

## A MOBILIDADE DAS MULHERES EM SÃO PAULO

### Experiência, precauções e autonomia

The women mobility in the city of São Paulo

Experience, precautions and autonomy

La movilidad de las mujeres en São Paulo

Experiencia, precauciones y autonomía

Marina Pereira Santos Gomes da Silva, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, marinapsgs@gmail.com

### RESUMO

Este artigo apresenta alguns dos principais resultados de um capítulo que compõe uma dissertação de mestrado. A partir de uma observação qualitativa e aproximada de um grupo de onze mulheres estudantes universitárias, buscou-se coletar informações sobre suas experiências e percepções cotidianas relacionadas aos seus trajetos diários feitos por motivo de viagem casa-universidade, na Região Metropolitana de São Paulo. Esperava-se como resultado que a insegurança e o medo de sofrerem algum tipo de violência sexual fossem os principais elementos destacado pelas estudantes como obstáculos para a garantia da mobilidade urbana segura. Porém, limitações de acesso e a má qualidade dos sistemas de transportes coletivos, se mostraram fatores de forte impacto nas precauções tomadas, percepções de insegurança e sensações de medo e vulnerabilidade. Ao mesmo tempo, percebeu-se que há uma busca por autonomia e apropriação de medidas de enfrentamento de elementos que limitam e dificultam a mobilidade urbana delas.

**Palavras-chave:** mobilidade urbana, mulheres, américa latina, desigualdades de gênero

### Linha de Investigação

B2.2\_Desigualdades urbanas e segregação socioespacial

### ABSTRACT

This article presents some of the main results of a chapter that makes up a master's thesis. From a qualitative and approximate observation of a group of eleven female university students, it sought to collect information about their daily experiences and perceptions related to their daily journeys made for the purpose of a home-university trip, in the Metropolitan Region of São Paulo. As a result, it was expected that insecurity and the fear of suffering some type of sexual violence were the main elements highlighted by the students as obstacles to ensuring safe urban mobility. However, access limitations and the poor quality of public transport systems proved to have a strong impact on the precautions taken, perceptions of insecurity and feelings of fear and vulnerability. At the same time, it was noticed that there is a search for autonomy and appropriation of measures to face elements that limit and hinder their urban mobility.

**Keywords:** urban mobility, women, latin america, gender inequalities

### Linha de Investigação:

B2.2\_Urban Inequality and Socio-Spatial Segregation

### RESUMEN

Este artículo presenta algunos de los principales resultados de un capítulo que conforma una tesis de maestría. A partir de observación cualitativa y aproximada de un grupo de once mujeres estudiantes universitarias, se buscó recopilar informaciones sobre sus vivencias y percepciones cotidianas relacionadas con sus trayectos cotidianos realizados con el propósito de un viaje casa-universidad, en la Región Metropolitana de São Paulo. Como resultado, se esperaba que la inseguridad y el miedo a sufrir algún tipo de violencia sexual fueran los principales elementos destacados por los estudiantes como obstáculos para garantizar una movilidad urbana segura. Sin embargo, las limitaciones de acceso y la mala calidad de los sistemas de transporte público demostraron tener un fuerte impacto en las precauciones tomadas, las percepciones de inseguridad y los sentimientos de miedo y vulnerabilidad. Al mismo tiempo, se percibió que existe una búsqueda de autonomía y apropiación de medidas para enfrentar los elementos que limitan y dificultan su movilidad urbana.

**Palabras clave:** movilidad urbana, mujeres, américa latina, desigualdades de género

## Linha de Investigação:

B2.2\_Desigualdad Urbana y Segregación Socio-espacial

### 1. Introdução

A literatura sobre a mobilidade urbana das mulheres chama atenção uma complexidade, derivada de múltiplos fatores, como limitantes físicos, econômicos, culturais e psicológicos, que somados à políticas de transporte inadequadas, compõem uma estrutura que marca diariamente a forma como elas se deslocam pela cidade (Da Silva, 2020; 2021). Essa estrutura, além de estimular distinções nas viagens femininas e masculinas, também produz desigualdades entre mulheres de diferentes características sociais como raça, renda, etnia e idade (Hanson, 2010; Loukaitou-Sideris, 2016; Ceccato, 2017; SMDU, 2018). Sendo assim, pode-se dizer que a mobilidade urbana é ponto de partida significativo para observar desigualdades, pois ela se manifesta nos distintos padrões de viagens produzidos, além de ser fator de impacto no acesso às oportunidades de trabalho, educação, lazer, etc, disponíveis nas cidades.

O contexto deste trabalho é a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), composta por uma população majoritária de mulheres, que são as maiores usuárias dos transportes públicos e o grupo que mais se desloca a pé neste território (Pesquisa OD, 2017; Da Silva, 2020; 2021). Além disso, esta é uma região marcada pela exclusão e segregação socioterritorial fruto de tentativas de planejamento e organização do espaço urbano (Maricato, 1999; Villaça, 2012) e pela concentração de grande parte dos recursos voltadas para infraestrutura de veículos motorizados privados em detrimento dos modos coletivos (ANTP, 2018) e ativos.

Mas, o que estas mulheres pensam e esperam em relação à existência delas neste espaço urbano? Pouco ainda se sabe e se aprofundou no cotidiano, experiências, percepções e perspectivas sobre a mobilidade delas na RMSP, e é este um diferencial desta pesquisa. Inicialmente, propunha-se a abordar especificamente a mobilidade a pé das mulheres, forma de deslocamento na qual são o principal grupo, porém, ao longo do trabalho ficou evidente que o modo a pé é parte de um conjunto de viagens feitas por elas diariamente. Além das experiências femininas na cidade, buscou-se compreender os impactos do medo e sensação de insegurança em relação às violências sexuais na mobilidade dessas mulheres. A hipótese central desta pesquisa era de que a sensação de (in)segurança impacta e influencia no padrão de deslocamento das mulheres.

### 2. Bases teóricas

Partindo do pressuposto de que as experiências femininas de mobilidade urbana são complexas e influenciadas por uma série de fatores, esta pesquisa se apoiou em um enfoque multidisciplinar, buscando conexões entre teorias e campos de conhecimento, para além da área de planejamento urbano, como antropologia, sociologia e geografia urbanas. Com um olhar focado nas relações entre configuração urbana e questões pessoais e sociais existentes nas cidades.

A primeira teoria base deste trabalho é sobre a “Dominação Masculina” (Bourdieu, 1999) que, como forma de organização social, baseada no mito da superioridade masculina, destinou papéis de gênero e a divisão sexual do trabalho, se expressando no ambiente urbano cidades, privando e moldando o comportamento de mulheres no uso desse espaço (Valentine, 1989; Harkot, 2018), diminuindo sua autonomia (Villagrán, 2014) e representação nos espaços de decisão sobre ele. A segunda teoria apoiada, desconstrói a ideia do planejamento urbano neutro e defende que as cidades foram projetadas a partir de uma visão masculina, muito específica (Montaner; Muxí, 2014; Villagrán, 2014). A terceira teoria, parte dos ideais do urbanismo feminista que, no caminho contrário do urbanismo “neutro”, se aprofunda em como a cidade é vivida pelos diferentes corpos que a habitam, desconstruindo a historiografia, desvelando sua falsa neutralidade e universalidade (Muxí et al., 2011; Da Silva, 2021), incorporando, também, a dimensão cotidiana ao urbanismo (Jirón, 2012; Ciocchetto, 2014). Por fim, a quarta e última teoria, parte de um olhar focado nas diferenças na mobilidade com enfoque na experiência das mulheres (SVAB, 2016; LEMOS et al., 2017; HARKOT, 2018;); que coloca em evidência sua segurança e chama atenção para os impactos das violências, medos e inseguranças sentidos por elas no ambiente urbano (Valentine, 1989; Siqueira, 2015).

### 3. Estudo de caso

Violências sexuais no espaço público são elementos presentes cotidianamente nos deslocamentos de mulheres, jovens e meninas (UN Women, 2017) sendo elas as maiores vítimas em ambientes de trânsito, principalmente, as mais jovens, por utilizarem mais o transporte coletivo e se deslocarem mais ao longo do dia (Loukaitou-Sideris, 2004; Ceccato, 2013; Ceccato e Paz, 2017). Além do medo de estupro e outras graves

violências praticadas por homens serem recorrentes no dia a dia delas (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 (Loukaitou-Sideris, 2004; Siqueira, 2015).

Ao mesmo tempo, a Grande São Paulo é um espaço urbano 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). Sendo, a metrópole paulistana, 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 (Queirós; Costa, 2014; Ceccato 2017).

Partindo destas questões anteriores e buscando um olhar aproximado sobre experiências urbanas femininas, optou-se pelo recorte de um pequeno grupo de mulheres. Ao mesmo tempo, havia a possibilidade e disponibilidade de acesso a um banco de dados com informações referentes à segurança na mobilidade urbana de estudantes da RMSP, coletados em 2019.

## 4. Dados, amostra e metodologia

### 4.1. Metodologia e dados

A opção metodológica que este trabalho se apoia é baseada em análises qualitativas a partir de entrevistas semiestruturadas. Esta etapa se apoiou em resultados advindos de etapas anteriores, apresentados na dissertação de mestrado que este trabalho é vinculado, obtidos por meio de revisão bibliográfica sobre as dimensões relacionadas à mobilidade das mulheres no ambiente urbano e análises quantitativas com dados de duas pesquisas sobre mobilidade urbana, a primeira delas, a Pesquisa OD, e a segunda, pesquisa sobre a segurança dos estudantes universitários, com enfoque nas mulheres.

O critério de seleção se deu a partir das respostas obtidas pela pesquisa sobre estudantes, mencionada anteriormente. Foram selecionadas 20 estudantes 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 a seleção, as 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 feitas entre setembro de 2020 a fevereiro de 2021, gravadas com autorização das estudantes e todo o material coletado, em torno de 15 horas de gravação, foi transcrito para que fossem feitas análises. Todos os nomes apresentados aqui são fictícios, para manter a segurança e anonimato das estudantes.

O projeto de pesquisa em questão teve aprovação da Plataforma Brasil e se comprometeu a seguir os requisitos da Resolução CNS 466/12.

### 4.2. Amostra

A amostra de estudantes (quadro 1) se caracteriza da seguinte forma: cinco estudantes da FAU USP (que será denominada como "FAUUSP"), três da EACH USP (que será denominada como "USP Leste"), uma da FFLCH USP (que será denominada como "FFLCH USP") e duas da Faculdade de Direito USP (que será denominada como "São Francisco"). Das onze, duas se declararam afrodescendentes, pretas e pardas, uma preferiu não dizer. Quatro declararam pertencer à comunidade LGBTQIA +. Apenas uma tem filhos, um. E apenas uma é casada.

Para efeito de comparação: 18% da amostra se refere a mulheres afrodescendentes, pretas e pardas; 36% pertencentes à comunidade LGBTQIA +; 45% da FAU USP; 27% da EACH USP; 18% do Direito USP; 10% da FFLCH USP.

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).

Por fim, é importante destacar que por conta da pandemia do Coronavírus, não foi possível realizar os trajetos junto com as estudantes e as entrevistas foram feitas durante o isolamento social, portanto, as estudantes entrevistadas estavam tendo aulas remotas e não estavam fazendo seus trajetos como anteriormente.

Nome fictício	Universidade	LGBTQIA+	Cor/raça	Estado Civil	Filhos
Maria	FFLCH	LGBTQIA+	branca	solteira	sem filho
Tainá	USP LESTE	LGBTQIA+	branca	solteira	com 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

Quadro 1: amostra de estudantes entrevistadas. Fonte: Elaboração própria com base em dados por meio de entrevistas

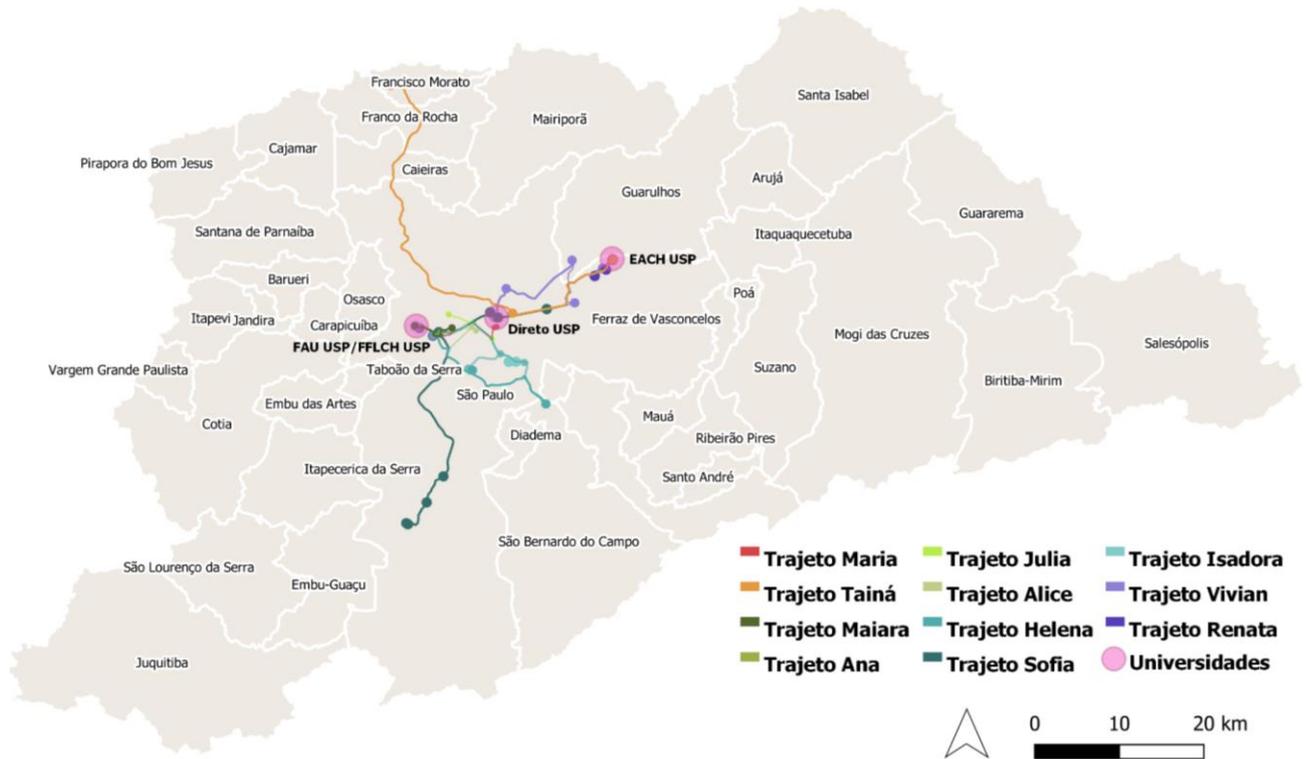
## 5. Resultados

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.

### 5.1. Mapeamento dos trajetos cotidianos

Com as informações coletadas por meio das entrevistas desenvolveu-se um mapa com os trajetos feitos por todas as estudantes, entre casa-universidade (ver mapa 01). Além disso, conforme mostram as Figuras 01A e 01B, desenvolveu-se um infográfico que busca comparar o tempo, distância, número de baldeações, modais e regiões percorridas entre cada uma das estudantes.

Os principais resultados apontaram que as estudantes que moram nas regiões mais centrais da cidade de São Paulo, são as que demoram menos tempo em deslocamentos, aproximadamente 12 km, fazem um menor número de baldeações e costumam utilizar apenas um modal. Já as estudantes que moram nas regiões periféricas da cidade de São Paulo e nas outras cidades da RMSP, demoram no mínimo duas horas em viagens e percorrem no mínimo 30 km.



Mapa 01: Mapeamento da região metropolitana de São Paulo com os deslocamentos feitos entre a casa e a universidade década uma das estudantes entrevistadas. Fonte: elaboração própria com base nos dados coletados pelas entrevistas.



Figura 01A: Mapeamento recorte da região metropolitana de São Paulo com tempo gasto nos deslocamentos feitos entre a casa e a universidade de cada uma das estudantes entrevistadas. (Ver critérios de seleção no item 4.1.) Fonte: elaboração própria com base nos dados coletados pelas entrevistas.

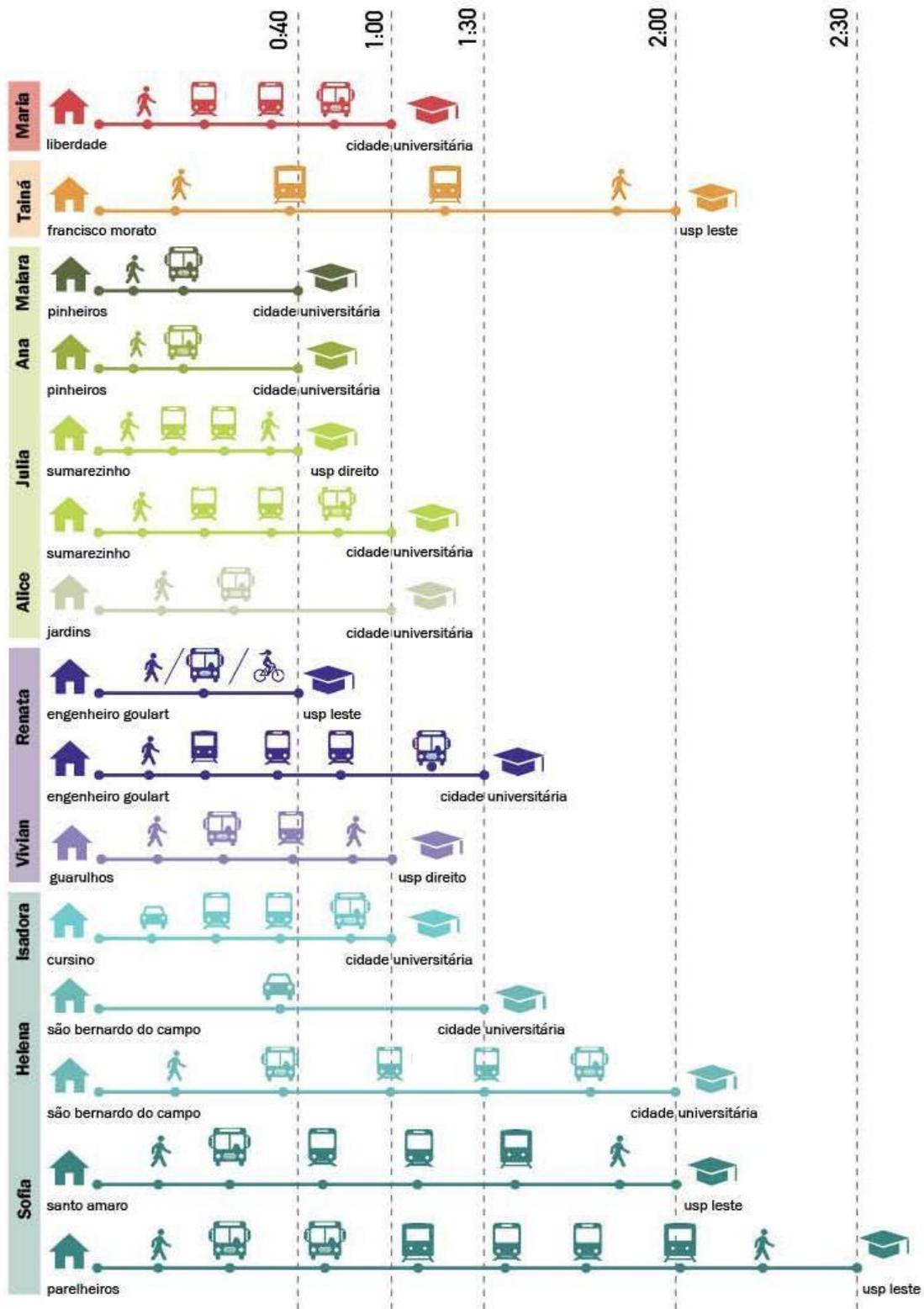


Figura 01B: Tempo e distâncias em deslocamentos feitos entre a casa e a universidade de cada uma das estudantes entrevistadas.

Fonte: elaboração própria com base nos dados coletados pelas entrevistas.

## 5.2. Observando os relatos das estudantes

Os resultados mostram que todas as estudantes se deslocam por meio de algum transporte público. Das onze, apenas duas contam com a possibilidade de utilizar o carro, como veículo próprio ou como carona. deslocamentos a pé estão presentes em todos os trajetos, alguns são mais distantes e outros mais próximos, apenas uma das estudantes mencionou fazer o trajeto a pé da sua casa até a universidade de modo a pé. Neste último caso, isso acontece às vezes, não sendo corriqueiro. Além disso, sobre o transporte coletivo, todas as estudantes mencionaram em algum momento a qualidade e eficiência do transporte coletivo. Aquelas que moram nas regiões centrais, geralmente, mencionam a boa qualidade do mesmo, mas aquelas que moram nas regiões periféricas foram as que mais mencionaram a questão de demora e falta de infraestrutura e a falta de transporte público coletivo em horários noturnos.

Vale dizer que, ao mesmo tempo que se levantam certas deficiências do transporte coletivo, algumas estudantes também abordam a questão do horário de término das aulas no período noturno como um obstáculo para conseguirem viajar em segurança em conjunto com a falta de transporte coletivo que atenda a alta demanda de alunos que viajam neste horário.

### 5.2.2. Sentimentos, percepções e sensações levantadas

Os sentimentos apresentados pelas estudantes, referentes aos trajetos diários que fazem, são, em maioria, relacionados à (in)segurança, como tranquilidade e calma, medo e tensão, podendo ser caracterizados em sentimentos estimulantes/positivos e desestimulantes/negativos. Há uma pequena variação entre os sentimentos apresentados pelas estudantes atrelados aos locais em que elas moram ou se deslocam.

Estudantes que demoram mais tempo, fazem baldeações e utilizam mais de um modal em deslocamentos nos transportes coletivos, expuseram mais efeitos físicos e emocionais como cansaço, estresse. Vale dizer que este não é um sentimento exclusivo daquelas que moram “mais longe”, como é o caso da Vivian, que relata também sensações de cansaço e estresse relacionado, por ela, pela lotação, demora e falta de lugares para sentar. Neste tema, também foi possível perceber que as estudantes, muitas vezes, não optam pelos trajetos mais eficientes e sim por aquele que irá proporcionar melhores opções de conforto, com transportes mais vazios e com a possibilidade de viajar sentadas. Para as estudantes que demoram menos tempo nos deslocamentos, os sentimentos que aparecem são menos relacionados ao cansaço e estresse.

Os sentimentos positivos observados foram: tranquilidade, segurança, prazer, liberdade, satisfação e conforto. São poucos os relatos sobre certo prazer e satisfação sentidos durante seus trajetos. 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 hipervigilância.



Figura 2: principais sentimentos e sensações relatadas pelas entrevistadas. Fonte: elaboração própria com base nos dados coletados pelas entrevistas.

### 5.2.3. Percepções de segurança

Questionadas sobre que elementos fazem com que se sintam/sentissem seguras em seus trajetos as estudantes mencionaram os seguintes elementos: iluminação; lugares e ruas com maior movimento de pessoas e pessoas passeando com cachorros, maior presença de mulheres; andar acompanhada; andar em lugares conhecidos e com a presença de familiares; presença de policiamento feminino.

Os principais elementos que causam segurança foram:

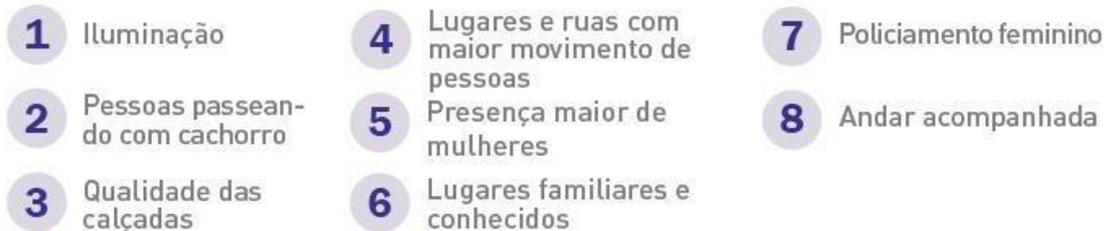


Figura 3: principais elementos relatados sobre segurança pelas estudantes. Fonte: elaboração própria com base nos dados coletados pelas entrevistas.

Já, quando questionadas sobre que elementos fazem com que se sintam/sentissem inseguras em seus trajetos as estudantes mencionaram os seguintes elementos: lugares escuros, mal iluminados, sem iluminação, sombrios; trajetos caminhando de noite; presença de homens; lugares com pouco movimento, ruas só de comércio durante a noite, lugares e ruas vazias e desertas; 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; lugares desconhecidos e lugares com muitos muros e muros altos; mensagens excessivas, sensacionalistas, desproporcionais, generalizadas e exageradas que geram medo, insegurança e propagam pânico.

Já os principais elementos que causam foram insegurança:



Figura 4: principais elementos relatados sobre insegurança pelas estudantes. Fonte: elaboração própria com base nos dados coletados pelas entrevistas.

### 5.2.3. 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. As medidas apontadas por elas foram:

- não ir para casa e buscar dormir em locais que exijam outro deslocamento;
- mudar trajeto;
- sair mais cedo de casa;
- evitar sair à noite;
- estado de alerta e atenção vigilância;
- escolha da roupa e sapato confortável para correr;
- colocar a mochila de lado ou para frente do corpo;
- andar com objetos na mão como chave entre os dedos, chaveiro de “gatinho”, pedra, guarda-chuva e spray de pimenta;

- entrar em locais como farmácias, lojas e padarias;
- fingir ou começar a falar no celular com alguém;
- fazer aulas de artes marciais ou lutas;
- evitar locais com maior presença de homens;
- sentar-se em lugares específicos no ônibus;
- uso de aplicativos de mapas como guia para não se perder;
- uso da bicicleta como complemento do deslocamento, quando estão a pé.



Figura 5: principais precauções indicadas pelas estudantes em relação ao medo e insegurança percebidos durante o trajeto. Fonte: elaboração própria com base nos dados coletados pelas entrevistas.

### 5.2.3. Respostas e políticas do Estado

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;
- qualidade das calçadas: em termos de iluminação, conservação e cuidado;
- presença de policiais e vigilância por câmeras ao mesmo tempo que outras disseram preferir menos policiamento e vigilância por câmeras;
- horário de Verão;
- zoneamento e usos mistos das cidades;
- medidas preventivas e educativas contra o assédio;
- entendimento e consideração por parte do Estado da mobilidade urbana como direito



Figura 6: principais medidas relacionadas ao poder público apresentadas pelas estudantes para ajudar na redução de sensações de insegurança. Fonte: elaboração própria com base nos dados coletados pelas entrevistas.

## 6. Discussão dos resultados

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 com 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 pela 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.

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 com os resultados que a má qualidade do sistema influencia 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 percebe-se que o acesso ao transporte coletivo, seus padrões de mobilidade, a infraestrutura de qualidade e o desenho urbano da cidade são colocados como importantes elementos na mobilidade cotidiana das mulheres. Não sendo assim, as precauções tomadas pelas estudantes, questões exclusivamente relacionadas ao medo e à insegurança de assédios e violências sexuais.

## 7. Conclusão e recomendações

Se aprofundar na mobilidade urbana das mulheres, neste trabalho, mostrou não ser apenas tratar da violência sexual contra elas no ambiente urbano, mas, também, discutir sobre acesso a meios de transporte eficazes e de qualidade e entender que mulheres criam e se apropriam de estratégias de enfrentando à certos obstáculos para se mover e assim alcançar seus desejos e direitos.

Os principais resultados obtidos mostraram que há diversos impactos que atravessam a mobilidade cotidiana das mulheres (assédios, violências psicológicas e físicas, medos, inseguranças, precauções etc.) e que estes, se manifestam de formas diferentes a depender do local onde acontecem. Além disso, percebeu-se que o acesso, a qualidade, as oportunidades de transporte e de mobilidade podem ser um elemento gerador e potencializador da insegurança sentida pelas mulheres, indicando que este grupo se coloca 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 sua viagem. Como a localização do ponto de ônibus ou estação, tempo de espera no ponto e dentro do ônibus.

Algumas das questões levantadas neste trabalho apontam certas correlações, que podem ser aprofundadas em pesquisas futuras, por exemplo, o fato de como essas mulheres acessam a infraestrutura de mobilidade urbana na RMSP as coloca em situações de vulnerabilidade e insegurança. Podendo ser a má qualidade do sistema de transporte coletivo um facilitador da violência contra elas. 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.

Ao mesmo tempo, é importante destacar que mesmo que a infraestrutura de transporte passe a considerar às necessidades das mulheres, políticas educacionais e de conscientização também se fazem necessárias, de modo que se fortaleçam as formas de prevenção e ações pensadas de forma conjunta, conectadas e de maneira intersetorial. Uma vez que os benefícios alcançados também acontecem de forma multisetorial.

As limitações deste trabalho estão na análise de dados quantitativos retirados de bancos secundários, ou seja, que não foram coletados para fins desta pesquisa. Sendo assim, observar dados coletados com objetivos mais específicos e relacionados aos temas abordados neste trabalho, poderia trazer resultados ainda mais completos. Além disso, vale lembrar que no momento das entrevistas as estudantes estavam cumprindo regras de isolamento social, com aulas remotas, em decorrência da pandemia do Coronavírus, o que pode ter comprometido informações ainda mais completas e detalhadas dos seus trajetos.

## Referências

ANTP. (2018). Relatório 2016. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP.

Ceccato, V. (2013). *Moving safely: Crime and perceived safety in Stockholm's subway stations*. Lanham: Lexington.

\_\_\_\_\_. (2017). Women's victimization and safety in transit environments. *Crime Prevention and Community Safety*, vol. 19, no. 3-4, p. 163-167. <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0024-5>.

Ciocoletto, A. (2014). *Urbanismo para la vida cotidiana: herramientas de análisis y evaluación urbana a escala de barrio desde la perspectiva de género*. Tesis Doctoral. Barcelona, mayo.

Colectivo Hiria Kolektiboa. (2010). *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.]. Available at: <https://www.euskadi.eus/web01-a2aznscp/es/k75aWebPublicacionesWar/k75aDetallePublicacion.jsp?id=047617&tipo=L&id2=0001&impr=0002>.

Da Silva, Marina P.S.G. (2020). *A mobilidade a pé das mulheres em São Paulo: a perspectiva de gênero no planejamento urbano*. "XII Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo, São Paulo-Lisboa, 2020". São Paulo: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2020, DOI 10.5821/siiu.10022. <https://revistes.upc.edu/index.php/SIIU/article/view/10022>

\_\_\_\_\_. (2021). *A mobilidade das mulheres em São Paulo: experiência, precauções e autonomia* / Marina Pereira Santos Gomes Da Silva; orientadora Paula Freire Santoro. - São Paulo. 119 p. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional.

- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. *Gender, Place and Culture*, vol. 17, no. 1, p. 5–23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>.
- Harkot, M. K. (2018). 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.
- Jirón, P. (2012). Transformándose en la “Sombra”. *Bifurcaciones* nº 10, p. 1–14.
- Lemos, L. L.; Harkot, M. K.; Santoro, P. F. (2017). Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil? *Revista Transporte y Territorio*, n. 16, p. 68-92.
- Loukaitou-Sideris, A. (2006). 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.
- \_\_\_\_\_. (2016). A gendered view of mobility and transport: Next steps and future directions. *Town Planning Review*, vol. 87, no. 5, p. 547–565. <https://doi.org/10.3828/tpr.2016.38>.
- Maricato, E. (1999). MetrÓpole na periferia do capitalismo. Ilegalidade, desigualdade e violência. *Capital & Class*, vol. 23, no. 3, p. 182–185. <https://doi.org/10.1177/030981689906900120>.
- Montaner, J. M.; Muxí, Z. (2014). *Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos*. São Paulo: Gustavo Gili.
- Origem e Destino (2017). Relatório pesquisa. Disponível em: [http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/ebook\\_OD\\_2017-final.pdf](http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/ebook_OD_2017-final.pdf)
- Queirós, M.; Costa, N. (2014). Knowledge on Gender Dimensions of Transportation in Portugal. vol. 3, no. 1.
- Siqueira, L. de A. (2015). Por onde andam as mulheres. vol. 27.
- Svab, H. (2016). 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.
- 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, G. (1989). The Geography of Women's Fear. *The Royal Geographical Society*, vol. 21, no. 4, p. 385–390,.
- Villagrán, P. S. (2014) Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. vol. 19, p. 95–110.
- SMDU. (2018). Informes Urbanos Violência contra a mulher na cidade de São Paulo. *Informes Urbanos*, p. 1–8.