo da zona leste; Diadema, nº 408, na região sul; e Jandira, nº 449, no oeste da metrópole). Já em 2017, a densidade da região central se mantém alta, porém com uma tendência de espraiamento em direção ao quadrante sudoeste, em compensação as regiões mais periféricas perderam relevância, ainda que com exceções (ex: Vila Heliópolis, Jardim Miriam, nº244 e 278; Jd. Romano e Jd. Helena, nº 199 e 200).

Resultado das análises comparativas entre gêneros, em 2007 os resultados seguem o mesmo padrão dos deslocamentos do geral, porém de forma mais marcante nos casos femininos, especialmente nas áreas mais periféricas do município de São Paulo e algumas das conurbações (como por exemplo; Vila Clementino, nº 54, na região sul; Itaim Paulista, Vila Jacuí e Vila Curaçá, nº 195, 189 e 190, localizadas na área leste do município; e na região Central nas zonas OD, Treze de Maio, República e Sé, nº 25, 5 e 1). Já em 2017, o deslocamento a pé masculino tende a espraiar e o feminino a centralizar, porém, mantendo uma maior relevância das viagens a pé feitas por mulheres nas regiões periféricas, com menor dominância do extremo da zona leste (ex: ZONAS).

Discussão resultados densidade

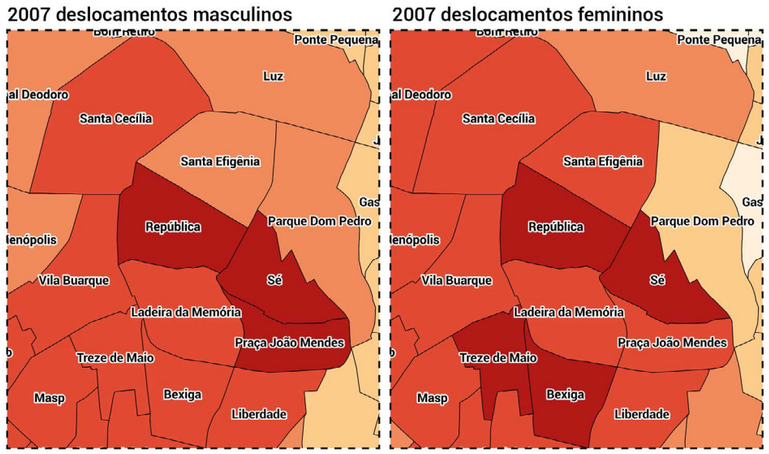
A densidade representa a concentração dos deslocamentos a pé feitos em determinada zona OD, e duas tendências podem ser interpretadas nos resultados.

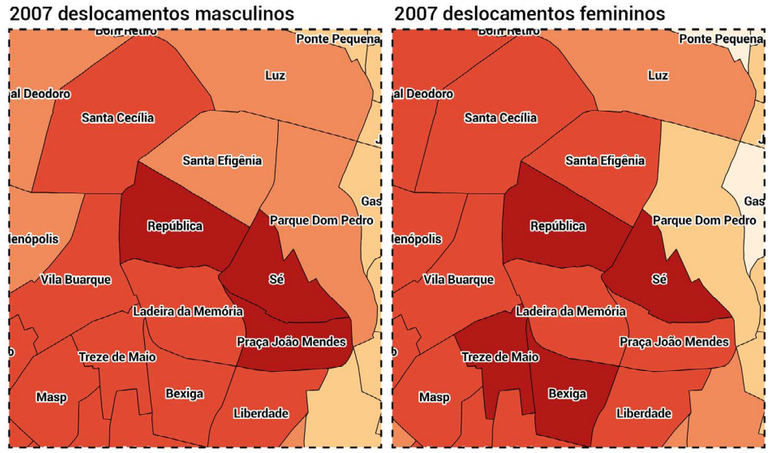
A primeira delas é a relevância da região central do município de São Paulo, tanto nos casos masculinos como femininos, nos dois anos. Tal fenômeno se dá em partes pela maior desagregação da malha de zonas OD nesta região, mas não somente. O fato de uma grande oferta de empregos, comércio e serviços se concentrarem na região induz um maior número de viagens por unidade de área, como são os casos das zonas OD da República, Sé, Pç. João Mendes, Treze de Maio (nº 5, 1, 3 e 25) observadas na **figura 7**.

A segunda, é a importância dos deslocamentos femininos, que além de representativos na área central, se mostram relevantes em regiões periféricas e conurbadas da cidade, como é o caso da zona leste que pode ser observado na **figura 8.** Esta área, atualmente, conta com um sistema de transporte público e coletivo compreendido pelas linhas de trem 11- Coral e 12- Safira (CPTM) e a linha 2- Vermelha do metrô, além de serviços de ônibus. As estações da linha 11 que cruzam a região foram implementadas em 2000 e as estações da linha 12 em 2008, já a quilometragem de faixas exclusivas de ônibus mais que triplicou na região com a Operação Dá Licença para o Ônibus em 2013, saiu de 50 para 185 km (SPTrans). Além disso, políticas de incentivo de aquisição de automóvel, sobretudo no segundo mandato do governo Lula como a redução do IPI, podem também ter contribuído para um aumento dos deslocamentos por modo individual motorizado, assim como, mais recentemente, a popularização do transporte por aplicativos. Portanto, mudanças de taxas de deslocamento nos mapas de 2007 e 2017 podem ser, em parte, explicadas por esses políticas e ações.

A seguir serão apresentadas imagens com detalhes das zonas com maiores densidade masculinas e femininas em 2007 e 2017:

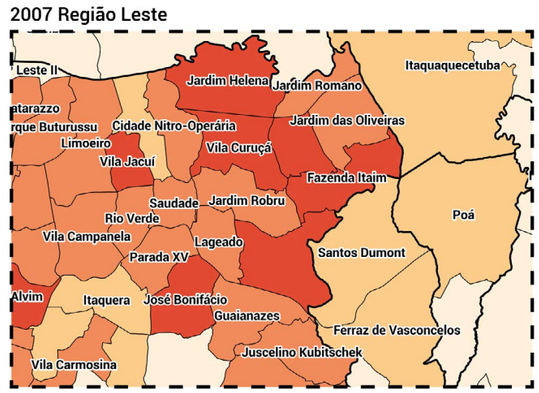
Figura 6: zonas com maior densidade de viagens a pé na região central em 2007, masculino e feminino

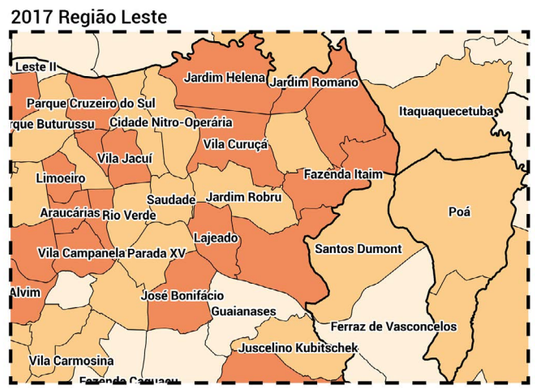




Fonte: elaboração própria com base nos dados das Pesquisas OD 2017.

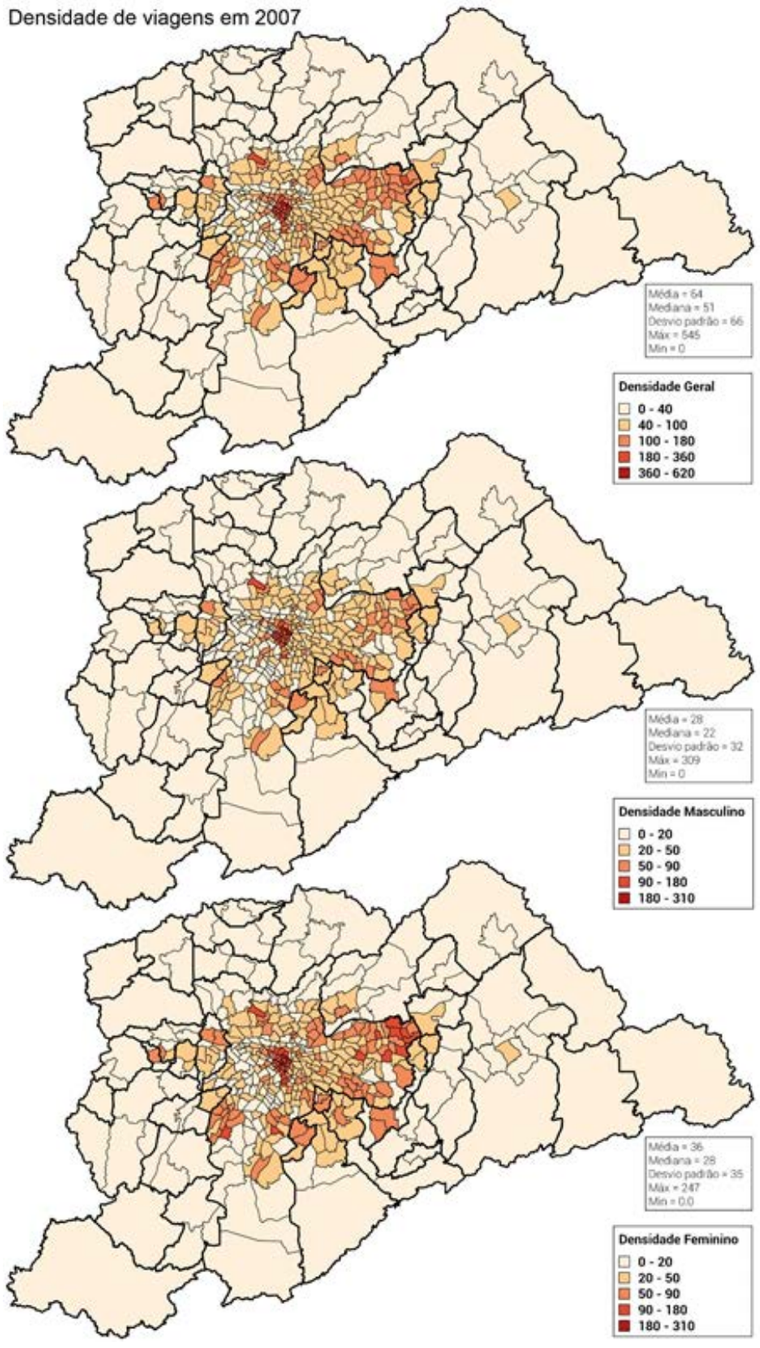
Figura 7: zonas com maior densidade de deslocamentos a pé femininos na região leste em 2007 e 2017





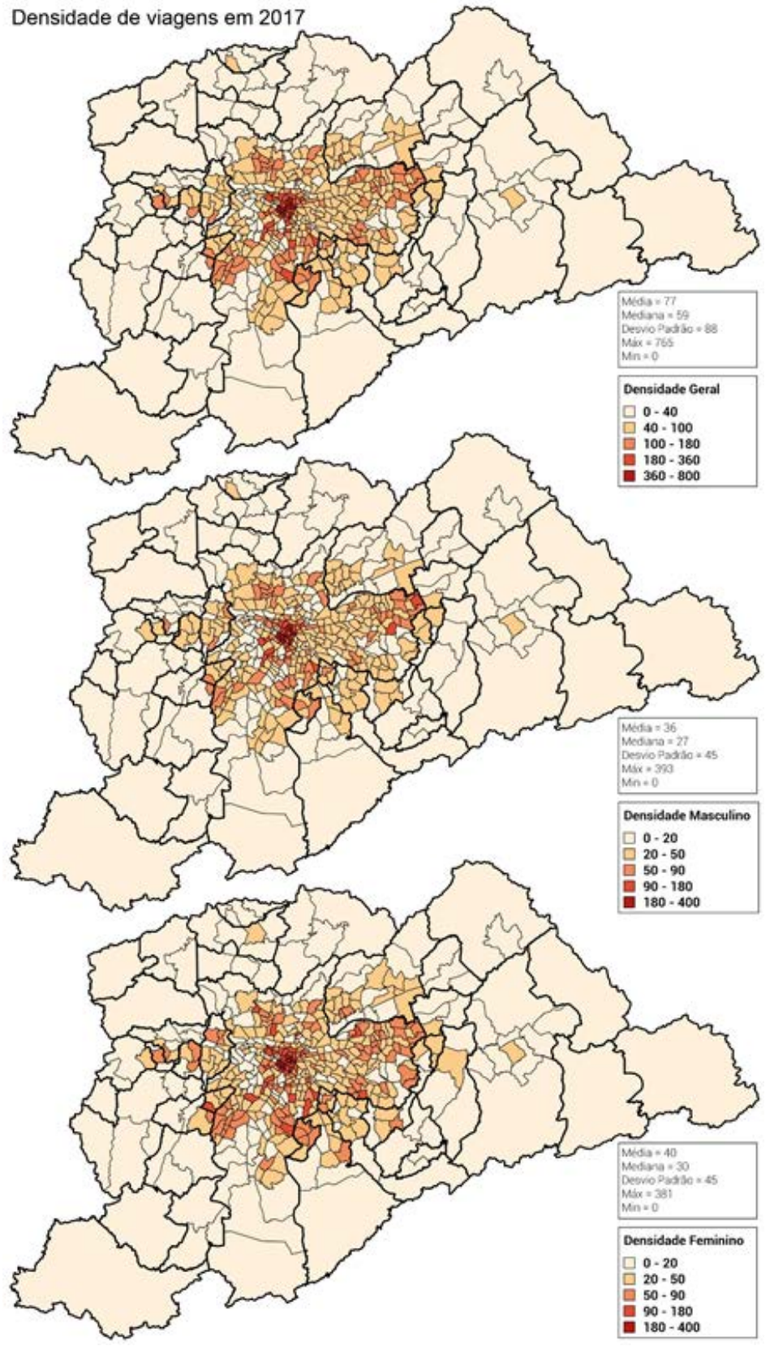
Fonte: elaboração própria com base nos dados das Pesquisas OD 2007

Mapas 3: densidade de viagens a pé feitas por toda a população, somente masculinas e femininas, referentes à pesquisa OD 2007.



Fonte: elaboração própria com base nos dados da pesquisa OD 2007

Mapas 4: densidade de viagens a pé feitas por toda a população, somente masculinas e femininas, referentes à pesquisa OD 2017.



Fonte: elaboração própria com base nos dados da pesquisa OD 2017

Resultados da proporção

Conforme tabela abaixo, quando considerados ambos os gêneros (geral), os indicadores de tendências centrais e de dispersão da proporção em 2007 mostram uma média de 30% de viagens a pé, enquanto em 2017 a mesma medida apresenta uma ligeira redução para 28%. Porém a proximidade da mediana e da média sugere uma distribuição próxima à normal. Em termos de gênero, a média da proporção de viagens a pé feminina (34% e 30%) é maior que a masculina (27% e 26%) nas duas pesquisas respectivamente, seguindo a mesma tendência de assimetria já observada.

Quadro 5: tabela de tendências centrais proporção de viagens a pé

Tabela de tendências centrais - proporção de viagens a pé						
	2007			2017		
	Geral	Masculino	Feminino	Geral	Masculino	Feminino
Média	0.30	0.27	0.34	0.28	0.26	0.30
Mediana	0.31	0.27	0.34	0.29	0.26	0.31
Desvio padrão	0.14	0.12	0.16	0.12	0.12	0.14
Máx.	0.70	0.78	0.79	0.58	0.56	0.69
Mín.	0	0	0	0	0	0

Resultado das análises comparativas da população geral, em 2007 os maiores índices de deslocamento estavam concentrados quase que exclusivamente no extremo da zona leste (ex. Jardim Graziella, zona OD 317, 70%). Já em 2017 a zona leste continua relevante, porém, zonas OD nas regiões oeste, norte e sul ganham evidência como (ex. Parque Industrial, zona OD 463, 58%; Francisco Morato, zona OD 356, 54%; Riviera, zona OD 308, 53%).

Resultado das análises comparativas dos gêneros, em 2007 os resultados seguem o mesmo padrão dos deslocamentos do geral, porém, de forma mais marcante no caso feminino, especialmente na região leste (ex. Biritiba-Mirim, zona OD 376, 79%; Jardim Graziella, zona OD 317, 78%; Reservatório Jundiaí, zona OD 375, 72%). Em 2017, o extremo leste se torna menos evidente no caso masculino e também no caso feminino, mas neste último a redução é menos perceptível e dá espaço para outras regiões da metrópole como extremo oeste, norte e sul (ex. Pq. Industrial, zona OD, 463, 69%; Parque Guarani, zona OD 194, 65%; e Salesópolis, zona OD 451, 64%).

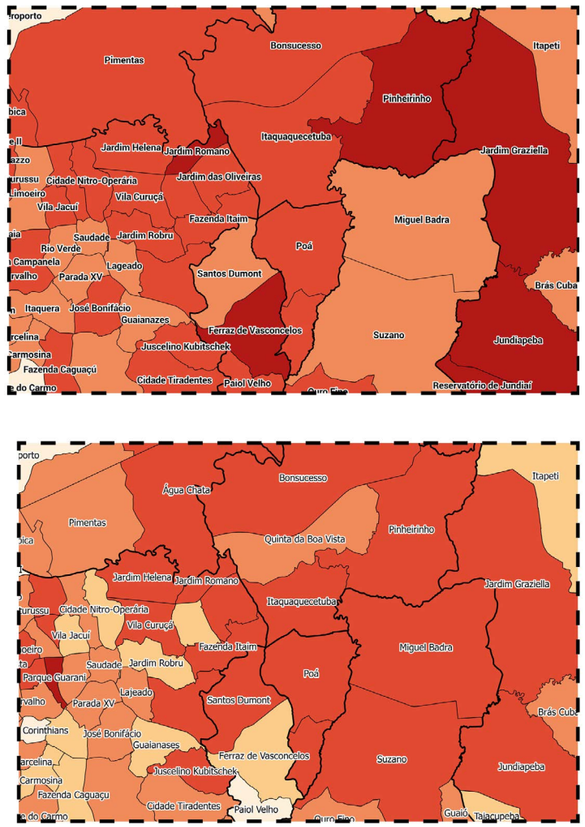
Discussão resultados proporção

Diferente do que pôde ser observado nos mapas de densidade, as altas taxas de proporção não se concentram tão especificamente em uma região e se estendem por todo o território. A proporção mostra a importância dos deslocamentos em determinada zona, e um dos motivos dos resultados se mostrarem mais divididos pela RMSP pode estar relacionado ao fato de que esta variável é calculada em relação à todas as viagens feitas na zona, sendo então uma comparação entre viagens.

Algumas tendências podem ser interpretadas na comparação dos resultados entre 2007 e 2017. A primeira delas diz respeito à uma redução dos maiores índices de proporção e um espraiamento dessas taxas, que antes se concentravam na região leste, para outras áreas como norte e sul. Outra tendência é que mesmo com uma maior homogeneidade dos altos índices de proporção a região leste do município e da metrópole de São Paulo continua sendo relevante no caso feminino, como mostra a **figura 10.** Esse fato pode ser explicado, em parte, também pelas mesmas políticas e ações, já mencionadas nos resultados da densidade, no sistema de transporte e mobilidade.

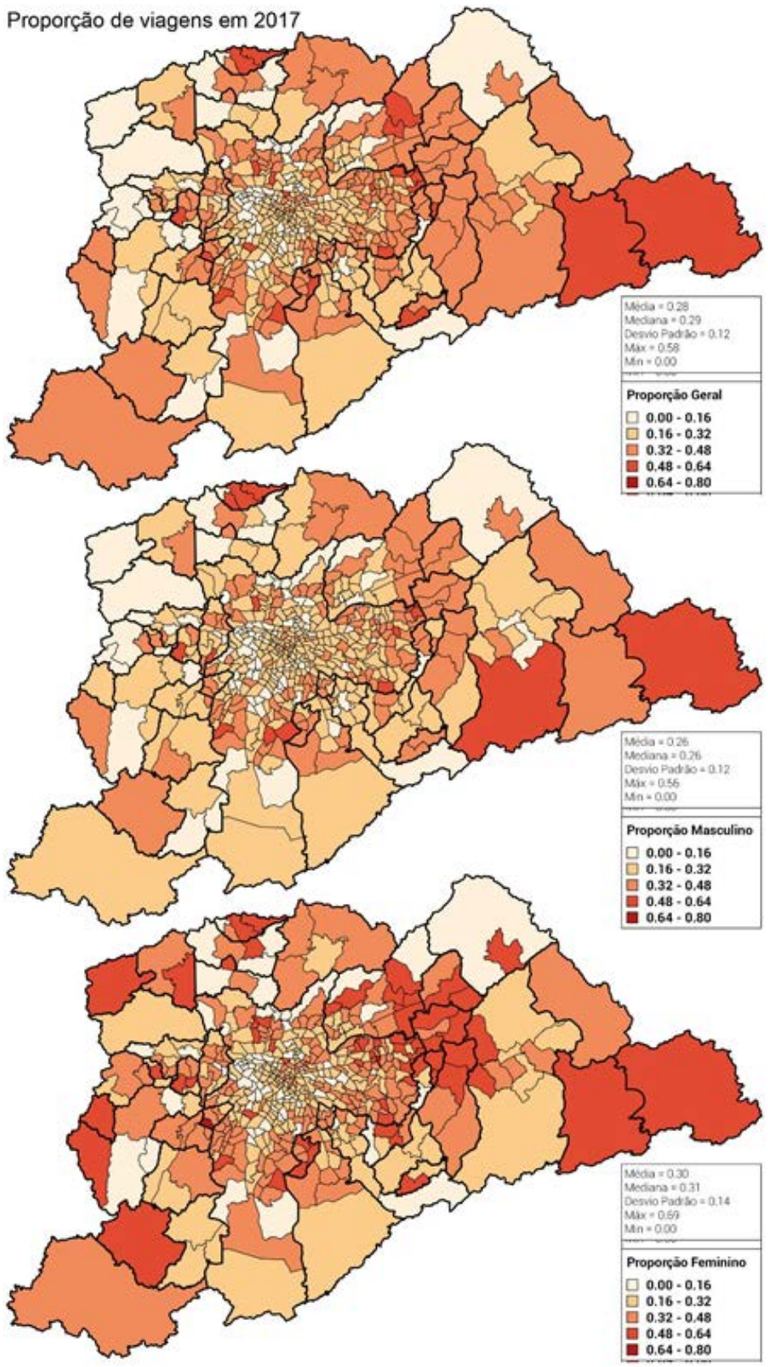
Por fim, os resultados da proporção mostram de forma relevante as diferenças nos índices femininos e masculinos. Esta tendência segue caminho similar ao da teoria feminista sobre as cidades e pode ser explicada, em partes, pela forma desigual de acesso ao transporte, que somada à fatores socioculturais, econômicos e físicos, que fazem com que mais mulheres do que homens tenham que andar a pé.

Figura 8: zonas com maior proporção de viagens a pé femininas na região leste, 2007



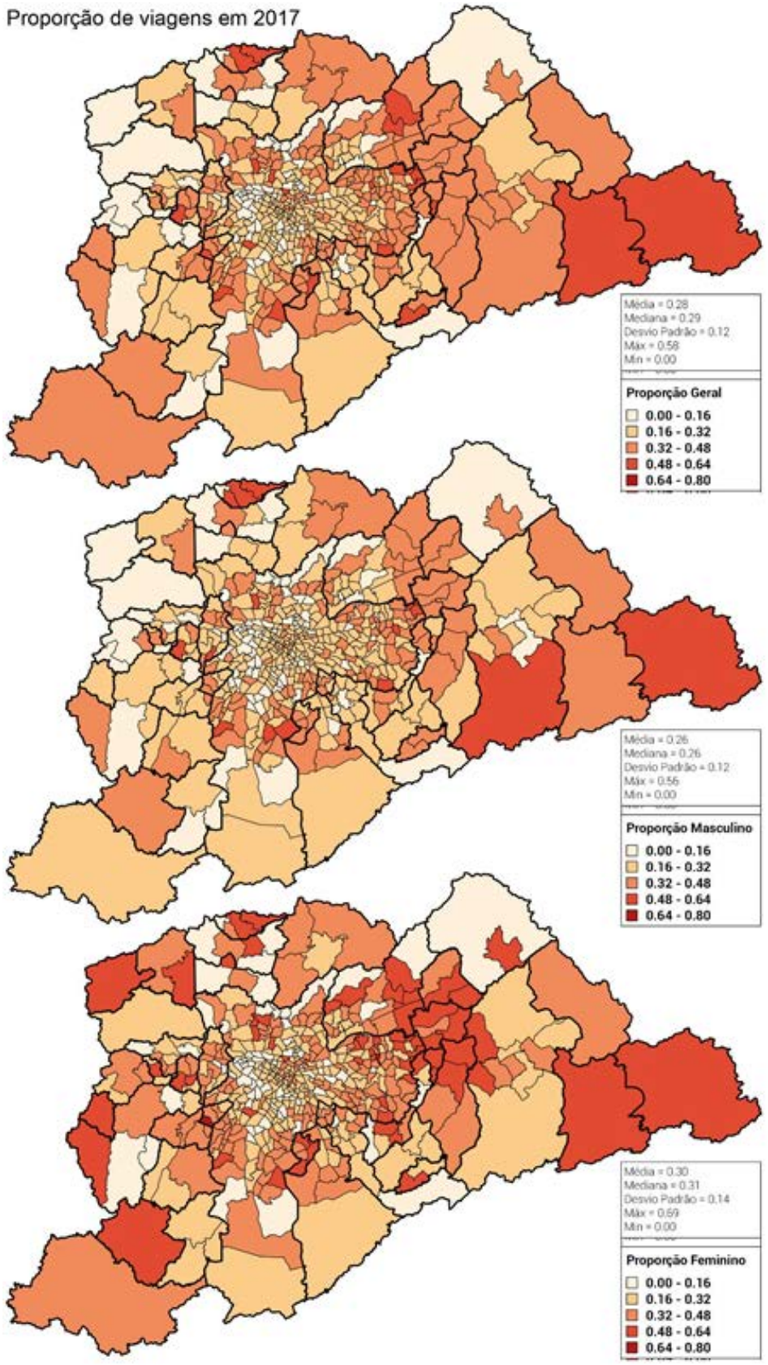
Fonte: elaboração própria com base nos dados das Pesquisas OD 2007.

Mapas 5: proporção de viagens a pé feitas por toda a população, somente masculinas e femininas, referentes à pesquisa OD 2007



Fonte: elaboração própria com base nos dados da pesquisa OD 2007

Mapas 6: proporção de viagens a pé feitas por toda a população, somente masculinas e femininas, referentes à pesquisa OD 2017



Fonte: elaboração própria com base nos dados da pesquisa OD 2017

2.4. Discussão dos resultados e observações em conjunto com fotografias

Nos resultados levantados na primeira etapa, já foi possível observar algumas das tendências defendidas pela literatura contemplada neste estudo: (1) as diferenças nos padrões de deslocamento de mulheres e homens; (2) mulheres fazem e dependem mais do transporte público (ônibus) e a pé para se desloca, conforme mostram os gráficos 3 e 4;(3) mulheres fazem menos viagens através de veículos particulares motorizados que os homens, sendo maioria como passageiras e não motoristas (CECCATO, 2017; JIRÓN, 2017; LOUKAITOU-SIDERIS, 2016b; QUEIRÓS; COSTA, 2014). Além disso, observou-se que a mobilidade a pé é tão representativa quanto os outros modos de deslocamento feitos na RMSP, sendo 1/3 das viagens produzidas diariamente.

(1) mulheres e homens não se deslocam da mesma forma: os resultados apontaram que os principais modos de deslocamento das mulheres são por transporte coletivo, a pé e motorizado (sucessivamente). Enquanto os principais modos de viagem masculinos são em primeiro lugar o motorizado, depois coletivo e por fim a pé. Portanto a tendência apontada pela teoria se confirma.

(2) mulheres utilizam mais intensamente transportes coletivos e a pé: sim. Os resultados apontaram essa tendência. Tanto em 2007 como 2017 os modos coletivos e ativos foram os principais utilizados pelas mulheres. Além disso, quando se observa os resultados das análises feitas por modais separados, o a pé aparece como o principal modo principal, depois o ônibus, seguido de outros modos. E no caso masculino, o a pé dentre todos os modos separados, também aparece como principal porcentagem de viagem. As análises mostraram que elas são as principais usuárias desses modos de transporte, porém os dados não são úteis para mostrar se há uma dependência desses modos de deslocamento.

(3) mulheres fazem menos viagens que os homens em veículos particulares motorizados: os resultados mostraram que do total de viagens feitas pelas mulheres, o individual motorizado representa aproximadamente 25% dessas viagens, sendo a menor porcentagem dentre todos os modos. No caso masculino, a porcentagem de viagens por veículos motorizados é a maior. Sendo assim, se confirma a tendência apontada pela teoria, de que as mulheres fazem menos viagens por veículos particulares.

(4) o número de viagens delas é maior que o deles e acontece muitas vezes em conjunto de pequenas viagens: em relação ao número de viagens, apesar dessa tendência ser apontada na teoria, os dados coletados pela OD apontam proporções muito próximas de viagens feitas por homens e mulheres, sendo do total de viagens feitas por modo principal na RMSP, 50,1% são viagens masculinas e 49,9% viagens femininas. Portanto, referente a esse dado, não se comprovou tal tendência. Porém, é válido lembrar que viagens produzidas por mulheres podem ter sido invisibilizadas ou não computadas, uma vez que o padrão de viagens delas segue um sentido diferente daquele utilizado pela metodologia de coleta dessa pesquisa.

Na segunda etapa, percebendo a importância das viagens a pé em relação a todas as viagens feitas na RMSP e também em relação às viagens produzidas pelas mulheres, buscou-se responder às seguintes questões: como as viagens a pé se distribuem pelo território da metrópole paulista? Onde as viagens estão mais concentradas? E quais as zonas em que estas viagens são mais relevantes? Respondendo a primeira pergunta, pode-se dizer, de modo geral, que a distribuição das viagens a pé na metrópole paulista é marcada por determinadas concentrações.

Como é o caso, em primeiro lugar, de regiões do quadrante sudeste (município e metrópole paulista), em segundo lugar, da área central (município São Paulo), e por fim, de algumas regiões do quadrante noroeste (município e metrópole paulista).

Em relação à segunda pergunta, pode-se dizer que as viagens a pé se mostram mais concentradas, de forma aproximada, na zona leste e central do município de São Paulo, porém, há certas zonas que também se destacam. E em relação à última pergunta, pode-se dizer que esta forma de deslocamento se mostra bastante relevante na região leste tanto da metrópole como do município paulista.

Percebeu-se, também, que as viagens a pé femininas são mais relevantes que as masculinas em todos os casos. Observou-se também, que os locais onde esses deslocamentos são mais produzidos por mulheres não necessariamente são os mesmos locais onde são mais produzidos pelos homens, mostrando-se muitas vezes diferente.

> "A territorialização das viagens a pé ainda pode ser atravessada por questões de renda e raça, uma vez que grande parte do território onde se concentram estes deslocamentos, são caracterizados pela presença de populações de rendas mais baixas, onde, consequentemente, há uma presença relativamente maior de homens, e principalmente, mulheres negras". (FRANÇA, 2015)

Além disso, um estudo recente feito por pesquisadores do Centro de Estudos da Metrópole (Pizzol et al. 2021) mapeou as calçadas de São Paulo cruzando a largura mediana delas com o número de deslocamento a pé por Zona OD. Os resultados apontados nessa pesquisa mostram que "regiões com calçadas mais estreitas, grande parte das calçadas possuem largura inferior a dois metros, prescritas como alguma mínima para deslocamentos seguro, e estão na periferia" (PIZZOL *et al.*, 2021, p.7) da cidade. Revelou-se também que "quanto maior a quantidade de deslocamentos a pé, menores são as larguras medianas de calçadas" (PIZZOL *et al.*, 2021, p.7). Além disso, parte significativa das regiões Leste e Norte "apresentam largura mediana das calçadas abaixo de 2 metros" (PIZZOL *et al.*, 2021, p.7) ao mesmo tempo em que o percentual de viagens a pé nessas regiões são altos, sendo, segundo as análises feitas no estudo, acima de 50%. Por outro lado, os resultados também mostram locais com alta porcentagem de deslocamentos a pé com largura mediana maior que três metros, como é o caso de grande parte das Zonas OD do centro expandido.

Por fim, é importante destacar que uma abordagem desagregada entre homens e mulheres sobre a mobilidade a pé mostrou uma realidade diferente daquela vista de

modo geral e mais genérico.

Sendo assim, a partir daqui serão discutidos os principais resultados obtidos, por temas específicos, abordando as questões que impactam e se relacionam com os padrões de mobilidade das mulheres. Além disso, induzida por outros estudos (FREHSE, 2018; KOWARICK; VOGEL et al., 2017) adiciona-se aos resultados, registros fotográficos feitos entre 2013 e 2021, pela presente pesquisadora. As fotografias serão apresentadas junto de cada tema, e mostram mulheres em distintos espaços (públicos), momentos e regiões da Grande São Paulo. Busca-se destacar com as imagens possibilidades de se observar elementos que ajudam a caracterizar e contextualizar seus deslocamentos, chamando atenção para a importância de se atentar para o que acontece entre a origem e o destino dessas mulheres. O que é de certa forma também um aceno à abordagem de viagem completa.

Por que as mulheres se deslocam mais por modos coletivos?

> "A divisão sexual do trabalho é uma base fundamental sobre a qual se assentam hierarquias de gênero nas sociedades contemporâneas, ativando restrições e desvantagens que modulam as trajetórias das mulheres" (BIROLI, 2018, p. 23)

Mulheres dependem e se deslocam mais por modos coletivos motorizados que individuais (CECCATO, 2017). Há uma série de motivos que podem justificar esta afirmação. Em primeiro lugar, as restrições e desvantagens apontadas por Flávia Biroli (2018) colocam as mulheres no grupo menos desprovido de renda. A questão da renda já é suficiente para diminuir e dificultar oportunidades de acesso a veículos particulares e fazer com que as mulheres tenham que se deslocar por transportes coletivos. Mas essa questão é ainda atravessada pela divisão sexual, onde o carro é um objeto muito associado à figura masculina. Portanto, quando há a possibilidade de se ter um carro em uma família, as chances são maiores dele ser utilizado pelos homens e não pelas mulheres.

Fazendo uma observação a partir da raça. Há uma hipótese de que entre as mulheres, as mulheres negras são as que mais dependem desse modo de transporte, uma vez que além de menores rendas há o impacto do racismo e das menores oportunidades e chances dadas a elas de trabalhos formais e bem remunerados. Portanto, elas são ainda mais desprovidas de renda que as mulheres brancas, e com isso, têm menos oportunidades de se deslocarem por outros meios de transporte, que não sejam coletivos ou a pé.

> "Muitas das percepções sobre quem somos no mundo, o que representamos para as pessoas próximas e o nosso papel na sociedade estão relacionados à divisão sexual do trabalho. Nela se definem, também, dificuldades cotidianas que vão conformando trajetórias, possibilidades diferenciadas na vida das mulheres e homens". (BIROLI, 2018, p. 21)

Do total de usuários do transporte público atendido pelo sistema de ônibus, em São Paulo, 55,7% são mulheres (SPTrans, 2018), e a maior parte se concentra na faixa dos 21 a 30 anos.



Mulheres aguardando sentadas no ponto de ônibus da Rua da Consolação. Rua da Consolação, 2012.



Mulheres aguardam em pé o ônibus intermunicipal em um espaço improvisado, uma guia entre a via e o estacionamento de carros, onde não há mobiliários e informações de parada. Ao lado esquerdo está o muro do Cemitério da Consolação. Rua da Consolação, Consolação, Centro de São Paulo, 2012.



Mulher aguarda no ponto de ônibus, neste caso, em uma versão de mobiliário mais recente e modernizado. Na calçada, logo na sua frente, há um grupo de pessoas. Em seguida, encontra-se uma larga avenida. Av. Prof. Noé Azevedo, Vila Mariana, Zona Sul de São Paulo, 2018.



Dentro do ônibus, a cobradora sorri enquanto olha para o celular. Logo na sua frente duas mulheres conversam. Do lado de fora, da vista da janela, pode-se ver uma outra mulher caminhando. Rua Vital Brasil, 2019.

Por que as mulheres se deslocam menos por e dirigindo automóveis?

> "Mulheres possuem menor acesso a carros e transportes particulares por conta de fatores econômicos, mas também por fatores culturais. A desvantagem social e de renda as impede e dificulta a posse do veículo. Além disso, questões familiares e os papéis de gênero se somam a isso e quando uma família tem a possibilidade de posse de um carro ele mais frequentemente é de uso e disposição dos homens do que das mulheres" (SVAB, 2016, p. 48).

> "Assim, se há mais renda familiar, há mais condições financeiras de adquirir um carro para tê-lo à disposição. E se há mais pessoas na família que fazem parte do mercado de trabalho, há mais interesse em comprar um carro, seja pelo aumento da renda familiar, seja pela necessidade de contar com um modo com flexibilidade de rota." (SVAB, 2016, p. 48)

Há também certo impacto de mensagens sociais passadas para crianças, como aponta Siqueira (2015) a partir de brinquedos de menina e brinquedos de menino, em que no caso deles o carro é um elemento muito presente. Essas mensagens se mantêm por meio de construções socioculturais do automóvel como elemento associado à masculinidade, representação da brutalidade, da velocidade, que é o contrário daquilo que se associa às mulheres.

O cuidado e proteção do meio ambiente e a sustentabilidade também perpassam esse tema. Alvarenga (2018) aborda uma questão interessante sobre essa temática, ela diz que mulheres "tendem a ser mais favoráveis ao transporte público e percebem o carro somente em termos funcionais" (p. 79). O que é diferente para os homens que associam a posse do carro a um "meio identitário para alcançar a liberdade nas dimensões de espaço e tempo" (ALVARENGA, 2018, p. 79). Svab (2016) também aborda essa questão, e menciona a questão de as mulheres serem mais dispostas a "uma migração modal para obter um padrão mais sustentável de deslocamentos" (SVAB, 2016, p. 49) do que os homens.

No caso das mulheres que se deslocam de carro, como motoristas e não passageiras há determinadas questões que também marcam esse grupo. Conforme mostra o estudo Informes Urbanos (2020) são as mulheres de renda maiores que possuem maior acesso ao carro e os padrões de deslocamento delas são mais similares aos dos homens da mesma faixa de renda. Svab (2016), analisa a presença de automóveis em famílias a partir de análises dos dados da pesquisa Origem e Destino e chama atenção para o fato de que "geralmente a utilização do automóvel é decidida dentro de uma determinada dinâmica familiar" (p.83) que parte de perguntas como:

> "No contexto familiar surgem questões como: em não existindo um automóvel para cada pessoa habilitada, quem tem a prioridade no uso? Quem trabalha mais longe de casa? Quem tem uma rotina mais complexa? Quem leva os filhos na escola? Quem é autônomo?" (SVAB, 2016, p. 83)

E as mulheres ciclistas?

> "significativamente menos mulheres do que homens usam bicicletas por medo de serem vítimas, queda ou assédio ou devido às normas culturais" (LOUKAITOU-SIDERIS, 2016, p. 553)

Este tema foi intensamente estudado, discutido e vivenciado por Marina Harkot (2018) e por Lemos et al. (2017). Em sua dissertação de mestrado *As Bicicletas e as Mulheres* ela buscou analisar "porque o uso da bicicleta é tão incomum entre mulheres em grandes cidades brasileiras" (p.10) e, destacou que a falta de incentivo e a desmotivação são elementos presentes desde a infância das mulheres em relação ao uso da bicicleta. Além disso, há um impacto da insegurança, falta de domínio, o menor acesso delas a esse tipo de veículo. Aquelas que pedalam alertam para os assédios sofridos. A autora também levantou os principais problemas enfrentados por mulheres ciclistas e os principais motivos que impedem não ciclistas de usar a bicicleta. No primeiro grupo, o que mais se relatou foi medo de compartilhar a via/falta de respeito no trânsito; risco de colisões e quedas ou atropelamentos. Houve também uma parcela significativa que apontou risco de assalto e assédios. No segundo grupo, os principais motivos que as impedem de usar a bicicleta são o risco de acidente; trânsito; risco de assalto; falta de infraestrutura e assédio, seguido do fato de não terem bicicletas.

Além disso, Harkot (2018) observou que a sensação de insegurança é maior entre as mulheres que ainda não usam a bicicleta cotidianamente, já no caso daquelas que pedalam mais tempo esse sentimento "parece se dissipar" e que assim "percebe-se que as mulheres parecem ganhar mais confiança e terem menos medo do trânsito, conforme se tornam mais experientes" (HARKOT, 2018, p.146).

Vale lembrar que a Região Metropolitana de São Paulo durante muito tempo fortaleceu e valorizou práticas e infraestrutura rodoviaristas. Grandes avenidas, altas velocidades e o carro colocado no centro da dinâmica de mobilidade urbana e no topo da hierarquia do trânsito. Além disso, há uma questão cultural bastante relevante em torno do carro e dos motoristas no Brasil.

O antropólogo Roberto Da Matta (2010) mergulha sobre as raízes dessa cultura para observar o comportamento no trânsito. Uma das suas conclusões é sobre o fato de haver:

> "uma atitude comum que fala de modo muito preocupante do universo da rua como terra de ninguém, lugar perigoso onde seres humanos (as pessoas, como se diz) são desumanizados e se transformam em *pedestres* ou vítimas potenciais dos outros autores presentes neste espaço, no qual as regras foram feitas para serem desobedecidas" (DA MATTA, 2010, p. 127).

> "Na qualidade de pedestres e de ciclistas, os usuários do espaço público sentem-se agredidos, inferiorizados e subordinados à lógica selvagem e agressiva do trânsito. Tal lógica se manifesta na força bruta, no poder da velocidade (inclusive quando elas obrigam a fugir ou *correr*), no valor, no prestígio e no tamanho dos veículos que, na mentalidade dos brasileiros em geral (...) são os verdadeiros donos (ou patrões) do trânsito e os principais atores desse sistema: os automóveis, os ônibus e os caminhões, essas máquinas com quatro rodas, motores mais possantes, lataria mais elaborada, maior peso e densidade, custo e, obviamente, as que ocupam maior espaço. De fato e de direito, a concepção corrente é de que as *ruas* não somente foram desenhadas e construídas para eles, mas que *são deles* no sentido brasileiro do ser como pertencer ou ser subordinado a alguma coisa ou a alguém" (DA MATTA, 2010, pp. 69-70)

Convém dizer que o ambiente da rua não é nada animador e motivador para aqueles que buscam usar a bicicleta como meio de transporte. E isso somado às discriminações e violências de gênero torna esse modo de deslocamento ainda mais distante para as mulheres. Vale ainda lembrar que ter infraestrutura não necessariamente significa que ela seja de qualidade e efetiva em relação à segurança daqueles que se deslocam de bicicleta, principalmente no que se refere à segurança das mulheres.

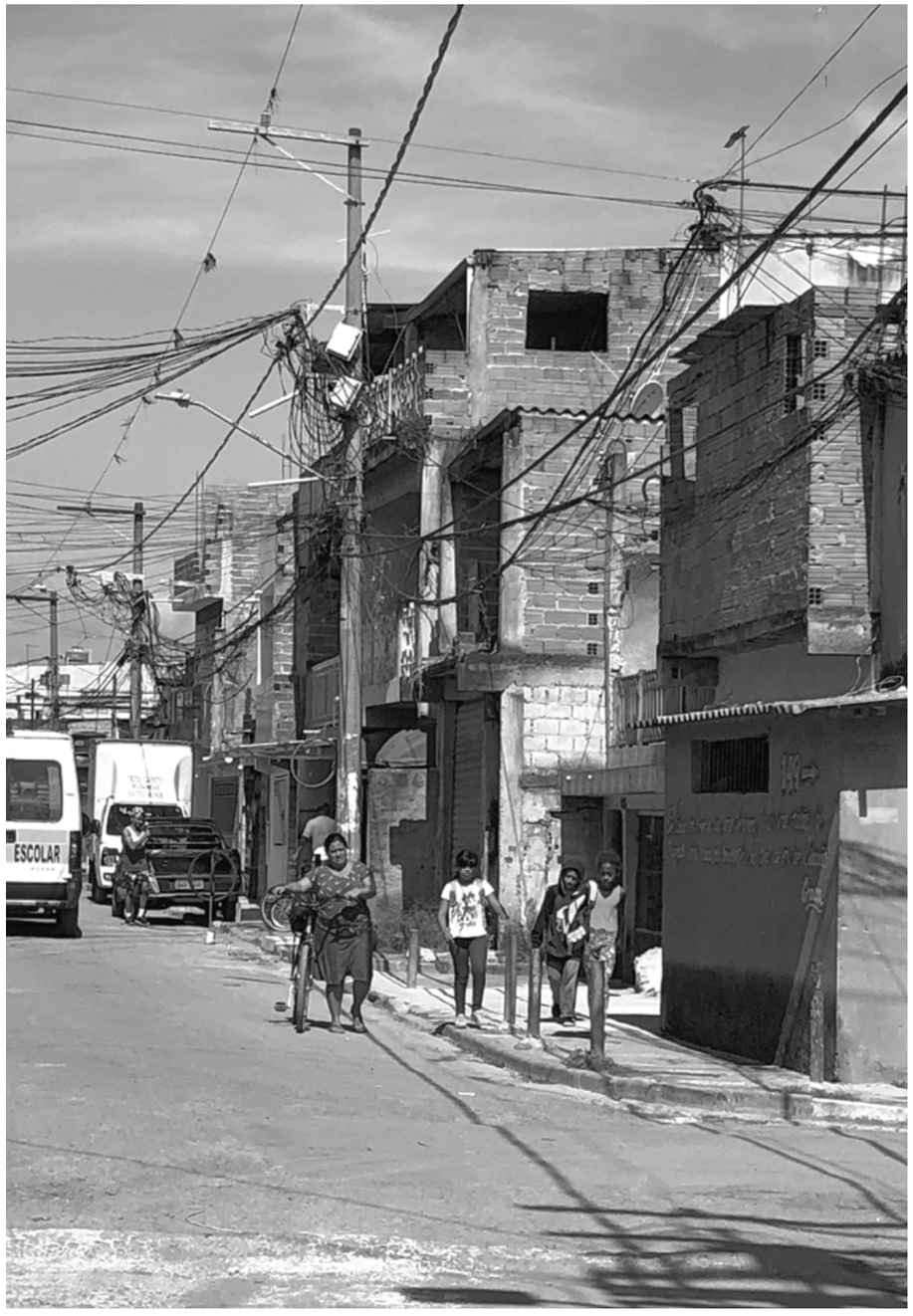
Por fim, cabe neste tópico dizer que retratar e resgatar os resultados da pesquisa de Marina Harkot foi um processo doloroso. Mais difícil ainda é não relacionar, remeter e lembrar que algumas dessas questões foram as que tiraram bruscamente sua vida e expuseram a face mais bruta e angustiante do trânsito. A desumanização, que é uma das expressões mais desesperadoras e tristes sobre o ambiente de trânsito e muito tratada por Da Matta:

> "Se eu não conheço alguém pessoalmente, esta pessoa não existe como uma entidade merecedora de respeito, dignidade e consideração. Se esse alguém não existe como pessoa, não há como tratá-lo como ser humano". (DA MATTA, 2010, p. 126)

A perda de Marina e de tantos outros ciclistas que perderam suas vidas ao longo desses anos, coloca em evidência um abismo entre a noção de compartilhamento das ruas, de uma consciência de coletividade no trânsito, de entender, proteger e estar atento aos que estão mais vulneráveis e em maior risco.



Na parede Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Escola da Cidade alguns cartazes de uma ação do Instituto Pólis com informações e questionamentos sobre mulheres na cidade. Escola da Cidade, 2020.



Na rua uma mulher leva na mão uma bicicleta. Ao seu lado na calçada algumas crianças a acompanham. Pelo horário em que a foto foi tirada e pelas mochilas que carregam, parecem voltar da escola. Já a bicicleta parece ter sido usada pela mulher para chegar até a escola para buscar as crianças. Além disso, é possível ver a má qualidade da calçada e obstáculos como postinhos e carros. Rua Freguesia de São Romão, Vila Seabra, Zona Leste de São Paulo, 2019.



Enquanto os automóveis avançam, mulheres aguardam em frente à faixa de pedestres o fechamento do semáforo para poderem atravessar. Rua Amaral Gurgel, Vila Buarque, Centro de São Paulo, 2019.









Registros feitos em um domingo, durante a abertura para pessoas do Elevado Costa e Silva, também conhecido como "Parque Minhocão". Nessas fotos, pode-se ver mulheres em momentos de lazer. Parque Minhocão, Elevado Costa e Silva, Centro de São Paulo, 2021.



Faixa colocada em frente à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Escola da Cidade um mês após a morte de Marina Harkot. A homenagem foi organizada pelas professoras assistentes Deiny Façanha, Marina Pereira e Bibiana Tini em parceria com o Coletivo Feminista Carmen Portinho representado por alunas da Escola e com apoio da Escola. Homenagem a Marina Harkot, Escola da Cidade, 2020.

E as mulheres a pé?

Viagens a pé como principal forma de deslocamento realizada pelas mulheres não é uma realidade apenas da grande São Paulo. Parte significativa dos estudos que se aprofundam na mobilidade das mulheres, sejam eles referentes à contexto latino e norte americanos, europeus, entre outros, também revelam essa realidade (LOUKAITOU-SIDERIS, 2006; VASCONCELLOS, 2012; QUEIRÓS; COSTA, 2014; SOTO, 2014; JIRÓN, 2018). Esses deslocamentos geralmente são feitos em curtas distâncias e por motivos variados que vão além do trabalho, educação e moradia. Como consequência da divisão desigual do trabalho reprodutivo, há uma parte significativa de mulheres que fazem viagens a pé para cumprir atividades relacionadas ao trabalho do cuidado por motivos como compras (mercado, farmácias etc.), educação (acompanhando filhos, ou irmãos para a escola) e saúde (acompanhando filhos ou familiares em consultas médicas).

Deslocar-se a pé pode ser uma questão de dependência ou de escolha. A primeira delas coloca-se como principal no território urbano da grande São Paulo e se refere às pessoas de menor renda, já a segunda também é existente nesse mesmo território, mas em regiões específicas e para menor parte da população, a de rendas maiores. Andar a pé como uma questão de necessidade se relaciona à falta de acesso à renda, infraestrutura adequada e a outras formas de deslocamento, além de ser uma forma de otimizar múltiplas viagens para cumprir tarefas relacionadas ao ambiente doméstico. O andar a pé como escolha, está mais relacionado às regiões da RMSP com maior oferta e variedade de serviços, neste caso, regiões mais centrais. A primeira, é realidade da maior parte da população que vive em áreas periféricas, com baixa qualidade e acesso à modos públicos de transporte e infraestrutura urbana; A segunda, é realidade de pequena parte da população da RMSP moradora de bairros como Pinheiros, Higienópolis, Santa Cecília, Vila Buarque, Jardins, Bela Vista, entre outros. Além disso, o caminhar como necessidade muitas vezes ocorre em locais com carência ou inexistência de calçadas, e o caminhar como escolha acontece em regiões onde há uma maior atenção e cuidado com esse tipo de infraestrutura.

Rebecca Solnit (2016) diz haver três pré-requisitos para uma caminhada, neste caso, "sair pelo mundo e caminhar por prazer":

> "É preciso ter tempo livre, um lugar para ir e um corpo livre de enfermidade ou restrições sociais. O tempo livre apresenta muitas variáveis, mas os logradouros públicos na maioria dos horários não são acolhedores e seguros para as mulheres. Providências legais, costumes sociais aprovados tanto por homens quanto por mulheres a ameaça implícita de assédio sexual e o estupro propriamente dito: tudo isso limita a capacidade das mulheres de andar onde e quando desejarem." (SOLNIT, 2016, p. 388).

Há ainda uma atmosfera de medo e insegurança muito presente no caminhar das mulheres pelo ambiente urbano, e que muitas vezes determina e molda seus trajetos, horários, tipos de transporte, roupas etc. Soto (2012), diz que este medo afeta a mobili-

dade geográfica das mulheres e impacta no acesso delas às oportunidades oferecidas nas cidades, e que por conta disso deveria ser considerado um tipo de violência. Que para ela, esse é um tipo de violência sutil e profunda que, por ter sido estruturalmente naturalizado e assim, não ser percebido facilmente, contribui para a criar um entorno de ameaça à liberdade das mulheres.

Solnit (2016) diz que "a presença das mulheres em público torna-se, com frequência assustadora, uma invasão de suas partes íntimas, às vezes literalmente, outras verbalmente" (SOLNIT, 2016, p. 388). Além disso, a autora aborda a questão do caminhar das mulheres como algo sexualizado. Ela usa como exemplo determinados termos usados na língua inglesa, relacionados ao caminhar, que indicam que "o deslocamento das mulheres tem caráter inevitavelmente sexual ou que sua sexualidade é transgressora ao se deslocar" (p. 389). Por fim, a autora também alerta para o fato de que:

> "(...) o caminhar feminino muitas vezes é interpretado como performance, e não locomoção, com a implicação de que as mulheres não andam para ver, mas para serem vistas, não em nome da sua própria vivência, mas para a plateia masculina, ou seja, estariam implorando a atenção que porventura recebem (...) muito já se escreveu a respeito de como as mulheres caminham (...) pouco se escreveu a respeito de onde caminhamos." (SOLNIT, 2016, p.389)

A seguir, apresentam-se registros fotográficos de mulheres a pé feitos entre 2012 e 2021 em diversas regiões da grande São Paulo.



Mulheres e homens aguardando a abertura do semáforo para atravessarem a via. Logo atrás, pode se ver o muro do cemitério com cercas de arame. Ao lado, uma floreira alta que parece estar ali para impossibilitar a travessia de pedestres fora da faixa. Atualmente a floreira foi retirada. Cemitério da Consolação, Consolação, Centro de São Paulo, 2012.



Mulher caminha sozinha entre floreira e o muro do Cemitério da Consolação. A floreira gera uma barreira entre a via e os pedestres, impede com que se atravesse em caso de perigo ou ameaça. Além disso, o muro alto ainda pode provocar uma maior sensação de insegurança. Rua da Consolação, Centro de São Paulo, 2012.



Em meio ao movimento de veículos que ocupam oito faixas da Av. Senador Queirós, uma mulher catadora, carregando uma carroça com alguns materiais, aguarda no recuo central que divide a avenida em duas. Santa Ifigênia, Centro de São Paulo, 2020.



Enquanto uma mulher passa caminhando pela larga calçada da Paulista, outra mulher organiza sua barraca de venda de acessórios. Avenida Paulista, limite da Região Central de São Paulo, 2019.



Neste registro é possível ver quatro mulheres que percorrem a área de pedestres do Pátio do Colégio. Elas caminham em pares. As que estão mais a frente carregam sacolas e objetos, além disso, uma delas carrega uma criança. As que estão logo atrás vestem uniformes da Guarda Civil Metropolitana. Pátio do Colégio, Centro de São Paulo, 2019.



Aguardando em um ponto de ônibus, vejo uma mãe e uma filha que enquanto passavam pela calçada decidem parar no carrinho de milho. Av. Prof. Noé Azevedo, Vila Mariana, Zona Sul de São Paulo, 2018.



Neste registro, duas mulheres aguardam na faixa de pedestre abertura do semáforo para atravessarem a rua. Rua Dr. Cesário Mota Júnior, Vila Buarque, Centro de São Paulo, 2018.



Registro feito durante uma pesquisa etnográfica na região do Bixiga em São Paulo. No trajeto que compunha o estudo foram feitas algumas fotografias (esta e as próximas duas). Nesta, o filho acompanha a mãe que carrega sacolas de mercado. Neste mesmo, os dois dividem a calçada com uma outra mulher que carrega uma mochila e que, por coincidência, seguiu por grande parte do meu percurso. Rua Major Quedinho, Bela Vista, Centro de São Paulo, 2018.



A região do Bixiga é marcada por uma série de viadutos que ficam um nível acima das ruas que cortam o bairro. Essas combinações de infraestrutura geram espaços como este da foto, por onde caminha esta mulher. Neste caso, diferente do que geralmente se espera sobre esses locais, há uma movimentação significativa de pessoas e os vazios que se formaram foram ocupados pela população que vive na região. Rua Major Diogo, Viaduto Júlio de Mesquita, Bela Vista, Centro de São Paulo, 2018.



Neste registro, também feito da Região do Bixiga, mãe e filha caminham pela calçada que apesar de não ser tão estreita, é bastante irregular. Rua Conselheiro Carrão, Bela Vista, Centro de São Paulo, 2018.



Neste registro, duas senhoras na faixa de pedestre aguardam o momento ideal para atravessar. São algumas tentativas marcadas por certo receio de que os carros não parassem. No momento da foto um carro parou e uma delas decidiu tentar a travessia. Rua General Jardim, Vila Buarque, Centro de São Paulo, 2018.



Duas senhoras paradas na calçada em frente a um boteco. Seus braços estão dados em uma espécie de apoio. Alameda Barros, Santa Cecília, Centro de São Paulo, 2018.



A mulher carrega as compras com a ajuda da criança. No seu colo há outra criança, com quem a mulher divide o peso da bolsa no braço e a mochila nas costas. Rua General Jardim, Vila Buarque, Centro de São Paulo, 2019.



Pessoas paradas em um ponto de ônibus, mulheres e homens, um vendedor ambulante e uma mulher que carrega uma criança junto da sua bolsa e mochila. Praça do Ouvidor Pacheco e Silva, Sé, Centro de São Paulo, 2019.



Pela janela do carro, a vista de uma mulher a pé entre as proteções para veículos em uma calçada que, se não for improvisada, parece não ser tão agradável ao pedestre. Ao mesmo tempo, nessa janela se pode ver o reflexo da cidade. Viaduto desconhecido, Zona Leste de São Paulo, 2019.



Rua Freguesia de São Romão, Vila Seabra, Zona Leste de São Paulo, 2019. Neste registro é possível ver que a opção encontrada pela mulher da foto é andar pela rua, pois há uma série de obstáculo que dificultam o uso da calçada.



Uma mulher, duas crianças. Uma rua de calçadas tão estreitas onde não é possível passar duas ou três pessoas juntas, o que faz com que os pedestres prefiram caminhar na rua. Registro feito na região de Ermelino Matarazzo, Comunidade Nsa. Aparecida, Zona Leste de São Paulo, 2019.



Após um longo tempo de fechamento dos parques, por conta do agravamento da pandemia, esse registro foi feito no primeiro dia de abertura do Parque Minhocão (24/04/21). Parque Minhocão, Elevado Costa e Silva, Centro de São Paulo, 2021.



Mulher e duas crianças, Uma rua de calçadas tão estreitas que não é possível passar duas ou três pessoas juntas. Porém, os "olhos da rua" estão próximos. Registro feito na região de Ermelino Matarazzo, Comunidade Nsa. Aparecida, Zona Leste de São Paulo, 2019.



03

Mobilidade e segurança de estudantes universitárias

Capítulo 3 | Mobilidade e segurança de estudantes universitárias

O capítulo anterior procurou investigar como se dá a mobilidade a pé em São Paulo, distinguindo gênero de forma binária – homens e mulheres – e com um olhar metropolitano. A análise dos dados quantitativos levou a considerações sobre onde este modal era mais utilizado, e mais utilizado pelas mulheres, mas não permitiu compreender como se dava a experiência da mobilidade, o que exigira um mergulho qualitativo.

A oportunidade de participar de um grupo de pesquisa envolvido em uma pesquisa internacional sobre mobilidade e segurança de estudantes universitárias que se debruçou sobre o caso de São Paulo abriu a possibilidade de:

(i) contar com dados quantitativos em uma escala mais reduzida que a da Pesquisa OD, fruto de aplicação de questionário de pesquisa em São Paulo que obteve 557 respostas, comparáveis com resultados em outras cidades/países, trazendo para o debate cultura da mobilidade e contextos urbanos diversos.

(ii) recortar uma amostra ainda menor – de 11 entrevistadas escolhidas tendo como base as respostas dos questionários aplicados – para realizar pesquisas em profundidade, relacionando os dados quantitativos às análises qualitativas, procedimento descrito no próximo capítulo. O questionário aplicado continha uma pergunta com nome e forma de contato que permitiria uma seleção de alguns possíveis entrevistados, o que foi possível neste mestrado;

(iii) enfocar em um grupo de mulheres estudantes universitárias, grupo que a literatura considera como relevante para a compreensão da sensação de (in)segurança e vitimização. Violências sexuais no espaço público são elementos presentes cotidianamente nos deslocamentos de mulheres, jovens e meninas (UN WOMEN, 2017). Pesquisas anteriores apontam que as maiores vítimas em ambientes de trânsito têm gênero (CECCATO, 2013; LOUKAITOU-SIDERIS, 2004), o feminino. Destas, as principais vítimas de assédio sexual são mulheres jovens (CECCATO E PAZ, 2017). Além do medo de estupro e outras graves violências praticadas por homens serem recorrentes no dia a dia delas, estudos chamam atenção também para outras formas de violência constantes contra elas: assédios verbais; e físicos (LOUKAITOU-SIDERIS, 2009). O medo e a vulnerabilidade dessas ocorrências são fatores que limitam a forma como as mulheres acessam a cidade e se deslocam pelo espaço público, fazendo com que criem normas coletivas, tomem medidas de precaução, como estratégias de horário e lugares que podem passar, tipo de roupa que vão usar (SIQUEIRA, 2015; LOUKAITOU-SIDERIS, 2004), além de estarem sempre vigilantes e atentas aos ambientes inseguros.

(iv) desenvolver leituras sobre a "viagem completa" (em inglês, *whole journey approach*), podendo distinguir dentro da experiência da mobilidade, o trajeto a pé da casa ao ponto de ônibus ou terminal de transporte coletivo, do trajeto dentro do veículo. Optou-se por observar todos os momentos referentes às viagens feitas pelas estudantes, com base no conceito de *whole journey approach*. Essa abordagem permitiu uma compreensão de certas especificidades e relações referentes a cada um dos momentos que compõem as viagens feitas pelas estudantes. Além de se mostrar uma ferramenta promissora no processo de identificação de questões não tão visíveis e fáceis de serem percebidas como é o caso das violências sexuais no espaço público.

Este foi, portanto, o caminho metodológico adotado.

Partindo do pressuposto de que o assédio sexual é uma questão global, as professoras Vania Ceccato (KTH Royal Institute of Technology, Suécia) e Anastasia Loukaitou-Sideris (UCLA, EUA) organizaram a pesquisa internacional *Assessment of Victimization and Perceived Safety Among College Students: Focus on women´s transit safety* (em português, "Avaliação da vitimização e percepção de segurança de estudantes universitários: com foco na segurança de trânsito das mulheres") com o objetivo de coletar informações referentes à segurança de estudantes universitários, com enfoque nas mulheres, em diferentes contextos. No total foram 18 cidades, de 15 países, em 6 continentes: Tokyo, Japão; Guangzhou, China; Manila, Filipinas; Melbourne, Austrália; Lagos, Nigéria; Bogotá, Colômbia; São Paulo e Rio Claro, Brasil; Los Angeles e San José, USA; Vancouver, Canadá; Cidade do México, México; Estocolmo e Huddinge, Suécia; Lisboa, Portugal.

Em São Paulo, a pesquisa foi coordenada pela professora do Departamento de Projeto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP e cocoordenadora do LabCidade (Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade), laboratório da mesma universidade, Profa. Paula Freire Santoro, junto com duas doutorandas da FAUUSP, pesquisadoras do LabCidade, a Marina Kholer Harkot e a Letícia Lindenberg Lemos. Elas já vinham publicando estudos sobre mobilidade e gênero a partir de pesquisa do Laboratório intitulada "Cidade, Gênero e Interseccionalidades", iniciada em 2018. As primeiras tabulações dos dados obtidos resultaram em algumas publicações em inglês (SANTORO et al., 2020a; 2020b; 2019; 2018) e um artigo em espanhol (HARKOT, 2019), mas ainda não foi publicada em português.

Este capítulo foi desenvolvido no período de três meses de pesquisa, de setembro a dezembro de 2019 em um estágio de pesquisa junto ao Departamento de Planejamento Urbano e Meio Ambiente, na *KTH Royal Institute of Technology*, em Estocolmo, Suécia, sob orientação da professora Vânia Ceccato, utilizando os dados coletados por esta pesquisa.

3.1. Objetivos, questões, hipóteses e métodos

As coordenadoras da pesquisa internacional afirmam que mobilidade e segurança são atributos importantes das cidades sustentáveis, permitindo a participação na vida urbana sem medo da violência e intimidação, como pregado pela UN-Habitat *Safe Cities* (2018). E como as cidades são planejadas e desenhadas tem um importante impacto

na segurança da mobilidade de cada indivíduo. Se os usuários se sentem inseguros, devem evitar ir por certas rotas ou se deslocar em determinados horários do dia. Estas questões pareceram mais problemáticas, especialmente no Sul Global, que possui uma porcentagem alta de mulheres que são "presas pelo trânsito" (em inglês, *"transit captives"*) pois têm menor acesso a formas não-públicas de deslocamento e são dependentes do transporte público (CECCATO e LOUKAITOU-SIDERIS, 2020), o que inclusive justifica o aprofundamento deste estudo em São Paulo.

Segundo Ceccato e Loukaitou-Sideris (2020) o **objetivo** do levantamento foi o de obter informações sobre como um fenômeno global se comporta em distintos contextos. Além disso, buscou-se ressaltar questões como a invisibilidade dos crimes sexuais contra as mulheres em sua mobilidade urbana diária; a subnotificação dos casos de agressão e assédio contra a mulher; a importância da coleta de dados mais detalhados e métodos que incorporem crimes, agressões e assédios sexuais; a importância de compreender e observar as mudanças de comportamento que são desencadeadas por elas em decorrência das possibilidades de serem vítimas de algum tipo de violência e também pela percepção de insegurança; a importância da análise e abordagem de viagem completa (*whole journey approach);* por fim, a importância de compreender que os impactos causados pela insegurança e possibilidade de ser vítima de agressões e assédios sexuais, são distribuídos de forma desigual na sociedade por conta de fatores como raça, idade, renda, orientação sexual, entre outros.

Para isso, foi proposto um questionário (em anexo) dividido nos seguintes blocos: (1) questões relacionadas às viagens feitas no sistema de ônibus; (2) questões relacionadas às viagens feitas de metrô/VLT/trem/monotrilho; (3) questões relacionadas à denúncia de crime; (4) questões relacionadas ao transporte privado (táxi, transporte por aplicativo, dirigindo carro, moto, bicicleta; por fim, (5) o perfil do participante.

No caso dos dois primeiros blocos, referentes aos sistemas de transporte público (ônibus e trem), foram feitas perguntas sobre percepção de segurança; questões que impedem o uso mais frequente do transporte; problemas significativos do tipo de transporte; vivência de situações de assédio/agressão sexual em espaços relacionados ao sistema de transporte; tipos de precauções que a(o) participante toma ao se deslocar; e por fim, procedimentos que podem melhorar a segurança nos sistemas de transporte. Nesses dois blocos, grande parte das perguntas foram feitas a partir da abordagem de viagem completa, dividindo assim a viagem/deslocamento em três momentos (no ônibus/metrô e trem, no ponto de ônibus/plataforma metrô e trem e na ida ou volta do ponto de ônibus/estação metrô e trem).

A **coleta** de informações sobre estudantes universitários da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) foi feita por meio da aplicação de um questionário *on-line* com um total de 50 perguntas, entre abril e maio de 2018. O questionário foi desenvolvido inicialmente em inglês pelos pesquisadores envolvidos na rede internacional. Foi traduzido, adaptado e adicionado uma questão para o caso de São Paulo, pela equipe de São Paulo, que também aprovou junto ao Comitê de Ética, através da Plataforma Brasil. A disseminação dos mesmos, para atingir um número considerável estatisticamente interessante, contou com o apoio de professores e alunos tanto da FAUUSP como de outras Faculdades e Instituições como POLI USP, FFLCH USP, EACH USP, UFABC, e faculdades de arquitetura e urbanismo do Mackenzie, Universidade Anhanguera, SENAC, UNICID - Campus Tatuapé e Faculdade São Judas Tadeu.

Para este estudo optou-se por observar as relações entre vitimização, percepção de segurança e precauções referentes apenas ao bloco sobre o sistema de ônibus. Essa escolha se deu (i) pelo fato do ônibus ser o tipo de transporte coletivo mais utilizado na Região Metropolitana de São Paulo; (ii) os equipamentos relacionados ao ônibus, como por exemplo ponto de ônibus, geralmente estão localizados em locais de menor vigilância e controle, estando muitas vezes em locais pouco movimentados e também inseridos e sendo parte do espaço público, diferente de estações de metrô e CPTM, por exemplo; e (iii) esse bloco é composto também por informações referentes ao deslocamentos a pé das estudantes até os pontos de ônibus e estações.

A partir dos dados coletados e de informações levantadas anteriormente, como o fato das mulheres serem as maiores vítimas de violência sexual enquanto se deslocam pela cidade, se sentirem mais inseguras e terem padrões e tipos de precauções distintos dos homens, surgiram as seguintes **questões / hipóteses** que queríamos observar a partir de algumas das respostas dos questionários:

1. Questões como sensação de segurança, possibilidade de ser vítima, precauções e tipos de assédio são iguais em todos os momentos/espaços que configuram a viagem completa? Esta pesquisa tem como hipótese que a ocorrência de violência sexual nos deslocamentos, além de maior entre as mulheres, tem também relação com o espaço/momento da viagem. Por exemplo: se ela está no ônibus, no ponto de ônibus ou a caminho do ponto de ônibus.
2. Haveria diferenças nas formas de assédio em cada momento do trajeto? O local pode influenciar no assédio (facilitando ou dificultando) e também no tipo de assédio sofrido pelas mulheres? Por exemplo, sendo eles mais físicos em ambientes fechados e lotados e mais verbais em ambientes abertos.
3. Em qual momento elas estão mais vulneráveis, correm mais riscos e se sentem mais inseguras? Se o local pode refletir no tipo de violência, portanto, a sensação de segurança e também o tipo de precauções tomadas pelas mulheres poderia mudar conforme o local que estão.
4. Por fim, o local pode influenciar no tipo de violência, a sensação de insegurança e as precauções tomadas pelas mulheres? As possibilidades de violência sexual não só são diferentes em determinados locais como também os tipos e níveis de assédio/agressão diferem.

A expectativa é de que esse capítulo possa contribuir para uma melhor compreensão de como determinados fatores (como a possibilidade de ser vítima, sensação de insegurança e precauções) influenciam nos deslocamentos das mulheres estudantes,

quais são os impactos dos mesmos e quais as relações deles com cada momento/espaço da viagem

Os **dados** utilizados nas análises foram coletados pelo LabCidade FAUUSP e referem-se apenas à RMSP. Do total de 590 questionários aplicados, 557 tiveram respostas válidas. A maioria foi respondida de forma *on-line* e apenas vinte de maneira impressa em sala de aula. Os respondentes eram estudantes universitários de graduação e pós-graduação. Em relação à amostra, dos respondentes, 2/3 declarou-se mulher, aproximadamente 1% identificou-se como não binário ou preferiu não declarar, 22,6% disseram fazer parte da comunidade LGBTQI e 2,2% preferiram não responder a essa questão. Em relação à raça dos estudantes, a maioria se declarou branco e esses números são ainda maiores quando observadas as respostas de alunos da USP.

3.2. Análises

De modo geral, as análises feitas seguiram a seguinte sequência: (1) respostas de todos os estudantes; (2) respostas separadas entre estudantes mulheres e homens; e (3) respostas separadas entre os ambientes "no ônibus", "no ponto de ônibus" e na "ida e volta do ponto de ônibus".

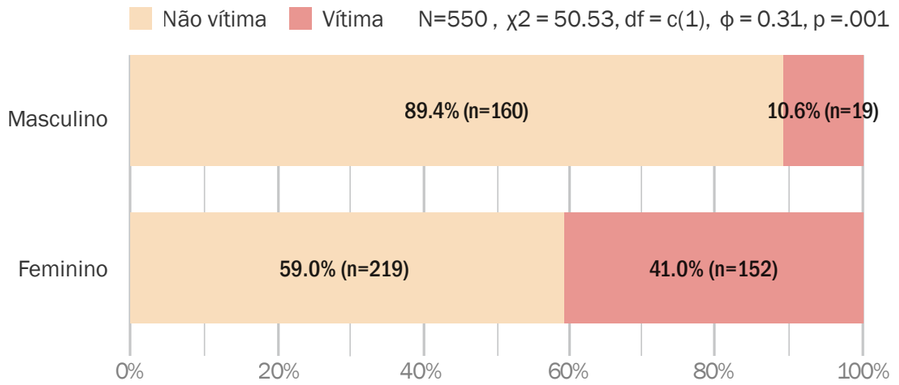
No primeiro grupo de análises, observou-se as respostas obtidas na pergunta de número 24 do questionário (em anexo). Esta referia-se àqueles que foram vítimas "de abuso ou assédio sexual dentro do ônibus/metrô/VLT/trem/monotrilho, no ponto de ônibus/na plataforma, ou no caminho a pé de/para o ponto/estação" se teriam ou não denunciado. Depois apenas as respostas obtidas na questão de número 9, que se referia a ter vivenciado algum tipo de assédio nos últimos três anos (no ônibus, no ponto de ônibus, na ida ou volta do ponto de ônibus). Nestes dois casos buscou-se observar a porcentagem dos que declararam terem sido vítimas, entre mulheres e homens.

O segundo grupo de análises foi em relação somente ao sistema de ônibus (pergunta número 9), e neste momento, buscou-se observar os tipos de assédio sexual sofridos em cada um dos três locais (no ônibus, no ponto de ônibus, na ida ou volta do ponto de ônibus) também divido entre homens e mulheres. O terceiro grupo de análises observou as respostas referentes às perguntas de número 3 a 6, que se referiam à sensação de segurança de dia e de noite, no ônibus, no ponto e no caminho para o ponto. Por fim, a última análise feita foi em relação aos tipos de precauções tomadas entre cada grupo e em relação à cada local e os motivos que impedem que os estudantes não utilizem o sistema de ônibus com mais frequência.

3.3. Resultados

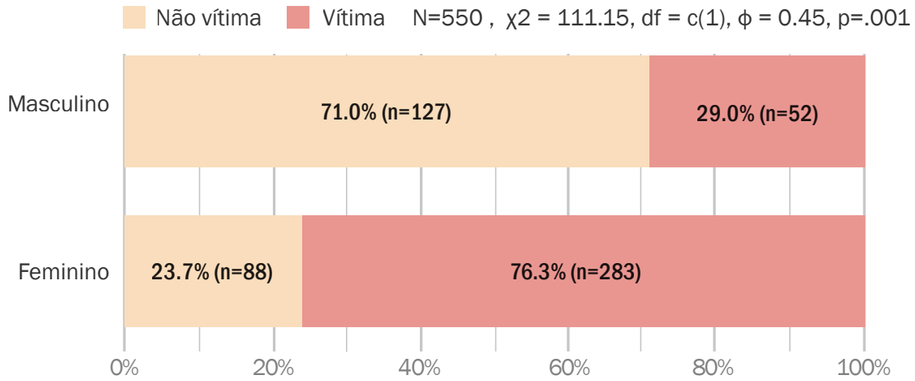
Conforme o Gráfico 05, dentre os homens e mulheres que responderam à pergunta sobre terem sido, em algum dos modos de transporte (no ônibus/metrô/VLT/trem/monotrilho, tanto na estação), vítimas de abuso ou assédio, 41% das mulheres declararam ter sido vítima enquanto apenas 10% dos homens declararam.

Gráfico 5: % de homens e mulheres que declararam terem sido ou não vítima de algum tipo de violência em algum dos modos de transporte



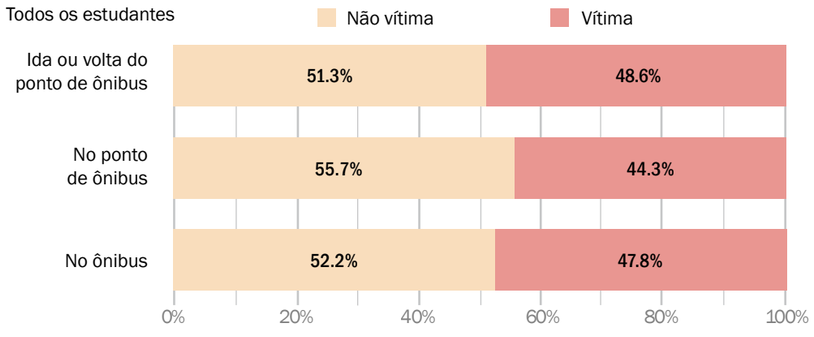
Já em relação ao sistema de ônibus, de modo geral. A porcentagem de mulheres que declarou ter sido vítima de algum tipo de abuso sexual foi de 76% enquanto 29% dos homens declararam ter sido vítima, conforme mostra a Gráfico 06 (em ambos os casos com significância estatística da ordem de 0,1%).

Gráfico 6: % de homens e mulheres que declararam terem sido ou não vítima de algum tipo de violência no sistema de ônibus



Porém, quando se observam essas respostas referentes à cada um dos momentos "no ônibus", "no ponto", "na ida de volta do ponto", como mostra o Gráfico 07, percebe-se que a maior porcentagem, mesmo com pouca diferença dos outros locais, em relação a ida e volta de ponto do ônibus, seguida pôr no ônibus e por fim no ponto. Observando as ocorrências de abusos e agressões sexuais em cada um dos três locais, agora separados por gênero.

Gráfico 7: % de vítimas e não vítimas por momento do trajeto, todos estudantes



O Gráfico 08 mostra a divisão das violências sexuais em relação aos locais em que as mulheres estão, que segue a mesma tendência vista no Gráfico 07, porém, neste caso as porcentagens são maiores, mostrando que o número de vítimas ultrapassa o de não vítimas. Já no caso dos homens. Conforme mostra o Gráfico 09, mesmo seguindo a mesma tendência dos gráficos anteriores (07 e 08) a maioria dos homens declarou não ter sido vítima.

Gráfico 8: % de vítimas e não vítimas mulheres em cada momento do trajeto

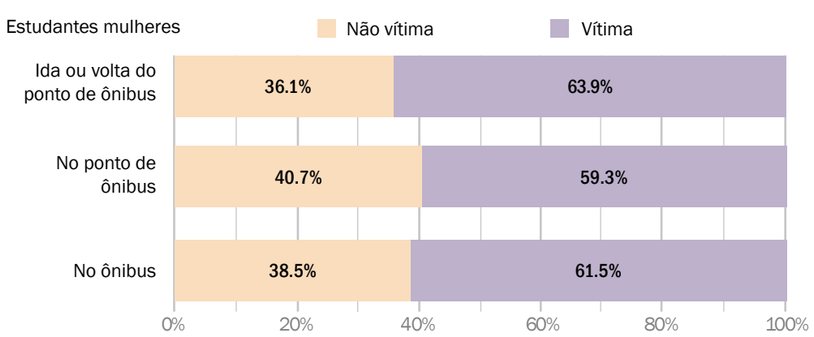
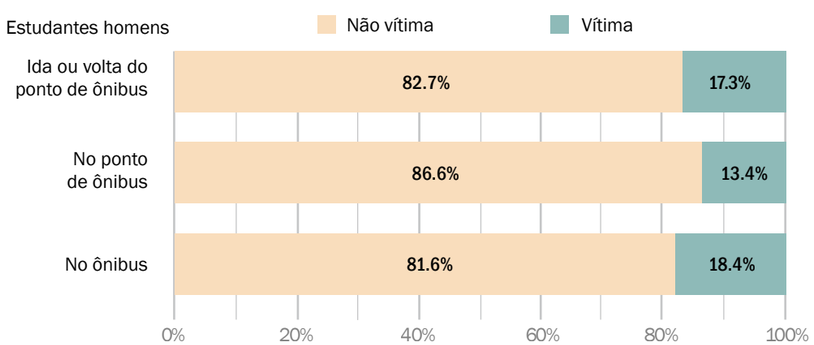


Gráfico 9: % de vítimas e não vítimas mulheres em cada momento do trajeto



Vítimas de violência sexual no sistema de ônibus

Partindo das respostas daqueles que foram vítimas de algum tipo de violência sexual, apresentam-se os tipos de assédio e importunação sofridos em cada um dos três momentos: no ônibus, no ponto, na ida e volta do ponto).

Dentro do ônibus

O Gráfico 10 mostra os tipos de assédio dentre todos os estudantes referente ao estar no ônibus. Percebe-se que alguns dos que mais se destacam são "receber olhar ou gestos sexuais indesejados", "se chamada(o) de gatinha(o), docinho, querida (o), amor ou algo similar", "assobio", "receber comentários sexuais sobre vestimenta ou aparência", "provocações ou observações", "ser tocado de forma inapropriada" e por fim, "uso de linguagem obscena ou abusiva". Os Gráficos 11 e 12 apresentam os resultados dos tipos de assédio separados por mulheres e homens. Nestes dois casos, ficam evidentes as diferenças nas porcentagens referentes a cada tipo de assédio, sendo estas maiores em relação às mulheres.

Gráfico 10: % de vítimas e não vítimas de importunação sexual no ônibus, sem distinção de gênero.

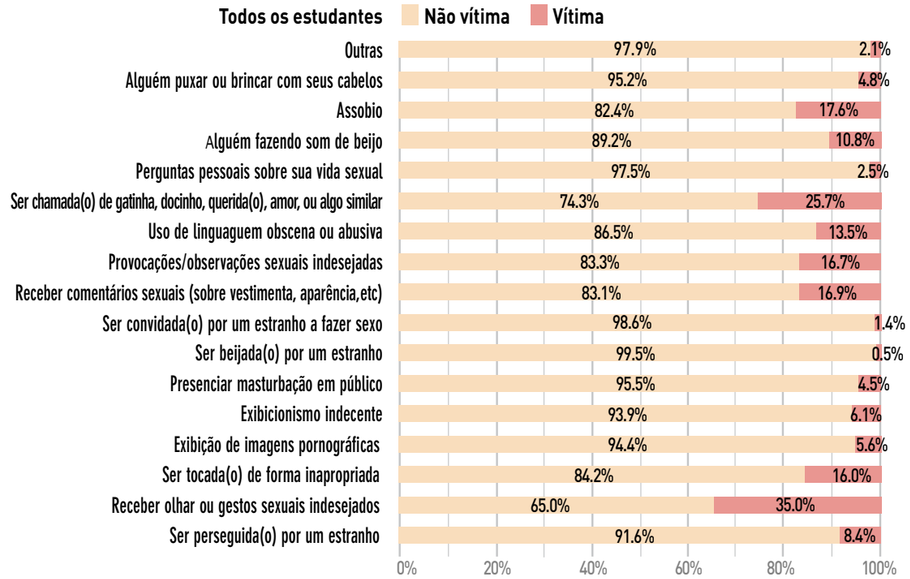


Gráfico 11: % de vítimas e não vítimas de importunação sexual no ônibus, do gênero feminino.

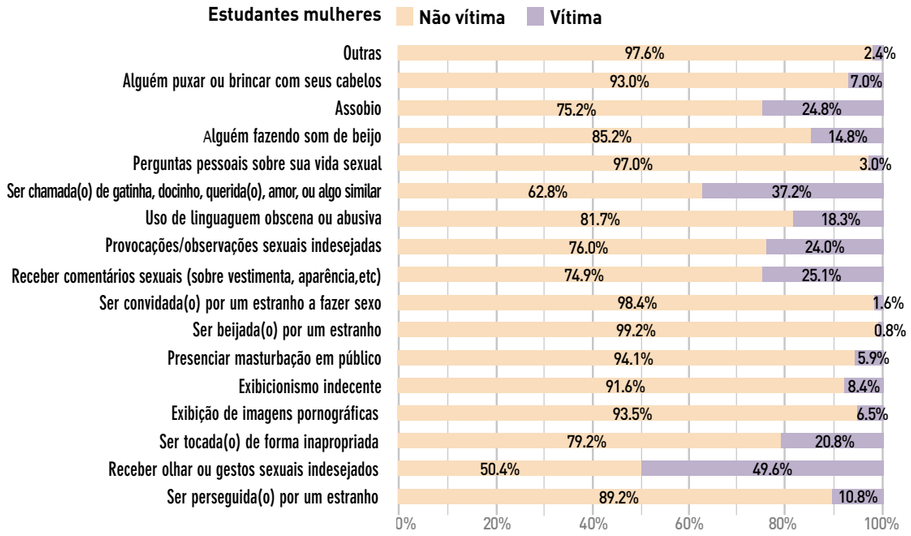
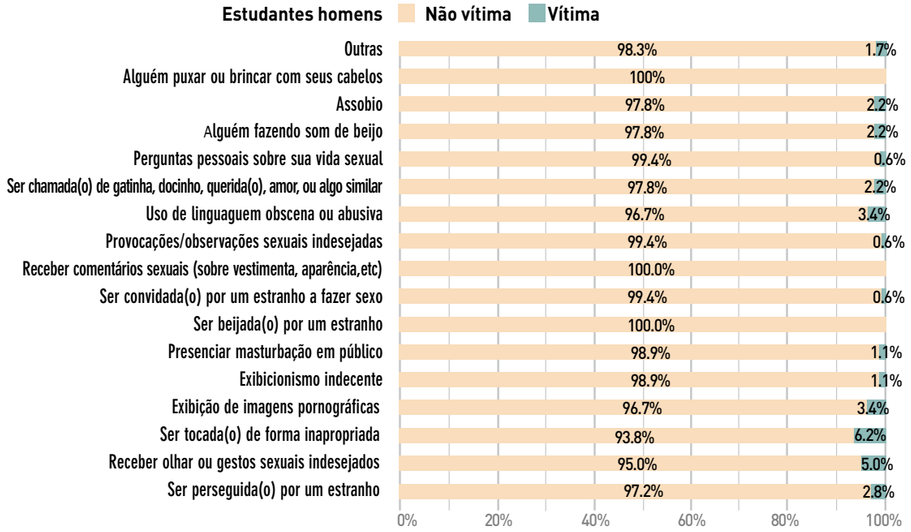


Gráfico 12: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no ônibus, do gênero masculino.



No ponto de ônibus

Já no caso dos tipos de assédio sexual no ponto de ônibus (Gráfico 13) as agressões verbais aumentam, como é o caso do ser chamada(o) de gatinha(o) e o assobio. Receber olhares também se mostra relevante e questões físicas, como ser tocado e puxar ou brincar com os cabelos diminuem. Além disso, os resultados apontaram que as porcentagens de assédios sexuais no ponto de ônibus são maiores entre as mulheres. Conforme mostram os Gráficos 14 e 15.

Gráfico 13: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no ponto de ônibus, sem distinção de gênero.

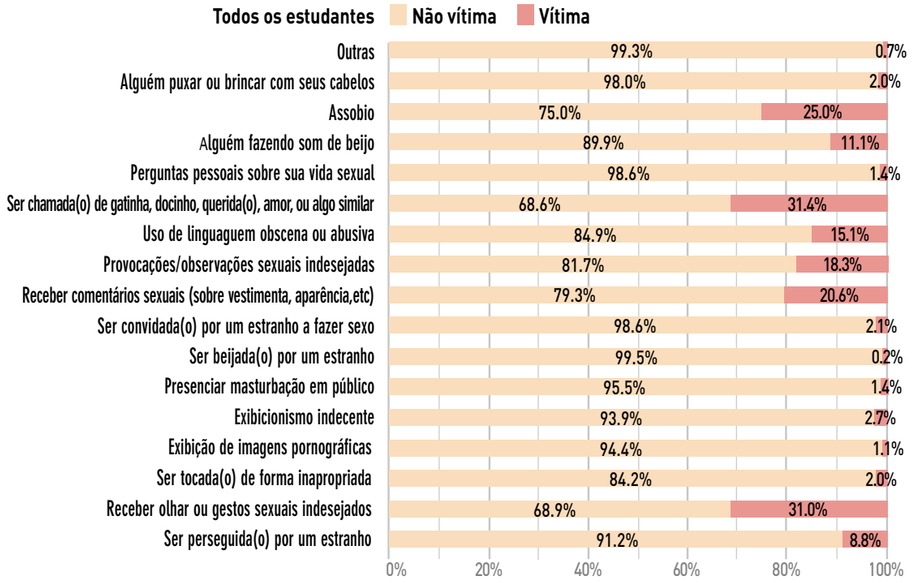


Gráfico 14: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no ponto de ônibus, do gênero feminino.

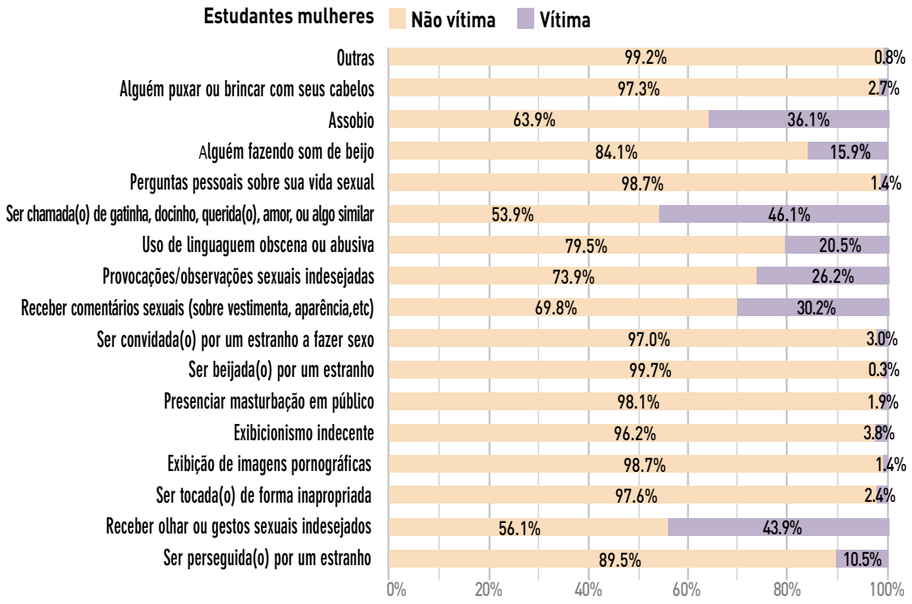
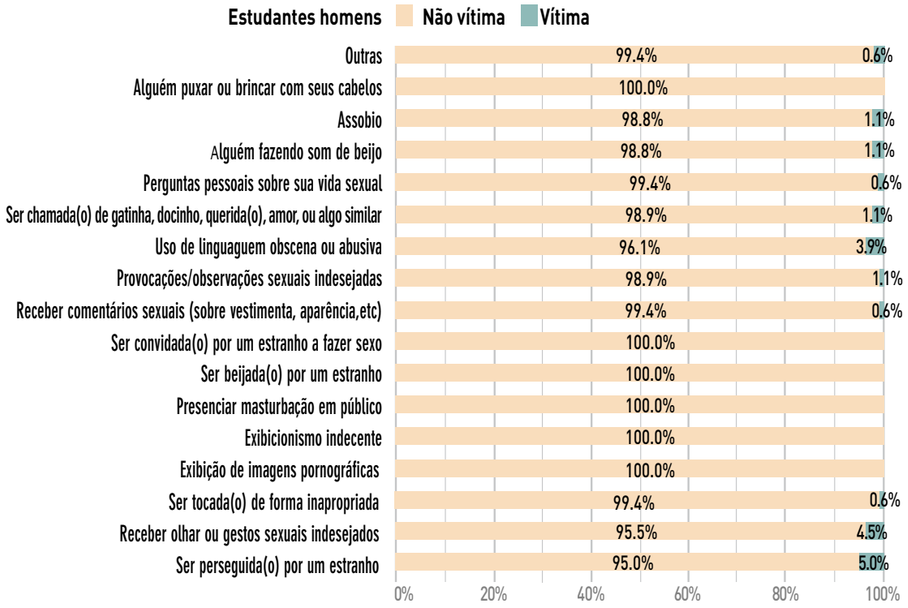


Gráfico 15: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no ponto de ônibus, do gênero masculino.



No caminho de ida/volta do ponto de ônibus

Agora observando os resultados referentes aos assédios e violências no caminho de ida e volta do ponto de ônibus conforme mostram os Gráficos 16, 17 e 18. Além das principais tendências de assédio como "ser chamada(o) de gatinha(o)..." (36%), "assobio" (32%), "receber gestos e olhares" (29%), outras aparecem mais em evidência neste local como é o caso de ser perseguido com 24% das respostas, receber comentários sobre vestimenta e aparência 23% e provações e observações com 19%. Em relação a "ser seguido", essa ocorrência se mostra relevante, em relação aos outros tipos, também para os homens, tendo 12% deles declarado já ter sido perseguido por um estranho.

Gráfico 16: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no caminho do ponto de ônibus, sem distinção de gênero.

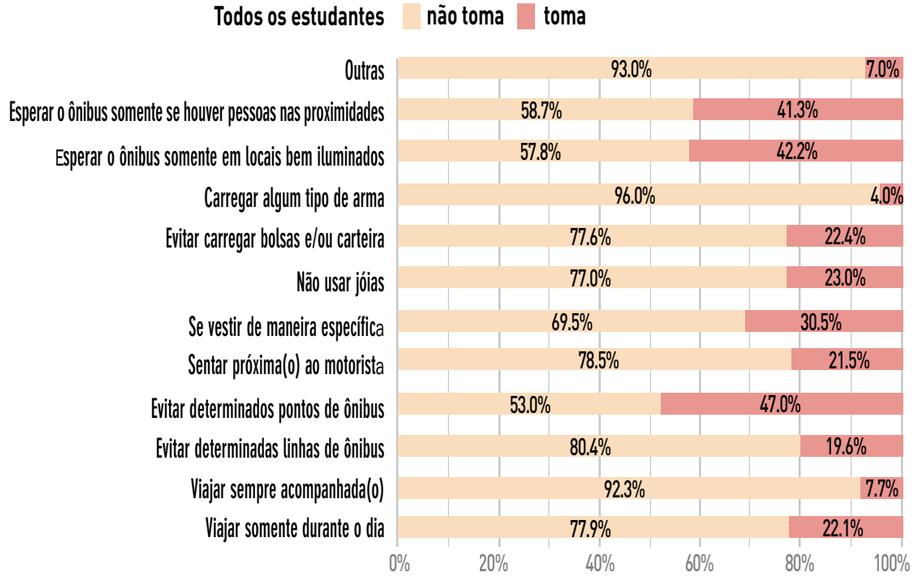


Gráfico 17: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no caminho do ponto de ônibus, do gênero feminino.

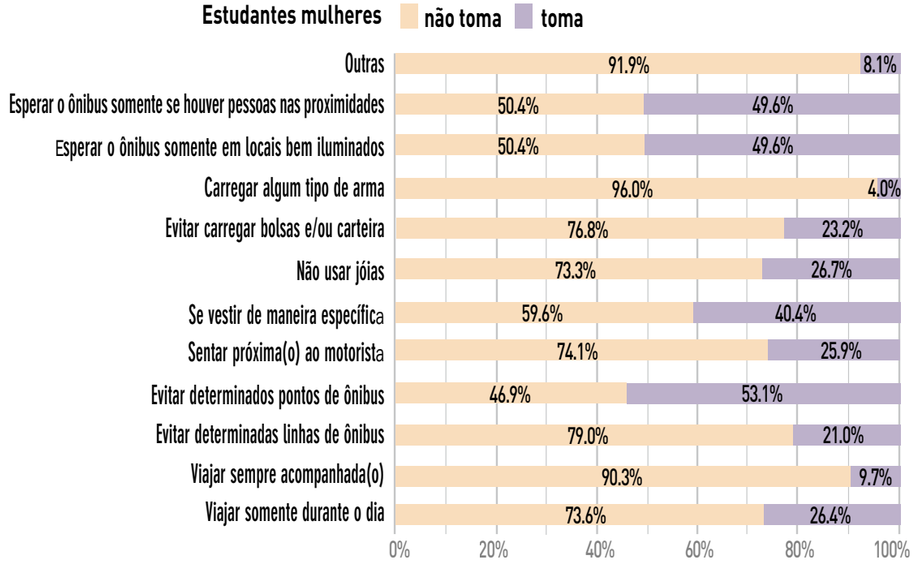
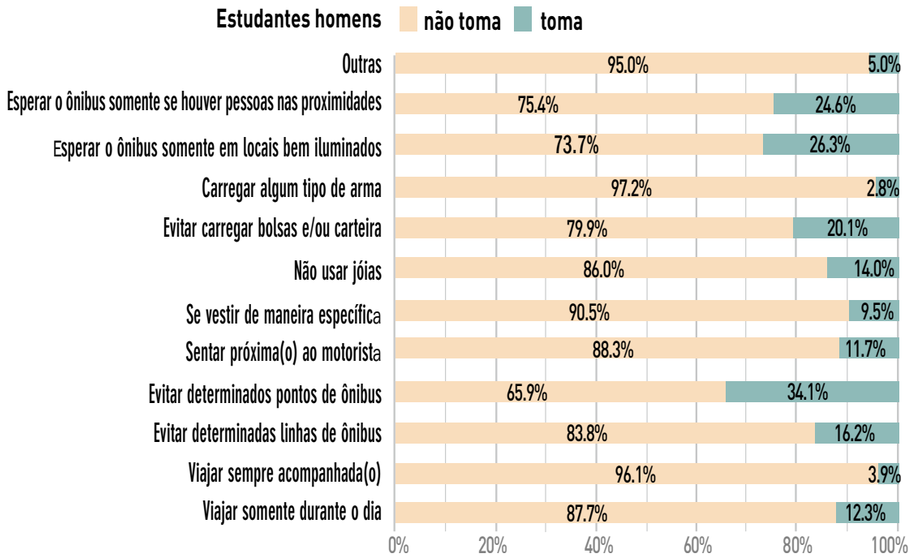


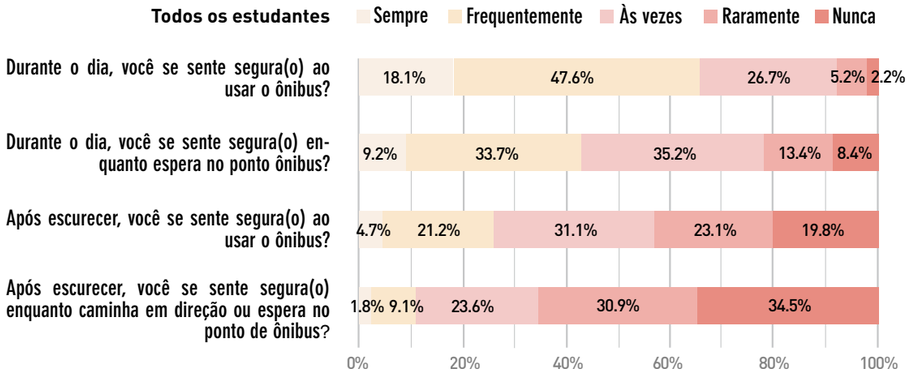
Gráfico 18: porcentagem de vítimas e não vítimas de importunação sexual no caminho do ponto de ônibus, do gênero masculino.



Percepção de segurança

Em relação aos resultados obtidos sobre percepção de segurança (Gráfico 19), percebeu-se que tanto durante o dia, como durante a noite, os locais "ponto de ônibus" e "caminhar para o ponto" representam maior sensação de insegurança por parte dos estudantes, porém a noite essa sensação é mais evidente. Desses, a maior sensação de segurança se dá em relação ao ônibus durante o dia, tendo 18% dos estudantes declarado sempre se sentir seguro no ônibus, porém, 47% declararam que frequentemente se sentem seguros, 26% às vezes e menos de 5% declarou raramente e nunca. Ainda durante o dia em relação ao ponto de ônibus (neste caso, no questionário não constava "enquanto caminha para o ponto"), a sensação de segurança sempre e frequentemente diminuem para 9% e 34% e aumentam as porcentagens de estudantes que dizem se sentir seguros às vezes (35%), raramente (13%) e nunca (8%). Essa tendência de aumento da insegurança se segue durante a noite em relação a cada local (neste caso, no questionário constava o caminho para o ponto) tendo 34% dos estudantes declarado nunca se sentir seguro no ponto de ônibus e no caminho para o ponto, 31% raramente, 24% às vezes e 9% frequentemente e 2% sempre.

Gráfico 19: porcentagem de níveis de sensação de segurança conforme horário e local, sem distinção de gênero



A tendência em aumentar a insegurança conforme o local e horário do dia, também é vista entre as mulheres e homens, conforme mostram os Gráficos 20 e 21. Porém, como foi visto nos resultados anteriores, as maiores porcentagens de inseguranças são referentes às mulheres. No caso delas, com exceção do item "durante o dia ao usar o ônibus", as taxas de respostas "de sempre se sentir seguras" são as menores, sendo mais evidente os momentos em que elas se "sentem seguras às vezes", "raramente e nunca". Já no caso dos homens, as tendências a se "sentirem sempre seguros" são maiores que as tendências de "nunca se sentir seguro", com exceção apenas do último item que é "no ponto ou no caminho para o ponto à noite". Mesmo aumentando a sensação de insegurança durante a noite e em relação a estar no ponto ou no caminho para o ponto de ônibus a porcentagens de homens que "nunca, raramente e às vezes se sente seguro" são bem diferentes das mulheres.

Gráfico 20: porcentagem de níveis de sensação de segurança conforme horário e local, gênero feminino

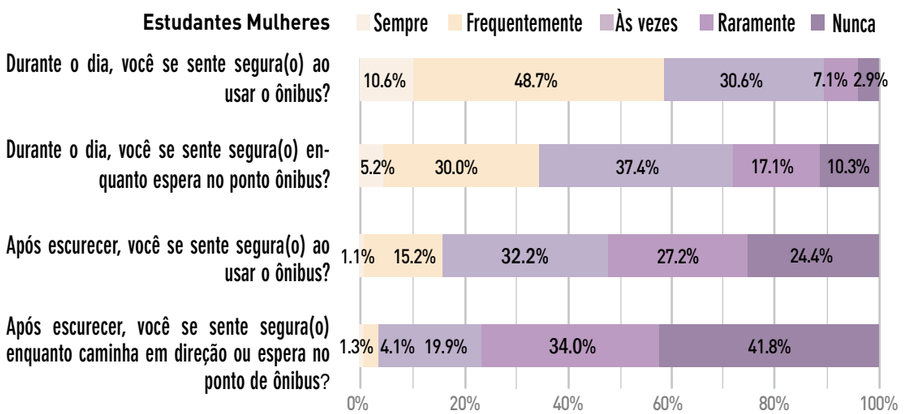
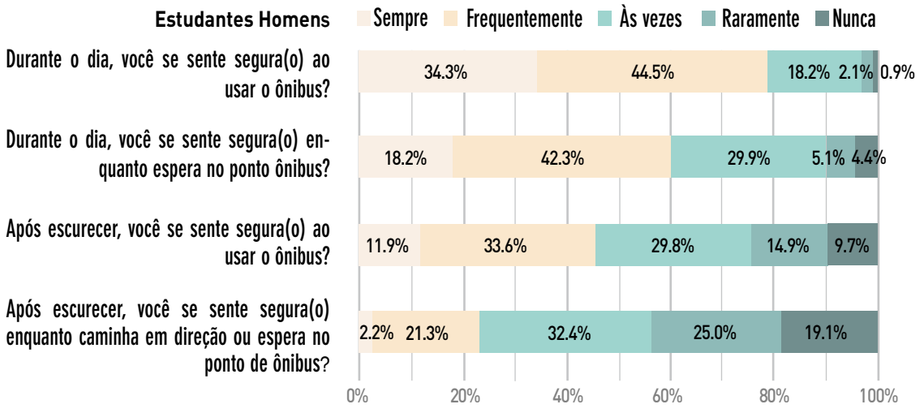


Gráfico 21: porcentagem níveis de sensação de segurança conforme horário e local, gênero masculino



Precauções e medidas tomadas

Já os resultados referentes às precauções tomadas em deslocamentos de modo geral (Gráfico 22), mulheres (Gráfico 23) e homens (Gráfico 24) mostram as seguintes tendências. A primeira delas, aponta questões já levantadas anteriormente, que é o caso de que mulheres e homens apresentam certas distinções em termos do que se teme, por exemplo as mulheres demonstram mais precauções em relação ao corpo e sobrevivência, e os homens às questões materiais. A segunda, refere-se as maiores porcentagens de respostas tanto femininas e como masculinas, referirem-se aos locais relacionados ao sistema de ônibus como "esperar somente se houver pessoas nas proximidades", "esperar somente em locais iluminados" e "evitar determinados pontos de ônibus". Porém, embora essas precauções sejam as mesmas entre homens e mulheres, as porcentagens dessas mesmas medidas tomadas pelas mulheres chamam atenção e se mostram quase o dobro. Por fim, ao observar as respostas referentes à medida "se vestir de maneira específica" fica evidente que esta precaução se relaciona muito mais às mulheres, uma vez que 40,4% delas indicaram essa questão, em comparação a 9,5% dos homens, o que expõe opressões e padrões de gênero.

Gráfico 22: porcentagem de precauções tomadas sem distinção de gênero

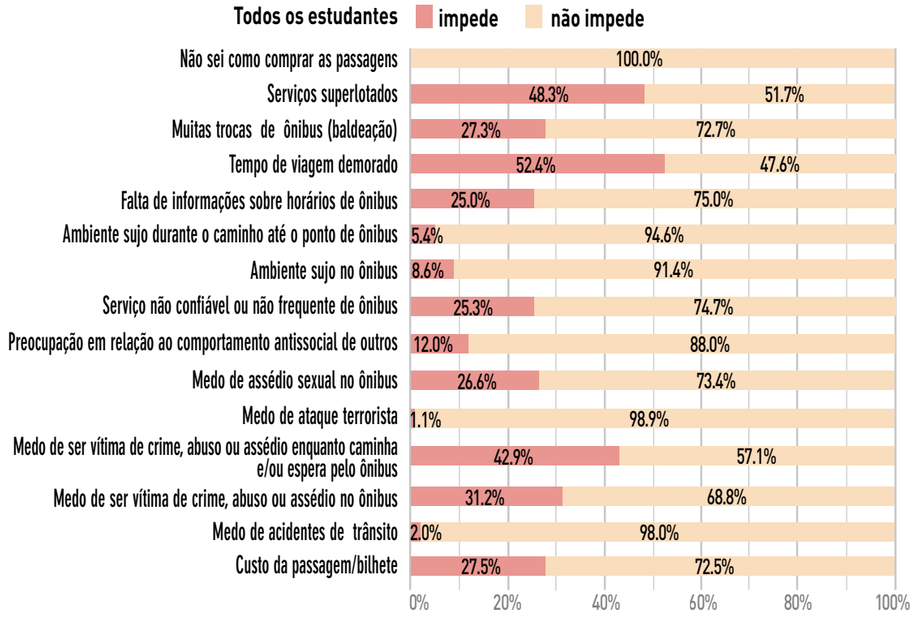


Gráfico 23: porcentagem de precauções tomadas pelo gênero feminino

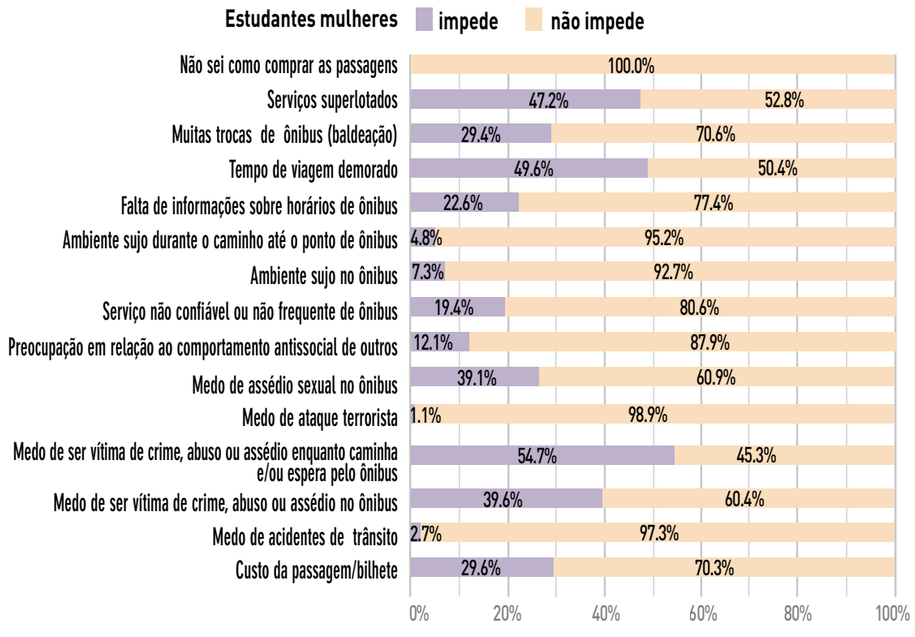
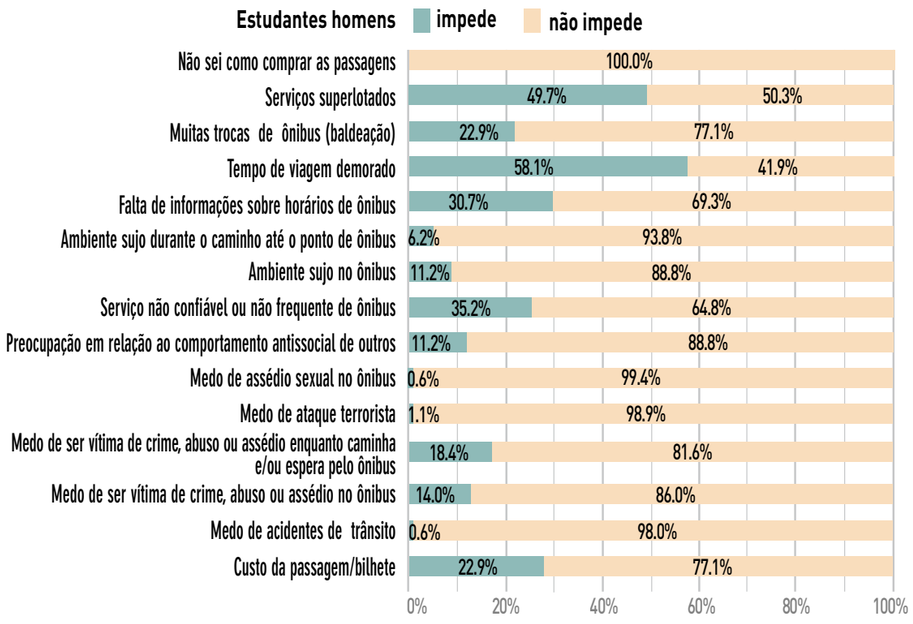


Gráfico 24: porcentagem de precauções tomadas pelo gênero masculino



Fatores que impactam um maior uso do sistema de ônibus

Os resultados referentes à pergunta de número 7 sobre "o que impede o uso com maior frequência do ônibus" de modo geral (Gráfico 25), feminino (Gráfico 26) e masculino (Gráfico 27). Neste momento é possível perceber certas semelhanças de respostas entre mulheres e homens. Por exemplo, nos Gráficos 25 e 26, 47% das mulheres e 50% dos homens indicaram superlotação e 50% das mulheres e 58% dos homens indicaram o tempo de viagem demorado como fatores que impedem o uso do ônibus com maior frequência. Mas no caso das mulheres esse não é o principal fator que faz com que elas evitem o ônibus e sim o medo de ser vítima de crime, abuso ou assédio enquanto caminha ou espera no ponto de ônibus, tendo 55% delas declarado essa opção.

Gráfico 25: porcentagem de fatores que impactam no uso do sistema de ônibus, sem distinção de gênero

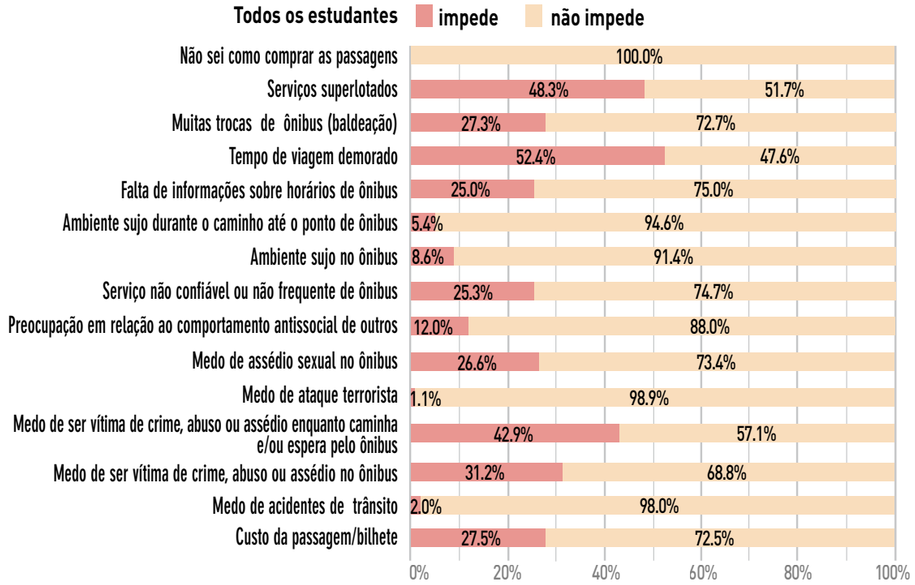


Gráfico 26: porcentagem de fatores que impactam no uso do sistema de ônibus, gênero feminino

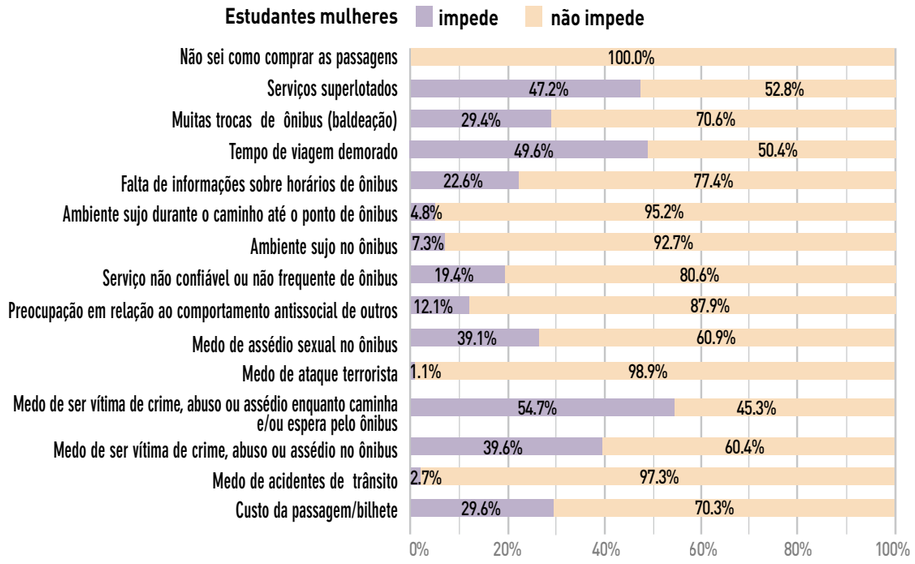
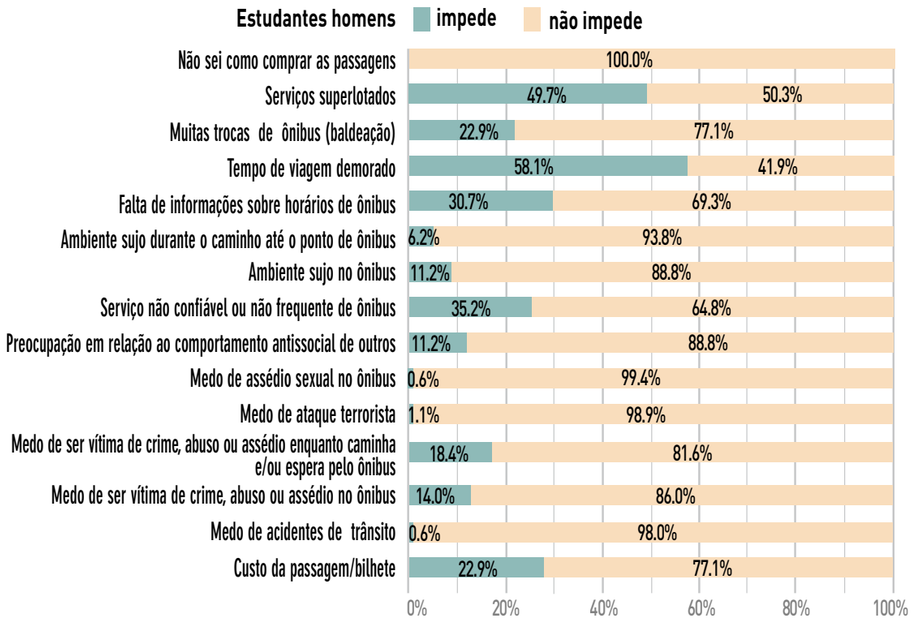


Gráfico 27: porcentagem de fatores que impactam no uso do sistema de ônibus, gênero masculino



Análise dos resultados

Segundo os resultados observou-se que sim, há uma diferença no número de mulheres vítimas em relação ao local em que elas estão sendo o principal local no "caminho para o ponto", seguido de "dentro do ônibus" e por fim "no ponto de ônibus".

Santoro et al. (2018) argumentam que

> "Os dados coletados também indicam uma diferenciação dos tipos de violência e o local onde ocorrem. Nos espaços que podemos denominar como "restritos" (dentro do ônibus, metrô ou trem), são realizadas violências que envolvem o contato físico e toques ao corpo – como ser apalpada ou tocada –, ou, ainda, episódios de exibicionismo. Já nos espaços "abertos" (plataforma de embarque/ponto de ônibus ou no caminho) a violência ocorre "à distância", envolvendo assobios, cantadas e/ou comentários não solicitados. Entre aquelas que sofreram violência, os índices de denúncia são mínimos: apenas 13% das mulheres e nenhum homem fizeram a denúncia do assédio ou abuso sexual sofrido (Santoro e Harkot, 2020; Santoro et al., 2020; Harkot, 2019)" (LEMOS e SANTORO, 2021, p. 19).

Como as primeiras tabulações apontavam, e as análises realizadas no capítulo reforçam, pode-se dizer que há uma certa possibilidade de o local definir o tipo de violência sexual sofrida pelas mulheres, como foi visto nos Gráficos 10 a 18. Essa tendência pode ser confirmada por conta das situações que cada local proporciona, por exemplo, o ônibus lotado acaba dando mais possibilidades de contato físico entre as pessoas o que dá maior margem para assediadores, e no caso do ponto de ônibus e no caminho

serem mais locais de passagem os assédios verbais são mais recorrentes. Partindo do objetivo central do levantamento internacional que buscava compreender como a violência contra a mulher se expressa em diferentes contextos, discute-se os principais achados dos resultados.

Estudos anteriores (CECCATO, 2013; 2017; LOUKAITOU-SIDERIS, 2006) apontam que o espaço é capaz de aumentar e diminuir a incidência de crimes e é isso que buscou-se mostrar a partir das informações levantadas pela pesquisa. Ao mesmo tempo, essas mesmas pesquisadoras apontam que para conseguir informações referentes ao impacto e influência desses espaços é necessário que se analise e investigue o deslocamento a partir de uma abordagem completa, ou a viagem completa, termo conhecido em inglês como *whole journey approach*. Elas apontam que assim se consegue observar e porque ocorrem os maiores índices de violência contra as mulheres em seus deslocamentos.

Muito do que foi apresentado nesse capítulo já foi e tem sido muito discutido na temática de gênero e mobilidade, porém, a principal intenção aqui foi apontar a importância de se observar os deslocamentos de forma mais detalhada, pois as violências sexuais, as percepções de segurança e as precauções tomadas pelas mulheres diferem em relação ao local que estão e ao momento do dia. O fato de não se observar todos os momentos de uma viagem ou deslocamento acaba por apagar informações de extrema relevância que podem ajudar na construção e desenvolvimento de políticas de mobilidade mais assertivas e efetivas e que atuem também no sentido de diminuir as violências contra as mulheres. Por exemplo, a localização de pontos de ônibus em locais mais iluminados e com maior movimento de pessoas, diminuir o tempo de espera no ponto, diminuir a distância entre pontos de forma com que a responsabilidade pela melhor qualidade de vida e segurança das mulheres seja dividida entre diversas esferas da dimensão urbana, fazendo com que o sistema de transporte também se responsabilize sobre as violências que ocorrem em sua dimensão.

Estudos relacionados à mobilidade das mulheres defendem a necessidade de uma complementaridade entre metodologia quantitativa e qualitativa (HANSON, 2010; KWAN, 1999; JIRÓN, 2017). Pois há também informações importantes que podem ser coletadas a partir de uma análise qualitativa das experiências de mobilidade das mulheres na cidade. O levantamento apresentado neste capítulo abre espaço para uma série de questionamentos que podem ser mais bem respondidos por meio de entrevistas ou outras ferramentas de análise qualitativa.

Por exemplo, questões mais específicas sobre insegurança e as precauções tomadas pelas estudantes como, quando e porque começaram a se apropriar de determinadas atitudes; quais são outros sentimentos e sensações sentidos por elas durante seus deslocamentos; se e como elas planejam ou escolhem seus trajetos antes de sair de casa; se há influência de familiares e pessoas conhecidas nas precauções tomadas por elas e no jeito delas de deslocarem; como tomam conhecimento dessas estratégias; a

opinião delas em relação à respostas do estado; tipos de melhoria do sistema; opinião em relação às determinadas medidas contra o assédio (medidas educativas, vagões específicos, leis específicas); quais são as perspectivas das mulheres em relação às diferenças de forma de agir em cada ambiente? As mudanças de comportamento são perceptíveis e visíveis para elas ou são inconscientes?

Buscando responder e compreender melhor as questões apontadas anteriormente, o próximo capítulo parte dessas perguntas para analisar de forma mais aproximada as experiências de mobilidade a pé das estudantes ouvindo-as e apresentando suas perspectivas, opiniões e ideias.



04

Interpretando experiências e percepções de mulheres

sobre sua mobilidade urbana cotidiana

Capítulo 4 | Interpretando experiências e percepções de mulheres sobre sua mobilidade urbana cotidiana

Inspirado nas teorias que consideram a experiência da mobilidade como método para se observar as diferenças nos padrões de deslocamento dos sujeitos, este capítulo traz relatos, experiências e subjetividades de 11 mulheres, entre 20 e 30 anos, estudantes universitárias, que moram e se deslocam pela Região Metropolitana de São Paulo.

Perguntas que guiaram esta parte da pesquisa foram: Qual é a percepção subjetiva delas sobre seus deslocamentos cotidianos na cidade? Qual é a relação dessas percepções com a questão da segurança? Qual o impacto da segurança e percepção de segurança em seus deslocamentos cotidianos? O que faz com que elas se sintam seguras em seus trajetos? Como, quando e por que as mulheres se apropriam de determinadas estratégias?

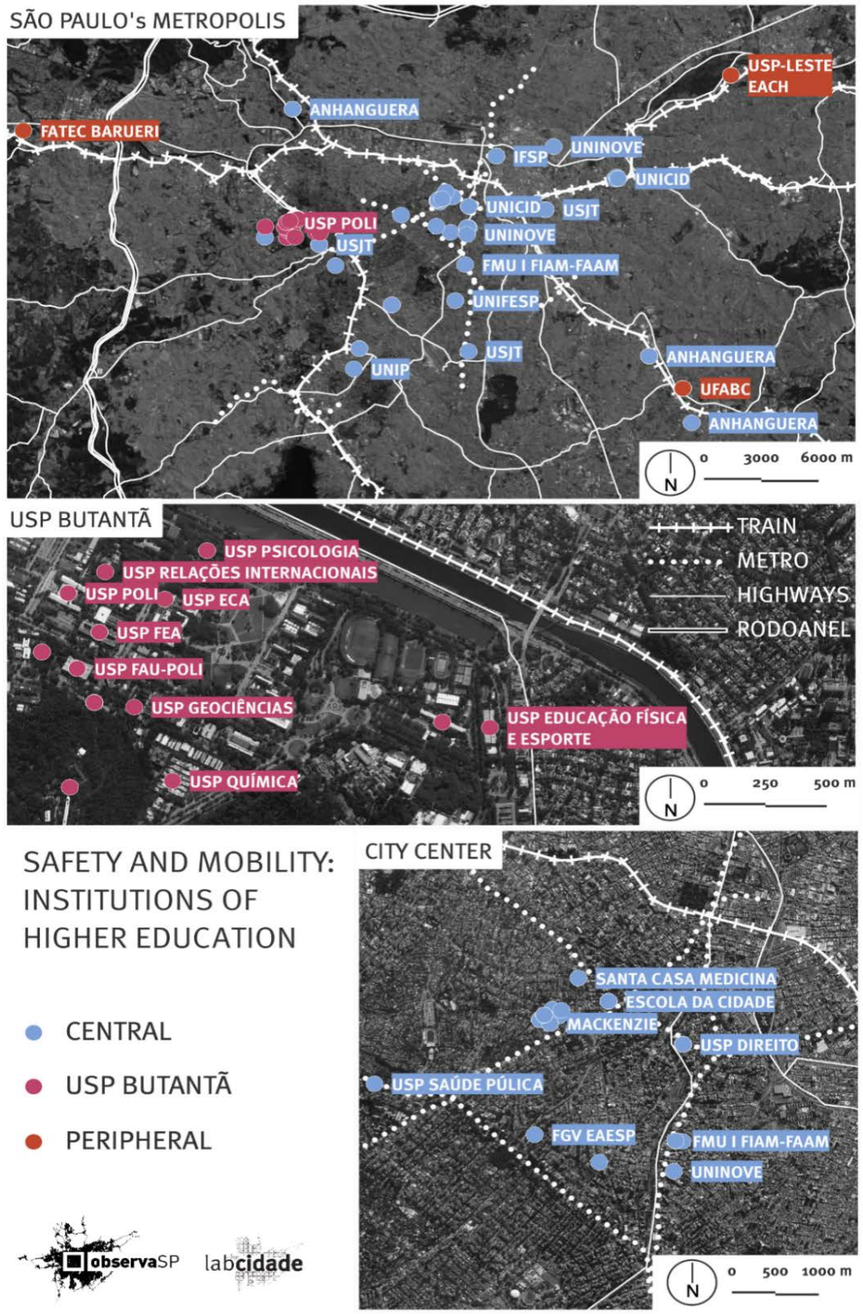
Se inicialmente o foco estava nos temas da (in)segurança, as entrevistas trouxeram também outros temas como: contextos dos deslocamentos cotidianos; emoções sentidas nos trajetos; diferenças entre dia e noite; relação de lugares com sensações de segurança e insegurança e precauções tomadas; planejamento e decisões de trajetos, relação com mensagens e discursos sociais; vivência ou experiência de abuso; respostas e políticas do estado; fatores que poderiam contribuir para uma maior segurança cotidiana; melhorias na infraestrutura de transporte; medidas e ações específicas para mulheres e, por fim, diferenças na forma como mulheres e homens se deslocam pela cidade.

4.1. Seleção das entrevistadas

O questionário da Pesquisa de *Segurança dos Estudantes Universitários* (apresentada no Capítulo 03) pedia na última questão para aqueles que tivessem interesse em participar de etapas futuras que indicassem informações de contato como nome, telefone ou e-mail. Sendo assim, foram feitas entrevistas semiestruturadas com onze mulheres estudantes que indicaram formas de contato nessa questão.

A seleção das estudantes se deu em primeiro lugar pelo grupo de universidades / faculdades pesquisadas. As coordenadoras da pesquisa já haviam dividido em três categorias – centrais, periféricas e a USP Campus Butantã – e observado que a USP possuía unidades nos três espaços.

Figura 9: mapeamento universidade pesquisa segurança dos estudantes



Fonte: SANTORO et al., 2018. Elaboração: Martim Ferraz FAUUSP, 2018.

Nesta pesquisa optou-se por selecionar um grupo de vinte mulheres que estudavam em um dos três campi (Cidade Universitária, São Francisco e USP Leste) da Universidade de São Paulo na RMSP. Essa escolha se deu pela maior presença dessas estudantes na amostra coletada pela pesquisa e por questões de operacionalização, organização e possibilidades de comparação das informações reunidas. Em seguida, foram selecionadas estudantes que declararam raça como afrodescendentes, preta e parda. E depois, aquelas que disseram fazer parte de algum dos grupos pertencentes à comunidade LGBTQIA +.

Após essa seleção, vinte estudantes foram contatadas por e-mail e onze aceitaram participar da entrevista. Por conta das restrições de isolamento e o contexto de Pandemia da Covid-19, prezando pela saúde e segurança das entrevistadas, todas as entrevistas foram feitas de modo virtual, por meio de vídeo chamada. As entrevistas foram gravadas entre os meses de setembro de 2020 a fevereiro de 2021 com autorização das estudantes e todo o material coletado, em torno de 15 horas de gravação, foi transcrito. Os nomes apresentados aqui são fictícios, para manter a segurança e anonimato das estudantes.

A amostra de estudantes (quadro 6) se caracteriza da seguinte forma: cinco estudantes da FAU USP (que será denominada ao longo do capítulo como "FAUUSP"), três da EACH USP (que será denominada ao longo do capítulo "USP Leste"), uma da FFLCH USP (que será denominada ao longo do capítulo "FFLCH USP") e duas da Faculdade de Direito USP (que será denominada ao longo do capítulo "São Francisco"). Das onze, duas se declararam afrodescendentes, pretas e pardas, uma preferiu não dizer. Quatro declararam pertencer à comunidade LGBTQIA+. Apenas uma das participantes tem filhos, no caso um. E apenas uma das onze é casada. Para efeito de comparação: 18% da amostra se refere a mulheres afrodescendentes, pretas e pardas; 36% pertencentes à comunidade LGBTQA +; 45% da FAU USP; 27% da EACH USP; 18% do Direito USP; 10% da FFLCH USP.

Quadro 6: amostra estudantes entrevistadas

Nome	Universidade	LGBTQIA+	Cor/raça	Estado Civil	Filhos
Maria	FFLCH	LGBTQIA+	branca	solteira	sem filho
Tainá	USP LESTE	LGBTQIA+	branca	solteira	filho
Maiara	FAUUSP	LGBTQIA+	branca	solteira	sem filho
Ana	FAUUSP	não_LGBTQIA+	branca	solteira	sem filho
Julia	São Francisco	preferiu não dizer	preferiu não responder	solteira	sem filho
Alice	FAUUSP	não_LGBTQIA+	branca	solteira	sem filho
Helena	FAUUSP	não_LGBTQIA+	branca	casada	sem filho
Isadora	FAUUSP	não_LGBTQIA+	branca	solteira	sem filho
Sofia	USP LESTE	não_LGBTQI	afrodescendente e preta	solteira	sem filho
Vivian	São Francisco	não_LGBTQIA+	afrodescendente, branca e parda	solteira	sem filho
Renata	USP LESTE	não_LGBTQIA+	parda	solteira	sem filho

Oito estudantes moram no município de São Paulo, sendo quatro na zona oeste, uma no centro, uma na zona leste, uma na zona sul e outra no extremo da zona sul. Três estudantes moram em outros municípios da RMSP, sendo uma em Francisco Morato (região Norte), uma em Guarulhos (região Leste) e uma em São Bernardo do Campo (região Sudeste).

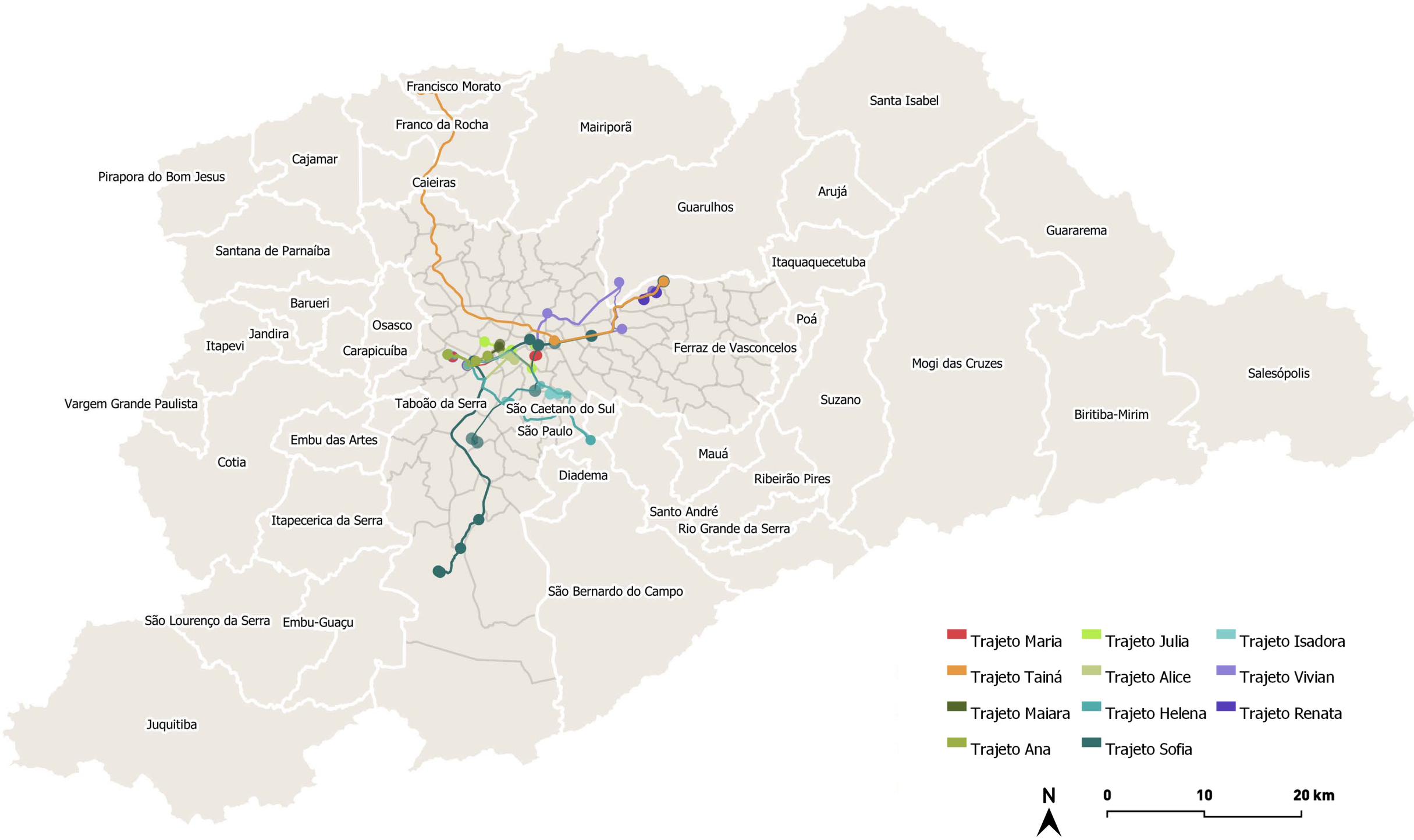
O fato de terem sido entrevistadas estudantes de três campi da USP, que se localizam em regiões distintas do município de São Paulo, parece ter contribuído também com uma certa diversidade em relação aos locais em que cada uma delas mora. Essa pluralidade de origens e destinos se estende para os trajetos das estudantes e os resultados obtidos dialogam com a ideia de que a mobilidade das mulheres é marcada por certa complexidade, resultante de elementos que se cruzam e impactam de forma diferente no cotidiano de cada uma delas gerando experiências e vivências diversas, como por exemplo: que enquanto algumas levam no máximo 40 minutos para chegar aos locais onde estudam, outras não levam menos de 2 horas; enquanto algumas usam o mesmo modal, sem baldeações, outras fazem até quatro baldeações

4.2. Deslocamentos principais cotidianos

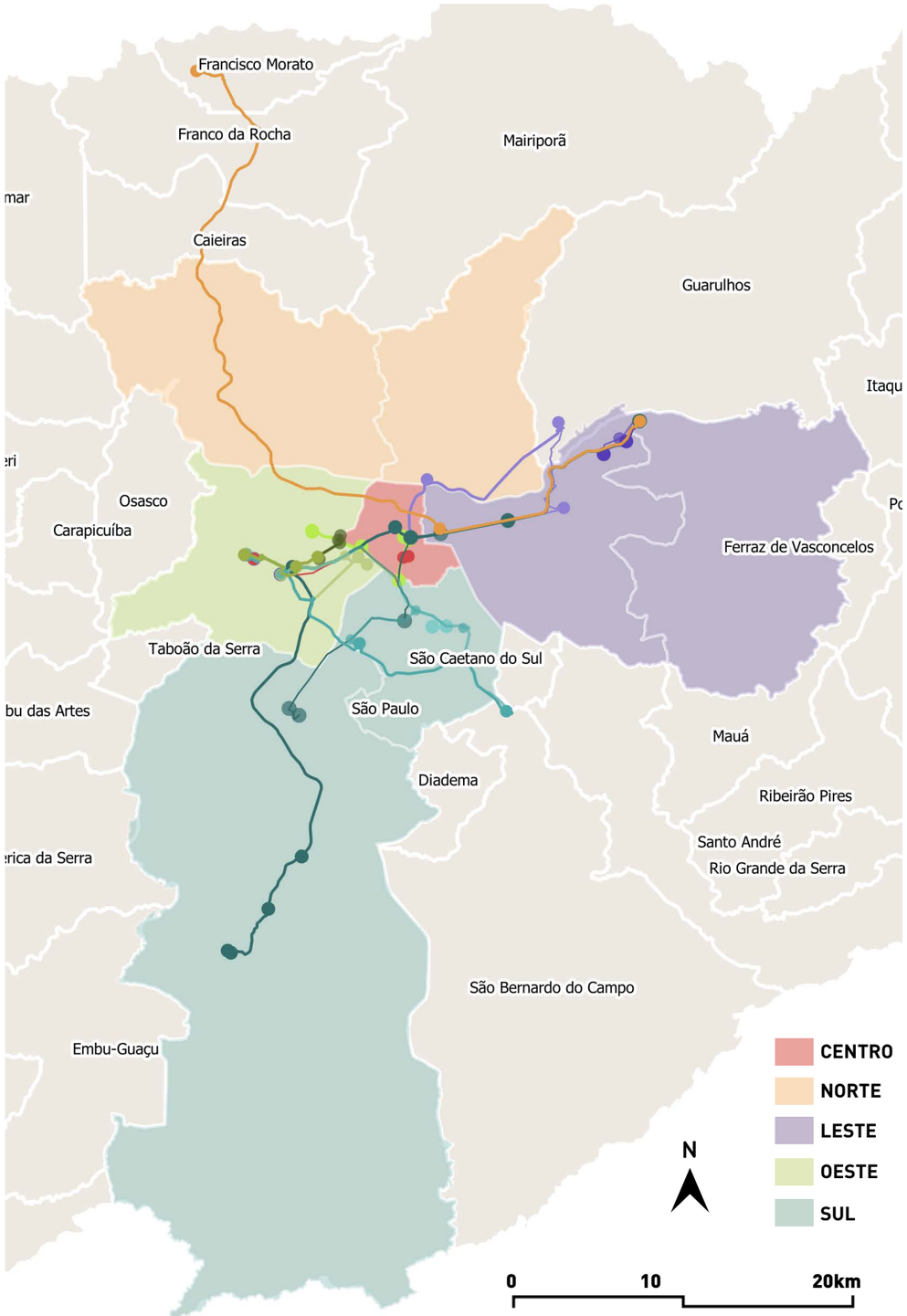
As estudantes eram instigadas a falar sobre os trajetos de suas casas até a universidade. Outros motivos de viagem também apareceram nas entrevistas como por exemplo viagens feitas para lazer, porém estes não foram mapeados. A atenção à esfera da educação se dá como tentativa de superar visões tradicionais de análise de mobilidade urbana, como por exemplo, o eixo casa-trabalho. E, também, ir além de uma visão tradicional dos papéis de gênero destinados às mulheres, como por exemplo, aqueles relacionados às atividades reprodutivas como viagens feitas por motivo de cuidado, acompanhando outras pessoas.

Mapeou-se os trajetos feitos entre casa e a universidade das estudantes com informações de tempo, quilômetros percorridos, baldeações e tipos de transporte utilizados.

Mapa 7: Mapeamento dos deslocamentos feitos entre a casa e a universidade de cada uma das estudantes entrevistadas

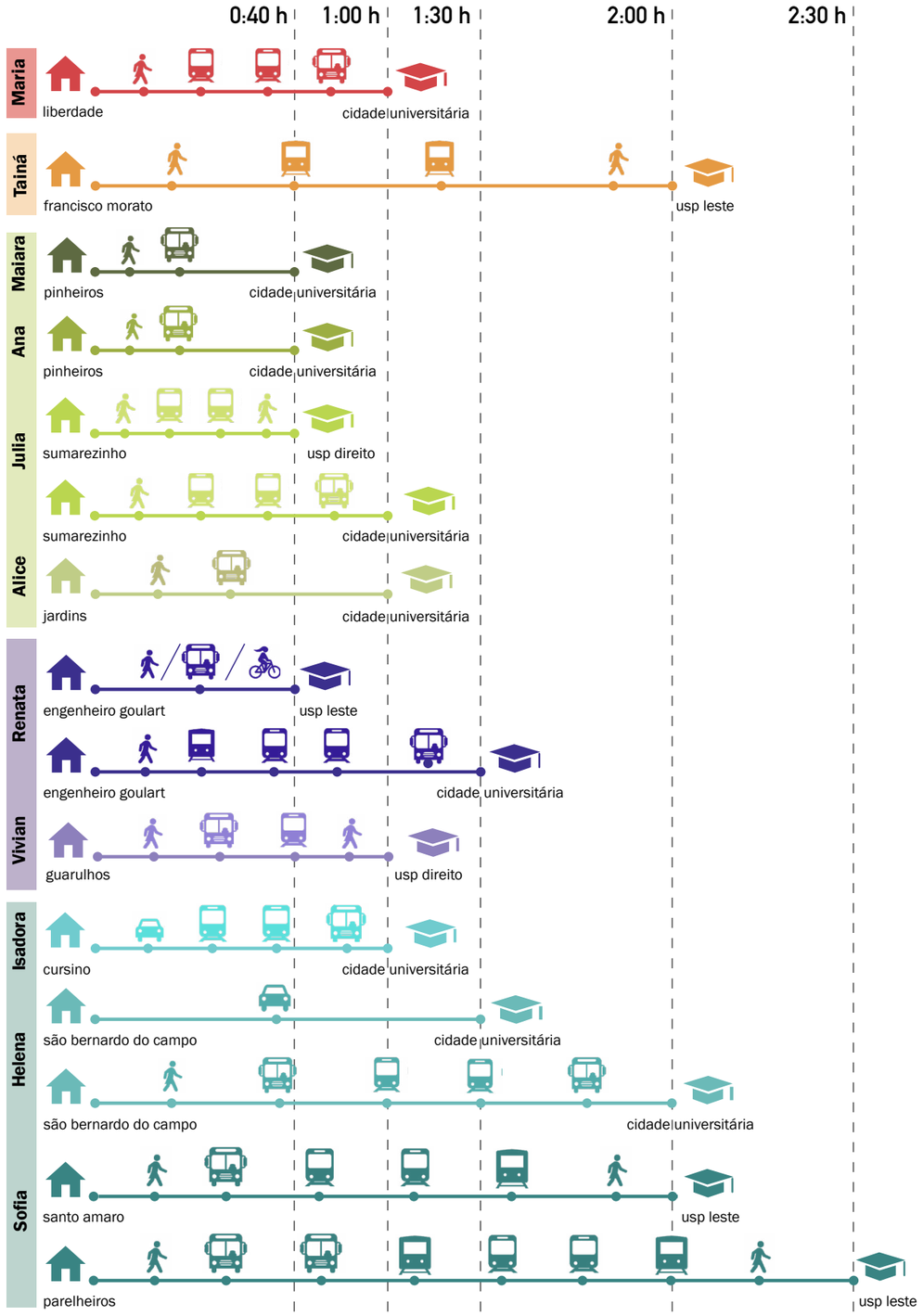


Mapa 8: tempo gasto nos deslocamentos



Fonte: elaboração própria com base nas informações coletadas nas entrevistas

Figura 10: tempo gasto nos deslocamentos



Fonte: elaboração própria com base nas informações coletadas nas entrevistas



Maria

Solteira
LGBTQIA+
Idade: faixa dos 30
Branca
Mora no Liberdade (região central do Município de São Paulo)
Estuda na FFLCH USP (região Oeste do Município de São Paulo)

caminho: **11 quilômetros percorridos | aproximadamente 1:00 hora**



Era estudante de mestrado na FFLCH quando respondeu a pesquisa de Segurança dos Estudantes, e sua vivência no campus da Cidade Universitária vinha desde a graduação. Além de ter estudado lá, ela deu aula dentro do campus durante um tempo, o que fazia com que ela estivesse sempre circulando pelo campus. Maria se mudou para São Paulo para estudar. Veio de São José dos Campos, cidade em que ela disse não ter tanta liberdade e ser refém do carro. Em São Paulo morou e trabalhou em diversos bairros, nunca teve carro e sempre se deslocou a pé e por transporte público. O primeiro bairro que morou foi o Butantã (zona oeste). Como sua principal atividade era na USP ela costumava fazer o caminho de ida e volta a pé, em diversos momentos do dia, sendo a noite o mais raro e quando fazia era acompanhada. No fim da graduação ela já fazia esse trajeto durante a noite sozinha, uma vez que sentia segura por ser um lugar em que andava muito e que nunca tinha tido nenhum problema de assédio. Mas menciona que talvez não tenha sido uma decisão muito sábia. Quando conversamos ela estava morando na Santa Cecília e contou que em 2020, ia começar um trabalho que era o mais perto que ela já tinha trabalhado na sua vida. O que a deixava animada com a possibilidade de ir e voltar a pé. Mas a chegada da pandemia e as medidas de isolamento a impediram de ir presencialmente. Durante o mestrado ela morou na Liberdade, falou do trajeto da sua casa até a estação do Metrô, que se sentia razoavelmente tranquila nesses caminhos, mesmo durante a noite e madrugada, pois eram muito iluminados. Ao mesmo disse que certas configurações de cidade causam nela uma tensão. Por fim, é interessante ver em seu discurso menções sobre a liberdade sentida por ela desde que se mudou para São Paulo.



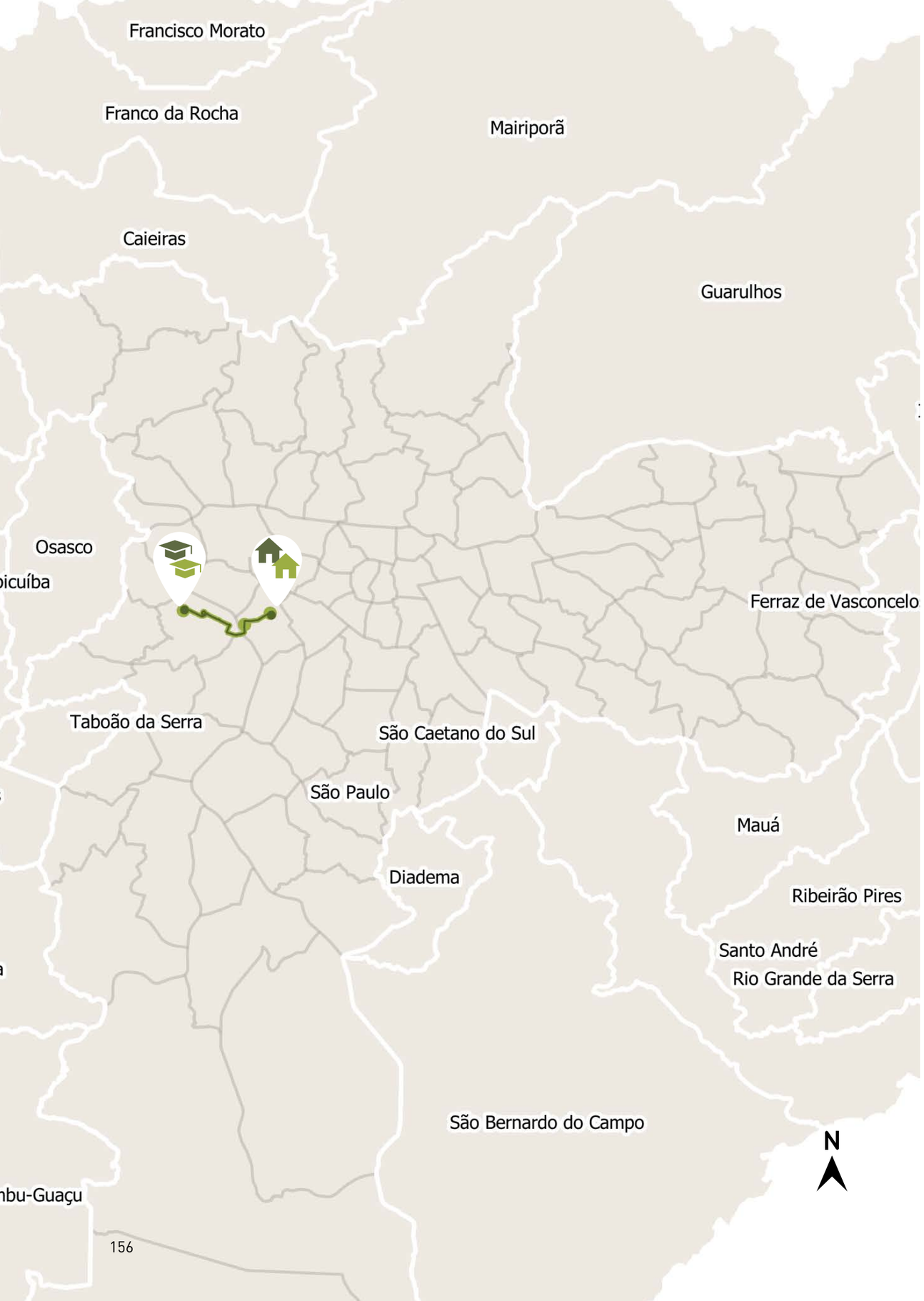
Tainá

Solteira
LGBTQIA+
Idade: faixa dos 30
Tem um filho
Branca
Mora em Francisco Morato (região Norte da RMSP)
Estuda na EACH USP (região Leste do Município de São Paulo)

caminho: **72 quilômetros percorridos | aproximadamente 2:00 horas**



Mora em Francisco Morato junto com a família e seu filho e estuda na EACH USP. Para aqueles que não conhecem, Morato é uma das cidades que compõem a RMSP e fica a aproximadamente 45 km de São Paulo. Da sua casa até a EACH USP, dois extremos da RMSP, são mais ou menos 72 km, em um trajeto feito de trem, que pode levar até duas horas. Tainá em sua entrevista comentou diversas vezes sobre a importância de uma mobilidade urbana de qualidade. Ela disse que sua qualidade de vida melhoraria muito se ela passasse menos tempo em seus deslocamentos diários. Tainá ainda mencionou uma série de medidas que precisou adotar desde que ingressou na faculdade. Uma delas é o fato de ter que ficar na casa de amigos aos finais de semana para conseguir garantir um tempo de lazer, de forma tranquila. Uma vez que os trens funcionam em horários restritos, o que impede que ela volte para casa de madrugada. Outra questão foi a dificuldade em relação a se manter em um emprego, por conta da distância, do tempo gasto no transporte, que comparados ao tempo no estágio acabam não compensando. Além da mobilidade urbana, ela mencionou a questão da moradia. Do quanto sua vida seria mais fácil e tranquila se ela morasse perto da faculdade, ou na região central de São Paulo, locais em que ela conseguiria resolver diversas coisas em 15-20 minutos. Mas que por conta do alto custo do aluguel ela não tem condições de se manter nesses locais.



Ana

Solteira
Idade: faixa dos 30
Branca
Mora em Pinheiros (região Oeste do Município de São Paulo)
Estuda na FAU USP (região Central do Município de São Paulo)

caminho: **6 quilômetros percorridos | aproximadamente 40 minutos**



Ana é gaúcha. Saiu de Porto Alegre para estudar em São Paulo. De início, buscando a mesma relação que tinha com a cidade de onde vinha, ela morou em Santa Cecília e depois mudou-se para Pinheiros. Estudante da FAU USP, ela morou e trabalhou em Pinheiros, região oeste do Município de São Paulo. Mas havia regressado para a região central, poucos meses antes da nossa conversa. Mas seu trajeto mais comum para a Cidade Universitária era feito partindo de Pinheiros. Costumava ir e voltar caminhando da sua casa para o trabalho e quando precisava ir para a universidade fazia esse trajeto de ônibus, em um caminho que levava em torno de 30 a 40 minutos. Ela pegava o ônibus no ponto ao lado da sua casa e descia bem em frente a FAUUSP. Ela apontou diversos benefícios de morar nessa região, um deles era a facilidade em fazer e resolver coisas a pé, como ir ao mercado. Ao mesmo tempo, ela relatou situações de assédio, medo e insegurança nesse trajeto em horários específicos como muito cedo ou à noite. O que fez com que ela passasse a adotar medidas como evitar e mudar trajetos e utilizar sapatos confortáveis para correr.

Maiara

Solteira
LGBTQIA+
Idade: faixa dos 30
Branca
Mora em Pinheiros (região Oeste do Município de São Paulo)
Estuda na FAU USP (região Central do Município de São Paulo)

caminho: **6 quilômetros percorridos | aproximadamente 40 minutos**



Maiara morava em Pinheiros, estudava na FAU USP e trabalhava em Perdizes. Da sua casa até a faculdade o trajeto costuma ser rápido e mais simples. Porém, ela já não diz o mesmo sobre o trajeto do trabalho até a faculdade. Ela comenta que, mesmo não estando muito longe de onde ela morava, o local onde trabalhava não era tão fácil de ser acessado e que os ônibus que passavam por lá não costumavam ir para os locais que ela precisava. Então ela fazia uma pequena caminhada até o ponto de ônibus. Dependendo a hora o ônibus costumava passar mais rápido, mas na maioria das vezes demorava o que fazia com que ela chegasse atrasada para a aula. Da sua casa até a Cidade Universitária Maiara já havia testado a possibilidade de ir de bicicleta e transporte coletivo. Sobre a bicicleta, ela comenta que por ser no horário do almoço chegava muito desgastada na aula. E o ônibus costumava ser mais tranquilo, pois morava muito perto de um ponto de ônibus.



Júlia

Solteira
Idade: faixa dos 20
Branca
Mora no Sumarézinho (região Oeste do Município de São Paulo)
Estuda na Faculdade de Direito da USP (região Central do Município de São Paulo)

caminho 01 **7 quilômetros percorridos | aproximadamente 40 minutos**

caminho 02 **5 quilômetros percorridos | aproximadamente 1:00 hora**

Júlia estudava na USP Direito quando respondeu a pesquisa de Segurança dos Estudantes. Vindo de uma pequena cidade do interior de São Paulo, Votuporanga, morou desde sempre no mesmo prédio, localizado em frente a uma estação do metrô. Por conta da facilidade de acesso ao metrô ela criou uma preferência em se deslocar dessa forma, além do fato que para ela este transporte é mais previsível e diminui as possibilidade de atraso ou de se perder. Por vir de uma cidade menor e do interior, ela conta que trouxe consigo certos receios e medos, mas com o tempo e a vivência de estudar no centro de São Paulo ela foi criando confiança na cidade e se sentindo cada vez mais tranquila e livre.

Alice

Solteira
Idade: faixa dos 30
Branca
Mora no Jardins (região Oeste do Município de São Paulo)
Estuda na FAU USP (região Central do Município de São Paulo)

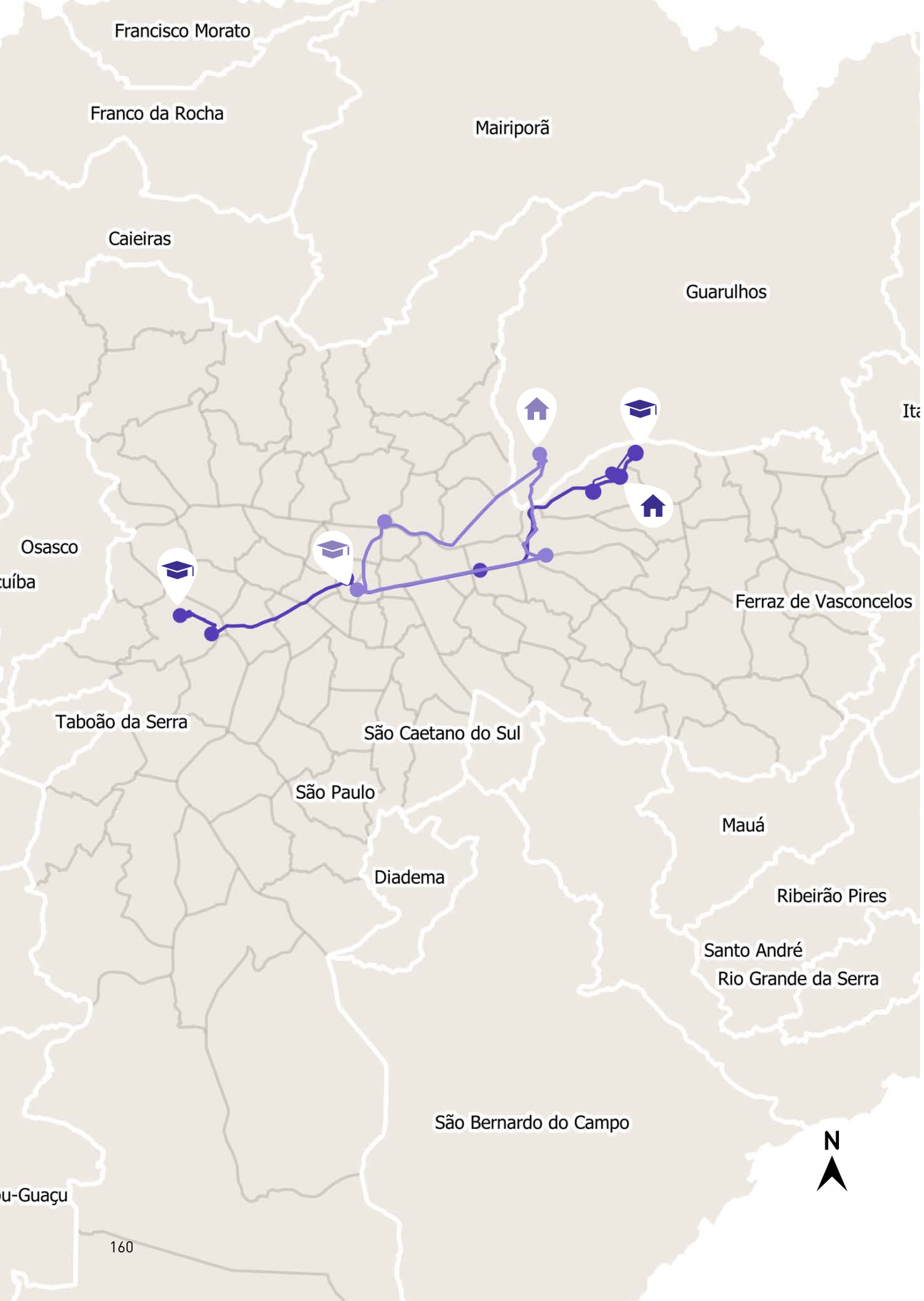
caminho 01 **9 quilômetros percorridos | aproximadamente 1:00 hora**



caminho 02 **8 quilômetros percorridos | aproximadamente 40 minutos**



Alice saiu do Mato Grosso para fazer pós graduação em São Paulo. O primeiro lugar que morou foi no bairro de Pinheiros e depois se mudou para o Jardins. Os relatos dela foram referentes a esses dois momentos, e é interessante ver certas distinções relatadas por ela. No primeiro momento, na rua Butantã. Recém chegada em São Paulo, dividiu casa com outras pessoas onde tudo era dividido e o dinheiro muito contado. O que impactava na maneira como ela "se colocava na cidade". Sendo as opções de transporte dela o ônibus e metrô, e diz que não tinha oportunidade de pegar uber nessa época. Já enquanto cursava o mestrado na FAUUSP ela costumava fazer seu trajeto de ônibus ou, quando trabalhava e estudava, geralmente ia de metrô. Da sua casa até o ponto de ônibus ela fazia uma pequena caminhada e levava em torno de 40 minutos a 1:00 hora até a cidade universitária. Ela foi uma das poucas estudantes a relatar sensações de prazer durante momentos específicos dos percursos que fazia.



Renata

Solteira
Idade: faixa dos 20
Parda
Mora em Engenheiro Goulart (região Leste do Município de São Paulo)
Estuda na EACH USP (região Leste do Município de São Paulo)

caminho 01: **3 quilômetros percorridos | aproximadamente 30 minutos**



caminho 02: **26 quilômetros percorridos | aproximadamente 1:30 hora**



Renata, estudante da EACH USP, a estudante que morava mais próxima a sua faculdade. O que permitia a ela ter mais de uma opção de trajeto, que dependiam apenas do dia e horário. Mas, morar próximo da faculdade não impedia que ela tivesse dificuldades de acesso a outras regiões da cidade. Por exemplo, ela cursava disciplinas na FFLCH USP, o que acrescentava um dia na sua semana algo em torno de uma hora e meia no transporte público. Além disso, ela mencionou a questão dos lugares de lazer que ela geralmente longe da sua casa, e por conta do horário restrito do trem, muitas vezes ela evitava ir.

Vivian

Solteira
Idade: faixa dos 20
Branca/Afrodescente
Mora em Guarulhos (região Leste da RMSP)
Estuda na Faculdade de Direito da USP (região Central do Município de São Paulo)

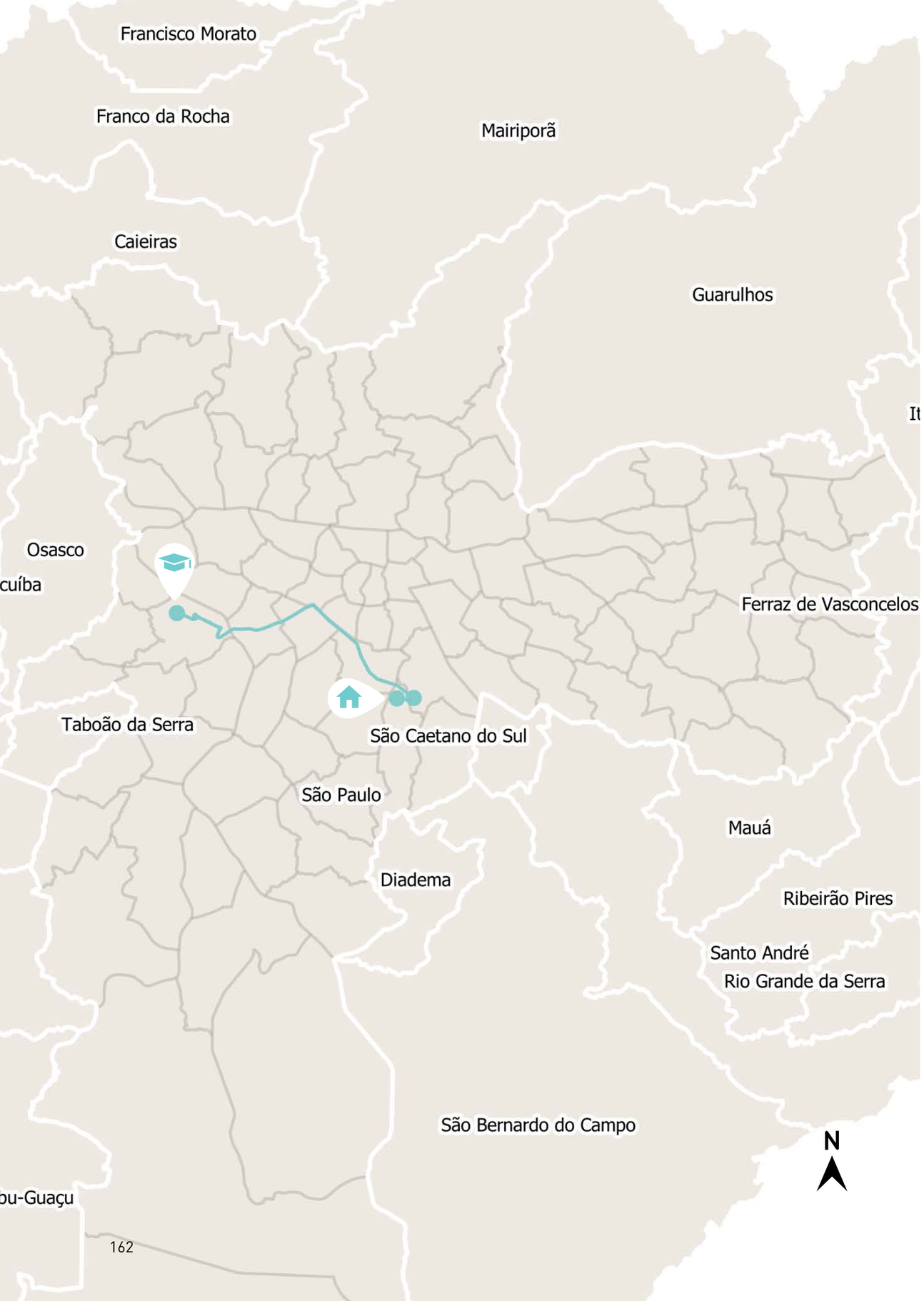
caminho 01: **15 quilômetros percorridos | aproximadamente 1:00 hora**



caminho 02: **15 quilômetros percorridos | aproximadamente 1:00 hora**



Moradora de Guarulhos, quando Vivian passou no vestibular na São Francisco ela contou com a ajuda de uma tia, que já tinha morado em São Paulo alguns anos atrás, para estudarem o melhor caminho da sua casa até a faculdade. Ela contou que ao mesmo tempo que faziam o trajeto juntas pela primeira vez, a tia comentava lugares perigosos e inseguros. O que acabou fazendo com que Vivian incorporasse parte dessas percepções em relação aos locais que precisava passar. A estudante deixou muito evidente durante a entrevista o quanto seus deslocamentos geravam cansaço e estresse. Além disso, ela apontou que evitava momentos de lazer em São Paulo por conta da distância, de ter que voltar a noite sozinha, e pelas poucas opções de transporte.



Isadora

Solteira
Idade: faixa dos 20
Branca
Mora em Cursino (bairro na região Sul do Município de São Paulo)
Estuda na FAU USP (região Oeste do Município de São Paulo)

caminho: **15 quilômetros percorridos | aproximadamente 1:00 hora**



Estudante da FAU USP, e ao contrário de outras estudantes, Isadora é de São Paulo mas acabou morando em outros lugares, fora do estado e do país, por conta do trabalho do pai. Para ir para a faculdade, geralmente, ela contava com a carona da sua mãe para ir até a estação do metrô e de lá seguir no seu trajeto até a faculdade. Quando não ia de carona, ela costumava ir com uma amiga até o metrô, ou sozinha. Por conta da lotação, no horário da manhã, do circular da USP, algumas vezes Isadora optava por ir de metrô até a Av. Paulista e lá pegar um ônibus direto até a USP. Ela costumava passar o dia todo na faculdade e voltava no fim da tarde. Na volta, geralmente ela voltava sozinha ou com amigos que também moram na zona sul, mas em outros bairros. Isadora menciou muito sobre a lotação do metrô e do circular que ela pegava até a USP e por conta disso, além de mudar o tipo de transporte, dependendo do horário, no metrô costumava pegar o sentido contrário ao seu caminho, andar algumas estações para conseguir pegar o vagão menos cheio e assim poder sentar. A questão de aproveitar a presença de amigos para se deslocar foi algo bastante presente na entrevista da Isadora. Neste caso, muito em relação à volta de madrugada das festas que acontecem no campus da Cidade Universitária. Ela comenta que nesses momentos era muito comum as pessoas irem embora em grupo, o que dava mais segurança. Outra questão é que ela contava com o apoio do namorado, principalmente em momentos que voltava mais tarde pra casa. Seu namorado morava na região central da cidade, e o caminho até a casa dele, além de mais perto, fazia com ela se sentisse um pouco mais tranquila e segura.



Helena

Casada
Idade: faixa dos 30
Branca
Mora em São Bernardo do Campo (região Sudeste da RMSP)
Estuda na FAU USP (região Oeste do Município de São Paulo)

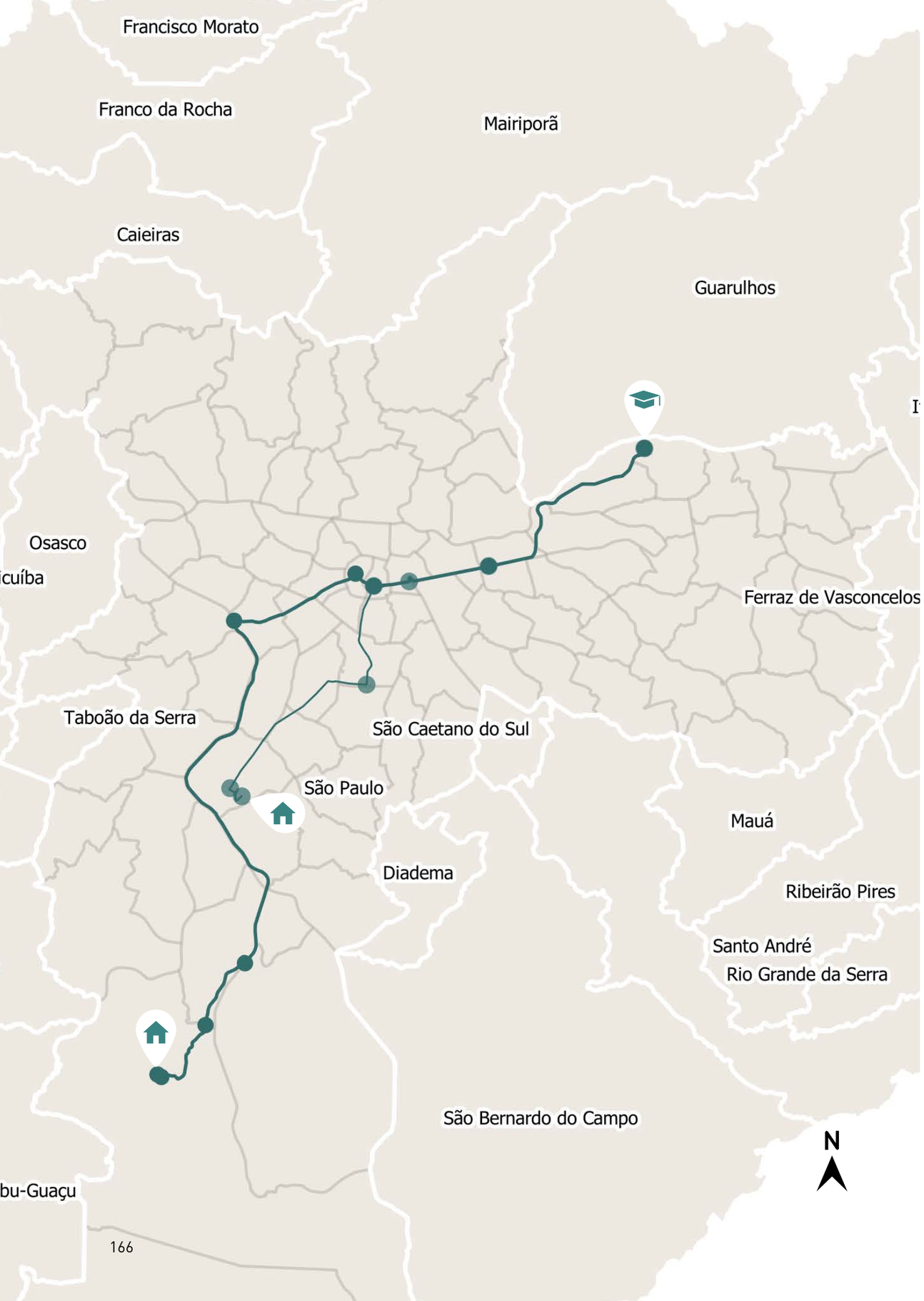
caminho 01: **30 quilômetros percorridos | aproximadamente 1:30 hora**



caminho 02: **30 quilômetros percorridos | aproximadamente 2:00 horas**



Helena mora em São Bernardo do Campo e faz mestrado na FAU USP. Seu principal modo de deslocamento nos últimos anos tem sido o carro. Mas durante um longo período ela fez seus trajetos de transporte público. Principalmente quando fazia graduação em uma faculdade na região central de São Paulo. Nessa época ela utilizava o ônibus fretado de estudantes do ABC para ir para a faculdade, e comentou que mesmo sendo um horário cedo, era menos cansativo do que outros meios. Quando começou a estagiar, os horários e locais onde trabalhava nem sempre batiam com o itinerário do fretado. Por conta disso, ela utilizava o transporte coletivo comum. Esses trajetos feitos por ela eram complexos e evidenciam dificuldades dos deslocamentos intermunicipais. Em sua entrevista ela mencionou o fato de ainda não existirem certas estações de metrô, mais próximas da região que morava na época, e que por conta disso precisava pegar a Ponte Orca (que eram conexões gratuitas feitas por meio de vans, complementar ao sistema de metrô). Helena teve a oportunidade de ter um carro, no último ano da sua graduação. O veículo particular surge como uma tentativa mais efetiva de vencer as barreiras intermunicipais de transporte público. Além disso, houve um incentivo para a aquisição do veículo. Seu pai trabalhava em uma das empresas automobilísticas do ABC e na época, esses trabalhadores tinham desconto na compra de carro. Foi a partir dessa oportunidade que ela começou a utilizar o carro, mas ainda alternando com transporte público dependendo da região em que estivesse trabalhando. Ela menciona como exemplo o momento em que trabalhou em Moema e estudava na FAU USP e que opções de trajeto entre esses dois lugares, de transportes coletivos, não duravam menos de duas horas. O que nas palavras dela era "inconcebível" pois precisaria sacrificar etapas da sua rotina, como por exemplo almoçar. Neste momento seu marido começou a trabalhar em Osasco e assim os dois passaram a "conciliar as rotinas", saindo no mesmo horário, deixando ou se encontrando no meio do caminho.
Outra questão comentada por Helena foi o fato de quando adquiriu o carro começou a dar "caronas mil". E da maneira e sequência como ela descreve essas informações, a escolha de dar caronas se mostra como uma forma de ajudar e facilitar o deslocamento de outras pessoas, uma vez que ela sabia bem as dificuldades de se mover em São Paulo.



Sofia

Solteira
Idade: faixa dos 20
Negra/Afrodescendente
Mora em Parelheiros (região Sul do Município de São Paulo)
Estuda na EACH USP (na região Leste do Município de São Paulo)

caminho 01: **32 quilômetros percorridos | aproximadamente 2:00 horas**



caminho 02: **50 quilômetros percorridos | aproximadamente 3:00 horas**



Sofia é a estudante que passava mais tempo no transporte coletivo. Moradora do extremo sul do município de São Paulo, ela levava em torno de três horas para cruzar a cidade e chegar na faculdade, no extremo leste. Por conta do tempo gasto, que além do cansaço causava insegurança e medo na estudante na hora de voltar para a casa durante a noite, ela optou por morar provisoriamente na casa de uma pessoa da sua família durante a semana, também na zona sul, mas em Santo Amaro. O que fez com que o seu tempo de deslocamento diminuísse quase uma hora. Mesmo assim, o trajeto da casa da sua madrinha até a USP Leste não é rápido e demanda baldeações. Além disso, Sofia disse que na volta da faculdade durante a noite ela também se sente insegura na parte final do seu trajeto, no caminho a pé do ponto de ônibus até sua casa. E como forma de se sentir mais segura, mesmo dizendo que não seria capaz de usar esses objetos, ela carrega consigo elementos pontiagudos, para caso se sinta ameaçada. Os relatos de Sofia me chamaram muita atenção. Ela é uma jovem, negra e moradora da periferia, que cruza a cidade para poder trabalhar e estudar e que precisou tomar medidas como dormir na casa de outras pessoas para diminuir o cansaço e se sentir mais segura. Sua experiência e vivência de cidade ultrapassam facilmente sua idade. Além das questões já faladas anteriormente, Sofia contou diversas vezes sobre o fato de mudar suas rotas, pegar caminhos mais longos, entre outras medidas, por questões de segurança. Em um desses momentos ela mencionou que o mesmo acontece com sua prima. Há ainda a questão de que as distâncias percorridas para acessar o transporte público na região onde ela mora, faz com que ela precise se deslocar a pé por um tempo considerável (aproximadamente 20 minutos) sozinha, em ruas escuras, não asfaltadas, sem infraestrutura mínima. A ajuda familiar foi um ponto relevante colocado por ela. O fato de ter a ajuda dos padrinhos, apoio do namorado, sogra, irmão etc. Por fim, as experiências e percepções de Sofia evidenciam as consequências de não se ter liberdade plena de ir e vir, que além de impactarem seus estudos, trabalho, vida social e de lazer, também impactam seu psicológico, uma vez que ela sempre está atenta e vigilante.

4.3. Observando os relatos das estudantes

Os relatos mostram que todas as estudantes se deslocam por transporte público, ônibus, metrô e trem e dentre as 11, apenas Helena tem a oportunidade de usar o veículo particular, e Isadora faz parte do seu trajeto em veículo particular (carona). Os deslocamentos a pé estão presentes em todos os trajetos, alguns são mais distantes e outros mais próximos, mas eles se mostram como parte do trajeto total, e nenhum deslocamento é feito somente a pé.

> "Meu principal meio de transporte sempre foi o transporte público (...) Como eu moro bem longe do meu trabalho eu sempre acordei muito cedo pra chegar no horário, então eu pegava o ônibus, a CPTM e o metrô. Sempre foi assim. O Uber sempre ficou na necessidade da necessidade, sei lá, saia muito tarde da faculdade, não tem ônibus, não tem mais metrô, a opção era o Uber. Mas a maioria dos meus professores já sabem onde eu moro, sabem meu trajeto. Teve um dia (...) cheguei muito cansada nesse dia na aula e eu tava dormindo na sala e o professor me acordou e falou pra eu ir pra casa porque eu não estava em condições de assistir a aula. Foi em uma segunda-feira, eu saí de casa às 5 da manhã, trabalhei até as 5 da tarde e fui correndo pra aula (...) eu realmente não ia aproveitar a aula, mas eu tinha que tentar de algum jeito ir pra aula. Nesse dia ele falou pra eu ir pra casa e passou o conteúdo pra mim por e-mail. Nesse dia eu consegui dormir." (Sofia/USP Leste, solteira, negra).

> "(...) quando eu passei [na faculdade], minha amiga já tinha essa proposta né, me chamou para morar com ela. Então, aí mudei para cá com ela e eu moro literalmente do lado do metrô. Tipo assim (...) no mesmo quarteirão é muito pertinho. E isso, assim, foi muito diferencial para mim porque morar perto do metrô em si. Porque facilitou muito tudo que eu fazia assim, eu conseguia chegar em todo lugar muito rápido. Eu gosto muito da Linha Verde, eu acho ela muito prática porque tem todas as ligações muito rápidas e foi uma coisa que eu usei muito ao longo da faculdade, porque eu acabei me envolvendo em coisas que me levaram para diferentes locais. Então eu ia para faculdade né, que é lá no centro e eu ia de metrô, descia lá na Sé. E aí eu também peguei muitas aulas na Cidade Universitária, que é Butantã, e aí eu ia ou de metrô, eu pegava a linha amarela pra pegar o BUSP, ou eu ia em um ônibus que tem direto daqui pra Cidade Universitária." (Júlia/São Francisco, solteira, branca)

O transporte público coletivo foi muito comentado nas entrevistas. Houve manifestações que mostram grandes desigualdades entre as entrevistadas, em relação ao acesso ao transporte público coletivo de qualidade e eficiente. Há entre todas uma consciência coletiva da importância do transporte público coletivo para a mobilidade urbana tanto em relação aos seus deslocamentos como também para os deslocamentos dos cidadãos metropolitanos, mesmo entre aquelas que gastam pouco tempo em tais deslocamentos.

São muito longos e demorados os deslocamentos de Helena (FAU USP) que mora em São Bernardo do Campo, Tainá (EACH USP) que mora na Zona Leste de São Paulo e Sofia (EACH USP) que mora em Parelheiros, extremo Sul do município de São Paulo. As três levavam pelo menos duas horas nas viagens de casa até a universidade, além disso não percorriam menos de 30 quilômetros, conforme mostra a Figura 12). As três cruzam a cidade de São Paulo para estudar e seus relatos expõem efeitos físicos

e emocionais, como cansaço, estresse, causados pela má qualidade e capacidade da infraestrutura de transporte urbano na RMSP, tanto municipais como também intermunicipais. Além disso, alguns relatos colocam em evidência a opção das estudantes, não pelo modo mais eficiente de viagem (em termos de tempo e custo) e sim pelo modo que ela tenha uma melhor experiência, como melhor conforto, por exemplo.

> "Depois de seis meses de estágio (...) eu comecei a trabalhar em São Paulo, (...) em Perdizes. Eu continuei indo de fretado, porque pra mim, por mais que eu acordasse muito mais cedo, era menos baldeação. Porque da casa dos meus pais tinha um ônibus até a estação de trem, era uma coisa bem mais complexa. Aí quando eu comecei a trabalhar em Perdizes, então de manhã (05:30) o fretado passava normal em casa e me deixava no Mackenzie [universidade em que estudava na época] (...). Na hora do almoço eu pegava um ônibus na Consolação (...) descia na Pompéia perto do Shopping Bourbon (...) saia do estágio à tarde e aí pegava um ônibus até o metrô Vila Madalena. Nessa época a linha verde ainda não ligava à linha do trem do Tamanduateí, então eu ia até o Sacomã, que era a estação terminal da linha verde, pegava um negócio que chamava Ponte Orca, que eram vans. Então a gente saia da linha verde, pegava uns tickets pra fazer essa transferência gratuita, pegava uma filinha, ou uma filona, dependendo do dia, pra esperar essas vans que ligavam até a estação Tamanduateí da CPTM (linha 10). Pegava esse trem até a estação de Santo André, chegando na estação (...) às vezes pegava uma carona, dependia se encaixava com o horário de volta do meu pai pra casa, às vezes eu pegava um ônibus até a minha casa, às vezes ia até a casa do João (seu namorado na época) a pé, aí dependia muito do dia, mas o trajeto mais convencional eu tentava fazer bater com o horário do meu pai, então geralmente era uma carona mesmo". (Helena/FAU USP, casada, branca)

> "(...) eu fiz uma entrevista recentemente, de emprego, e eles me perguntaram tipo 'aí o que você quer nos próximos seis meses' e eu até falei 'eu queria ter metas assim': 'ah em seis meses eu vou estar fazendo, sei lá, vou financiar minha viagem para as Maldivas' sabe (...) na minha primeira férias dessa firma. E tipo, não é, daqui, quando eu tiver minhas férias eu quero tá me mudando para o centro de São Paulo. O que é triste porque o que eu quero, eu não quero lazer, porque não tem lazer no centro de São Paulo, mas tem mobilidade urbana. Pra mim é sobre [som de respiro profundo] ah, não preciso ter hora pra voltar para casa, mas se eu tiver que voltar pra casa é por outros motivos. É sobre sair do meu trabalho e não demorar mais duas horas e meia para estar em casa e sim 15 - 20 minutos. É me ligarem falando que meu filho tá com febre na escola e eu não precisar falar 'meu Deus deixa eu ver quem tá perto, meus amigos, meus familiares' porque eu não chego na escola do meu filho em uma hora. (...). Assim, mobilidade urbana não é um privilégio né gente, é um direito. E o trabalhador tendo isso como um sonho é muito triste né, porque porra!" (Tainá/USP Leste, branca, mãe solo, LGBTQIA+)

A qualidade e capacidade dessa infraestrutura também impacta aquelas que percorrem distâncias menores. Vivian (São Francisco), por exemplo, mora em Guarulhos (região leste da RMSP). Ela leva em torno de uma hora em seu trajeto que é feito a pé, de ônibus e metrô até o Centro de São Paulo, para estudar. Ela relata que seus principais sentimentos são de cansaço e estresse e diz que eles são causados pela lotação, demora e falta de lugares para se sentar. Nas palavras dela:

> "(...) tem essa questão do cansaço, assim, de estresse também, principalmente no Tietê [terminal] quando tinha qualquer problema (...) quando eu ia por lá às vezes eu ficava séculos esperando um vazio [metrô] e tipo, um monte de gente de mala né, de viagem, e aí é meio estressante porque se fica muito tempo esperando e nunca vem o metrô. Seria tão rápido se viesse né. Mas enfim eles passam direto né, assim então tem esse estresse eu acho, e esse cansaço". (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

Já as estudantes que vivem em localizações mais centrais e, consequentemente, mais providas de infraestrutura, expõem os benefícios disso. Júlia (São Francisco) leva em torno de 40 minutos para chegar na faculdade, de metrô, e conta que sua preferência pelo modo, além de ser por morar ao lado da estação, ser a forma mais simples de chegar até sua faculdade, é também por conta da previsibilidade. Ela relata que em momentos que optou por ir de ônibus a determinado local, por ser mais rápido, foi surpreendida pela demora e espera no ponto que fez com que o tempo gasto fosse maior do que se ela tivesse ido de metrô.

Além da previsibilidade apontada por Júlia, as estudantes disseram se sentir mais seguras no metrô, pois as sensações de medo e insegurança de descer em pontos e lugares errados diminuem, deixando-as menos vulneráveis e à deriva em pontos de ônibus.

> "Metrô eu tenho menos medo... é, não sei, talvez porque ele para muito rápido e até se eu me perder é fácil de voltar. E eu não sei, eu tenho a sensação mais segura no metrô". (Vivian /São Franciso, solteira, negra)

O acesso a esse transporte público de maior eficiência na RMSP, indo no caminho contrário de um direito universal, tem um custo alto a ser pago, conforme aborda Júlia.

> "(...) eu gosto muito dessa região no quesito mobilidade mesmo, é inclusive por isso que eu topo pagar assim um aluguel que eu acho salgadinho, porque eu acho que acrescenta muito qualidade de vida essa facilidade de mobilidade assim sabe." (Julia /São Francisco, solteira, branca)

Falta e dificuldade de acesso ao transporte público à noite

Há uma falta de transporte público coletivo em determinados horários, mesmo com uma demanda grande de acesso, como é o caso do horário noturno. Mesmo se o curso for diurno, atividades no período noturno apareceram em diversas entrevistas. Mais uma vez o caso de Sofia se destaca dos outros, dependendo do horário que suas aulas terminavam na EACH USP, ela não conseguia chegar a tempo de pegar o último ônibus da estação do metrô que a deixava mais perto de casa. Por conta disso, muitas vezes ela precisou fazer esse trajeto a pé e sozinha, algumas vezes contou com a ajuda do irmão para buscá-la na estação. Após um tempo fazendo esse trajeto e percebendo certas sensações que estava tendo, como cansaço pelo tempo de deslocamento e insegurança pelo horário em que voltava para casa sozinha, Sofia começou a passar a semana na casa de sua madrinha. Essa oportunidade reduziu parte significativa do seu deslocamento e também sua sensação de vulnerabilidade, como por exemplo por não ter mais que fazer o trajeto sozinha do ponto de ônibus até sua casa entre às 23:00 e 24:00 horas. Porém, mesmo no caminho da faculdade para sua segunda casa, durante a noite, a sensação de insegurança e medo permaneceram, principalmente no momento que percorria a pé do ponto final até a sua casa "provisória".

Renata (USP Leste), que mora e estuda na Zona Leste de São Paulo, fazia algumas disciplinas no campus da USP da Cidade Universitária/Butantã no período noturno, e relatou dificuldades e estratégias para conseguir voltar para a casa, tanto relacionadas pela falta de ônibus que afetava sua chegada à estação de trem onde, dependendo do horário se sentia insegura em esperar na plataforma. As principais questões apontadas por ela foram em relação ao horário que as aulas terminam. Ela conta que os ônibus que iam até a estação de metrô, estavam sempre lotados, sendo difícil entrar. O atraso em pegar esse ônibus, no horário previsto por ela, gerava medo de perder o trem na estação Tatuapé, o que acarretava um tempo maior de espera na estação de trem.

> "(...) então as aulas lá eram a maioria à noite. Então era meio complicado também porque acabava, acho que quase era umas 22 (...) e quando você volta lá o ônibus já está lotado, é muito difícil entrar. Aí dava um medo também de perder o trem porque passava um trem e depois só às onze e pouco. Aí eu ficava muito tempo lá na estação de trem (...). Então tinha essa questão, eu já saia correndo da sala. Enfim né, vários fatores assim que a gente acaba se preocupando né, por conta de morar longe. Aí no caso do Butantã era do outro lado da cidade né, então eu tinha que correr um pouco mais. Mas assim tranquilo também (...) não aconteceu nada né nesse meio tempo, mas o medo tá sempre presente né, então a gente tá sempre alerta e tomando cuidado e tentando desviar de caminhos que possam causar algum, alguma coisa e vida que segue". (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

Sentimentos, percepções e sensações durante os trajetos

"Sentimentos não são funções matemáticas de risco real, mas são produtos altamente complexos das experiências, memórias e relações com o espaço de cada indivíduo." (KOSKELA, 1997, p. 304)[8]

> "A percepção das mulheres sobre o risco no espaço público é influenciada tanto pelo ambiente social quanto pelo físico." (VALENTINE, 1990, p. 102)[9]

Estudos indicam que há uma relação subjetiva das mulheres com seu entorno que vai modelando uma concepção da vida urbana relacionada com o medo (SOTO, 2012, p.155). Perguntou-se às estudantes que sentimentos elas tinham sobre os lugares em que passavam. Os sentimentos apresentados por elas foram, em maioria, relacionados à (in)segurança, como tranquilidade e calma, medo e tensão, podendo ser caracterizados em sentimentos positivos e negativos. Há uma pequena variação entre os sentimentos apresentados pelas estudantes atrelados aos locais em que elas moram ou se deslocam.

8 *"(...) feelings are not mathematical functions of actual risk but are rather highly complex products of each individual's experiences, memories, and relations to space" (KOSKELA, 1997, p. 304).*

9 *"Women's perception of risk in public space is influenced by both the social and the physical setting." (GIL, 1990, p.1 02)*

Figura 11: principais sentimentos e sensações relatadas pelas entrevistadas



Fonte: Elaboração própria.

Os sentimentos positivos observados foram: tranquilidade, segurança, prazer, liberdade, satisfação e conforto.

> "Eu quando ia para a FAU de ônibus de dia, para mim era um passeio. Ainda mais porque eu não ia em horário de pico na maioria das vezes (...) sempre horário de pico é, em qualquer transporte, mais cheio e é ruim porque você não senta, você fica sempre apertada enfim, insegura com várias coisas. Então como eu ia em um horário não de pico (...) pra mim era um passeio, eu passava por lugares muito bonitos dentro de São Paulo que tem mais infraestrutura né. (...) eu não via como ruim. Eu podia ler alguma coisa, eu podia olhar a cidade, eu podia respirar um pouquinho antes de chegar lá, na universidade. Aí por exemplo, dentro da própria FAU, acho muito bonito, então a sensação era esse tipo (...) que prazer estar vindo pra cá de ônibus sentada olhando essa cidade e esse lugar bonito". (Alice/FAUUSP, solteira, branca, não LGBTQIA+)

> "E aí, pensando na mudança para São Paulo, eu vim assim, cara eu preciso sentir um mínimo de familiaridade assim, ter uma experiência não muito diferente (...) da que eu tinha em Porto Alegre. Que era isso, por aí, centro, estar perto de tudo. E eu escolhi morar no centro, fui morar na Santa Cecília, onde justamente eu poderia ter essas percepções andando pela cidade. Depois em função de trabalho (...) acabei indo pra Pinheiros, e que a experiência também, de certa forma me proporcionava uma experiência a pé, porque já é um bairro completamente diferente, com características completamente diferentes. Mas também me promovia essa experiência a pé, assim, ia para o trabalho a pé, supermercado próximo, infraestrutura boa, segurança maior (ênfase no olhar)". (Ana/FAUUSP solteira, branca, não LGBTQIA+)

> "(...) andar a pé é uma coisa que eu não fazia muito no interior porque lá o bairro que eu moro é um pouco mais afastado assim, então pra tudo você tem que pegar carro ou ônibus superlotados. (...), mas aqui em São Paulo eu faço pra tudo. É um sentimento assim, que me marcou muito desde que vim para cá, de tipo me sentir acho que, não segura em relação às outras pessoas necessariamente, mas segura em relação a mim mesma, sabe. De poder ir aonde eu quero com facilidade sabe. Poder pegar um transporte e chegar aonde eu preciso também eu tive o super privilégio de todas as vezes tá morando perto do metrô ou perto de ponto de ônibus." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

> "Ah! Às vezes dependendo do horário que eu volto para casa, e dependendo da minha disposição também (...) prefiro descer no Higienópolis-Mackenzie (estação de metrô) e vir descendo, mas porque é descida e às vezes eu gosto de olhar os prédios." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

São poucos os relatos sobre certo prazer e satisfação sentidos durante seus trajetos. Entre as estudantes que relatam sensações positivas, as quatro vieram de outras cidades para estudar em São Paulo e todas moram em regiões mais centrais da cidade. Por exemplo, Alice veio do Mato Grosso, atualmente mora no Jardins e estuda na FAU USP. Ana também veio de outro estado, Rio Grande do Sul, atualmente mora em Pinheiros e também estuda na FAU USP. Já Maria veio do interior de São Paulo, Vale do Paraíba, atualmente mora em Santa Cecília, estudou na FFLCH USP e trabalhou durante um tempo dentro da Cidade Universitária. Por fim, Júlia veio de um interior de São Paulo mais distante, cerca de 600 quilômetros, mora no Sumarezinho desde que se mudou para São Paulo e estudava na São Francisco.

Pensando nos benefícios que a mobilidade urbana pode trazer, por exemplo, o sistema de transporte público em São Paulo é mais eficiente (neste caso, considera-se eficiente como de fácil acesso e rapidez no deslocamento) na região central da cidade. Essa eficiência gera no usuário menos estresse e cansaço. Em outras regiões, onde muitas vezes são necessárias combinações de meios de transporte, ou onde se acessa por meio de trens da CPTM, o cansaço e estresse são bem maiores, o que torna quase que impossível uma experiência mais agradável e distante de ser algo prazeroso. Sendo assim, pretende-se chamar atenção para o fato de que quando o sistema de transporte público é eficiente ele colabora e se torna um facilitador do acesso à cidade, o que deixaria seus usuários mais satisfeitos, e quando esse sistema não é eficiente ele se torna um obstáculo, empecilho, que mais dificulta do que ajuda na mobilidade das pessoas.

Já os sentimentos negativos observados, nos relatos de todas as estudantes, foram: vulnerabilidade, medo, agonia, tensão, insegurança, desconforto, cansaço, estresse, alerta, atenção, preocupação, vigilância e hiper vigilância. A seguir apresentam-se trechos de relatos feitos por Sofia e Alice que expõem e contextualizam esses sentimentos.

> "Eu sempre pensava as sensações enquanto eu tava caminhando. De tipo perceber o espaço. E eu sempre passava de vivo, tenso (...) e isso dependia também da hora do dia, de quem tá na rua, e de quantas pessoas estão na rua. Se são uns caras meio estranhos e se só tem homem, eu classifico como tenso. Já fico meio tensa, e penso como estou vestida, se meu sapato me possibilidade correr, como é a minha mobilidade. Esse é sempre um pensamento que me vem, apesar de só ter tido uma experiência na vida de assalto, em Porto Alegre." (Ana/FAUUSP solteira, branca, não LGBTQIA+)

> "A sensação de agonia, a sensação que era mais mecânica, era de quando eu tava trabalhando em escritório. Foram os primeiros anos aqui em São Paulo, da minha experiência de cidade, mobilidade e locomoção. E, também tinha a questão do dinheiro né, porque eu morava sozinha então eu pagava um aluguel, enfim, tinha uma outra maneira de me colocar na cidade. Dividia,

tudo era muito contado e eu não tinha tanta oportunidade de pegar um Uber. Eu obrigatoriamente tinha que pegar o ônibus ou, provavelmente, tinha que correr pro metrô antes da meia noite, depois da pós, senão ia fechar o metrô e eu morava ali perto do metrô Faria Lima, em uma vilinha na avenida Butantã. E ali eu senti medo (confirmando com cabeça) ali eu posso dar uma experiência de mulher com medo." (Alice/FAUUSP, solteira, branca, não LGBTQIA+])

"É mais um trajeto de se sentir vulnerável. Porque eu nunca assim, se você está em uma roda com amigas e você começa a conversar, você vê que não é só uma sensação de você (...) de você estar andando na rua e ter medo de um cara chegar em você e não ser só um assalto. Mas se você conversa com homens e meninos, essa sensação não existe. É uma sensação, sei lá, pode ocorrer um assalto, alguma coisa mais (...), mas é uma agonia. É um sentimento de vulnerabilidade de que qualquer coisa que possa acontecer ali, possa me atingir de um jeito que eu não sei como, é, vai me deixar, sei lá, daqui há dois dias, se eu vou estar morta ou se eu vou estar com algum trauma psicológico que, sei lá, eu não vou conseguir sair de casa". (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

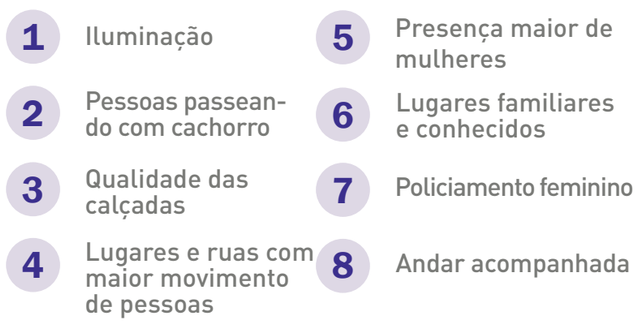
"Ah, é aí é um negócio meio difícil de comentar. Assim, vamos ver, eu me preocupo um pouco com um olhar sabe, uma coisa é a pessoa te olhar e beleza, mas outra coisa para ficar olhando demais encarando por muito tempo. (...) E por que eu começo a me sentir sei lá vigiada ou perseguida, então é, eu não gosto não." (Renata USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

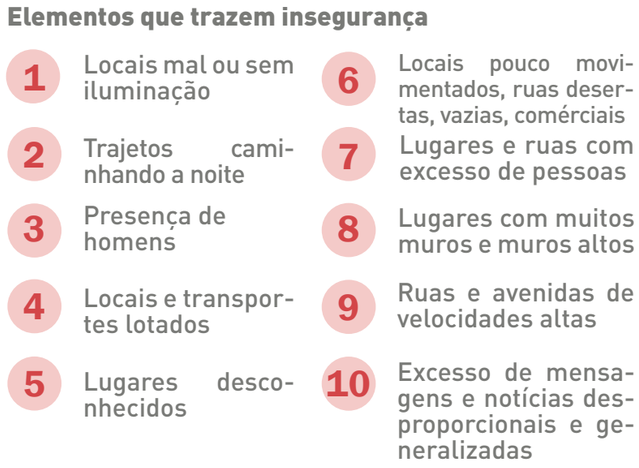
Junto com esses sentimentos sempre aparecem nas falas das estudantes questões relacionadas às características dos espaços e os elementos que causavam (in) segurança. A seguir são apresentados os resultados observados nestes respectivos temas.

Percepções de segurança

Após perguntar às estudantes sobre sentimentos e percepções, perguntou-se a elas se elas se sentiam seguras durante os trajetos que faziam. Além disso, perguntou-se o que era sentir-se segura para cada uma delas. Os principais elementos colocados pelas estudantes são apresentados na figura a seguir.

Figura 12: principais elementos relatados sobre segurança e insegurança pelas estudantes





Questionadas sobre que elementos fazem com que se sintam/sentissem seguras em seus trajetos as estudantes responderam:

- **Iluminação**

Em relação à iluminação, praticamente todas as estudantes falaram mencionaram a questão da iluminação como algo importante para a segurança delas, algumas ainda enfatizaram a questão de a cor da lâmpada ser led branca e não amarela. Além da iluminação ser direcionada aos pedestres, iluminando as calçadas e não somente aos carros. Além da iluminação nas calçadas, também se mencionou a qualidade e estado de conservação da mesma.

"Que a iluminação para mim faz toda diferença (...) quando colocaram aqui na minha rua nossa clareou demais e aí eu me senti muito bem" (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

- **Lugares e ruas com maior movimento de pessoas e pessoas passeando com cachorros:** este último, foi um elemento relatado por pelo menos três estudantes, e as que citaram vivem em regiões distintas socioeconomicamente.

"Essa rua aqui é assim, tem tipo um cortiço (...) não sei se é exatamente esse termo, mas é várias casas assim um pouco amontoadas. Não chega a ser uma favela aqui é pequenininho. E aí o pessoal faz churrasco às vezes sabe, tem o pessoal que vende geladinho, isso eu acho legal, aí tem um moço que cuida dos cachorros, têm vários lugares de arrumar carro (...) E o movimento assim, de manhãzinha quase nada, mas tem sempre moço com cachorro. E aí de tarde assim, tem bastante gente tá sempre movimentado, as crianças jogando. É, até que é tranquilo de tarde." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

"(...) eu amava trabalhar em Higienópolis, eu fazia tudo a pé (...) Mesmo que o pessoal falava 'ah porque é perigoso', mas sei lá, eu sempre gostei. Sempre achei que eu tava ok. Eu gosto de cachorro, tem sempre cachorro passeando na rua. Eu gosto porque tem sempre alguém de idade andando na rua. Tipo tem famílias andando na rua (...) tem alguma sensação de que

isso traz que eu não me sentia com medo" (Helena/FAU USP, branca, casada)

"(...) Quando chegava naquela parte (no Largo da Batata próximo à estação do metrô Faria Lima) e eu tinha que atravessar a Faria Lima, naquele trecho específico eu não me importava porque tinham mais 400 pessoas do meu lado que iam pegar metrô, ônibus, pessoas vendendo churrasquinho e era outra dinâmica, e isso alguns metros de distância [do outro trajeto que ela fazia e que a deixava insegura]." (Ana/FAUUSP solteira, branca, não LGBTQIA+)

"Tem movimento. Acho que tipo essa questão de ter um movimento assim na rua é uma coisa que me dá bastante segurança, até depois, aqui na Vila Buarque, fico pensando assim que eu me sinto muito mais tranquila na rua de uma hora que tem bastante circulação de gente, bastante comércio (...)" (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

- **Maior presença de mulheres**

Ao contrário da preocupação com uma presença masculina, as estudantes disseram se sentiram mais seguras diante da presença de mulheres na rua, no ponto de ônibus ou dentro do ônibus, vagões e estações.

"(...) tiveram algumas situações que eu estive no ponto de ônibus e tinha só mulher então eu me senti até a vontade sabe, eu falava "nossa não vai ter a pessoa que vai me criticar, ou que vai me julgar, ou vai ficar olhando pra mim sabe" então tem até uma diferença sabe, que eu sentia muito assim, sei lá, se tinha muito homem aí já me distanciava um pouco. É, eu fazia isso, realmente. Se tinha muito homem aglomerado assim eu já saia de perto, não me sinto à vontade, sei lá (...) então aí eu já me distanciava. Mas você me fazendo essa pergunta, me fez pensar isso mesmo, quando tem muitas mulheres nesse ambiente, no ponto de ônibus ou no próprio ônibus, dá uma sensação de segurança também porque você sabe que, é assim, por mais que possa acontecer alguma coisa, é uma chance bem menor" (Renata, USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

"Mas lanchonete, acho que lugares que eu consigo ver mulheres assim, que eu consiga ver um grupo um pouco mais diverso dentro. Eu fico aí ok, tem mulher tem criança acho que eu fico mais assim "ok esse é lugar que, às vezes eu nem vou pedir ajuda para ninguém, mas que eu também sei que não vai gerar mais problemas." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

"Não tinha cobrador no ônibus que eu pego né, eu sempre tento sentar um pouco perto do motorista, assim, e do corredor, isso já me traz uma segurança, e se tem gente perto, mulher também aí eu já fico um pouco mais segura." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

- **Andar acompanhada**

"Eu me sinto mais segura de estar com um homem do que estar sozinha, mesmo que esteja andando." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

"Eu tava tentando pensar se ter alguém junto (...) se ia trazer mais segurança, mas imagino que não, não sei. Acho que não, acho que segurança para mim é você tá segura sozinha ou com qualquer pessoa né." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

- **Em relação à lugares familiares e conhecidos**

Lugares em que estão acostumadas a passar, que conhecem a dinâmica, ou locais ocupados por famílias

"Tipo tem famílias andando na rua (...) tem alguma sensação de que isso traz que eu não me sentia com medo." (Helena/FAU USP, branca, casada)

- **Em relação à presença de policiamento e policiamento feminino**

"Coisas que me causam um pouco mais de segurança é o fato de ter mais policiais na rua, o fato de ter luz e ter mulher. O fato de ter a presença feminina em qualquer espaço me deixa mais segura, principalmente se for policial. Se for policial mulher, aí eu me sinto mais segura ainda. Quando é homem eu ainda sinto um pé atrás. Mas quando é mulher eu sinto um pouquinho mais de segurança." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

Percepções de insegurança

Os principais resultados sobre o que causava insegurança durante seus trajetos foram:

- **Lugares escuros, mal iluminados, sem iluminação, sombrios**

"Agora de noite eu nem sei direito como que é porque eu evito, por conta da falta de iluminação e tipo é realmente muito mal iluminado na parte córrego (ver Figura 06), é curto até período, mas assim é estranho porque tem uma rua que vem e aí tem três caminhos possíveis que pode surgir gente, aí é escuro e, enfim, dá um pouco de medo." (Vivian/São Franciso, solteira, negra)

"E aí só um detalhe, assim, acho que é uma preferência minha, mas quando a iluminação é com aquela lâmpada amarela não me dá segurança, não sei porquê, mas eu não consigo me sentir à vontade no ambiente com essas lâmpadas." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

- **Trajetos caminhando de noite**

"Pelo horário que eu passo, dificilmente tem alguém na rua. Quando tem alguém na rua, eu já fico desconfiada. Quando eu tô ali mais na área de Santo Amaro, pela área que eu passo tem bastante mendigo, então eu tô acostumada a ter os mendigos na rua dormindo então, na verdade tem até alguns que eu me sinto até segura de que estão ali. Porque é melhor ter alguém ali pra eu gritar alguma coisa do que não ter ninguém. Nunca aconteceu de eu ser assaltada, nem nada, e eu espero que não aconteça. Mas eu já vi casos de amigas que perderam o celular, que já foram assediadas na rua. Então se não for de extrema necessidade eu evito sair à noite." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

- **Presença de homens**

"Outra coisa (...) Eu lembrei que, ela tem mais a ver com transporte né, mas acho que essa questão de gênero assim, ver a variação de gênero é uma coisa também quando eu percebi que eu tô no espaço tem muito homem, mais velhos, é uma coisa que eu já fico meio assim quando eu estou no ônibus assim eu já fico bem atenta." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

- **Lugares com pouco movimento, ruas só de comércio durante a noite, lugares e ruas vazias e desertas**

  "Eu sempre me sentia muito segura andando pela Teodoro a noite, menos depois das 9 da noite, entre a Faria Lima e a Pedroso, porque era super escuro, e eu andava correndo quando eu tinha que ir por lá pra casa. Tiveram vezes em que eu tentei mudar o percurso (...) dando uma volta maior, justamente por ser muito ermo, por ser uma rua comercial, é muito escuro. Se tem uma baixa visibilidade à noite, uma pessoa pode me surpreender, tem um monte de porta." (Ana/FAUUSP solteira, branca, não LGBTQIA+)

  "(...) quando eu vou ali para o outro lado da Angélica (...) mais perto da Marechal, que aí é um monte de prédio residencial, gente com carro assim, aí eu já fico achando mais esquisita assim, não que assim, tenho medo propriamente, mas eu me sinto mais desconfortável sabe assim." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

- **Lugares com excesso de movimento e lotação: por exemplo estações de trem, metrô e baldeações entre estações, ou ruas de comércio.**

- **Avenidas e alta velocidade de veículos**

  "Quando eu chegava na esquina da Faria Lima (ver Figura 08), estava ali na Cardeal, era sempre um ponto em que me sentia um pouco insegura. Porque era uma avenida super grande e mesmo de manhã, quase sempre era deserto. Era um ponto que me sentia meio, que parecia um ponto de inflexão, que depois que eu atravessasse a Faria Lima eu estaria segura de novo. Mas enquanto eu estivesse na Faria Lima, tinha esse sentimento de insegurança, principalmente por ser um lugar muito ermo, muito grande. Parecia que eu não tinha pra onde correr, ou a quem recorrer. Se eu estivesse sozinha, sendo a única pessoa a atravessar a rua eu ficava tensa pensando se eu poderia correr, e se eu conseguiria correr. Inclusive, a primeira vez que cruzei a Faria Lima, eu estava com muito medo, mas foi de boa. Mas era um ponto que me deixava bem insegura. E aí se era um homem que chegava perto para atravessar a rua também, eu pensava em me afastar, mas se era uma mulher eu não me importava." (Ana/FAUUSP solteira, branca, não LGBTQIA+)

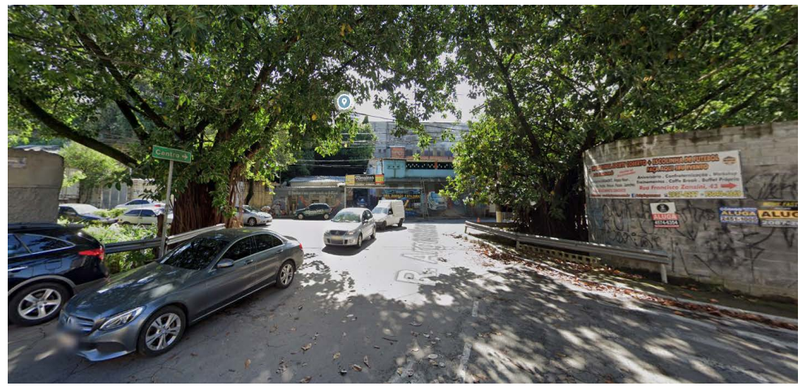
  "Tipo era um deslocamento saindo da loja deve dar uns dois quilômetros no máximo, saindo da estação não deve dar nem um quilômetro. Saindo da loja eu poderia cruzar metade do meu caminho pelo shopping (...) ou ir pela rua. Eu preferia, eu nunca fui uma pessoa que gosta de shopping (...) eu preferia ir pelo shopping do que ir pela rua. Porque era uma rua extremamente, com todos os fatores, era uma avenida, na época acho que devia ser a velocidade uns 70 km/h hoje é 50km/ (...) e eu achava surreal, então eu morria de medo. Era escuro, era um lugar que passava, como era a região central é muita gente, eu ficava com medo, não gostava, e eu já tinha tido uma experiência do cara me seguir na rua, então eu evitava." (Helena/FAU USP, branca, casada)

- **Lugares desconhecidos e lugares com muitos muros e muros altos**

  "São essas sensações, que vão muito de, por exemplo, se o lugar tem muito muro. Por exemplo, aqueles lados dos Jardins, Jardim Europa, nem a pau que eu vou à noite. Nem me pagando. Eu vou passear a noite ali. Porque eu vou sentir medo. Odeio lugar vazio." (Ana/FAUUSP solteira, branca, não LGBTQIA+)

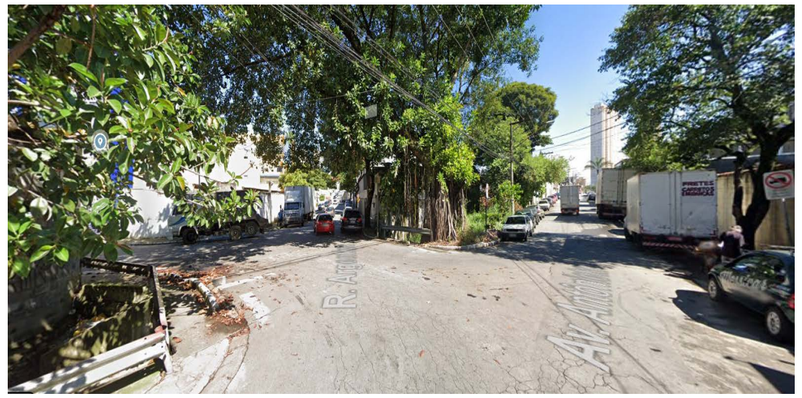
"A Jaguaribe eu já acho um pouco mais tensa, não sei por que exatamente. Ah! Acho que é por causa daquela parte da Santa Casa, ao redor da casa eu sempre acho estranho por causa do muro." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

Figura 13: local descrito por Vivian



fonte: google street view

Figura 14: local descrito por Vivian



fonte: google street view

Figura 15: ponto de ônibus descrito por Sofia



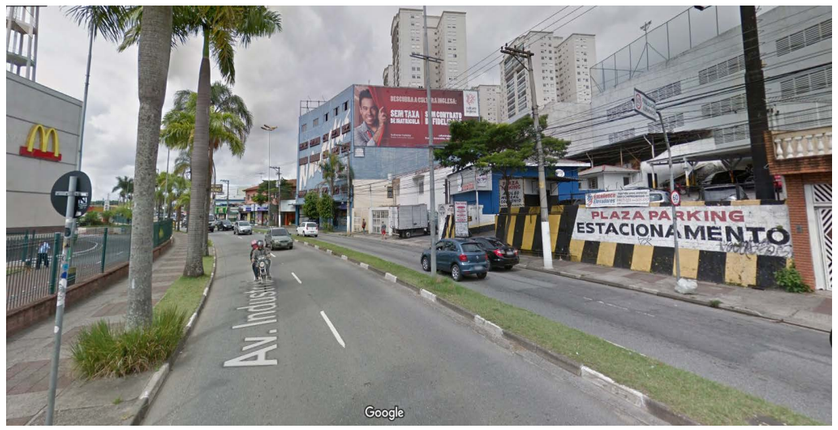
fonte: google street view

Figura 16: local descrito por Ana



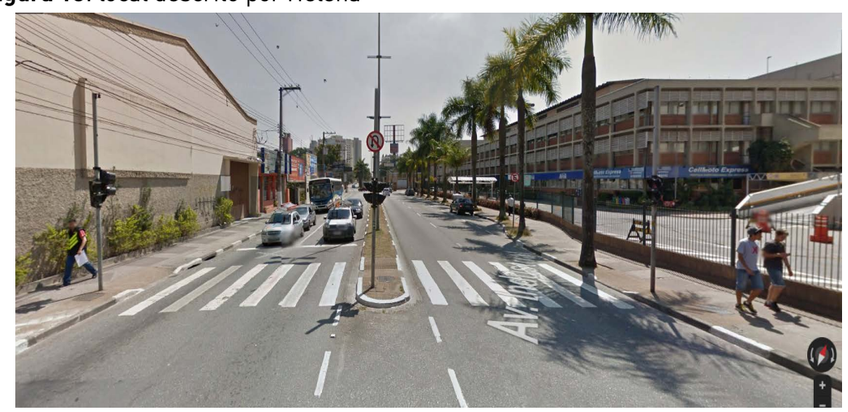
fonte: google street view

Figura 17: local descrito por Helena



fonte: google street view

Figura 18: local descrito por Helena



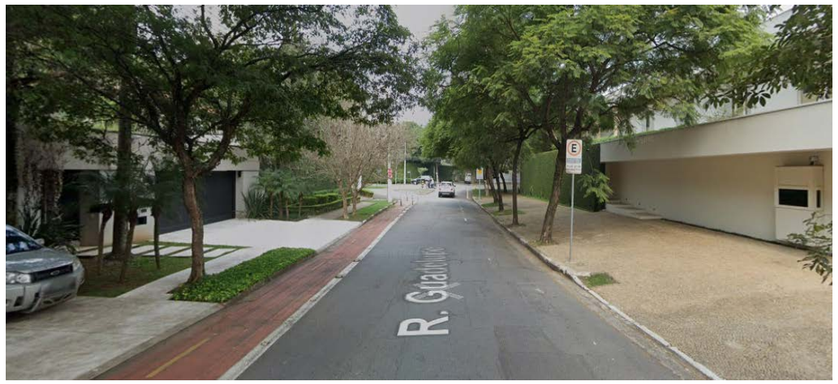
fonte: google street view

Figura 19: local descrito por Ana



fonte: google street view

Figura 20: local descrito por Ana



fonte: google street view

Figura 21: local descrito por Maria



fonte: google street view

- **Mensagens excessivas, sensacionalistas, desproporcionais, generalizadas e exageradas que geram medo, insegurança e propagam pânico.**

"Então considerando, sei lá, ter menos informações não tem mesmo informações, mas não tem essas situações (informações, mensagens, notícias) de crimes e ter uma rota passando de vez em quando." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

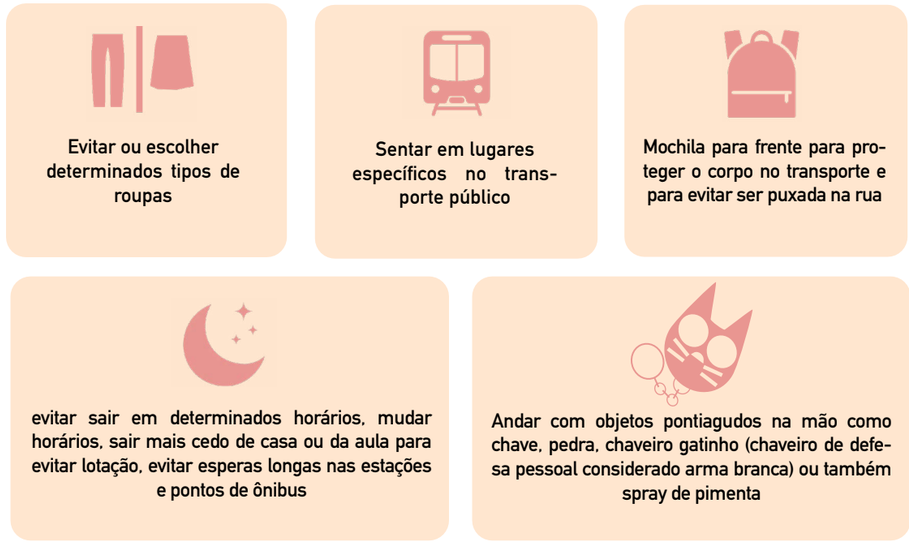
"Eu acho que histórias assim que a gente escuta né, porque comigo eu nunca vivenciei muito assim na minha pele nada, mas histórias a sempre vê é, as vezes até jornal, ou pessoas conhecidas é que tiveram alguma situação e eu acho que é assim e tem históricos né, de perigo nessa rua que eu sei que já teve gente que foi assinado, eu não sei exatamente o que acontece porque minha mãe que me conta então não acredito tanto. Mas eu sei assim, na minha rua mesmo, foi assaltado. Levaram tudo dela então tipo assim eu sei que é roubo assim nesse sentido eu tenho menos medo de roubo né assim se eu for roubada não gosto mas parece que o meu maior medo é como mulher mesmo de sofrer violência nesses espaços. Aí acho que é pelos históricos, histórias, e pelo que a gente escuta né. Acho que comigo é mais isso." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

Precauções e medidas tomadas pelas estudantes:

Todas as estudantes relataram tomar pelo menos um tipo de medida em relação à sua proteção e segurança ao se deslocar pela cidade. Essas medidas vão desde carregar objetos, escolher trajetos e tipos de transporte, até o fato de ficarem provisoriamente na casa de parentes ou conhecidos, havendo assim diferentes níveis de precauções.

Figura 22: precauções indicadas pelas estudantes em relação ao medo e insegurança percebidos durante o trajeto





- **Não ir para casa, buscar pouso que exija outro deslocamento**

A opção por passar a semana na casa de uma parente foi a forma que Sofia encontrou de diminuir o cansaço, a insegurança e riscos nos deslocamentos da universidade até sua casa. Mas antes que essa opção se tornasse possível Sofia precisou se apropriar de certas precauções:

"Quando eu venho pra minha casa, que já é um pouco mais perigoso, né, aqui no extremo sul. Da minha casa até o ponto de ônibus, a partir da meia noite o ônibus não passa mais perto da minha casa. Se eu passar desse horário eu não venho pra casa ou eu venho andando. E então teve um dia que eu tava sem dinheiro e vim andando. E eu não tinha nada. Então eu simplesmente peguei uma pedra e saí andando. Porque se alguém chegasse eu tacava a pedra e saia correndo. Nesse dia eu tinha ido em uma peça no centro da cidade. Eu tinha perdido o último ônibus que era 23:30. Tinha chegado aqui às 23:40. Então esses principais eventos de peças ou de shows eu sempre evitei ir porque eu sabia que não ia chegar em casa, porque não tem transporte." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

O relato de Sofia permite levantarmos como hipótese que as precauções tomadas são "evolutivas", uma vem antes da outra. Por exemplo, a primeira etapa pareceu ser evitar determinado trajeto e local, mas quando não há outra possibilidade elas seguem para uma alternativa, que seria de enfrentamento. Se não conseguem enfrentar esse trajeto, elas partem para precauções alternativas como forma de diminuir a vulnerabilidade e medo sentidos por elas, como mudar o trajeto ou mesmo nem voltar para casa naquele momento.

- **Mudar trajeto**

"E aí certas situações e, sei lá, dependendo do caminho que eu faço, tem uma pessoa assim eu já tento mudar o trajeto troco de calçada." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

- **Sair mais cedo de casa**

  "Meu primeiro emprego foi como jovem aprendiz e no primeiro mês eu tinha que ir pela Sé. Eu preferia acordar mais cedo, eu moro muito longe, na época eu acordava 4 horas pra estar lá às 7 horas. Eu podia acordar um pouco mais tarde para ir de trem, mas eu preferia acordar mais cedo pra pegar um ônibus pra ir sentada. Para que nada acontecesse comigo." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

- **Evitar sair à noite**

  "(...) quando eu estagiava, eu estagiei aqui em Guarulhos uma vez, e aí teve o aniversário de uma menina lá em São Paulo, além do cansaço de ter que voltar para São Paulo depois de ter ido e ter voltado, eu não ia querer voltar sozinha porque já era meio que tarde, já estava escuro, tipo 6 horas, mas já tava meio escuro. E ainda ia ter um aniversário e depois eu voltar sozinha para Guarulhos. Não tinha ninguém de Guarulhos, aí eu não quis ir não. Mas é raro, mas é porque geralmente as coisas não acontecem muito em São Paulo para mim, mas se acontecesse mais vezes eu provavelmente teria dito não mais vezes." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

- **Estado de alerta e atenção vigilância**

  "Prestar atenção onde tá olhando, tipo, olhar se as condições estão ok no chão (...) Prestar atenção em tudo e ter um olhar panorâmico de onde está e tudo que está acontecendo ao redor. Não precisa estar superatento, mas superatento em uma coisa específica, para se prevenir e ficar esperta de não ser surpreendida por uma pessoa de alguma forma. E essas são coisas que minha mãe sempre me falava." (Ana/FAUUSP solteira, branca, não LGBTQIA+)

- **Escolha da roupa e sapato confortável para correr**

  "Durante a semana eu só uso jeans e blusa de manga, mesmo que eu odeie jeans. Eu uso tênis mais confortável não só porque vou andar mais, mas há possibilidade de ter que correr não só pra pegar o ônibus. Deixo de usar coisas que gosto mais ou me sinto mais confortável como uma saia ou vestido porque vai chamar mais atenção." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

- **Colocar a mochila de lado ou para frente**

  "E a mochila, eu não, eu sei lá, às vezes eu ando com ela um pouco de lado, de frente, assim para ninguém sei lá puxar minha mochila. Esses meses assim eu faço isso, mas nunca aconteceu de verdade de acontecer assim algum tipo de situação." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

  "E aí ela fica muito dura, muito dura, então tipo começou com essa ideia de querer escorar eu já ponho a mochila na frente, ou então eu viro a mochila, é uma mochila guerreira, guerreirinha. Mas ela é isso, ela é muito dura e ela machuca." (Tainá/USP Leste, branca, mãe solo, LGBTQIA+)

- **Objetos na mão: chave entre os dedos, chaveiro de "gatinho", pedra, guarda-chuva e spray de pimenta**

  "E aí o spray de pimenta, eu procurei spray de pimenta, procurei deixar alguma coisa afiada na bolsa, eu tenho aqueles, não sei se você já viu, aqueles chaveiros de proteção, eles são pontiagudos, é tipo um gatinho, mas se você bater em alguém pode machucar." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

  "É, eu geralmente ando com a chave, principalmente quando é mais de noite, mesmo que seja um trajeto curto que eu pego aqui de cima eu coloco a chave nos dedos. Não que eu ache que vou conseguir fazer qualquer coisa, não sei, acho que eu não conseguiria fazer nada. Mas enfim faço isso e eu ando com guarda-chuva, quase sempre eu tô com ele na mão pra, sei lá, também não sei se teria efeito, mas eu geralmente eu ando na mão, principalmente se é de noite e mesmo se não estiver chovendo." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

- **Entrar em locais como farmácias, lojas e padarias**

  "Então acho que eu que nem eu falei nesse negócio poder entrar em algum lugar eu gosto muito de poder entrar para avaliar a situação, sabe. Ou então tô me sentindo perdida ou tô achando alguém sabe meio estranho assim tô com a impressão de que alguém pode estar me seguindo também, pelo menos eu nunca aconteceu nunca percebi, mas não tivesse bem importante isso assim aí eu posso entrar no lugar que talvez ter conexão internet ou que eu posso estar ali com as minhas coisas olhar para rua mais um lugar que eu me sinto mais protegida sabe posso falar com alguém. É, mas por outro lado acho que depende um pouco do lugar, assim. Se tem um boteco com um monte de tio conversando não é um lugar que eu me senti confortável de entrar e reavaliar a situação. Mas lanchonete, acho que lugares que eu consigo ver mulheres assim, o que eu consigo fazer um grupo um pouco mais diverso dentro. Eu fico aí ok, tem mulher tem criança acho que eu fico mais assim "ok esse é lugar que, às vezes eu nem vou pedir ajuda para ninguém, mas que eu também sei que não vai gerar mais problemas" (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

- **Fingir ou começar a falar no celular com alguém**

  "Então a gente sempre tem aquela prevenção né, sempre andar no lado da rua que tem mais luz, guardar o celular. Então eu não andava com o celular. Ou quando eu andava com o celular eu fingia que tava falando com alguém." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

- **Fazer aulas de artes marciais ou lutas**

  "Aí quando eu falei "vou passar pro noturno" tenho que procurar um jeito de se proteger (...) Aí comecei a fazer artes marciais. Atualmente eu não faço tanto porque eu machuquei o pé. Mas eu comecei a fazer Jiu Jitsu. Comecei a procurar formas de tentar me proteger e não me sentir tão insegura na rua, né, de não precisar de ter um homem. Sei lá, quando eu quiser sair sozinha com as minhas amigas eu não posso sair porque meu namorado não tá junto?" (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

- **Evitar locais com maior presença de homens**

  "Uma coisa que, não se era instintiva, mas acho que ouvi falar, não lembro quem recomendou, era de nunca passar no meio de dois homens. Não ande entre eles. Nunca faço isso. Prefiro andar no canto ou atravessar a rua para evitar, vai que te pegam." (Ana/FAUUSP solteira, branca, não LGBTQIA+)

- **Sentar-se em lugares específicos no ônibus**

"E eu sempre, se eu for sentar, que as vezes eu não sento mesmo, mas se for sentar eu sento sempre do lado do corredor porque qualquer coisa eu me jogo no chão, é, eu sei lá, eu acho que é mais fácil de fugir caso alguém sei lá, tenha alguma violência." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

"Aí eu me sentava estrategicamente né, em um lugar perto da janela e de preferência com uma mulher do meu lado. E aí eu conseguia ali, chegava mais cedo, mas eu não teria ali a inconveniência de alguém. Ou ter que passar em uma rua sozinha." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

- **Uso de mapas como guia para não se perder**

"(...) eu tinha pânico de me perder né, em São Paulo. E eu lembro que eu carregava na carteira, até pouco tempo atrás eu tinha isso, que era um mapinha de São Paulo e das estações de metrô. Então eu tinha um mapinha do centro expandido de ruas tipo assim sabe o mapograf [guia]? Tirei xerox e eu tinha um mapograf colado dobrado dentro da carteira junto com os mapas das estações de metrô porque eu morria de medo de me perder." (Helena/FAU USP, branca, casada)

- **Bicicleta como complemento do deslocamento**

Alice conta uma experiência de quando morava em Pinheiros, próximo à Rua Butantã e da estação de Metrô Faria Lima. Ela diz que era uma rua com pouco movimento e visibilidade durante a noite e que se sentia muito insegura quando voltava das aulas da Pós-graduação e começou a pensar em ter uma bicicleta apenas para fazer o trajeto da estação até a sua casa.

" (...) eu tinha uma amiga que ela andava de bike pra ir pro trabalho (...) ela trabalhava no bairro e ela ia de bike. E aí (...) ela falou 'ah! compra uma bicicleta só pra você ir pra estação' não dá 800 metros. (...) O caminho ele é, a rua é meio fechada com calçada estreita (...)é meio tipo tortuosa assim, tem tipo um 'S' sabe e você não consegue ver o final (...) Então eu tinha medo de virar ali e ser surpreendida. Tinha umas vielinhas que davam para umas vilinhas, eu morava em uma vilinha (...) E eu decidi comprar a bicicleta em um dia que eu voltei da pós, a pós acabava umas (...) 22 e pouco, e às vezes eu sentava no bar pra tomar uma cerveja e tinha que correr pro metrô antes da meia noite pra não perder. Chegava ali, ou eu vinha correndo (...) ou eu pegava um táxi ali perto da igreja do Largo da Batata, (...) dava 10 reais de táxi. Toda vez que eu pegava, era um senhor que me atendia, um homem branco mais velho, reclamava (...) "o que você tá pegando o táxi pra andar 10 reais". Então ele reclamou muito e eu já sentia que tipo, eu não podia mais pegar o táxi porque eu ia andar pouco. Então eu comprei uma bicicleta só pra ir de casa até a estação, deixar a bicicleta na estação ir pra pós de metrô, que era na linha amarela, voltar a noite, pegar de volta e ir pra minha casa. (...) Ah! Ainda nesse dia, antes de comprar a bicicleta, eu voltei e eu senti que eu fui meio que, tinha (...) dois ou três caras assim, tipo jovens, moleques, perto na rua. Não sei se eles estavam me sondando ou se eu só fiquei com medo porque tinha uma característica, infelizmente, que eu achei que eu pudesse ser assaltada ou surpreendida. É, e aí eu entrei na casa e eu morava com essa amiga e mais dois meninos, tipo república, e aí um dos meninos falou que o vizinho disse que tinha uns meninos ali na entrada da vilinha sondando, então depois disso eu comprei a bicicleta". (Alice/FAUUSP, solteira, branca, não LGBTQIA+)

Planejamento e decisões dos trajetos

"As decisões de mobilidade quase nunca são individuais, em vez disso elas estão comprometidas por uma série decisões e negociações prévias, que ocorrem muito antes de sair de casa" (Jíron, 2018, p.79)

Os elementos presentes no planejamento e decisões sobre seus trajetos vão desde o tipo de transporte e rotas, o horário até a escolha das roupas. Sobre o sistema e infraestrutura de transporte, nem sempre a escolha é pelo mais rápido e eficiente, e sim pelo caminho considerado por elas como de menor vulnerabilidade, exposição ao risco, sensação de insegurança e maior conforto (como por exemplo menor lotação e lugares para sentar-se). A maioria das jovens pesquisa e organiza seus trajetos através do Google Maps.

Sobre o horário, algumas decidem sair mais cedo do que necessário para pegar os transportes menos lotados ou, no caso da noite, para não perderem as últimas oportunidades de ônibus, metrô e trem.

Em relação às roupas, elas planejam o tipo de roupa dependendo do lugar e horário, algumas costumam também levar uma troca de roupa na mochila. Há aquelas que buscam adaptar seus horários para coincidir com o de algum familiar ou conhecido, aproveitando caronas de carro ou indo acompanhadas no transporte público. Outras que têm a oportunidade de testar alternativas de trajetos e transportes e assim escolher aquele que melhor se encaixa na sua rotina. Abaixo apresentam-se alguns dos relatos que ajudam a compreender e contextualizar esse tópico:

"(...) eu sempre tento testar alternativas. Então a escolha do carro, quando eu cheguei na escolha do carro é porque eu tinha tentado várias alternativas (...) por exemplo, quando eu comecei a trabalhar na Pompéia, perdizes (...) A opção mais lógica era tipo a barra funda porque todo mundo falava "aí você vai trabalhar lá tem um ônibus que vai direto pra Barra Funda, aí você pega o trem. Na época (...) meu trem ainda ia até a Luz (...) então era uma opção meio lógica. Da Barra Funda pego o trem até a Luz, na Luz pego outro trem, tipo, não é tão longe assim de Perdizes até a Barra Funda. Cara, as vezes que eu testei. Eu testei umas três linhas de ônibus diferentes (até a Barra Funda). Dava uma volta, era muito caótico. E aí eu percebi que esse caminho pela Vila Madalena era melhor, mesmo tendo a Ponte Orca (serviço complementar ao metrô que não está mais em funcionamento) que eu ficava lá um tempão esperando. Por isso que eu adotava esse caminho. E também porque eu achava muito escura a região da Barra Funda tipo, um dos pontos de ônibus que era ali perto dos viadutos que ele fazia o retorno embaixo dos viadutos e eu achava o lugar muito estranho e eu falei "aí eu não vou optar por esse caminho. E também porque ali tinha muito alagamento né." (Helena/FAU USP, branca, casada)

"A minha principal forma de pesquisar é pelo google *maps*, eu pesquiso várias formas de ter que andar, principalmente se eu tiver sozinha, se eu tiver em grupo não tem tanto problema, mas se eu tiver sozinha eu evito andar, principalmente se for de noite. Levo casacos maiores e se eu tiver de short e saia pra amarrar na cintura quando estiver voltando. Uso bolsas menores, não ando com tanta coisa, geralmente ando com celular e relógio e cartão de crédito, quase nunca com dinheiro e alguma coisa pontiaguda (...) eu tenho cabelo afro e de noite eu faço como se fosse um coque, coloco ele pra cima (...) sempre tenho alguma coisa pra tentar me proteger,

não ando de fone, não deixo o celular aparecer. Então o planejamento vai de antes de sair e no trajeto. Então eu tenho que pensar se eu tô mostrando alguma coisa, perna muito pra fora, decote muito grande. Mas já levei roupa dentro da bolsa porque eu não queria sair com decote muito grande ou uma roupa muito curta então aí eu vou de um jeito, levo a roupa na bolsa troco no lugar quando voltar troco de novo." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

"Costumo assim, às vezes antes de sair já imaginar o que eu quero para o dia. Como que eu quero que seja a dinâmica sabe. Então, assim, por exemplo, esse negócio meio besta de querer chorar na rua ou chorar ônibus (após sair da terapia) (...) já vou planejar 'ah então agora eu vou de metrô porque à noite eu vou querer voltar a pé para casa' sabe. Então de planejar essa questão de cansaço, costumo planejar bastante isso (...) principalmente quando é para lugares que eu não conheço e depende do horário." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

"E eu prefiro voltar pela Penha na verdade, quando é de noite, porque o ônibus para aqui em cima que é mais seguro, é mais claro, é só descer a rua e virar, muito mais perto. No outro é escuro a rua, e tem um córrego escuro que não tem luz, então eu preferia pegar o ônibus que vem aqui para o lado de cima, não lá de baixo (...) E aí então é só questão de encontrar alguém, encontrava alguém e voltava, aí era tranquilo. Às vezes eu voltava à tarde, assim bem tarde, por causa de evento da faculdade que acabava às 23 horas, eu chegava em casa meia-noite, assim quase, e aí meus pais ficavam preocupados, eu também um pouquinho. Mas era até que tranquilo quando voltava aqui por cima. E às vezes meu pai e minha mãe ficavam embaixo (no andar de baixo da casa) para me ver chegando." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

Discursos e mensagens sociais

Após as estudantes comentarem sobre as medidas e precauções que tomavam ao se deslocar, perguntou-se a elas quando e porque elas passaram a adotá-las. Nessa primeira questão muitas responderam sobre certa influência de discursos, mensagens e recomendações que elas recebem de familiares e conhecidos sobre cuidados em relação aos seus deslocamentos cotidianos:

> "Eu acho que desde que eu comecei a sair de casa. Minha mãe sempre falou *'não sai de fone de ouvido você não consegue ouvir quem tá na rua'*. Evita sair com roupa muito curta. Então acho que foi com pequenos toques da minha mãe. E eu comecei a sair muito cedo de casa, antes dos 12 anos, porque minha escola não ficava perto de casa então eu tinha que pegar o ônibus. Então minha mãe já começou a falar essas pequenas coisas e acho que foi daí." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

> "Lugar escuro você aprende desde pequena que você não vai ficar em um lugar escuro. Te ensinam para não falar com estranhos na rua, não aceita nada da rua, junto com altas histórias, ouvidas desde pequena, sei lá 10 anos, quando ia para a escola." (Ana/FAUUSP solteira, branca, não LGBTQIA+)

Além das mensagens e recomendações familiares perguntou-se a elas se haviam outros meios por onde recebiam ou viam recomendações relacionadas às sensações de segurança. Mesmo sem mencionar redes sociais na pergunta, elas indicaram o Facebook, programas de TV e conversa com amigas.

> "Uma coisa que não sei era instintiva, mas acho que ouvi falar, não lembro quem recomendou, era de nunca passar no meio de dois homens. Não ande entre eles. Nunca faço isso. Prefiro andar no canto ou atravessar a rua para evitar, vai que te pegam. Assédio verbal não tem como prevenir, porque né, mas a recomendação é não dar bola." (Ana/FAUUSP solteira, branca, não LGBTQIA+).

> "Minha mãe sempre aconselhava a colocar a bolsa pra frente e o mais próximo possível. Carteira tem que estar no bolso mais profundo no fundo da sua bolsa. (...) olhar se as condições estão ok no chão e prestar atenção em tudo que está ao redor." (Ana/FAUUSP solteira, branca, não LGBTQIA+)

> "Olha, eu escuto bastante podcast, jornal, *facebook* também tem bastante dessas coisas. Ou se eu chego perto do período das 18 das 19, ou aqui em casa ou na casa da minha sogra, sempre tá passando Cidade Alerta (programa de TV). Nossa esse é o pior programa pra assistir com os pais. Porque pra eles sempre vai acontecer com você, com o filho. Aí eu fico, meu deus, se eu for ver tudo eu não vou sair de casa, não vou trabalhar, não vou estudar, não vou sair porque sempre acontece alguma coisa. Esse programa em específico me deixa paranoica." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

> "Mas isso, assim, de família é uma coisa que eu sentia muito sabe do tipo: *'ah tem que estar com gente, tem que tá não sei o que, toma cuidado'*" (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

> "Eu comecei a pegar o ônibus mais para faculdade né, antes eu não pegava. Então é, assim, eu era medrosa, aí eu também não tinha muito assim noção de São Paulo sozinha. E aí enfim, minha tia fez um tour comigo, foi para a Sanfran, voltou, antes de começar as aulas para eu entender o caminho. E ela é muito assustada com tudo então aí eu já peguei algumas manias assim, porque ela é realmente muito, ela ficava *'não, você vem por aqui'*, *'não, não encosta em ninguém'* (...). E aí depois acho que a internet às vezes aparece um post assim *"ah faz isso"*, tenta andar de mochila de tal jeito aí eu fui incrementando." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

> "Quando era lá na EACH às vezes o pessoal ou conversava mesmo, ou publicava lá no grupo do Facebook. Aí essa era uma fonte. Ou pela minha mãe mesmo (...) ela também caminha no parque aqui, então conhece muita gente e o pessoal vai conversando. Aí teve um, às vezes tem momentos que ela passa perto e vê polícia aí ela vai lá e pergunta ou vai sabendo (...)." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

Algumas estudantes dizem que se não soubessem tanto dessas situações, elas se sentiriam mais tranquilas e outras destacam os impactos dessas mensagens:

> "E aí querendo ou não acabou influenciando principalmente lá no trajeto do parque da ciclovia do parque. Porque lá que ela ouvia, falava de muitas situações né de arrastão crime, assassinato, crime não, roubo e assassinato. E aí eu já fiquei assim "putz pronto" nem vou andar de bicicleta lá e nem vou andar por lá também em determinados horários. Aí eu percebia que das 11 horas até tal horário, a partir das 10:30 sei lá, já não tem ninguém. Aí eu já não arrisco passar por lá. Aí eu escolhia ir de ônibus né ou ir andando pela Avenida. (...) Então, acho que mais a questão do ponto de ônibus na EACH e na ciclovia eram as informações que minha mãe sabia e que me influenciava, que fazia eu acabar mudando de trajeto." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

> "Acho que, é que envolve tanta coisa né. Acho que primeiro é, talvez, sei lá, talvez eu não ouvisse

tantos relatos de assalto, acho que seria um ponto." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

"(...) comigo eu nunca vivenciei muito assim, na minha pele nada. Mas histórias a sempre vê é, às vezes até jornal, ou pessoas conhecidas que tiveram alguma situação. E eu acho que é assim, tem históricos às vezes de perigo né (...). eu sei que é roubo assim, nesse sentido eu tenho menos medo de roubo né. Assim, se eu for roubada não gosto, furto tal, mas meu maior medo é como mulher mesmo de sofrer outro tipo de violência nesses espaços. Aí, mas acho que é pelo histórico, as histórias, e pelo que a gente escuta né." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

Ao mesmo tempo, há relatos que apontam que este fator não é determinante para imobilizá-las ou impedi-las de ir a algum lugar. Neste caso, elas se colocam em posição de enfrentamento "ah, mas eu vou, não vou deixar de ir não, não vou deixar de fazer tal coisa, mas claro tomando o devido cuidado, atenta, em alerta" (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+):

"É e no começo eu brigava depois eu fui ignorando, fui dando aquelas 'mentidas' (...) É e enfim, mas ao mesmo tempo isso né, assim, para mim pessoalmente uma coisa que tipo nossa saí de São José eu dependia de carro, sabe de uma vida bem mais restrita e vim para cá eu tava tipo 'nossa não que ótimo vou andar a pé sim e passar para uma manifestação se não estiver carregando computador tá tudo certo não tem problema'. É, e apesar desses chamados de atenção não sei, foi uma coisa que não me travou muito." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

"(...) a minha mãe é muito super protetora. E aí acho que eu vim com esse sentimento dessa minha criação de 'ah não posso andar em São Paulo à noite'. Só que eu sinto que foi se desconstruindo muito fácil. Porque com o passar do tempo comecei a fazer tudo aqui né, em São Paulo, então obviamente eu comecei a sair aqui etc. e tal e, por exemplo, assim que eu comecei a sair aqui eu, ir nas cervejadas (no Largo São Francisco) (...). E então é basicamente você chegar lá 10 horas da noite, passar a noite inteira ali no centro e depois, de madrugada, ir embora. E nos primeiros anos da faculdade, que eu não trabalhava e tal, eu nunca pegava Uber por questão de dinheiro. Então a gente sempre esperava para ir pegar o metrô e ia andando tipo lá no centro de madrugada, esperando 4:40 para abrir o metrô (...) e ir embora. Então eu fui começando a ter essas experiências, não sei nem se muito responsavelmente, mas eu sinto que isso foi quebrando esse medo e me construindo essa segurança de que tipo, sim é possível você circular nesses espaços sem viver com medo de cada passo que você dá, que era uma sensação que eu odiava, assim." (Júlia/São Francisco, solteira, branca)

Assédios: discursos e realidade

O tema do assédio foi algo que apareceu em todas as entrevistas, mas a forma como cada uma das estudantes se referia a esse tema diferenciava. Algumas eram mais diretas nos termos "assédio", "abuso", "estupro", enquanto outras diziam "algo mais grave" e pareciam mais constrangidas ou desconfortadas em usarem esses termos de forma explícita. As diferenças no comportamento das estudantes ao abordar este assunto parecem ter relação com a idade delas, uma vez que esse constrangimento apareceu mais naquelas mais novas, do que nas mais velhas, porém essa é uma hipótese, uma vez que o número de casos não é representativo nesse sentido. Outra questão observada foi o fato de parecer haver, por parte das jovens, um certo receio em atribuir determinada situação ao assédio. Uma questão importante, que vai aparecer no relato de Sofia é sobre possíveis diferenças na relação do assédio com questões de raça, além de uma relação com padrões e tipos de corpos.

"(...) é muito complicado pensar nisso. Mas uma coisa que é bem marcante, foi na época que eu colocava trança. Principalmente quando eu coloco trança, são esses momentos que chamam mais atenção no transporte público. Ou se eu tô com roupa mais curta. Eu sou gorda então o peito e a coxa são maiores e chamam atenção, mas eu gosto de usar. Mas é muito desconfortante você estar no ônibus e ter uma pessoa encarando você, e você sabe que ela não tá encarando e pensando nossa que menina bonita. Tá encarando pensando coisa errada" (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

"Assim que alguém me contava alguma situação, eu lembro disso, ficar bastante na minha cabeça. Sabe, eu lembro de um caso de uma amiga que sofreu assédio dentro do circular (ônibus da USP), assim para a faculdade, 8 horas da manhã. Me deixou bem mexida." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

"Então, na rua o incômodo às vezes é de pessoa falar né, chega perto do seu ouvido fala "oi princesa". Mas assim (...) já aconteceu uma vez. Mas comigo é raro." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

"Já tive amiga, eu na EACH né, e amiga minha mandando assim 'meu acabei de ser assediada por dois caras' (dentro do trem). E ainda acharam ruim que ela reclamou. Aí eu lembro que ela falou que alguém falou assim 'aí mais uma fresca da USP eu não sei porque eles não põem um ônibus pra essa galera'". (Tainá/EACH USP, branca, mãe solo, LGBTQIA+)

"Meu pai, ele trabalhava (...) na Paulista. Então eu ia até um trajeto com ele e aí lá no Tatuapé a gente descia para pegar o outro trem que é direto para luz (...). E aí eu lembro que as pessoas entraram, aí ficou um cara bem atrás de mim assim, de frente, 'ah' sei lá, foi horrível. E então você começa a sentir umas coisas e você não sabe se você fala alguma coisa, se você pede pra pessoa ir para lá, se você grita, fica uma situação desconfortável né. (...) Nessa hora fica muito, muito cheio, então eu fico até assim de abordar a pessoa (...). Assim foi uma coisa sei lá, eu até olhei para trás e aí eu vi a pessoa e vi que até a pessoa estava demonstrando um desconforto tipo *'moça desculpa, mas eu não tenho o que fazer'*. Sabe então, sei lá. Não fez mais nada além disso, ficou encostado muito encostado, tipo me encoxando assim. Só que não sei foi uma situação só né, então não tive muitas experiências assim." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

Renata também abordou diferenças entre assédios e seus modos como estes podem gerar certos tipos de impactos emocionais:

"Acho que quando a pessoa entra em contato físico. Acho que aí já é um limite. Assim ultrapassou todos os limites para mim. Porque uma coisa é uma pessoa ficar olhando né de longe. Isso já é super desconfortável. Ou falar né. E assim (...) atinge o psicológico. Lógico, é chato para caramba. Tanto que a gente fica traumatizada, pensando e se atentando a essas coisas para evitar. Mas acho que quando tem o contato físico, ou com né, que nem os caras que jogam o esperma lá nas pessoas. Então nesse sentido para mim, já seria uma coisa muito, muito grave, porque aí teve todos os contatos assim, esse contato mais forte né (...)" (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

Duas estudantes abordaram ainda mudanças que disseram ter percebido em relação à incidência de assédios:

> "(...) não sei se necessariamente tem uma ligação com política, mas acho que tem a ver com os discursos das pessoas, das mulheres mesmo. Mas de sentir essa diferença, de 2015 pra cá, os assédios diminuíram muito (...)" (Ana/FAUUSP solteira, branca, não LGBTQIA+)

> "(...) sempre que tinha uma situação de superlotação, as pessoas, tentam né, virar pra lá, pra cá. Porque né, o pessoal já sabe que as mulheres estão se empoderando e estão denunciando né. Então as pessoas estão tomando mais esse cuidado né. A gente percebe né, que as pessoas tentam evitar ao máximo por que vai dar, pode dar um B.O né, então." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

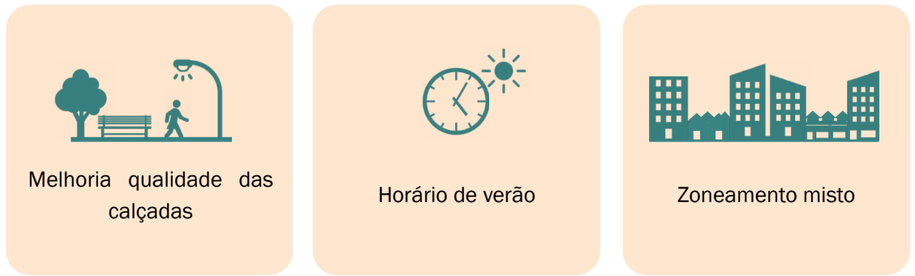
Respostas e políticas do Estado

Neste bloco foram abordadas com as estudantes questões como ações do poder público em relação à insegurança; melhorias no sistema de transporte; presença de policiamento, vigilância e segurança; ações e medidas específicas para o enfrentamento das violências contra mulheres como medidas educativas, vagões e leis específicas. Os resultados serão apresentados por grupos de tema.

Em relação às medidas tomadas pelo poder público que ajudariam a reduzir sensações de insegurança

Iluminação, melhor qualidade e capacidade do transporte, principalmente disponibilidade de ônibus durante a noite, foram os elementos de maior destaque nos relatos das estudantes.

Figura 23: principais medidas relacionadas ao poder público apresentadas pelas estudantes para ajudar na redução de sensações de insegurança.





- **Iluminação:** lugares mais e melhores iluminados, luzes brancas e não amarelas. Não como elemento que irá solucionar todos os problemas, mas que ajuda a diminuir as sensações de insegurança.

> "Da minha experiência, muito pessoal, eu acho que tem primeiro esse lance de iluminação. Que acho que ajuda, porque assim, essa iluminação da Liberdade eu fico falando porque assim, eu nunca vi uma coisa daquela. Ficava muito claro, parecia que tava meio de dia ainda, sabe. Então assim era realmente muito bom. Não era aquela luz amarela meio assim, que fica tudo meio esquisito, era uma luz forte. (...)" (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

> "Eu acho que iluminação ajuda. Tipo assim, as partes que eram escuras, no geral era porque a luz estava quebrada, salvo engano. Sim, era por conta de falta de manutenção, não era nem por conta de falta poste tal. É, nossa, mas também não acho que seja uma super resposta problema né, só assim, um pequeno fator." (Julia)

> "Tem as coisas aqui se sabe, que não necessariamente significa que não vai acontecer alguma coisa, mas traz uma certa sensação de segurança maior. Seria por exemplo a iluminação né. Que dá sabe, que muitas vezes acontecem diversos casos que são a luz do dia assim, mas que dá uma sensação um pouco maior de segurança né, você consegue ver mais o que tá acontecendo." (Isadora/FAUUSP, solteira, branca, não LGBTQIA+)

> "É, a iluminação com certeza. Estar iluminado, assim, bem iluminado (...) eu não consigo pensar em muita coisa (...) não tenho muita ideia assim, além da iluminação que é importante, tal. A estrutura do lugar, do caminho né, de todos os lugares." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

- **Maior oferta de ônibus, principalmente durante a noite e madrugada e confiabilidade no sistema**

"Em relação ao governamental, eu sinceramente não conseguiria pensar em algo. Talvez aumentar o horário desse ônibus. O ônibus para meia noite. Tem gente que chega em casa às três da manhã. Acho que aumentar principalmente esses ônibus de bairro. Porque o pessoal que mora na periferia não vai chegar em casa. Não sou só eu que chega uma/duas da manhã em casa. Tem outras pessoas. Beleza, tem gente que chega em casa esse horário porque tá em festa, mas tem gente que é porque tá trabalhando, indo estudar. Mas mesmo aquela pessoa que tá em festa, ela tem o direito de chegar em casa em segurança. Eu acho que o ônibus seria um ponto melhor. Eu não me sentiria 100% mais segura, mas o trajeto que eu demorava 20 minutos eu demoraria 5. Uma das modalidades que eles fizeram foi que depois das vinte e duas [horas] o motorista pode parar fora do ponto. Eu pelo menos não vi nenhuma amiga falando. Não é reclamando e nem dando ponto positivo. não que deva se tirar aquilo, mas eu não vi tanta melhora, pelo menos pra mim." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

"Ah! Acho que a questão transporte também. Tipo lance de tá perto de ponto de ônibus de terminal, estação de metrô também, mas o metrô meio que fecha né. Então tipo de ônibus noturno, ter mais essas áreas de corredor de ônibus que entre, sabe chegue em mais lugares eu acho que é uma coisa que ajuda bastante assim. (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

"eu acho também que melhorar a questão da quantidade de oferta de transporte, porque o que aconteceu foi que depois que teve aquelas mudanças né, nos ônibus da Cidade Universitária e tal, e às vezes eu ficava muito tempo esperando o ônibus para voltar da aula (...) quando acabava de fato mais tarde, tipo onze horas, mais perto das onze, às vezes eu ficava muito tempo esperando o ônibus até tipo onze e meia/ meia noite lá, porque não passava mais ônibus. E aí começava a ficar vazio porque o pessoal saia mais cedo da aula mesmo, tipo umas dez e pouco, porque aí é o horário que começa a passar mais ônibus e aí nesse horário o ponto tava cheio. (...) E às vezes eu ficava por último lá, eu e mais uma pessoa, ou às vezes sozinha de tudo (...). E se eu ficasse até o final lá mesmo, eu ficava muito tempo sozinha lá, por conta dessa falta de oferta né (...). Aí eu acho isso melhoraria de sentir segurança, de passar logo e você não ter que ficar tanto tempo esperando (...)." (Júlia/São Francisco, solteira, branca)

"É também, a questão da confiabilidade no transporte, dos ônibus principalmente. Você saber quando o ônibus vai passar, então você pode ir para o ponto na hora que você vai pegar o ônibus. Você saber que vai passar naquela hora e você não vai ter que ficar um tempão lá esperando." (/FAUUSP, solteira, branca, não LGBTQIA+)

"Ah, acho que se for pensar na situação, na questão de mobilidade, pensar em um transporte público por 24 horas. Porque agora me lembrou uma situação, que foi quando eu fui num show e era muito longe de casa, e ia passar o tempo da estação né, do horário que ia fechar, então a gente fica ali exposto né (...) esperando o metrô abrir (...). Então acho que seria talvez uma outra questão interessante" (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

- **Qualidade das calçadas: em termos de iluminação, conservação e cuidado**
- **Presença de policiais e vigilância por câmeras**

  "É acho que presença da polícia. Assim, em vários ambientes, é uma coisa que é meio difícil pensar, sei lá. Ah, talvez ter mais câmeras de segurança em mais lugares né, porque tem lugar que não tem tal." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

  "E eu colocaria mais rondas policiais, principalmente ali próximo da periferia, mais perto de cá. No centro tem bastante policiais, já vi bastante, mas quanto mais você vai vindo pra periferia seja na parte sul ou norte da cidade a polícia vai ficando escassa. Dá aquela sensação de que a gente pode ser roubado, estuprado, ser morto à facada, mas quem tá no centro não pode." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

- **Menos policiamento e vigilância por câmeras:** Maria disse ter receio em relação à presença de policiais, e Vivian levanta a questão da seletividade que pode resultar da vigilância.

  "Não acho que policiamento, por exemplo, necessariamente me deixa mais tranquila. Que é uma coisa que tinha lá tinha lá na Liberdade. Tinha a Polícia Civil e tem aqui né, tipo perto do metrô a PM. Mas acho que lembro de mais situações assim, de conflito com os PMs que ficavam ali por perto do que, sei lá, ajudando solucionando alguma situação. Então não acho que o policiamento ajude muito." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

  "Eu não tenho muita ideia do que dá para ser feito assim no trajeto. Porque câmera não dá segurança para mim. Eu acho que tem todas as questões da seletividade de quem vai ser punido e também mesmo se acontecesse outra coisa." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

- **Estudantes disseram preferir a política de Horário de Verão**

  "Eu gostava do horário de verão também, quando tinha. Eu voltava, ainda, às vezes, mesmo de noite, final da tarde, ainda tinha luz né, é isso já pra mim, não sei se tem tanta implicação de verdade, mas para mim já dava uma sensação melhor." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

- **Estudantes chamaram a atenção para o Usos Mistos da Cidade**

  "Mas de tudo isso, o que mais me chama atenção é o lance de ter um zoneamento misto de não estar num bairro 100% residencial. Do tipo ter um bar ou alguma coisa aberta, sei lá, um supermercado 24 horas, alguma coisa que mesmo que não possa fazer barulho, mas que tenha gente ali circulando sabe. Então isso é uma coisa. Acho que são coisas que me chamam muita atenção." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

- **Medidas preventivas e educativas contra o assédio**

  "(...) claro que tem inúmeras coisas podem ser feitas assim, mas acho que é difícil pensar em medidas que vão ser, que você fala 'não, isso vai ser efetivo' né. Porque a gente sabe que é uma coisa que o buraco é muito mais fundo né. Então acho que também envolve muitas medidas educativas na questão de mudança de mentalidade mesmo. Não sei, acho que algo nesse sentido." (/FAUUSP, solteira, branca, não LGBTQIA+)

  "E cada vez mais divulgar, igual no metrô, por exemplo no metrô eles direto (...) tá passando aquela voz lá, falando se você ver algum caso de assédio, algum caso de violência sexual denuncie. (...) Então acho que sabe, expor bastante, falar bastante, para as pessoas estarem sempre tipo com aquilo em mente, tipo 'olha isso pode acontecer', 'alguém pode denunciar',

não sei. Acho que expor mais isso, essas questões. (...)" (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

Talvez fazer um projeto desde a educação infantil, sabe, sei lá, adolescência, para as pessoas aprenderem, principalmente os meninos né, aprender que tem que respeitar mulher nos ambientes e pra prevenir essas coisas. Porque se a gente percebe que os caras estão evitando isso né (...). Então são pessoas que estão se preocupando. Porque às vezes as mulheres pensam que porque tipo, se eu sinto alguma coisa eu já olho assustada, então a pessoa já vai estar atenta de nem dar brecha para isso. Então eu acho que vai causar essa mudança, sabe. (...)." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

- **Mobilidade urbana como direit**o

"Acho que mobilidade urbana ela não pode ser pensada enquanto mercadoria. Ela tem que ser como direito e dentro desse direito, políticas públicas aplicadas a gênero sabe. É que essa é a minha vivência como mulher, mas eu tenho uma amiga travesti que morreu no transporte público, sabe. Então é isso né. Então por isso que eu acho que precisam ser muito, políticas públicas bem delimitadas 'a quem', e estruturadas 'como', com indicadores precisos porque nessa percepção de direito, dever e privilégio e o que é mercadoria e o que não é a gente precisa saber se posicionar também." (Tainá/USP Leste, branca, mãe solo, LGBTQIA+)

- **Locais que podem ser adentrados facilmente e movimento de pessoas para além do horário comercia**l

"Pergunta difícil, quer dizer mais ou menos. Eu sei o que me deixa segura. Pessoas e movimento, mas assim eu sei que nem tudo é 24hrs. Ruas super comerciais durante o dia [fez sinal de sim], segura, agora a noite [fez sinal de não]. Agora eu moro na república, e eu lembro que eu vinha aqui, e eu tinha que pegar a rua Aurora, e a noite é super escura e durante o dia ela é super comercial, durante o dia tu até anda. Então assim, sei que não tem como manter o comércio 24 horas por dia, mas por exemplo, por outro lado tinha um boteco na esquina, sempre tinha um zé tomando sua cerveja e aí tu te sente um pouquinho mais, quando tem essa diversidade (...)" (Ana/FAUUSP solteira, branca, não LGBTQIA+)

Em relação às melhorias no serviço de mobilidade

Tempo de espera no ponto, saber a hora que o ônibus chega e vagões menos lotados. Essas foram as principais respostas sobre melhorias no sistema de mobilidade que deixariam as estudantes mais seguras, obtidas na pesquisa respondida por elas em 2018 (apresentada no Capítulo 3). Neste momento, perguntou-se a elas se concordavam ou não com aqueles mesmos itens. No geral, as estudantes se disseram a favor dessas medidas e algumas delas ainda complementaram com relatos e comentários apresentados a seguir.

"Essa época eu ainda não estudava à noite. Mas depois que você começa a estudar à noite, o modo que você consegue ver se o horário daquele ônibus é, se, tem alguns aplicativos que fala até se o ônibus tá muito lotado ou não, você teria que ver pelo celular. Se você está no ponto de ônibus que é a céu aberto, que não tem ninguém, eu Sofia, agora não me sinto segura de pegar o celular e ver. Então se tivesse essa informação de alguma forma, não sei como, ali que eu pudesse ver pelo ponto de ônibus eu sentiria melhor. Porque eu não teria que tirar meu celular né e colocar toda atenção no celular. Porque se eu tô olhando ali o ponto de ônibus, se fizer algum barulho talvez eu consiga escutar. Mas ali você tá no celular você pega pra ver uma informação, ver uma mensagem e aí você vai responder, talvez você fique ali mais focada naquilo." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

Além da insegurança em mexer no celular para ver a localização do ônibus, Sofia também comentou sobre má a qualidade dos pontos de ônibus na sua região:

"Se os pontos de ônibus também fossem mais iluminados, se bastante pontos de ônibus ali, um pouco mais pro centro, que tem aquela proteção de chuva né, alguns tem até luz, quando você vem um pouco mais, por exemplo, é que eu vejo mais isso pra zona sul, esses pontos acabam parando né. Basicamente é aquele pedestal marrom que fica, com aquela folhinha falando os ônibus que passam. Tem pedestal até que não tem os ônibus que passam mais ali. Então eu acho que se aquele ponto tivesse mais luz. O ponto que eu pego o ônibus, principalmente, ele não tem nem mais esse pedestal, ele é uma árvore. Não tem iluminação nenhuma. E aí do lado do ponto tem uma casa de candomblé e aí (...) o dono de lá, colocou uma lâmpada e aí fica um pouco mais iluminado. (...) Muito legal da parte dele, mas isso deveria ser uma ação do governo, sabe, de colocar iluminação nos pontos de ônibus. Poxa não tem nem asfalto onde tem o ponto de ônibus, se chove vira uma lama horrível." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

"(...) horário do ônibus, é uma coisa também que eu checo muito assim antes de sair de casa, ainda bem que existe aplicativo de ônibus para isso. É uma coisa que realmente concordo super o lance de ter acho que mais ponto, mais ônibus passando, é uma coisa também que eu lembro de sentir muito na época que eu tava morando no Butantã e trabalhando em Perdizes, (...). Eu lembro dos momentos assim, que teve corte de linha de ônibus de ter sentido isso, assim em termos de vou ter que ficar mais, passei a ficar mais tempo no ponto, passou a ser uma coisa que já atrapalhava ali minha rotina, já atrapalhava esse sentido de tipo sentir que tava tudo bem que é chegar aonde eu precisava chegar." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

"Ah, eu concordo. Nossa isso de saber o horário do ônibus, realmente é muito bem pensado porque você consegue ir bem em cima da hora né, e não tem que ficar tanto tempo esperando. A única coisa que eu não sei se eu acho, não sei direito meus sentimentos sobre, mas a princípio, não me parece que é uma coisa tão efetiva de ter vagões menos lotados e uma coisa que foi muito falado na época que teve aqueles casos de repercussão que foi de ter vagão só feminino né. Eu acho ok assim, é uma possibilidade, mas não sei se à primeira vista eu acho super solução do problema assim, acho meio sei lá, acho ok assim, acho que vale a tentativa, mas não seria a primeira coisa que eu falaria, sabe." (Júlia/São Francisco, solteira, branca)

"Sim, aham. É, com certeza porque é se a gente tivesse essa noção né, é que até tem né um aplicativo que fala o horário do ônibus, só que às vezes os ônibus passam tudo de uma vez, aí quando vem, passa o último, entra todo mundo junto, então é complicado, mas acho que, acho válida sim." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

"(...) em um preço tão abusivo de passagem porque, pensando o salário-mínimo/passagem é muito alta, eu acho que isso é o mínimo que a empresa de transporte público e trem também que seja, devia propor sabe. Tipo a gente devia saber o horário que é, ou olha tá chegando, tá saindo, gente deixa eu ir porque é dois minutos pra chegar, ó tá aqui na próxima estação, deixa eu ir. É eu acho que isso iam ser coisas muito úteis." (Tainá/USP Leste, branca, mãe solo, LGBTQIA+)

Há um medo recorrente entre as estudantes que é a questão de perder o ponto de ônibus certo, e descer em um lugar errado e se perder. Para isso, uma solução a ser estudada poderia ser a indicação das próximas paradas de ônibus em uma tela dentro do ônibus. Como é feito em alguns países como a Suécia, por exemplo. E também em São Paulo, pelo próprio metrô. Este elemento pode ser observado a partir do ponto de vista da qualidade de infraestrutura do sistema de transportes coletivos, tanto ônibus quanto metrô e trem, e que, portanto, acaba por indicar que a má qualidade e precariedade desse sistema podem aumentar a vulnerabilidade das mulheres em relação ao assédio.

A partir de uma experiência de três meses na cidade de Estocolmo, Suécia, em 2019 (como pesquisadora visitante no *Department of Urban Planning and Environment*), é possível colocar esta experiência em diálogo com as descritas e a vivida por mim em São Paulo, mesmo sendo contextos totalmente distintos. Durante esses três meses em Estocolmo foi possível perceber que há sensação generalizada de calma e confiança no sistema por parte dos usuários. Além do respeito e cuidado dos funcionários, como por exemplos motoristas. Foram raros os momentos de conflito e tensão vivenciados. Algo que é muito comum presenciar na cidade de São Paulo, tanto por parte de passageiros como de funcionários. Em Estocolmo, há uma percepção de que não há por que se preocupar, outro ônibus ou trem vai passar no tempo, afinal o tempo está ali no painel.

Em relação às sensações diante da presença de policiais, vigilantes de rua e seguranças do sistema de transporte público

As relações com policiamento, vigilância e segurança dividem opiniões, mas ao mesmo tempo há alguns sensos comuns como, por exemplo, insegurança em relação à presença da PM, decorrente de ações violentas contra manifestantes e moradores de rua. Cada relato trata contextos e experiências diferentes. Poderia se dizer que o medo do policiamento apareceu em três contextos, o primeiro deles é relacionado à questão de raça, o segundo ao uso de ações desmedidas em manifestações de rua e o terceiro como fator que gera uma atmosfera de tensão e conflito que cria sensação de insegurança. Por outro lado, algumas estudantes relataram que se sentem bem quando tem policiamento, porém, prefeririam que este fosse feito por mulheres.

> "**Depende muito da vigilância**. Tem gente que você vê que não tá prestando atenção em nada. Você olha e você vê que a pessoa tá ali porque é horário de trabalho dela, **mas que ela não tá prestando atenção e aí você fica com o pé mais atrás**. Mas **tem alguns vigilantes que você sabe que tá fazendo,** tá **prestando atenção**. Onde minha madrinha mora tem um vigilante na rua né (...) e aí eu percebi que depois de algumas semanas [de ter se mudado para lá] (...) que eu chegava em casa (...) você sabe que ele tá ali, com a luz ligada no horário que eu tô passando né. Aí eu comecei a me sentir um pouco mais segura ali na rua da minha madrinha. Mas perto da minha casa não tem isso né. Eu e Deus, eu e a minha pedra." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

> "Eu sempre gostei muito dos porteiros dos lugares onde eu morei assim, tipo pessoal inclusive aqui do meu prédio eu gosto muito deles, eles são muito legais, de poder assim, chegar e ficar conversando sabe. E tem muito como referência assim sabe de pessoas aqui por perto (...) agora segurança de metrô, também não sei dizer, acho que assim, acho que é uma coisa mais ok. (...), mas é, não sei em relação à PM. No geral eles também tão sempre olhando com uma cara feia assim para as pessoas, não parece muito uma pessoa que eu possa me aproximar sabe. Parece que ele tá mais me julgando do que tá ali tipo aberto pra alguma coisa." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

> "É então, eu tenho experiências traumáticas com a PM em manifestações de rua aqui em São Paulo né. De bala de borracha, bomba etc. Então eu sou meio traumatizada com a PM. É então eu não sou grande fã assim deles. E quando teve, essa foi a única medida que eu me lembre que foi tomada em relação à segurança pra ir pro metrô (no entorno da faculdade São Francisco), foi colocar esse carro, que eu acho que era da GCM (...) lá na frente da Sanfran (...) eu particularmente acho que, para mim, faz mais diferença a gente descer em grupo pro metrô, me sinto mais segura do que pelo fato por si só de ter a GCM ali, aí eu descer sozinha sabe. (...) Eu não acho que tem esse efeito de dissuadir sabe, só porque tem um ponto ali vai ficar o centro inteiro seguro, que as pessoas não vão ter medo." (Júlia/São Francisco, solteira, branca)

> "Acho que em algum momento isso pode trazer uma certa segurança, assim. Mas muitas vezes se repete de novo aquilo, que é um cara aí você fica, você e um cara, independente policial, se ele é segurança, acaba não trazendo uma sensação de segurança assim. Porque normalmente é um homem e a gente também sabe casos inúmeros de que a polícia não cumpre o que eles deveriam fazer(...). E às vezes é isso, você ficar sozinha, você e o segurança, aumenta a sua sensação de insegurança em vez de diminuir né." (Isadora/FAUUSP, solteira, branca, não LGBTQIA+)

> "Eu acho que policial eu tenho medo, um pouco. Não que tenha alguma coisa na minha história que faça sentido. É isso. Mas porque assim, continua sendo, tem várias questões envolvidas né, questões de violência policial no geral, nunca aconteceu comigo né, mas enfim. Não acho que poderia acontecer, mas eu não sinto que passa segurança assim, eu já vi história na internet de mulher que confiou em policial para levar para casa e sofreu assédio dele, abuso não sei, não lembro mais. Mas tipo ele não, continua sendo ameaça também, sabe. (...) no metrô eu não tenho muito medo na verdade. Mas, não que eu não devesse ter, sei lá. (...). Mas se for só eu e o guardinha eu já não me sentiria segura sabe. Mas se tem um monte de gente e o guardinha tipo, não sei. Agora câmera, eu não acho que faz nenhum impacto assim. É, simplesmente eu não gosto dessa sensação de vigilância constante e toda hora, todo lugar, então já tenho uma questão com a câmera. E eu não sei, não acho que agregue em segurança, não acho que seria feito qualquer coisa. E se fizesse também eu não acho que ia resolver, porque já foi feito, já teve o perigo. Não sei se a **câmera me faz sentir segura ou não**." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

> "Acho que em ponto de ônibus eu sinto mais tranquilidade digamos assim. **No metrô,** às vezes, ah eu me sinto tranquila assim**, relativamente tranquila**, só alguns momentos que sei lá, pelo que o pessoal fala dessa, que acaba tendo casos de **violência com os ambulantes** e tal, **aí eu já fico meio com pé atrás** assim. Mas assim, pensando por outro lado, eu tô me importando nessa, nesse contexto, eu tô me importando com a **minha segurança em relação aos assédios nessas situações**. Então **a polícia estando ali já vai prevenir,** assim, a gente espera né, que a pessoa tenha noção de fazer algum assédio ou algum tipo de violência. Então acho que nesse sentido prefiro a polícia ali. Assim **teve situações também que eu já me senti acuada pela polícia porque, sei lá, quando a gente faz esses movimentos na rua né, porque é uma outra situação e uma outra reação, mas nesses ambientes eu me sinto mais tranquila** (...)." (Renata/USP Leste,

solteira, parda, não LGBTQIA+)

"(...), mas ainda assim, não é sobre segurança, sabe. Eu não tiraria um cochilo sozinha mesmo com ele. Eu acho que é muito esse lugar. Ainda assim são dois homens, sabe, não me sinto segura (...)." (Tainá/USP Leste, branca, mãe solo, LGBTQIA+)

Além dos pontos apresentados aqui há, ainda, uma opinião e sensação levantada por Ana e Helena sobre bairros no "estilo Jardins", que são bairros com grande vigilância. Elas dizem que a falta de pessoas na rua e a grande presença de muros faz com que não se sintam seguras nesse tipo de espaço.

"E é muito estranho né, porque as casas têm seguranças em volta e tal e mesmo assim você anda na rua e você fala 'tá todo mundo me observando' andar aqui na rua. Se eu pisar em uma folha seca todo mundo vai ouvir." (Helena/FAU USP, branca, casada)

Em relação às medidas educativas e punições

Há um apoio geral das estudantes sobre medidas educativas e de prevenção. Elas dizem acreditar mais em ações desse tipo, além disso, chamam atenção para políticas que atuem em um sentido de prevenção da violência. Não somente focado nos "pós violência" e em medidas que atuem para punir agressores. Mas de modo que se evite tanto a violência como as consequências e o sofrimento que surgem depois de situações desse tipo.

"Eu acho necessário porque tem pessoas que não compreendem o que é assédio." (Sofia, se referindo a medidas educativas)

"Eu acho que é bom ter medidas educativas, reeducativas também (...) ser uma coisa, não sei, um pouco mais, não obrigatória assim (...), mas de ter uma formação meio preventiva para isso assim. Porque acho que tem muito cara que fica tipo "não, respeito, tudo certo", mas a gente sabe como é né." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

"(...) assim, fico pensando o que eu passei em 2020, que não foi uma coisa assim, foi um relacionamento bastante conturbado (...), mas não houve tipo, graus elevados de violência. Mas que eu já fiquei tipo tensa, não quis denunciar (...) ficava tipo não quero porque eu não sentia que o que eu estava vivendo justificava uma medida daquelas. Então, eu acho que ter mais informação sobre essas medidas preventivas, que a gente pode ter. Isso ser mais, tipo as pessoas serem mais informadas. Isso não só as mulheres, mas acho que tipo poder público também, você sentir que você vai poder ir para um lugar e vão te ouvir e vão te dar alguma orientação sabe. Acho que isso falta, eu sinto muito que isso para mim, e de outras amigas também, tipo imaginar o tanto de trabalho que vai dar para denunciar uma situação, imaginar o tanto que você vai ter que mexer naquilo dentro de você é uma coisa que impede muito de acessar essas medidas assim. Então queria que tivesse outras sabe tipo que fosse antes do trauma sabe, tipo umas coisas assim." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

"(...) eu sou bem contra medidas puramente punitivistas, eu acho que não resolve o problema. Acho que pelo contrário, é uma abordagem errônea de um problema, como se ele fosse um problema individual, quando na verdade é um problema estrutural. Então não é o que eu acredito que vai solucionar o problema. Assim, tem né os vários debates de enfim, enquanto a gente não soluciona o problema, ser eventualmente necessário né, punir ou não. Mas eu acho que isso seria questão de se pensar mais em medidas educativas né, acho que seria mais efetivo, do que pensar tipo essa lei de importunação sexual. Tipo ok sabe, dava pra punir as pessoas de mil e uma formas, o que não falta é crime para enfiar nas pessoas, e as pessoas continuam cometendo esses atos né. Então eu não acho que a resposta punitiva é a que de fato vai acabar com o problema. Eu acho que é realmente uma questão de educação assim, de mudar os parâmetros que os homens são educados." (Julia/ São Franciso)

"A questão da prevenção eu não sei se ela é muito levada a sério. E **essa parte do educativa acho que é essencial,** apesar de ser longo prazo. Eu acho que é o verdadeiro, onde pode ajudar a melhorar no futuro. Porque é evitar que tem que acontecer, não só tipo depois que já aconteceu fazer alguma coisa sabe. E enfim, tem essa questão de seletividade né dependendo de quem for a pessoa culpada nunca ser levada a sério, e que não vai acontecer nada (...) tudo muito complicado, então a prevenção é realmente o que eu acho importante. E a educação e tal." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

"Porque eu não sei se a punição é a melhor forma da gente educar. (...) eu de verdade não ando conseguindo ver normas, quando é por punição ou financeira parece que as pessoas aqui ó *'eu não posso não'*, *'não posso fazer'*. É tipo cinto de segurança que parecia uma coisa hiper tosca no começo é, não sou dessa geração, mas, vi muito disso no que eu andei lendo, de que ninguém queria respeitar. E via, comprava o carro de fábrica e via o cinto e ficava *'hum'* [expressão de deboche]. Até que a multa virou altíssima (...)." (Tainá/USP Leste, branca, mãe solo, LGBTQIA+)

Tainá e Julia levantaram pontos sobre um melhor treinamento dos funcionários do sistema de transporte público:

"Eu acho que um dos problemas do trem, específico, que é onde eu tenho maior vivência, é a falta de treinamento das pessoas (seguranças) que trabalham no trem. Aqueles guardas que trabalham lá dentro, não são funcionários da CPTM né, eles são terceirizados. E eu acho que, não tô menosprezando o trabalho deles, mas eu acho que falta um pouco de ser específico no que é assédio, onde eles interferem, onde eles não interferem e também a segurança do trabalhador (...) eu acho que essas medidas educativas ela tem que vir não só no lado de punição. Mas elas precisam, é tipo aqueles videozinhos que ficam passando na TV, que ficam falando na TV da CPTM mesmo *'ah, comprar mercadoria dentro do trem é ilegal, você não sabe a data de validade'* e eles especificam por quê? Tipo eu acho que o assédio é a mesma coisa. *'Meu se você tá se sentindo acuada'*, *'se você tá passando por algum tipo de assédio chame um de nossos funcionários'*, tá, mas todos os funcionários são homens. Como que eu vou chamar um homem que pode simplesmente falar que eu tô sendo fresca, possível que ele não me entenda. Eu acho que se fosse dupla até de homens e mulheres, que não fosse um trabalho centrado somente por um homem, seria uma forma de segurança mesmo e conforto. Você ver ali na outra alguém pode te ajudar." (Tainá/USP Leste, branca, mãe solo, LGBTQIA+)

"(...) além de ser uma questão de educação, eu acho que tem uma questão também de política institucional de como é, os próprios funcionários, essas pessoas né, lidam com a situação então de abordagem, de dar suporte a pessoa que eventualmente sofreu o assédio, ou está em vias de tá acontecendo e tudo mais, é meio que uma responsabilidade de como as pessoas são treinadas para abordar essa situação e prevenir e eventualmente tal né. (...) não é só também ficar pensando *'ah vou educar as crianças agora pra daqui vinte anos talvez as coisas melhorarem'*, mas também essa abordagem institucional do próprio metrô, dos próprios funcionários de ônibus etc., também é importante." (Júlia/São Francisco, solteira, branca)

Em relação à leis específicas para as mulheres (Maria da Penha e Lei Feminicídio)

Algumas entrevistadas se mostraram descrentes em relação às leis específicas para mulheres e disseram achar que essa política não é suficiente e eficiente. Porém, outras estudantes abordaram sua importância e necessidade.

"Em relação às leis específicas, eu acho que tipo também ajuda. É, acho que de alguma forma assim, com todos os pesares de leis e tudo mais, eu acho que ajuda assim ter uma base legal, assim, para as coisas sabe. Acho que é bom ter direitos né. É bom ter alguma referência ali que você pode usar e de alguma forma você vai ser socialmente reconhecido, sabe. Eu acho que ajuda a dar segurança, dá algum encaminhamento, assim, para as coisas né." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

"Bom eu acho que leis específicas são necessárias porque realmente é diferente, não tem como colocar tudo no mesmo saco né. Então a Lei do Feminicídio, a Lei da Maria da Penha ou outras leis assim, elas são necessárias para a proteção das mulheres, assim como são necessárias leis para proteção de outras minorias (...)." (Isadora/FAUUSP, solteira, branca, não LGBTQIA+)

"Então acho complicado porque a lei aparece só no sentido da repressão que é direcionada a um certo grupo de pessoas. A parte preventiva da lei, que tem na Maria da Penha, eu acho. Ela não é tão encaminhada sabe. Então isso é um pouco preocupante assim. No geral, as leis sobre violência, na hora de aplicar né, às vezes não funciona. Teve uma (...) amiga do meu namorado (...) que ela estava sofrendo violência doméstica. E enfim, eles se mobilizaram, porque estava em uma situação de urgência e a polícia chegou lá e tipo 'pronto, não aconteceu nada' (...) o cara simplesmente dormiu na rua e depois no dia seguinte estava a mesma coisa sabe. Então assim, e se agisse ia ser só depois sabe." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

Em relação ao vagão rosa (vagões específicos para mulheres)

O vagão específico para mulheres é uma medida marcada por divergências e que nem sempre é bem aceita pela população. Segundo Couto *et al.*, 2019, vagões "rosa" já foram implantados nas cidades do Rio de Janeiro, Brasília, Recife, Jaboatão dos Guararapes, Belo Horizonte e Contagem. Em São Paulo tentou-se implementar o vagão em 2014, porém, a medida foi vetada pelo então governador "com a justificativa de que a iniciativa não resolvia o problema do assédio contra a mulher" (COUTO *et al.*, 2019). As estudantes aqui entrevistadas não se colocaram totalmente contrárias a esse tipo de medida, algumas delas começavam dizendo que não sabiam muito o que pensar sobre que não achavam a melhor medida, mas quando perguntadas se utilizariam o vagão caso tivesse em São Paulo, elas diziam que sim. Mesmo que depois dizerem ser uma solução paliativa. Pontos interessantes foram colocados pelas estudantes. Isadora e Julia levantaram o questionamento sobre a eficiência dessa medida, se aplicada. Se seria possível atender todas as usuárias do metrô dessa forma. Abaixo seguem algumas das respostas:

"Sinceramente acho muito chato ter que fazer uma medida de segurança só para as mulheres porque tem pessoas que não sabem respeitar. Mas é mais triste saber que isso é necessário. E eu apoiaria se tivesse (...) E eu usaria. Mesmo achando super chato que as pessoas não têm um pingo de respeito pra perceber que isso não é legal. Mas se elas não percebem, eu vou ter que fazer de outro jeito pra ter meu respeito. E se pra eu ter o meu respeito eu vou ter que andar de vagão separado, voltar pra casa com meus amigos, o meu namorado, vou ter que separar pra me sentir mais segura. Eu vou ter que fazer isso. Eu apoiaria o vagão separado. Bancos separados. Eu apoiaria pra me sentir mais segura." (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

"Esse lance do vagão, por exemplo, é uma coisa que eu sempre fico me perguntando. Acho que tem dias que eu preferia que tivesse assim, mas eu não sei se é uma coisa que no longo prazo resolve. Sabe acho que não é uma coisa que dá para pensar só isso assim." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

"É então assim, eu acho essa questão do vagão ela é muito paliativa e pontual, sabe, porque você consegue garantir que todas as mulheres vão caber naquele vagão ou vai ter que necessariamente pegar outros. Me parece uma coisa assim muito *'meu a que ponto chegamos que a gente tem que andar em um lugar separado porque os caras não conseguem se segurar'* para não falar em um linguajar mais chulo." (Julia/ São Franciso)

"Mas o vagão rosa é uma coisa que eu fico com pé atrás. Eu entendo quem defende o vagão rosa e se sentiria mais segura utilizando. Assim é super compreensivo, mas acho que é muito mais complexo né. Então, no metrô, por exemplo, tem mais usuários mulheres em São Paulo, mais mulheres do que homens. Então você vai colocar todas as mulheres em um vagão específico para mulheres e aí os homens vão ficar em outros vagões, assim. Também uma pessoa que não entrar no vagão feminino, seria uma pessoa que está se sujeitando a alguma coisa? Então não sei, acho que é complexo assim por um lado eu entendo a reivindicação de algumas pessoas, mas por outro lado acho que não sei se seria tão efetivo assim." (Isadora/FAUUSP, solteira, branca, não LGBTQIA+)

"Então eu, eu não tenho muito bem, eu não sei, acho que não tem aqui em São Paulo né? Talvez seja uma medida assim paliativa, não sei se essa seria a palavra. Mas assim, de reduzir perigo, mas não é. Assim, talvez ajude, eu não sei dizer. Possivelmente deve ajudar, assim, as pessoas se sentirem mais seguras, mas não devia ser um caminho final, assim, sabe. Talvez temporariamente ou sabe, só quando está uma situação mais grave, sabe. Mas outros caminhos são mais prováveis." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

"E mais na situação de divisão de metrô, por gênero, sei lá, como faria essa divisão, acho que a princípio por gênero né. Mas eu acho que é interessante, mas eu nunca fui pesquisar fundo assim, porque ouvi falar que no Japão tem (...), mas não sei como é que se deu também. Então eu acho que valeria tentar. Eu acho que pode ser um negócio que vai ser benéfico porque, pensando na minha situação lá no ponto de ônibus com a pessoa, com um monte de mulheres, aí dá mó tranquilidade imagina em um metrô. Porque no metrô também, é difícil, mas às vezes tem a maior parte mulher, e aí é uma outra sensação. Você fica, ou quando tem uma pessoa caminhando atrás de você e você vê que é uma mulher, aí você já tranquiliza. Então eu acho que isso vai mudar muito a sensação de segurança." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

"Eu também gosto, assumo, que ter aquela ideia do vagão único sabe, o primeiro vagão ser só pra mulher. Eu acho que é um sistema bem interessante, antes eu achava meio 'hum'. Nossa eu super gostaria que tivesse, vou ser bem sincera, eu ia me sentir muito mais segura assim que seja, porque pelo menos eu estou entre as minhas sabe e eu acho que a gente entre mulheres a gente consegue se proteger mais e se cuidar mais e até mesmo dialogar melhor" (Tainá/USP Leste, branca, mãe solo, LGBTQIA+)

Diferença na mobilidade das mulheres e homens

Todas as estudantes disseram perceber diferenças no modo que elas se deslocam pela cidade em relação à amigos, irmão e conhecidos em relação à percepção de segurança, ao fato de evitarem determinado local, determinada roupa etc.

"Eu não lembro de nenhum momento dessa minha vida que eu tenha dormido no transporte público. Tipo eu não lembro nenhuma vez tipo (...) "ah eu vou sentar e dormir, vou relaxar" tipo o meu marido faz isso, meu irmão faz isso. Eu falo gente, eu não tenho coragem de fazer isso. E na única vez que eu fiz isso, porque eu estava virada de sono (...) eu meio que tipo eu cochilei e a hora que eu acordei tinha um cara se esfregando em mim." (Helena/FAU USP, branca, casada)

"Sim, tem muita diferença. Nossa. Meu irmão (...) fala *'pra que eu tenho que buscar a Sofia, ela não tem pé, ela não tem bilhete, ela vem andando'*. Ele não consegue ver o contexto do porquê que minha mãe quer que vá me buscar. Ou quando a gente fala, a minha cunhada (...) é faixa preta no jiu jitsu. E mesmo assim, a gente fala pra ele ir lá buscar ela, porque ela vem andando, as vezes tá tarde né (...) Aí ele fala *'ninguém precisa, quem vai roubar ela? vão roubar ela, coitado'*. Mas assim ele pensa só no roubar, ele não pensa numa coisa mais que pode acontecer. Né, ele não cogita as outras coisas. É e eu percebo que quando você vai sair com amigo não tem essa de pensar do que pode vir acontecer além do roubo. Isso não é um *checklist* de prioridades deles quando vai sair né e voltar para casa" (Sofia/USP Leste, solteira, negra)

"Ah é, tem muita diferença. Eu acho que principalmente é pela questão dos crimes sexuais, porque é uma coisa muito pesada, é um medo que eu acho que só as mulheres sentem, não acho que os homens sintam. É, acho que assim a gente também sente um medo maior pelos crimes patrimoniais porque, também essa visão de se sentir 'mais vulnerável', 'mais fraca fisicamente', do que potenciais pessoas que vão te roubar etc., né, do que homens também. Eu acho que eles sentem né, esse medo de crimes patrimoniais, mas ainda também em uma menor medida porque se sentem mais aptos a reagir. Então eu acho que a sensação de insegurança e as preocupações são muito maiores assim. Acho que realmente é diferente esse medo de *'ah, beleza vou ter meu celular roubado'* do que o medo de *'ah, vou ser estuprada'* né. Então é uma dimensão, é uma angústia muito maior para as mulheres." (Julia/ São Franciso)

"Sim. É acho que essa é meio que a base da pesquisa de todo mundo, da gente que estuda sobre gênero na cidade, que é isso que as mulheres e homens não experimentam a cidade do mesmo jeito e que por diversos fatores a gente fica cerceada, muda caminhos, toma medidas e coisas que os homens normalmente não precisam fazer. É muito mais, o medo dos homens sentido na cidade, é muito mais relacionado ao patrimônio muito mais que nosso né, por mais que a gente também tenha esse medo, a gente tem medos extras de que eles não experimentam e que faz com que nossa experiência na cidade seja diferente. Muito menos livre, muito menos leve." (Isadora/FAUUSP, solteira, branca, não LGBTQIA+)

"E então ele é um pouco menos assim ligado tal [referindo-se ao irmão mais velho]. Mas meu namorado também, ele sai e ele estuda de noite. Então, eu não estudo de noite e um dos motivos assim, não é o único, mas uns motivos é questão de medo. Eu não estudaria de noite se eu tivesse oportunidade de estudar, porque dá muito medo assim de ficar no ponto de ônibus. Eu não gosto de sair de noite de casa assim. E ele fica ele fica no ponto de ônibus sozinho, às vezes ele que acompanha as amigas sabe, e quando eu volto com ele para casa de noite tipo eu me sinto mais de boas só de estar ele. Não que ele conseguisse fazer qualquer coisa, mas já é uma segurança maior assim ser homem." (Vivian/São Franciso, solteira, negra, não LGBTQIA+)

"Diferença gritante. E ah, a gente fica sabendo quando se questiona com outros homens né. (...) Sei lá, conversando com as amigas aí você percebe várias similaridades *'ah, aconteceu isso comigo'*, *'e isso'*, *'e isso'* e aí todo mundo tem muita coisa parecida. Aí você vai perguntar pros homens, ou eu pergunto pro meu namorado, pros primos e amigos é, e eles vão contando que não, *'não tem essa situação'*, *'não tenho medo de ser estuprado'*, *'não tenho medo de ser roubado, mas não tenho esse medo'* né porque quando a gente pensa numa situação de roubo a gente já pensa que vai, que pode ter mais coisa né. Para homem não é direto isso, não vem essa linha né. Então é uma diferença forte. E também vejo por que, na presença né, você tá com outro homem do lado, não precisa ser namorado, mas a pessoa pode tá do seu lado, aí já tem o respeito né. Então dá para sentir né, uma diferença enorme. Bom, já deu para perceber que é um negócio longo né, pra gente suportar essa ideia de que tem diferença, tem muita coisa." (Renata/USP Leste, solteira, parda, não LGBTQIA+)

"Com certeza, nossa certeza. O meu irmão às vezes vem da faculdade andando pra casa, com notebook nas costas, celular no bolso, fone de ouvido caro aqui ó [demonstrou os fones no ouvido] 'nada me abala'. Sabe quando eu faço isso? (...) até umas seis eu faço, sete horas, sete horas eu faço, porque tem umas pizzarias aí tem uma galera que me conhece, no máximo. Depois disso? Nunca, nunquinha. Nem com meu filho. Porque é isso, são noções de perigo né, de violência. O meu irmão, se ele encontrar outro cara na rua, se pá vai passar fazendo *'parça'* [fez o gesto com a mão]. Eu vou rezar pra que seja o capeta 'por favor senhor Lúcifer é o senhor que está na minha frente né?'. Já tô aqui ó rezando, rezando. Perdi a minha alma, mas não quero que seja um homem. Acho que é esse lugar de perigo mesmo, essa noção de atenção." (Tainá/ USP Leste, branca, mãe solo, LGBTQIA+)

Maria comentou também sobre outras interseções:

"Nossa, sinto que sim. Acho que claro que com outras com outras interseções também né. Tipo então, eu sei que tipo meus amigos gays por exemplo vão ter tipo outras preocupações andando na rua que eu não vou ter assim né, em relação mesmo à homens assim. Tipo do jeito de se portar do jeito de olhar para as pessoas que eu também com mulher branca tipo não vou ter assim tipo de não ter esse lance, de também acho que pensar nisso assim. Tipo em questão da distribuição meio tipo étnica assim, das pessoas da cidade, que é uma coisa que eu tenho reparado assim de reparar em espaços que tem tipo muitas pessoas brancas que podem ser espaços tipo de muita tensão né, tipo muita ansiedade para pessoas não brancas. É então acho que tem isso assim, tem um monte de fatores acho que para cada pessoa ali na vida dela vai ser bem diferente. Mas eu consigo perceber uma facilidade maior para muitos aspectos em termos dos meus amigos homens do que eu e minhas amigas, mulheres assim. Acho que até em termos de planejamento sabe o tipo "aí vou pegar aqui um negócio e vou sair vou atravessar a cidade desse jeito tá tudo bem, não preciso falar para ninguém" sabe. Enquanto que eu e minhas amigas a gente sempre faz aquele negócio do tipo olha de alguma forma eu aviso alguém de que eu vou para algum lugar é tem amigas que assim não importa onde elas vão se a gente tá conversando elas mandam, compartilham a viagem do Uber do aplicativo então eu vejo assim essa, esses tipos de preocupação de poder ir sabe, não precisa se preparar super para sair de casa eu percebo bastante essa diferença assim. Acho que seria a que eu mais percebo entre homens e mulheres assim no geral. Mas enfim, acho que tem vários outros fatores para levar em consideração." (Maria/FFLCH USP, solteira, branca, LGBTQIA+)

Após uma longa catalogação dos resultados das entrevistas feitas com as estudantes encerra-se aqui este capítulo dando início à última parte desta pesquisa onde serão feitas conclusões e considerações finais.



05

Considerações finais

Capítulo 5 | Conclusões e recomendações

5.1. Contribuições

Observando as respostas das estudantes, percebe-se certa tendência, que pode ser mais aprofundada em pesquisas futuras, de que a forma como essas mulheres acessam a infraestrutura de mobilidade urbana na RMSP as coloca em situações de vulnerabilidade e insegurança. Podendo ser o sistema de transportes coletivos um facilitador da violência contra as mulheres. Por conta disso, a melhoria do sistema, a atenção, cuidado e responsabilidade em relação à viagem e experiência completa de seus usuários podem ser uma maneira de evitar possibilidades de assédio e violência contra as mulheres.

Vale ainda dizer que, a infraestrutura de transporte pode se adequar às necessidades das mulheres, diminuindo os impactos e obstáculos cotidianos em relação à mobilidade delas, colocando-as em menores situações de vulnerabilidade. Porém, políticas educacionais e de conscientização também se fazem necessárias, de modo que se fortaleçam formas de prevenção e ações pensadas de forma conjunta, conectada e de maneira intersetorial. Uma vez que os benefícios alcançados também acontecem de forma multisetorial.

As estudantes entrevistadas evidenciaram a ideia de que a violência contra a mulher no espaço público precisa ser em primeiro lugar prevenida, impedida e dificultada de acontecer para depois, caso ainda ocorram, serem feitas punições. Elas dizem que se aprofundar em ações de prevenções evitam traumas que marcam a vida dessas mulheres por um longo período, se não para a vida inteira. Além disso, pensando em custos futuros para a sociedade e Estado, ações de prevenção podem ajudar a reduzir gastos, como por exemplo gastos na área da saúde. O que sustenta também que a relação entre distintos atores, instituições, organizações governamentais e universidade, tem muita importância no enfrentamento da violência sexual no espaço público.

5.2. Achados da pesquisa

Combinar análises quantitativas e qualitativas, em conjunto com um olhar interseccional se mostrou algo relevante para esta pesquisa, uma vez que com essa metodologia obteve-se um resultado que aponta elementos para além do que é abordado na teoria sobre a mobilidade das mulheres. Os principais pontos observados foram: trajetos a pé, no caso destas estudantes, são complementares, não determinantes, são parte de uma viagem completa; os principais motivos de viagens feitas pelas estudantes são casa-educação (casa-universidade) com algumas indicando o motivo casa-trabalho também; as viagens por motivos de cuidado, ou para desempenhar tarefas reprodutivas foram pouco mencionadas por elas; as precauções tomadas pelas estudantes estão relacionadas ao medo e insegurança mas também à uma alternativa e enfrentamento, o que pode indicar um desejo por autonomia; parte das precauções tomadas parecem ser adaptativas, vão moldando o trajeto para que ele se encaixe melhor às necessidades delas como a segurança, mas também o conforto; ou seja, nem todas as medidas tomadas pelas mulheres são pautadas pelo medo.

Além disso, observou-se nessa pesquisa que a má qualidade do sistema influência nas percepções de (in)segurança das mulheres, uma vez que esperar no ponto, ir até o ponto, esperar na estação, pegar o transporte coletivo (metrô, trem e ônibus) lotado coloca as mulheres em risco e vulnerabilidade ao assédio, o que indica certa responsabilidade do sistema de transporte coletivos em relação à vulnerabilidade das mulheres às violências sexuais.

Pode-se dizer que após análises dos dados e das entrevistas percebeu-se que a questão da insegurança, o medo de assédio e da violência sexual são parte significativa da mobilidade das mulheres, porém, não parecem ser o principal ponto de imobilização e restrição delas, uma vez que observando seus discursos e seus trajetos diários o acesso ao transporte coletivo; seus padrões de mobilidade; a infraestrutura de qualidade; e o desenho urbano da cidade são colocados importantes elementos na mobilidade cotidiana das mulheres. Não sendo assim, as medidas e precauções exclusivas ao medo e insegurança.

Portanto, se aprofundar na mobilidade urbana das mulheres não é apenas tratar da violência sexual contra elas no ambiente urbano. É também, discutir sobre o acesso à meios de transporte eficazes de qualidade, colocando em evidência que a demora de duas ou três horas em um transporte para poder estudar (como é o caso das entrevistadas aqui) não é algo que deva ser aceitável. E é também, se aprofundar na experiência de mobilidade urbana e entender que ela traz autonomia e liberdade para acessar os bens e serviços de uma cidade.

5.3. Limites da pesquisa

A maior parte dos dados analisados nesta pesquisa foram de bancos secundários, ou seja, não foram coletados pela pesquisadora para fins dessa pesquisa e não foram pensados a partir das mesmas ideias dessa pesquisa. Observar dados coletados com um objetivo mais específico e relacionado aos temas abordados neste trabalho, poderia trazer resultados ainda mais completos. Porém essa limitação se dá no âmbito da pesquisa sobre a mobilidade das mulheres estar se desenvolvendo, evoluindo e ganhando espaço.

Outra questão é que o desenvolvimento desta dissertação foi atravessado pela pandemia do Covid19 que impediu qualquer atividade e pesquisa presencial fazendo com que todo o trabalho fosse adaptado para um formato 100% online. A parte qualitativa foi comprometida, sendo inviáveis as possibilidades de se fazer trajetos em conjunto com as estudantes, como era previsto desde o início desde trabalho. Por conta disso, foram feitas entrevistas em profundidade de maneira on-line.

Ainda referente ao contexto de pandemia, as entrevistas foram feitas alguns meses após o início das medidas de isolamento social, portanto, quando se entrevistou as estudantes, a maioria delas não estava saindo de casa para fazer suas atividades como faziam anteriormente, o que fez com elas tivessem, em determinados momentos, que fazer esforços para se lembrar da rotina antes da pandemia.



Referências Bibliográficas

Referências Bibliográficas

ANTP. Relatório 2016. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP, 2018.

ALVARENGA, Bruna Borelli. As mulheres no espaço público: Experiências urbanas femininas em Portugal. 2018. 1–113 f. 2018.

BIROLI, Flávia. Gênero e desigualdade: os limites da democracia no Brasil. - 1. ed. - São Paulo: Boitempo, 2018.

CALIÓ, Sonia Alves. Incorporando a Questão de Gênero nos Estudos e no Planejamento Urbano. **Encuentro de Geógrafos de América Latina**, p. 9, 1997. Available at: http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/737.pdf.

CALDEIRA, Teresa P. do Rio. A política dos outros: cotidiano dos moradores da periferia e o que pensam do poder e dos poderosos. Editora Brasiliense S.A. São Paulo, 1984.

CECCATO, Vania; LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia (Ed.). Transit crime and sexual violence in cities: International evidence and prevention. Routledge, 2020.

CECCATO, Vania. Women's victimisation and safety in transit environments. **Crime Prevention and Community Safety**, vol. 19, no. 3–4, p. 163–167, 2017. https://doi.org/10.1057/s41300-017-0024-5.

_____. Moving safely: Crime and perceived safety in Stockholm´s subway stations. Lanham: Lexington, 2013.

CEPIA; ONU MULHERES. **O Progresso das Mulheres no Brasil 2003–2010**. Rio de Janeiro e Brasília: [*s. n.*], 2011.

CIOCOLETTO, Adriana. Urbanismo para la vida cotidiana: herramientas de análisis y evaluación urbana a escala de barrio desde la perspectiva de género. Tesis Doctoral. Barcelona, mayo 2014.

COLECTIVO HIRIA KOLEKTIBOA. Manual metodológico para la realización de mapas de análisis urbanístico desde la perspectiva de género y vida cotidiana de la ciudadanía. Mapas de la Ciudad Prohibida en municipios de la CAPV. 1ª. Vitoria-Gasteiz: [*s. n.*], 2010. Available at: https://www.euskadi.eus/web01-a2aznscp/es/k75aWebPublicacionesWar/k75aDetallePublicacion.jsp?id=047617&tipo=L&id2=0001&impr=0002.

CORRÊA, Sonia; KALIL, Isabela. **POLÍTICAS ANTIGÉNERO EN AMÉRICA LATINA: BRASIL**. Rio de Janeiro: [*s. n.*], 2020.

COUTO, Cecília De Freitas Vieira; FERRAZ, Késsia Nathasha Videres; DIAS, Clóvis;

ANDRADE, Nilton Pereira. **O que as experiências com o vagão rosa nos ensinaram até agora**. Revista dos Transportes Públicos - ANTP, vol. 41, no. 1, p. 25–36, 2019.

CRESSWELL, Tim; UTENG, Tanu Prya. Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding. **Gendered Mobilities**, no. January 2008, p. 15–26, 2008. https://doi.org/10.4324/9781315584201-6.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. De cada 10 reais investidos em infraestrutura de transporte, apenas 2 reais foram para o transporte coletivo. Disponível em: https://diariodotransporte.com.br/2018/12/04/de-cada-10-reais-investidos-em-infraestrutura-de -transporte-apenas-2-reais-foram-para-o-transporte-coletivo/ , Acesso em: 08/06/2019

DIAS, Maria Odila L. da S. **Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX**. 1995, São Paulo, 2ed., Editora Brasiliense.

DE PAULA, Pedro do Carpo Baumgratz. **Entenda o que a falta de repasses do Metrô tem a ver com as PPPs.** ObservaSP, 24 nov. 2016. Disponível em < https://observasp.wordpress.com/2016/11/24/entenda-o-que-a-falta-de-repasses-do-metro-tem-a-ver-com-as-ppps/>, acesso 25 jun. 2021.

FALÚ, Ana. Restricciones ciudadanas: las violencias de género en el espacio público. **Feminismo, género e igualdad**, p. 20, 2011.

FALÚ, Ana; SEGOVIA, Olga. **Ciudades para convivir**. Santiago do Chile: Ediciones SUR, 2007.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Lei de importunação sexual completa 1 ano com 3.090 casos em SP**. Folha de São Paulo, 2019. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/09/lei-de-importunacao-sexual-c ompleta-1-ano-com-3090-casos-em-sp.shtml

FORNECK, Maria Luiza; ZUCCOLOTTO, Silvana. Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 19 - 1996 - 4º trimestre**, p. 95–103, 1996.

FREITAS, Fernando Vieira. Das Kitandas de Luanda aos tabuleiros da terra de São Sebastião: conflitos em torno do comércio das quitandeiras negras no Rio de Janeiro no Século XIX. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro, IPPUR-UFRJ, 2015.

GONZAGA, Terezinha de Oliveira. **A cidade e a arquitetura também mulher: planejamento urbano, projetos arquitetônicos e gênero**. / Terezinha de Oliveira Gonzaga. Prefácio de Marlene Yurgel. Apresentação de Maria Amélia de Almeida Teles. São Paulo: Annablume, 2011.

GONZALEZ, Lélia. **Por um feminismo afro-latino-americano: ensaios, interven-**

ções e diálogos / organização Flávia Rios, Márcia Lima. – 1ª ed. – Rio de Janeiro: Zahar, 2020

HANSON, Susan. Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. **Gender, Place and Culture**, vol. 17, no. 1, p. 5–23, 2010. https://doi.org/10.1080/09663690903498225.

HARKOT, Marina Kohler **A bicicleta e as mulheres: Mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo** / Marina Kohler Harkot; orientadora Paula Freire Santoro. Dissertação mestrado FAUUSP – São Paulo, 2018. Edição revisada. 192p.

IBGE. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama , acesso em: 01/09/2021

JIRÓN, Paola. Transformándome en la "Sombra." **Bifurcaciones nº 10**, p. 1–14, 2012.

JIRÓN, Paola; CARRASCO, Juan Antonio. Understanding Daily Mobility Strategies through Ethnographic, Time Use, and Social Network Lenses. **Sustainability**, vol. 12, no. 1, p. 312, 2019. https://doi.org/10.3390/su12010312.

JIRÓN, Paola; GÓMEZ, Javiera. Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. Tempo Social, 2018.

JIRÓN, Paola. **Género**. In. Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina / Dhan Zunino Singh; Guillermo Giucci; Paola Jíron; editado por Paola Jíron; Dhan Zunino Singh; Guilhermo Giucci. - 1a. ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Biblos, 2017.

Koskela, H. Bold. **Walk and Breakings: Women's Spatial Confidence versus Fear of Violence**. Gender, Place, and Culture, Vol. 4, No. 3, pp. 301–319, 1997.

KWAN, M. P. Gender and individual access to urban opportunities: A study using space–time measures. Professional Geographer, v. 51, n. 2, p. 210–227, 1999.

LEMOS, L. L.; HARKOT, M. K.; SANTORO, P. F. Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil? Revista Transporte y Território, n. 16, p. 68-92, 2017

LEME, Maria Cristina da Silva. Urbanismo no Brasil - A formação do pensamento urbanístico no Brasil 1895- 1965. São Paulo, Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM, 1998.

LOGIODICE, Pedro. PIZZOL, Bruna. GIANNOTTI, Mariana. **A desigualdade na mobilidade urbana: entre ativa e não ativa**. Disponível em: https://pp.nexojornal.com.br/opiniao/2020/A-desigualdade-na-mobilidade-urbana-entre-ativa-e-n%C3%A3o-ativa?utm_medium=Email&utm_campaign=selecaopp&utm_source=ppgeral , acesso em julho/2020

LOUKAITOU-SIDERIS, A. **A gendered view of mobility and transport: Next steps and future directions**. Town Planning Review, vol. 87, no. 5, p. 547–565, 2016. https://doi.org/10.3828/tpr.2016.38.

_____ Is it safe to walk? Neighborhood safety and security considerations and their effects on walking. Journal of Planning Literature, v. 20, n. 3, p. 219–232, 2006.

MARICATO, Ermínia. Metrópole na periferia do capitalismo. Ilegalidade, desigualdade e violência. **Capital & Class**, vol. 23, no. 3, p. 182–185, 1999. https://doi.org/10.1177/030981689906900120.

MARQUES, Eduardo; BICHIR, Renata. Investimentos públicos, infraestrutura urbana e produção da periferia em São Paulo. **Espaço & Debates**, v. 17, n. 42, 2001.

MASSEY, D. **Space, place and gender**. Minneapolis: The University of Minnesota Press, 1993.

MATTA, Roberto da. **Fé em Deus e pé na Tábua, ou, Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil /** Roberto da Matta; com João Gualberto Moreira Vasconcellos e Ricardo Pandolfi. - Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

MCDOWELL, Linda. Género, identidad y lugar. Un estudio de las geografías feministas. Madrid: Cátedra, 1999.

MONTANER, Joseph. M.; MUXÍ, Zaida. **Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos**. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

NIGRIELLO, Andreina; OLIVEIRA, Rafael Henrique de. A rede de transporte e a ordenação do espaço urbano. **Revista dos Transportes Públicos** - ANTP. Ano 35, 1º quadrimestre, 2013.

ORIGEM DESTINO 2017. Relatório pesquisa. Disponível em: http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/ebook_OD_2017-final.pdf

ORTIZ ESCALANTE, Sara; GUTIÉRREZ VALDIVIA, Blanca. Planning from below: using feminist participatory methods to increase women's participation in urban planning. **Gender and Development**, vol. 23, no. 1, p. 113–126, 2015. DOI 10.1080/13552074.2015.1014206. Disponível em: http://dx.doi.org/10.1080/13552074.2015.1014206.

PASINATO, Wânia. Dez anos de Lei Maria da Penha. O que queremos comemorar? Sur 24 - v.13 n.24, 2016 p. 155-163.

PDUI. Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado Região Metropolitana de São

Paulo. Disponível em: https://www.pdui.sp.gov.br/rmsp/?page_id=56 , acesso em 01/09/2021.

PEREIRA, Gabriela Leandro. **Corpo, discurso e território: a cidade em disputa nas obras da narrativa de Carolina Maria de Jesus**. 2015. 1689–1699 f. Universidade Federal da Bahia, 2015. https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004.

PIZZOL, Bruna; TOMASIELLO, Diego; VASCONCELOS, Steffano de; FORTES, Laura M.; GOMES, Fernando; GIANNOTTI, Mariana. **Notas Técnicas - Priorizar o transporte ativo a pé!** São Paulo: [*s. n.*], 2021. Disponível em: https://centrodametropole.fflch.usp.br/sites/centrodametropole.fflch.usp.br/files/inline-files/09-nota_tecnica_transporte_ativo_pedestre.pdf.

PMSP/SMDU. Informe Urbano nº 25. A mobilidade das mulheres na Cidade de São Paulo. São Paulo, 2016. Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos/pdf/39.pdf , acessado em 25 de junho de 2017.

PMSP/SMDU. Informe Urbano nº 44. A mobilidade das mulheres na Cidade de São Paulo. São Paulo, 2020. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes_Urbanos/44_IU_mobilidade_mulheres.pdf , acessado em 06 de março de 2020.

QUEIRÓS, Margarida; COSTA, Nuno. Knowledge on Gender Dimensions of Transportation in Portugal. vol. 3, no. 1, 2014.

RAGO, Luzia Margareth. Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar - Brasil 1890-1930. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1985

REDE NOSSA SÃO PAULO. Pesquisa "Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana". Disponível em: https://www.nossasaopaulo.org.br/2019/09/10/metade-da-populacao-paulistana-deixa-de-visitar-parentes- e-amigosas-por-causa-do-preco-da-tarifa-do-onibus/ . Acesso em: 29/01/2020

ROZAS, Patricio; SALAZAR, Liliana. Violencia de género en el transporte público. **Recursos naturales e infraestructura**, vol. 17, no. 3, p. 1–79, 2015. Available at: http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/19539/lcl2169e.pdf.

SANTORO, P. F.; HARKOT, M. K. São Paulo, Brazil. In: CECCATO, V.; LOUKAITOU-SIDERIS, A. **Transit Crime and Sexual Violence in Cities: International Evidence and Prevention**. Routledge, 2020, pp. 95-104.

SANTORO, P. F.; HARKOT, M. K.; LOUKAITOU-SIDERIS, A.; CECCATO, V.; SUNDLING, C.; TORRES, J. R.; AGRAWAL, A. W. Intersectionality of transit safety. In: CECCATO, V.; LOUKAITOU-SIDERIS, A. **Transit Crime and Sexual Violence in Cities: International Evidence and Prevention**. Routledge, 2020, pp. 217-236.

LEMOS, L. L.; SANTORO, P. F. **Marina Harkot: entre a invisibilidade das mulheres na cidade e dos ciclistas na mobilidade**. CALIL, V.; COSTANZO, D. Desafio: estudos de mobilidade 4. São Paulo: CEBRAP, 2021, pp.13-24.

SANTORO, P. F.; HARKOT, M. K.; LEMOS, L. L. São Paulo female college students' transit safety: an overview of gender violence and spatial dynamics considering gender, race, and class. In: **6th International Conference on Women's Issues in Transportation – WIiT 2019**. Irvine, Estados Unidos: Transportation Research Board (TRB), 2019.

_____. São Paulo/Brazil case of assessment of victimization and perceived safety among college students: focus on women's transit safety In: **Seminario at Crime and fear in public places**. Stockholm: KTH Royal Institute of Technology, 2018. v.1. p.1-1.

_____. La inseguridad de estudiantes universitarias em sus desplazamientos cotidianos em São Paulo: una mirada a las dinámicas espaciales em relación con las categorías de género, raza y clase. Tercer Congreso Internacional sobre Género y Espacio. Ciudad de México, 8 a 12 de abril de 2019. Artigo aceito para publicação no prelo.

_____. Invisibilidade, (in)segurança e diferença de gênero frente aos desafios da política de mobilidade cicloviária. Capítulo de livro atualmente no prelo.

SIQUEIRA, Lúcia de Andrade. **Por onde andam as mulheres.** vol. 27, 2015.

SMDU. Informes Urbanos Violência contra a mulher na cidade de São Paulo. **Informes Urbanos**, p. 1–8, 2018.

SOLNIT, Rebecca. **A história do caminhar**; tradução Maria do Carmo Zanini. - São Paulo: Martins Fontes - selo Martins, 2016.

SOUZA, Adriana Cristina da Silva. **Mulher, uma força que caminha**. 2019.

STOLCKE, Verena. **O enigma das interseções: Classe, "raça", sexo, sexualidade. A formação dos impérios transatlânticos do século XVI ao XIX.** Revista Estudos Feministas, vol. 14, no. 1, p. 15–42, 2006. https://doi.org/10.1590/s0104-026x2006000100003.

SVAB, H. Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero. Dissertação de mestrado, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

UN United Nations-Habitat (2018). Activities of the United Nations human settlements programme draft United Nations system-wide guidelines on safer cities and human settlement. UN-Habitat, Safe Cities Program, Nairobi.

VALENTINE, Gill. **The Geography of Women's Fear.** The Royal Geographical Soci-

ety, vol. 21, no. 4, p. 385–390, 1989.

_____ **Women's Fear and the Design of Public Space**. Built Environment, Vol. 16, No. 4, pp. 288–303, 1990.

_____. Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas. Annablume, 2001.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Transporte urbano, espaço e equidade: aná-

lise das políticas públicas. Annablume, 2001.

_____. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012. 216 p.

_____. **De cada 10 reais investidos em infraestrutura de transporte, apenas 2 reais foram para o transporte coletivo**. Diário do Transporte. Disponível em: < https://diariodotransporte.com.br/2018/12/04/de-cada-10-reais-investidos-em-infraestrutura-de -transporte-apenas-2-reais-foram-para-o-transporte-coletivo/ > Acesso em: 08/06/2019

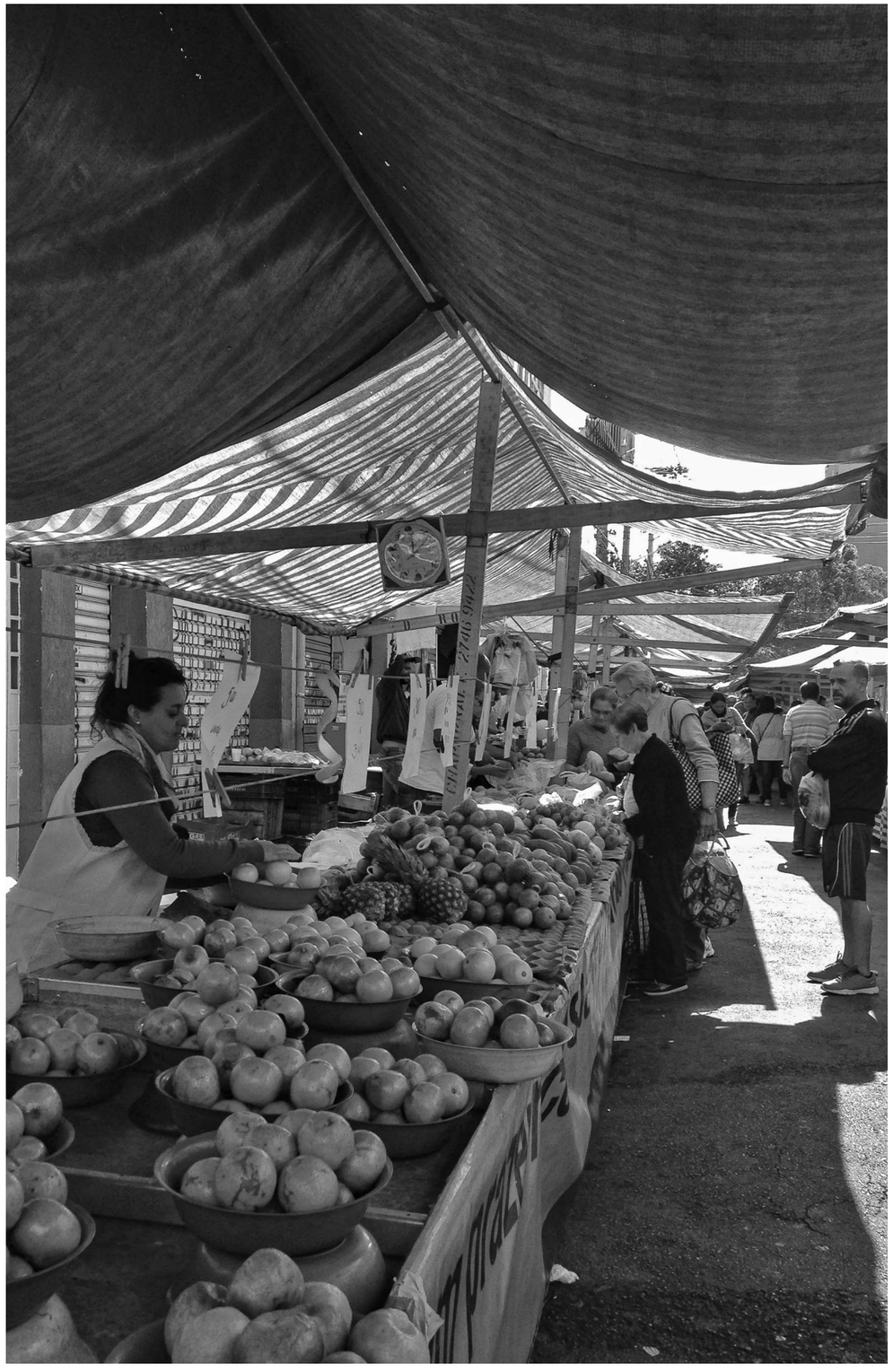
VILLAÇA, Flávio; ZIONI, Silvana Maria. Os transportes sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo: O poder público acentuando a desigualdade. **Companhia Brasileira de Trens Urbanos**, p. 223, 2005.

VILLAGRÁN, Paula S. **Seminario Internacional "Me Muevo Segura"**. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=_c4wG75egdc&t=1s . Banco de Desenvolvimento da América Latina, Secretaria Distrital da Mulher de Bogotá, TUMI. Acesso em: janeiro/2021

_____ La violencia en la ciudad. Women's fear of violence in Mexico City. A MATTER Resumen. no. August 2012, p. 145–169, 2012.

_____ Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. vol. 19, p. 95–110, 2014.

VERA-GRAY, F. Men's Intrusion, Women's Embodiment: A critical analysis of street harassment. UK: Routledge, 2016.



anexo 01

Questionário pesquisa

Segurança de trânsito entre estudantes universitários - Uma avaliação internacional

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Concordo em participar, como voluntária(o), do presente estudo, que tem como pesquisadora responsável a Profa. Dra. Paula Freire Santoro, docente da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo e coordenadora do LabCidade FAUUSP, no. USP 1259230. Tenho ciência de que o estudo tem em vista o preenchimento de questionário on-line para a pesquisa internacional sob coordenação geral de Vania Ceccato, professora do KTH Royal Institute of Technology, Suécia e Anastasia Loukaitou-Sideris, professora da UCLA, EUA. Entendo que esse estudo faz parte de uma pesquisa acadêmica e que os resultados obtidos serão divulgados sob forma de análise do conjunto dos questionários respondidos e qualquer informação pessoal fornecida por mim como nome, número de documento ou canal de contato será mantida em sigilo pelas coordenadoras da pesquisa, reservando o anonimato dos participantes e assegurando, assim, minha privacidade. Além disso, sei que posso abandonar minha participação na pesquisa quando quiser e que não receberei nenhum pagamento por esta participação. Os resultados do estudo serão divulgados no site, blog, canal do youtube e nas redes sociais do LabCidade (http://www.labcidade.fau.usp.br/) e do projeto ObservaSP (https://observasp.wordpress.com/) quando de sua publicação, a partir do 2o semestre de 2019, e em publicação e evento científicos organizados pelas coordenadoras internacionais. Quaisquer dúvidas referentes à pesquisa podem ser sanadas através do email pesq.segurancatransporte@gmail.com.

Nome: _____

Local e data: _____

Assinatura: _____

1. Em um dia de semana típico, em quanto tempo você estima a duração da sua viagem até a universidade (de porta a porta)?
(a) Mais de 2 horas (b) Entre 1 hora e 2 horas
(c) Entre meia e 1 hora (d) Entre 15 e 30 minutos
(e) Menos de 15 minutos

2. Em uma semana típica, com que frequência você usa ônibus? Não inclua ônibus ou vans de propriedade da sua universidade ou operados por ela.
(a) Todo dia (b) 5-6 dias por semana
(c) 3-4 dias por semana (d) 1-2 dias por semana
(e) Menos de uma vez por semana
(f) Nunca (vá para a questão 13)

3. Durante o dia, você se sente segura(o) ao usar ônibus?
(a) Sempre (b) Frequentemente (c) Às vezes(d) Raramente (e) Nunca

4. Durante o dia, você se sente segura(o) enquanto espera no ponto de ônibus?
(a) Sempre (b) Frequentemente (c) Às vezes
(d) Raramente (e) Nunca

5. Após escurecer, você se sente segura(o) ao usar ônibus?
(a) Sempre (b)Frequentemente (c) Às vezes
(d)Raramente (e) Nunca
(f) Eu não uso o ônibus após escurecer

6. Após escurecer, você se sente segura(o) enquanto caminha em direção ao ponto de ônibus ou enquanto espera no ponto de ônibus?
(a) Sempre (b)Frequentemente (c) Às vezes
(d)Raramente (e) Nunca
(f) Eu nunca espero no ponto de ônibus, após escurecer

7. Das seguintes alternativas, quais impedem você de usar ônibus mais frequentemente? (assinale todas que se aplicam)
(a) Custo da passagem/bilhete
(b) Medo de acidentes de trânsito
(c) Medo de ser vítima de um crime, abuso ou assédio enquanto estiver no ônibus
(d) Medo de ser vítima de um crime, abuso ou assédio enquanto caminha e/ou espera por ônibus
(e) Medo de ataque terrorista
(f) Medo de assédio sexual no ônibus
(g)Preocupação em relação ao comportamento antissocial de outros (tais como beber, xingar, cheirar mal, etc.)
(h) Serviço não confiável ou não frequente de ônibus
(i) Ambiente sujo no ônibus (lixo, pichação)
(j) Ambiente sujo durante a caminhada até o ponto de ônibus
(k) Falta de informações sobre horários de ônibus
(l) Tempo de viagem demorado
(m) Muitas trocas de ônibus (baldeação)
(n) Serviços superlotados
(o) Não sei como comprar as passagens/bilhetes
(p) Outras (explique, por favor):
_____

8. Quais das seguintes alternativas você considera como um problema significativo ao usar o ônibus e/ou enquanto aguarda no ponto de ônibus que você costuma usar? (assinale com X todas que se aplicam)

Problema	No ponto de ônibus	No ônibus
Iluminação precária		
Isolamento		
Falta de vigilância / local vazio na maior parte do dia		
Presença de mendigos/pedintes		
Presença de pessoas embriagadas		
Vandalismo, lixo		
Linguagem obscena		
Assédio sexual		
Uso ou venda de drogas		
Ameaças físicas/verbais		
Furto de carteira/bolsa		
Roubo de joias		
Roubo		
Crimes violentos (agressão grave, assassinato)		
Outras (liste, por favor)		

9. Nos últimos 3 anos, você vivenciou algumas das seguintes situações enquanto caminhava para e/ou esperava no ponto de ônibus ou enquanto estava no ônibus? (assinale com X todas que se aplicam):

Tipo de assédio/ agressão sexual	No ônibus	No ponto de ônibus	Na ida ou na volta do ponto de ônibus
Ser perseguida(o) por um estranho			
Receber olhares ou gestos sexuais indesejados			
Ser tocada(o) de forma inapropriada			
Exibição de imagens pornográficas			
Exibicionismo indecente			
Masturbação em público			
Ser beijada(o) por um estranho			
Ser convidada(o) por um estranho a fazer sexo			
Receber comentários sexuais (sobre vestimenta, aparência, etc.)			
Provocações/observações sexuais indesejadas			
Uso de linguagem obscena/abusiva			
Ser chamada(o) de gatinha(o), docinho, querida(o), amor, ou algo similar			
Perguntas pessoais sobre sua vida sexual			
Alguém fazendo som de beijo			
Assobio			
Alguém puxar ou brincar com seus cabelos			
Outras (liste, por favor)			

10. Você sente necessidade de tomar algumas precauções contra delitos, quando usa ônibus público?
(a) Sim (b) Não (vá para questão 12)

11. Quais das seguintes precauções você toma? (assinale todas que se aplicam)
(a) Viajar somente durante o dia
(b) Viajar sempre acompanhada(o)
(c) Evitar determinadas linhas de ônibus
(d) Evitar determinados pontos de ônibus
(e) Sentar próxima(o) ao motorista
(f) Se vestir de uma maneira específica
(g) Não usar joias
(h) Evitar carregar bolsas e/ou carteiras
(i) Carregar algum tipo de arma
(j) Esperar o ônibus somente em locais bem iluminados
(k) Esperar o ônibus somente se houver pessoas nas proximidades
(l) Outras (explique, por favor):
_____

12. Em sua opinião, quais procedimentos podem tornar a viagem de ônibus mais segura? (assinale as 3 mais importantes)
(a) Policiamento nos pontos de ônibus
(b) Mais policiamento nos ônibus
(c) Colocar câmeras dentro dos ônibus
(d) Colocar câmeras nos pontos de ônibus
(e) Mais iluminação nos pontos de ônibus
(f) Linha telefônica direta com a polícia nos pontos de ônibus
(g) Linha telefônica direta com a polícia dentro dos ônibus
(h) Tabela digital de horários nos pontos de ônibus
(i) Ônibus exclusivos para mulheres
(j) Outros (explique, por favor):
_____

VIAGENS COM METRÔ/VLT/TREM/MONOTRILHO

13. Em uma semana típica, com que frequência você usa o metrô, VLT, trem ou monotrilho para se deslocar em São Paulo?
(a) Todos os dias (b) 5-6 dias por semana
(c) 3-4 dias por semana (d) 1-2 dias por semana
(e) Menos do que 1 vez por semana
(f) Nunca (vá para a pergunta 24)

14. Durante o dia, você se sente segura(o) ao usar o metrô, VLT, trem ou monotrilho?
(a) Sempre (b) Frequentemente (c) Às vezes
(d) Raramente (e) Nunca

15. Durante o dia, você se sente segura(o) enquanto espera na plataforma?
(a) Sempre (b) Frequentemente (c) Às vezes
(d) Raramente (e) Nunca

16. Após escurecer, você se sente segura(o) ao usar o metrô, VLT, trem ou monotrilho?
(a) Sempre (b) Frequentemente (c) Às vezes
(d) Raramente (e) Nunca
(f) Eu não uso o metrô, VLT, trem ou monotrilho depois de escurecer

17. Após escurecer, você se sente segura(o) enquanto caminha em direção à plataforma ou aguardando nela?
(a) Sempre (b) Frequentemente (c) Às vezes
(d) Raramente (e) Nunca
(f) Eu nunca espero na plataforma depois de escurecer

18. Das seguintes alternativas, quais impedem você de usar o metrô, VLT, trem ou monotrilho mais frequentemente? (assinale todas que se aplicam)
(a) Custo da passagem/bilhete
(b) Medo de acidentes de trânsito
(c) Medo de ser vítima de um crime, abuso ou assédio enquanto estiver no metrô, VLT, trem ou monotrilho
(d) Medo de ser vítima de um crime, abuso ou assédio enquanto caminha até a estação
(e) Medo de ser vítima de um crime, abuso ou assédio enquanto esteja esperando na plataforma
(f) Medo de ataque terrorista
(g) Medo de assédio sexual no metrô, VLT, trem ou monotrilho
(h) Preocupação em relação ao comportamento antissocial de outros (tais como beber, xingar, cheirar mal, etc.)
(i) Serviço não confiável ou não frequente
(j) Ambiente sujo no metrô, VLT, trem ou monotrilho (lixo, pichação)
(k) Ambiente sujo durante a caminhada até a estação
(l) Falta de informação sobre horários do metrô, VLT, trem ou monotrilho
(m) Tempo de viagem demorado
(n) Muitas transferências/baldeações
(o) Serviços superlotados
(p) Não entendo como comprar as passagens/bilhetes
(q) Outras (explique, por favor):
_____

19. Quais das seguintes alternativas você considera como um problema significativo ao usar o metrô, VLT, trem ou monotrilho e/ou enquanto aguarda na plataforma? (assinale com X todas que se aplicam)

Problema	Na plataforma	No metrô/ VLT/ trem /monotrilho
Iluminação precária		
Desenho/projeto ruim		
Falta de vigilância / local vazio na maior parte do dia		
Presença de mendigos/pedintes		
Presença de pessoas embriagadas		
Vandalismo, lixo		
Linguagem obscena		
Assédio sexual		
Uso ou venda de drogas		
Ameaças físicas/verbais		
Furto de carteira/bolsa		
Roubo de joias		
Roubo		
Crimes violentos (agressão grave, assassinato)		
Outras (liste, por favor)		

20. Nos últimos 3 anos, você vivenciou algumas das seguintes situações enquanto usava o metrô, VLT, trem ou monotrilho, no caminho para a estação ou enquanto aguardava na plataforma? (assinale com X todas que se aplicam)

Tipo de assédio/ agressão sexual	No metrô/ VLT/ trem /monotrilho	Na plataforma	No caminho para/ da estação
Ser perseguida(o) por um estranho			
Receber olhares ou gestos sexuais indesejados			
Ser tocada(o) de forma inapropriada			
Exibição de imagens pornográficas			
Exibicionismo indecente			
Masturbação em público			
Ser beijada(o) por um estranho			
Ser convidada(o) por um estranho a fazer sexo			
Receber comentários sexuais (sobre vestimenta, aparência, etc.)			
Provocações/observações sexuais indesejadas			
Uso de linguagem obscena/abusiva			
Ser chamada(o) de gatinha(o), docinho, querida(o), amor, ou algo similar			
Perguntas pessoais sobre sua vida sexual			
Alguém fazendo som de beijo			
Assobio			
Alguém puxar ou brincar com seus cabelos			
Outras (liste, por favor)			

21. Você acha que é necessário tomar precauções contra crimes quando usa o metrô, VLT, trem ou monotrilho?
(a) Sim (b) Não (vá para pergunta 23)

22. Das seguintes precauções, quais você toma? (assinale todas que se aplicam)
(a) Viajar somente durante o dia
(b) Viajar sempre acompanhada(o)
(c) Evitar determinadas linhas
(d) Evitar determinadas estações
(e) Se vestir de uma maneira específica
(f) Não usar joias
(g) Evitar carregar bolsas e/ou carteiras
(h) Carregar algum tipo de arma
(i) Outras (explique, por favor):

_____

23. Em sua opinião, quais procedimentos podem tornar a viagem de metrô, VLT, trem ou monotrilho mais segura? (assinale as 3 mais importantes)
(a) Policiamento nas plataformas
(b) Mais policiamento nos vagões
(c)Colocar câmeras dentro dos vagões
(d) Colocar câmeras nas plataformas
(e) Linha telefônica direta com a polícia nas estações
(f) Linha telefônica direta com a polícia dentro dos vagões
(g) Mais iluminação nas plataformas
(h) Tabela digital de horários nas plataformas
(i) Vagões exclusivos para mulheres
(j) Outros (explique, por favor):

_____

DENÚNCIA DE CRIME

24. Se você foi vítima de abuso ou assédio sexual dentro do ônibus/metrô/VLT/trem/monotrilho, no ponto de ônibus/na plataforma, ou no caminho a pé de/para o ponto/estação, você denunciou o crime para alguém?
(a) Sim (vá para a pergunta 25)
(b)Não (vá para a pergunta 26)
(c) Não fui vítima de abuso ou assédio sexual no transporte coletivo (vá para a pergunta 29)

25. Para quem você denunciou o crime de abuso ou assédio sexual? (assinale todas que se aplicam)
(a) Para a polícia (vá para a pergunta 27)
(b) Para o motorista do ônibus (vá para a pergunta 27)
(c) Para o operador do trem (vá para a pergunta 27)
(d) Para a empresa de ônibus (vá para a pergunta 27)
(e) Para a empresa ferro/metroviária (vá para a pergunta 27)
(f) Para amigas/amigos
(g) Para esposa/esposo
(h) Para pai/mãe
(i) Para outros membros da sua família
(j) Outros (explique, por favor):_____
(vá para a pergunta 27)

26. Você pode indicar o porquê de não ter denunciado o crime de abuso ou violência sexual? (assinale todas que se aplicam)
(a) Eu estava envergonhada(o)
(b) Eu estava com medo da polícia
(c) Eu não acreditava que o(a) criminoso(a) seria pego
(d) Eu não queria lembrar do que aconteceu
(f) Eu não achava que o crime foi sério
(g) Para evitar mais problema
(h) Outros (explique, por favor): _____

Pesquisa "Segurança de trânsito entre estudantes universitários - Uma avaliação internacional" LabCidade | FAUUSP | 2018

27. Alguém testemunhou o crime de abuso ou assédio sexual sofrido por você?
(a) Sim (vá para a pergunta 28)
(b) Não (vá para a pergunta 29)

28. Qual foi a reação de outras pessoas que testemunharam o abuso ou assédio sexual dentro do ônibus/ metrô/ VLT/ trem/ monotrilho, no ponto de ônibus/na plataforma, ou no caminho a pé de/para o ponto/estação?
(a) Eles fingiram não estar vendo o que estava acontecendo
(b) Eles observaram de longe que estava acontecendo
(c) Eles se aproximaram, mas não falaram nada
(d) Eles se aproximaram e falaram comigo
(e) Eles falaram com o agressor
(f) Outros (explique, por favor):

_____

29. Nos últimos 3 anos, você foi vítima de algum outro crime sério (assalto, roubo, estupro) dentro do ônibus/metrô/VLT/trem/monotrilho, no ponto de ônibus/na plataforma, ou no caminho a pé de/para o ponto/estação?
(a) Não (vá para a pergunta 31)
(b) Sim (explique, por favor):

_____

30. Você denunciou o crime sério que sofreu? (assinale todas que se aplicam)
(a) Não
(b) Sim, para a polícia
(c) Sim, para o motorista do ônibus
(d) Para o operador do trem
(e)Para a empresa de ônibus
(f) Para a empresa ferro/metroviária
(g) Para família ou amigas/amigos
(h) Outros (explique, por favor):

_____

31. Nos últimos 3 anos, alguém que você conhece foi vítima de algum outro crime sério (assalto, roubo, estupro) dentro do ônibus/metrô/VLT/trem/monotrilho, no ponto de ônibus/na plataforma, ou no caminho a pé de/para o ponto/estação?
(a) Não
(b) Sim (explique, por favor):

_____

32. Nos últimos 3 anos você foi vítima de roubo/batedor de carteira, teve jóias arrancadas, ou foi roubada(o) dentro do ônibus/metrô/VLT/trem/monotrilho, no ponto de ônibus/na plataforma, ou no caminho a pé de/para o ponto/estação?
(a) Não (vá para a pergunta 34)
(b) Sim (explique, por favor):

_____

33. Você denunciou o(s) crime(s) que sofreu? (assinale todas que se aplicam)
(a) Não
(b) Sim, para a polícia
(c) Sim, para o motorista do ônibus
(d) Para o operador do trem
(e) Para a empresa de ônibus
(f) Para a empresa ferro/metroviária
(g) Para família ou amigas/amigos
(h) Outros (explique, por favor):

_____

TRANSPORTE PRIVADO

34. Com que frequência você usa serviço de táxi?
(a) Frequentemente (pelo menos uma vez por semana)
(b) Poucas vezes por mês
(c) Raramente (poucas vezes por ano)
(d) Nunca (vá para a questão 36)

35. Você se sente segura(o) ao usar serviço de táxi?
(a) Sempre (b) Frequentemente (c) Às vezes
(d) Raramente (e) Nunca

36. Com que frequência você usa serviços de transporte com aplicativo (Uber, Táxi 99, etc)?
(a) Frequentemente (pelo menos uma vez por semana)
(b) Poucas vezes por mês
(c) Raramente (poucas vezes por ano)
(d) Nunca (vá para a questão 38)
(e) Minha cidade não possui estes serviços (vá para a questão 38)

37. Você se sente segura(o) ao usar serviços de transporte com aplicativo?
(a) Sempre (b) Frequentemente (c) Às vezes
(d) Raramente (e) Nunca

38. Com que frequência você dirige um carro?
(a) Todo dia (b) 5-6 dias por semana
(c) 3-4 dias por semana (d) 1-2 dias por semana
(e)Menos de uma vez por semana
(f) Nunca (g) Eu não tenho carro

39. Você se sente segura(o) usando infraestrutura de vagas de estacionamento (serviços de estacionamento / *Parking* / bolsões de estacionamento / vagas livres)?
(a) Sempre (b) Frequentemente (c) Às vezes
(d) Raramente (e) Nunca

40. Com que frequência você usa moto (motocicleta/motoneta/biz/etc)?
(a) Todo dia (b) 5-6 dias por semana
(c) 3-4 dias por semana (d) 1-2 dias por semana
(e) Menos de uma vez por semana
(f) Nunca (vá para a questão 42)
(g) Eu não tenho moto (vá para a questão 42)

41. Qual das seguintes situações impede que você use sua moto com mais frequência (assinale todas que se aplicam)?
(a) Medo de acidentes de trânsito
(b) Medo de ser assediada(o)
(c) Medo de a moto ser roubada
(d) Outra (explique, por favor):

_____

42. Com que frequência você usa bicicleta?
(a) Todo dia (b) 5-6 dias por semana
(c) 3-4 dias por semana (d) 1-2 dias por semana
(e) Menos de uma vez por semana
(f) Nunca (vá para a questão 44)
(g) Eu não tenho bicicleta (vá para a questão 44)

43. Qual das seguintes situações impede que você use sua bicicleta com mais frequência (assinale todas que se aplicam)?
(a) Medo de acidentes de trânsito
(b) Medo de ser assediada(o)
(c) Medo de a bicicleta ser roubada
(d) Outra (explique, por favor):

_____

PERFIL

44. Por favor, indique o seu gênero:
(a) Feminino (b) Masculino
(c) Outro: _____ (indique, por favor)
(d) Prefiro não dizer

45. Por favor, indique se você pertence ao grupo LGBTQI (Lésbica/Gay/Bissexual/Travesti/Transexual/Transgênero/ Queer/Intersexo/etc.)?
(a) Sim (b) Não (c) Prefiro não dizer

46. Dentre as seguintes alternativas, você se reconhece ou se identifica como de cor ou raça (assinale quantas opções desejar):
(a) Afrodescendente (b) Indígena
(c) Amarelo (d) Negro
(e) Branco (f) Preto
(g) Pardo
(h) Outra: _____ (indique, por favor)
(i) Prefiro não me classificar

47. Por favor, indique a sua idade:
(a) Abaixo de 18 (b) 18-29
(c) 30-39 (d) 40-49
(e) 50-59 (f) 60 anos ou mais

48. Por favor, indique qual o período do curso que frequenta (se você frequenta aulas em mais de um período, indique o período em que você mais frequenta o curso):
(a) Matutino (b) Vespertino
(c) Noturno (d) Integral

49. Por favor, indique em qual universidade/unidade você estuda:
(a) USP/FAU
(b) USP/EACH
(c) USP outra unidade: _____ (indique, por favor)
(d) Mackenzie/FAU
(e) Mackenzie outra unidade: _____ (indique, por favor)
(g) Outra instituição: _____ (indique, por favor)

50. Se tiver interesse em participar de futuras pesquisas sobre o tema, por favor, indique seu nome e telefone ou e-mail:

_____

OBRIGADA PELA SUA PARTICIPAÇÃO!
Maiores informações sobre a pesquisa podem ser encontradas na página: https://bit.ly/2EIMDN9

anexo 02

roteiro das entrevistas semiestruturadas

Roteiro entrevistas em profundidade semiestruturada com estudantes universitárias dos campi USP

Bloco 1: tema de pesquisa - introdução pré entrevista

- Essa pesquisa busca entender a experiência e percepções sobre a mobilidade urbana das mulheres em São Paulo e queria saber um pouco sobre o seu ponto de vista e também suas opiniões sobre o assunto.
- A ideia é fazer algumas perguntas relacionadas à situações cotidianas
- Caso você não se sinta à vontade para responder alguma delas, você pode pular ou também podemos parar a entrevista.

Bloco 2: Cotidiano e experiência do caminhar (aquecimento)

- Queria que você me contasse um pouco sobre você? Com quantos anos você está? O que estuda? E o que te motivou a escolher essa área? Mora em São Paulo?
- E com quem você mora aqui em São paulo?

(Informações extras: filhos, casada, onde mora, com quem mora)

Bloco 3: cotidiano

- Pensando no seu cotidiano e nas atividades que fazia antes da pandemia, além de estudar, poderia me descrever um pouco sobre como eram esses trajetos? Geralmente você estava sozinha ou acompanhada?
- Qual horário você se deslocava?
- Como era o movimento desses lugares? Você cruzava com outras pessoas? Saberia me dizer por quem você era vista e quem você via nesses percursos?

Bloco 4: Percepções de segurança, insegurança e precauções

- Poderia me descrever um pouco os sentimentos e percepções que você tinha nesses trajetos?
- Essas sensações eram as mesmas durante o dia e a noite? E pensando em uma comparação entre dia e noite, quais eram as principais sensações que você tinha em cada um desses momentos?
- Você se sentia segura em algum momento? Durante a noite você se sentia segura enquanto caminhava até o ponto de ônibus ou enquanto esperava no ponto?*
- Na sua opinião, o que é se sentir segura? O que te causava/causa segurança?
- Na sua opinião, o que é se sentir insegura? E o que te causava insegurança?
- E o que você fazia ou faz quando se sente insegura em algum desses lugares? (medidas e precauções que são tomadas)

Planejamento trajetos:

- Você faz algum planejamento do seu trajeto antes de sair? Como você os escolhe? (por eficiência / conforto / ou em função de maior familiaridade)
- E como você escolhe os tipos de transporte? Se sim, poderia me contar um pouco sobre isso?
- Poderia me dizer se você muda ou já mudou trajetos? Por que? E já evitou algum tipo de transporte? Por que?
- Em relação aos locais que você vai ou ia. Você já evitou sair em determinados horários? Já evitou sair sozinha? Já se preocupou com o tipo de roupa que vestia?
- Além das questões apontadas anteriormente, existe alguma outra medida ou precaução que você toma ou já tomou em relação à insegurança nos seus trajetos?

Bloco 5: Discursos e mensagens sociais

- Em relação às medidas e precauções que você toma, saberia dizer quando e porque passou a adotá-las no seu cotidiano?
- Saberia me dizer se alguma vez algum familiar, ou conhecido, te deu conselhos ou recomendações sobre cuidados em relação aos seus trajetos ou deslocamentos cotidianos?
- Há outros lugares que você teve contato com mensagens, notícias e recomendações que influenciaram no cuidado e precauções em relação a forma como você se deslocava pelos espaços públicos? Poderia me falar um pouco sobre?
- Alguma vez você soube de uma situação de constrangimento, desconforto, ou abuso vivido por uma mulher na rua? Se sim, poderia me dizer geralmente como e por quem você fica sabendo destas notícias?

Bloco 6: Discurso x violência real, abuso, medo, insegurança

- Você já passou por alguma situação de constrangimento ou desconforto enquanto fazia algum dos seus percursos? Poderia contar um pouco sobre?
- Você considera que essa situação tenha sido assédio ou violência sexual?
- Se você se sentir à vontade, poderia me contar um pouco sobre isso?
- Você fez alguma coisa em relação a isso?
- Poderia me dizer o que fez? Se sentiu apoiada, após denunciar? o que sentiu?
- Você percebeu alguma mudança na sua rotina depois dessa situação?

Bloco 7: Resposta e políticas de Estado

- Você acha que o poder público/governantes poderiam fazer alguma coisa que diminuísse essas sensações de insegurança dos lugares? O que acha que poderia ser feito? E que questões você acha que poderiam te ajudar a se sentir mais segura e tranquila no seu cotidiano na cidade?
- na pesquisa apareceu que a melhoria no serviço de mobilidade - menos tempo de espera no ponto, saber a hora que o ônibus chega, vagão menos lotado, … - seriam medidas que deixariam as mulheres mais seguras. Você também acha isso?
- se não, usa algum aplicativo que organiza seus trajetos e traz estas informações?
- Você sabe se na sua região, tem alguma instituição ou organização que ajude a diminuir esta sensação de insegurança?
- Como você se sente em relação à presença de polícias nas ruas, de vigilantes de edifícios e estações e terminais de transporte?
- Qual é sua opinião em relação a determinadas medidas contra o assédio e violência contra a mulher como: medidas educativas, vagões específicos, leis específicas?

Bloco 8: Pergunta final

- Por fim, na sua opinião, pensando um pouco nos temas que abordamos aqui, você acredita que há uma diferença na forma como mulheres se deslocam nas cidades em relação aos homens?