

## Produto B1

# Relatório final do diagnóstico de projetos de mobilidade responsivos ao gênero e sua intersecção com raça

Programa *Smart Mobility*

Transporte para Todas:  
gênero e raça  
na mobilidade urbana



# Ficha Institucional

## Secretaria Municipal de Transportes

Edson Caram (2018-2020)

Elisabete França (2020)

Levi Oliveira (2021)

## Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte

Ricardo Teixeira (2022)

## Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana

Gilmar Miranda

## Levi Oliveira

Presidente da SPTrans

## Equipe

Angela Telma

Christina Borges

Cilene Cabral

Eduardo Castellani dos Reis

Everton da Costa Wagner

Isvetlana de Freitas Dias

Jeanete Laginhas

João Bonett

Lucia Capela

Luciana Durand

Maria Teresa Diniz

Michele Perea Cavinato

Rafael Sigollo

Rosimeire Lourenço

Vanessa Pessoa

## CET

### Presidente

Jair de Souza Dias (2019 - atual)

Sebastião Ricardo de Carvalho Martins (2019-2019)

Milton Roberto Perssoli (2018-2019)

João Octaviano Machado Neto (2017-2018)

### Equipe

José Julio Rebelo

Lilian Rose da Silva Carvalho Freire

Michele Perea Cavinato

Telma Maria Gorgulho Pereira

## **ITDP Brasil**

### **Direção Executiva**

Clarisse Cunha Linke

### **Equipe de Programas e Comunicação**

Ana Nassar

Beatriz G. Rodrigues

Bernardo Serra

Danielle Hoppe

Giulia Milesi

Iuri Moura

João Pedro M. Rocha

Juan Melo

Letícia Bortolon

Lorena Freitas

Mariana Brito

### **Equipe administrativa e financeira**

Célia Regina Alves de Souza

Lívia Guimarães

Roselene Paulino Vieira

## **CEERT**

### **Direção executiva**

Daniel Bento Teixeira

Mário Rogério

### **Conselheira**

Cida Bento

### **Equipe técnica**

Giselle dos Anjos Santos

Glória Gonçalves

Julia Rosemberg

Sara Alves

Winnie Nascimento dos Santos

### **Equipe administrativa e financeira**

Ivan Muniz

Joycimara Nascimento

Mariane Loureiro

Shirley Santos

Sonia Rocha

## **Banco Mundial**

### **Diretor de país**

Paloma Anós Casero

### **Gerente de transportes para América Latina**

Nicolas Peltier

### **Coordenador de Operações em Água e Infraestrutura para o Brasil**

Luis Alberto Andrés

### **Equipe**

Beatriz Moura dos Santos

Bianca Bianchi Alves

Carlos Bellas Lamas

Karla Dominguez González

Assistente de programa

Adriana Paula Pratesi

Angela Dengo

# Relatório final do diagnóstico de projetos de mobilidade responsivos ao gênero e sua intersecção com raça

## FICHA TÉCNICA DA PUBLICAÇÃO

### Coordenação

**Clarisse Cunha Linke,**  
ITDP Brasil

### Equipe

**Beatriz Gomes Rodrigues,**  
ITDP Brasil

**Cida Bento,**  
CEERT

**Daniel Teixeira,**  
CEERT

**Giselle dos Anjos Santos,**  
CEERT

**Glaucia Pereira,**  
Multiplicidade Mobilidade Urbana

**Glória Gonçalves,**  
CEERT

**Julia Rosemberg,**  
CEERT

**Letícia Bortolon,**  
ITDP Brasil

**Lucas Modesto,**  
Multiplicidade Mobilidade Urbana

**Mário Rogério,**  
CEERT

**Sara Alves,**  
CEERT

**Winnie Nascimento dos Santos**  
CEERT

**Ilustrações, diagramação  
e arte final**  
**Diego Justino**

### Revisão gramatical e narrativa

**Luiz Hargreaves,**  
Hargreaves Traduções e Eventos

### Revisão

**Ana Nassar,**  
ITDP Brasil

**Beatriz Moura dos Santos,**  
Banco Mundial

**Carlos Bellas Lamas,**  
Banco Mundial

**Christina Borges,**  
SPTrans

**Eduardo Castellani dos Reis,**  
SPTrans

**Luciana Durand,**  
Secretaria Municipal de Mobilidade  
e Trânsito

**Maria Teresa Diniz,**  
Secretaria Municipal de Mobilidade  
e Trânsito

**Mariana Brito,**  
ITDP Brasil

**Rafael Sigollo,**  
SPTrans

**Vanessa Pessoa,**  
Secretaria Municipal de Mobilidade  
e Trânsito

**Tais Fonseca De Medeiros,**  
Banco Mundial



Este trabalho está licenciado sob a Licença Atribuição-Compartilhável 3.0 Brasil Creative Commons. Para visualizar uma cópia desta licença, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/br/>

# Índice

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>3</b>
1.1 Contextualização	4
1.2 Gênero e raça na mobilidade urbana	5
<b>REVISÃO DA LINHA DE BASE</b>	<b>8</b>
2.1 Diagnóstico de mobilidade urbana sob a perspectiva de gênero e raça	10
2.1.1 Dados utilizados	10
2.1.2 Resultados	11
2.2 Diagnóstico da operação do sistema de transporte sob a perspectiva de gênero	16
2.2.1 Dados utilizados	16
2.2.2 Resultados	17
2.3 Diagnóstico de violência sexual e racial no transporte público	21
2.3.1 Dados utilizados	21
2.3.2 Resultados	23
<b>PESQUISA DE PERCEPÇÕES</b>	<b>27</b>
3.1 Entrevistas semiestruturadas	28
3.1.1 Introdução e objetivos das entrevistas	28
3.1.2 Metodologia de mapeamento e análise das entrevistas	28
3.1.3 Análise textual descritiva	29
3.1.4 Análise textual estatística	42
3.1.5 Mapa de atrizes e atores	45
3.2 Oficina participativa	50
3.2.1 Objetivos e concepção da oficina participativa	50
3.2.2 Atividades e resultados	50
MOMENTO INICIAL   Boas-vindas	50
APRESENTAÇÃO de participantes	51
MOMENTO 1   Termômetro	52
MOMENTO 2   Vivência	54
MOMENTO 3   Delimitação e priorização de linhas estratégicas	56
ENCERRAMENTO	57
3.3 Pesquisa qualitativa com grupos focais	58
3.3.1 Objetivo e metodologia	58
3.3.2 Perfil das entrevistadas	58
3.3.3 Roteiro de entrevista	59
3.3.4 Resultados dos grupos focais	59
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>78</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>82</b>
5.1 Pedidos de lei de acesso à informação	83
5.2 Questionário de recrutamento e seleção para os grupos focais	84
5.3 Roteiro dos grupos focais	93

# 01.

# Introdução

Breve perspectiva sobre o conceito de interseccionalidade e o olhar interseccionado entre gênero e raça para a mobilidade urbana

# 1.1

## Contextualização

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) e o Centro de Estudos das Relações de Trabalho e Desigualdades (CEERT) estão desenvolvendo um projeto no âmbito do Programa *Smart Mobility* em São Paulo, com apoio do Banco Mundial e suporte da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT/SETRAM). O projeto **Transporte para Todas: gênero e raça na mobilidade urbana** tem por objetivo contribuir para a conscientização, a capacitação e o aprimoramento do setor de transporte da Região Metropolitana de São Paulo de modo a reduzir as desigualdades de gênero e raça na mobilidade urbana. O trabalho se insere em um contexto maior, tendo em vista que o pontapé inicial foi dado em 2019 com o *Estudo de Linha de Base de Gênero e Transporte em São Paulo, Brasil* que detectou que o setor de transportes ainda desconsidera as especificidades de diferentes grupos populacionais, sobretudo nas fases de planejamento e projeto, o que perpetua a concepção de uma mobilidade pautada em uma visão de “gênero neutro”.

Naquele momento, o estudo indicava que “compreender e abordar as especificidades da mobilidade feminina é fundamental para capacitar sua participação no mercado de trabalho e promover uma maior participação e inclusão social”.

Na primeira fase do estudo, as mulheres foram consideradas com base em recortes de renda. Nesta segunda fase, damos um passo fundamental ao olhar para a mobilidade a partir de uma visão interseccionada sob as perspectivas de gênero e raça.

### INTERSECCIONALIDADE DE GÊNERO E RAÇA

O conceito de interdependência entre questões de gênero e raça surgiu das reflexões do feminismo negro estadunidense no final da década de 1970. O termo interseccionalidade foi usado pela primeira vez em 1989 pela jurista e acadêmica afro-estadunidense Kimberlé Crenshaw, que registrou que as características de gênero e raça são inseparáveis na análise das exclusões específicas às quais estão sujeitas as mulheres negras<sup>1</sup>.

A intersecção das variáveis de gênero e raça também se aplica à realidade brasileira. Mulheres negras são as que mais sofrem os efeitos negativos da “neutralização” da mobilidade, pois vivenciam diferentes aspectos de desigualdade em relação aos homens e às mulheres brancas. As mulheres negras são as mais afetadas pela qualidade dos serviços de transporte e, portanto, são mais vulneráveis aos riscos de violência<sup>2</sup> e exclusão social.

1. MOUTINHO, Laura. [Diferenças e desigualdades negociadas: raça, sexualidade e gênero em produções acadêmicas recentes](#). 2014.

2. IPEA. [Atlas da violência](#). 2020.

# 1.2

## Gênero e raça na mobilidade urbana

3. [Política Nacional de Mobilidade Urbana](#).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana<sup>3</sup> (PNMU) é o instrumento jurídico que orienta a agenda de mobilidade nos municípios brasileiros. Alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, especialmente o ODS 10, ela também tem o propósito de reduzir desigualdades. Em outras palavras, além de regular o transporte público em modalidades diversas, a PNMU visa a promover a inclusão social e o acesso a serviços básicos e equipamentos sociais.

4. [Dado da tabela Geral da PNAD 2018](#).

Entretanto, o avanço tem sido lento no planejamento do transporte público a partir de uma perspectiva dos grupos sociais mais vulneráveis. Faltam dados, especialmente sobre as variáveis de raça na mobilidade, bem como respostas às necessidades e interesses de mulheres, em especial as mulheres negras, que representam o maior contingente populacional brasileiro: 28,4%, segundo dados da PNAD 2018<sup>4</sup>.

### INCORPORAÇÃO DA PERSPECTIVA DE GÊNERO E SUA INTERSECÇÃO COM RAÇA NO TRANSPORTE PÚBLICO DA RMSP

A mais recente pesquisa de origem e destino realizada pelo Metrô sobre a Região Metropolitana de São Paulo, feita com dados de 2017, não incorporou dados de raça. Foi apenas em 2018, com a publicação da Lei Estadual nº 16.758, que se tornou “obrigatória a informação sobre cor ou identificação racial em todos os cadastros, bancos de dados e registros de informações assemelhados, públicos e privados, no Estado”.

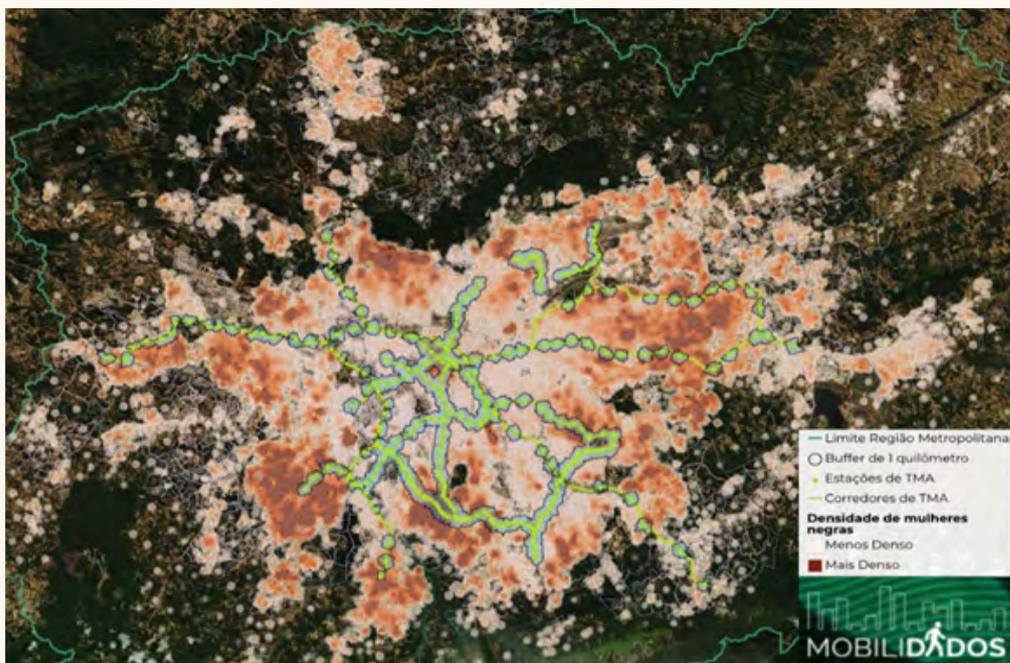
5. [MobiliDADOS](#).

Embora pouco se saiba atualmente sobre a relação entre gênero, raça e mobilidade em São Paulo a partir das pesquisas produzidas pelo poder público, podemos ampliar nossa compreensão sobre a desigualdade na cobertura da rede de transportes públicos de média e alta capacidade a partir de dados e indicadores externos, como os que vêm sendo monitorados pelo ITDP na plataforma MobiliDADOS<sup>5</sup>.

As imagens a seguir apresentam a distribuição da população de mulheres negras no território da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e uma comparação dessa situação com a das principais regiões metropolitanas do Brasil.

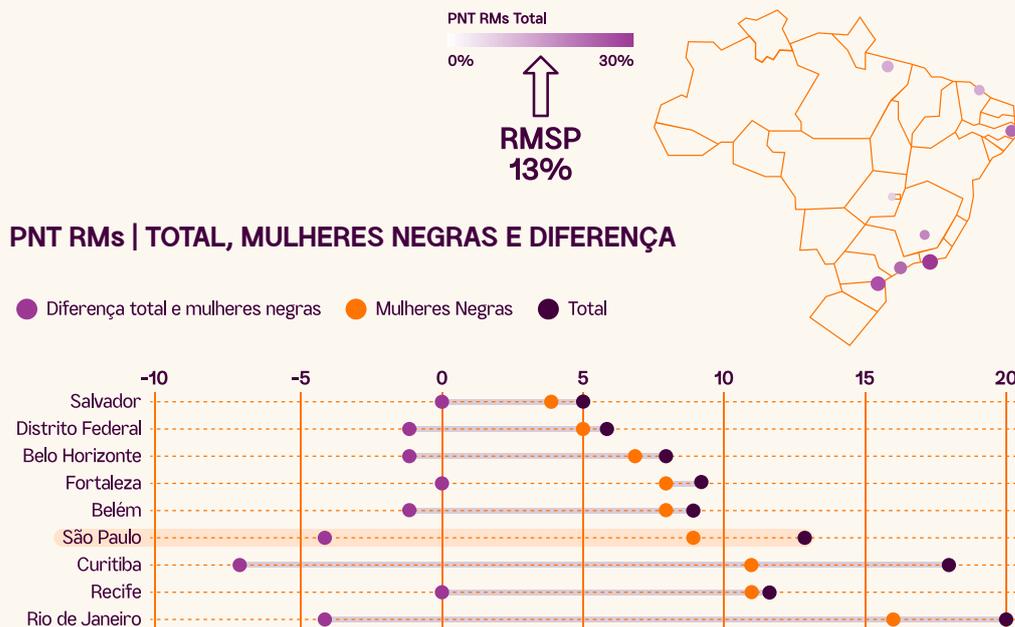
Ao longo da história, a população negra foi levada a residir em áreas mais periféricas da cidade. Isso é perceptível quando observamos a concentração de mulheres negras nessas áreas da RMSP em comparação com a área central da capital. As regiões periféricas sempre se caracterizaram pela baixa cobertura e regularidade das linhas de transporte público.

Considerando a população total da RMSP, apenas 13% residem próximo a uma estação de transporte de média e alta capacidade (BRT, metrô e/ou trem). A cobertura para as mulheres negras é ainda menor: 9%. Essa é a segunda maior diferença de cobertura entre população total e população de mulheres negras nas nove regiões metropolitanas monitoradas pelo ITDP.



**Figura 1:** Distribuição da população de mulheres negras e rede de transporte de média e alta capacidade na Região Metropolitana de São Paulo.

Fonte: MobiliDADOS, 2021.



**Figura 2:** Cobertura da rede de transporte de média e alta capacidade (PNT, do inglês, *People Near Transit*) da RMSP no contexto do Brasil.

Fonte: MobiliDADOS, 2021.

6. DEDECCA, C. Tempo, trabalho e gênero. In: COSTA, A. A.; OLIVEIRA, E. M. DE; LIMA, M. E. B. DE; SOARES, V. (Orgs.). Reconfiguração das relações de gênero no trabalho São Paulo: Cut, 2004.

DURAN, M. A. *Uso del tiempo y trabajo no remunerado*. Revista de Ciencias Sociais, n. 18, p. 56-69, 2000..

7. IBGE. [Estatísticas de Gênero: indicadores sociais das mulheres no Brasil](#). 2018.

O gênero é um conceito baseado em fatores sociais e culturais. Não é algo imutável, monolítico ou binário. Apesar disso, os papéis de gênero são embutidos nas práticas institucionais e nas estruturas de poder, inclusive determinando quem é responsável pelas atividades de cuidado. A manutenção da divisão do trabalho doméstico com base no gênero segue responsabilizando as mulheres pela maior parte das tarefas de trabalho reprodutivo, o que afeta diretamente seu padrão de mobilidade. O trabalho reprodutivo se refere a todo trabalho necessário para o bem-estar humano, tanto na esfera doméstica quanto para a reprodução humana, envolvendo por exemplo, a gravidez, cuidados familiares, educação, a manutenção dos espaços e bens domésticos<sup>6</sup>.

As mulheres negras são as mais vulnerabilizadas, já que acumulam o maior tempo semanal dedicado a essas atividades: 18,6 horas. As mulheres brancas gastam 17,7 horas com afazeres domésticos; os homens negros, 10,6 horas; e os homens brancos, 10,4 horas<sup>7</sup>.

# 18,6 h semanais

É O TEMPO DEDICADO PELAS  
MULHERES NEGRAS PARA O  
TRABALHO REPRODUTIVO.

**Figura 3:** Tempo dedicado pelas mulheres negras ao trabalho reprodutivo.

**Fonte:** Elaboração do ITDP Brasil com base em dados do IBGE, 2018.

- Trabalho doméstico não remunerado
- Cuidados com a família

Ocupadas com a maior parte das atividades de cuidados, elas precisam se deslocar para múltiplos destinos, o que torna o transporte essencial para seus deslocamentos.

02.

# Revisão da linha de base

O *Estudo de Linha de Base sobre Gênero e Transporte em São Paulo, Brasil* utilizou dados da *Pesquisa Origem e Destino da RMSP 2017*; dados coletados por meio de entrevistas com diversas atrizes e atores; e outros dados secundários.

O objetivo desta etapa foi complementar informações sobre a mobilidade urbana de mulheres na região metropolitana de São Paulo, buscando novos dados sobre diferentes diagnósticos que tratassem da interseccionalidade entre gênero e raça, considerando especificamente as mulheres negras.

A mobilidade urbana é uma pauta transversal que contempla questões de acesso à cidade; acesso a oportunidades; acessibilidade física, temporal e tarifária; e outras questões sociais. Além disso, um dos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana é reduzir as desigualdades sociais, conforme seu artigo 7º. Sendo assim, faz-se necessário desenvolver estudos para entender como e em que medida as desigualdades sociais estão presentes no campo da mobilidade urbana.

Considerando tal contexto, este trabalho se justifica pela necessidade de se promoverem políticas públicas baseadas em evidências, com foco em gênero e sua intersecção com raça, e abordando especificamente os desafios das mulheres. Este capítulo está dividido em três partes: diagnóstico de mobilidade urbana sob a perspectiva interseccional de gênero e raça; diagnóstico da operação do sistema de transporte sob a perspectiva de gênero; e diagnóstico de violência sexual e racial no transporte público.

O trabalho, cujo escopo é a Região Metropolitana de São Paulo, consistiu na análise de dados disponibilizados pelo poder público, além de dados secundários disponíveis em *sites* de órgãos das três esferas governamentais (municipal, estadual e federal) e complementados por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI). Foi realizada uma busca exploratória de bases de dados pertinentes à região. Além disso, por se tratar de uma atualização do *Estudo de Linha de Base sobre Gênero e Transporte em São Paulo, Brasil*, foram priorizados dados mais recentes ou não usados anteriormente com o intuito de complementar o estudo realizado.

O planejamento precisa levar em consideração não apenas pessoas de todos os gêneros, inclusive pessoas não binárias e transgênero, mas também uma variedade de identidades que se interseccionam, tais como de raça, etnia, presença ou não de deficiência, renda, idade e religião.

# 2.1

## Diagnóstico de mobilidade urbana sob a perspectiva de gênero e raça

### 2.1.1. Dados utilizados

8. METRÔ — COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. [Pesquisa Origem Destino 2017](#).

9. IBGE — INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. [Pesquisa de orçamentos familiares, 2018](#).

10. BRASIL. [Vigilância de fatores de risco e proteção para doenças crônicas por inquérito telefônico](#). Ministério da Saúde, 2019.

Para o diagnóstico da mobilidade urbana sob a perspectiva de gênero e raça, foram usadas as bases de dados da *Pesquisa Origem e Destino 2017 da RMSP*<sup>8</sup>; dados da *Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF)*<sup>9</sup> de 2017–2018; e dados da pesquisa *Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico*<sup>10</sup>. As descrições das pesquisas são apresentadas a seguir.

#### **PESQUISA ORIGEM E DESTINO 2017 DA RMSP**

Consiste em pesquisa amostral domiciliar realizada pelo Metrô de São Paulo que levanta dados de deslocamentos das famílias residentes nos 39 municípios da RMSP. A *Pesquisa Origem e Destino (Pesquisa OD)*, cuja versão mais recente é de 2017, é tradicionalmente feita para fins de planejamento de transporte. Sob a responsabilidade do Metrô (Companhia do Transporte Metropolitano de São Paulo), ela é realizada a cada dez anos desde 1967, o que significa que completou 50 anos em 2017. A Pesquisa OD contém dados de gênero, mas não contém dados de raça.

#### **PESQUISA DE ORÇAMENTOS FAMILIARES**

A *Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF)* é um levantamento amostral domiciliar realizado pelo IBGE em todo o território nacional. A pesquisa permite fazer um recorte com foco na RMSP e no município de São Paulo. A versão mais recente é de 2017–2018. O foco são as despesas das famílias, e seu questionário sobre gastos individuais aborda os valores despendidos por modo de transporte. A POF contém dados de gênero e raça. Como a coleta de dados é semanal, é possível que os gastos com transportes não coincidam com a semana de coleta. Além disso, os dados de renda disponibilizados referem-se à família, ao passo que os dados de gastos com transporte são individuais. Optou-se por usar os dados da POF sem ponderação de famílias, ou seja, somente como dados amostrais, com foco específico na RMSP.

## VIGITEL

A pesquisa *Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico* do Ministério da Saúde é realizada anualmente em 26 capitais e no Distrito Federal. A versão mais recente é de 2019. Com foco em dados de saúde, indaga sobre deslocamentos a pé ou em bicicleta para o trabalho e contém dados de gênero e raça.

### 2.1.2. Resultados

A mobilidade urbana é uma pauta transversal influenciada tanto por estruturas sociais quanto por decisões individuais relativas à localização e ao horário das atividades, bem como à escolha do modo de transporte. Vale destacar que, muitas vezes, essas decisões não são de fato resultado de uma escolha, mas são movidas por necessidades ou restrições financeiras. Nesse sentido, é importante entender as condições sociais para se compreenderem melhor os padrões de deslocamentos nas cidades.

Em relação ao tempo dedicado aos cuidados de pessoas e afazeres domésticos, as mulheres, em especial as mulheres negras, trabalham mais que os homens. Conforme menciona a introdução deste trabalho, dados de 2018 da *Pesquisa Nacional por Amostras de Domicílio Contínua (PNAD Contínua)* do IBGE revelam que, no Brasil, os homens dedicam 10,5 horas por semana a essas tarefas (homens negros dedicam 10,6 horas, e homens brancos, 10,4 horas). As mulheres, por sua vez, gastam 18,1 horas por semana com tarefas domésticas (mulheres negras dedicam 18,6 horas por semana, e brancas, 17,7).

Os deslocamentos para fins de cuidado costumam apresentar uma maior diversidade de destinos, fugindo do padrão casa-trabalho/trabalho-casa, já que as mulheres são responsáveis por levar as crianças, parentes e pessoas enfermas à escola e a unidades de saúde, além de acompanhá-las em visitas e outras atividades. Isso tem impacto direto nas possibilidades de acesso e uso dos modos de transporte, além de acarretar gastos extras com transporte.

11. FUNDAÇÃO SEADE. [Mulheres e arranjos familiares na metrópole](#). São Paulo: [s.n.], 1 mar. 2020.

Dados da pesquisa *Mulheres e Arranjos Familiares na Metrópole – RMSP*<sup>11</sup> da Seade indicam que as mulheres chefes de família se deslocam com menos frequência para visitar parentes e amigas/os ou realizar atividades de lazer e práticas esportivas (20% das atividades) que os homens chefes de família (26% das atividades). Ademais, as mulheres se deslocam com mais frequência para levar ou buscar pessoas na escola/trabalho (5% das atividades de mulheres versus 3% daquelas de homens) e para utilizar serviços de saúde (8% versus 4%).

Por razões de economia de tempo e simplicidade de coleta, a *Pesquisa OD da RMSP* registra os deslocamentos a pé com menos de 500 metros somente se o motivo for trabalho ou estudo. Outros movimentos a pé, como, por exemplo, para ir ao comércio local, não são registrados. Todavia, como já vimos, essas são justamente os deslocamentos feitos com mais frequência por mulheres. Nota-se, assim, que a diretriz metodológica de não registrar deslocamentos a pé com menos de 500 metros prejudica o entendimento do padrão de deslocamentos das mulheres.

12. A média igual a dois significa um deslocamento para ir a algum lugar e outro para voltar. Ou seja, dois é o número esperado para alguém que faz somente uma atividade por dia, como, por exemplo, ir e voltar do trabalho.

Dados da *Pesquisa OD* citados no *Estudo de Linha de Base sobre Gênero e Transporte em São Paulo, Brasil* indicam que o número médio de deslocamentos por dia no município de São Paulo é 2,23 para homens e 2,03<sup>12</sup> para mulheres. Conforme a tabela a seguir, vale observar que esse número inclui pessoas que não realizaram nenhum deslocamento. Considerando somente quem se deslocou na RMSP, são 2,89 deslocamentos por dia entre os homens e 2,87, entre as mulheres. No município de São Paulo, os dados são similares.

Um fato que merece destaque é que muito mais mulheres não se deslocam. Segundo a pesquisa, 33% (um terço) das mulheres não realizaram deslocamentos na RMSP, em contraste com 26% (um quarto) dos homens. No município de São Paulo, o percentual de mulheres que não tiveram deslocamentos registrados é de 31% — também maior que o percentual de homens (25%).

	RMSP			MUNICÍPIO DE SÃO PAULO		
	HOMENS	MULHERES	TOTAL	HOMENS	MULHERES	TOTAL
Deslocamentos	21.040.130	20.966.530	42.006.660	12.283.327	12.614.611	24.897.938
Pessoas	9.856.060	10.965.611	20.821.671	5.511.523	6.227.718	11.739.241
Número médio de deslocamentos (população total)	2,13	1,91	2,02	2,23	2,03	2,12
Pessoas que se deslocaram	7.284.311	7.314.181	14.598.492	4.151.958	4.279.925	8.431.883
Número médio de deslocamentos	2,89	2,87	2,88	2,96	2,95	2,95
Pessoas que não se deslocaram	2.571.749	3.651.430	6.223.178	1.359.565	1.947.792	3.307.358
Pessoas que não se deslocaram (percentual)	26%	33%	30%	25%	31%	28%

**Tabela 1:** Estatísticas de deslocamentos — RMSP e município de São Paulo.

**Fonte:** Elaboração própria com base na Pesquisa OD de 2017.

Com base nos dados da Pesquisa OD, as mulheres andam mais a pé que os homens. No entanto, como a pesquisa não possui dados de raça, desconhecemos quais os modos de transporte mais usados com base em variáveis de gênero e sua intersecção com raça. Como forma de complementar essa lacuna, usamos dados de raça da pesquisa telefônica *Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas* do Ministério da Saúde (Vigitel). Realizada desde 2006 nas capitais estaduais e no Distrito Federal, a Vigitel investiga questões de saúde de pessoas maiores de 18 anos. No questionário, há uma pergunta sobre deslocamentos para o trabalho a pé ou em bicicleta (pergunta Q50, “Para ir ou voltar ao seu trabalho, faz algum trajeto a pé ou de bicicleta?”). A base de dados inclui as variáveis de gênero e raça, que permitiram uma tabulação inédita para o presente trabalho.

No município de São Paulo, a Vigitel 2019 revela que 15% dos homens fazem o trajeto completo em modos ativos; 26% o fazem parcialmente; e 59% não usam os modos a pé ou em bicicleta para o trabalho. Para as mulheres esses dados são, respectivamente, 16%, 31% e 53%.

Em especial no caso das mulheres negras, são 20% as que fazem todo o trajeto para o trabalho por modos ativos; 32%, parte do trajeto; e 48% não fazem uso desses modos. Em outras palavras, a maioria dos homens (em geral) não vai a pé/em bicicleta para o trabalho (59%), ao passo que a maioria das mulheres negras o faz (52% usam os modos ativos).

PARA IR OU VOLTAR AO SEU TRABALHO, FAZ ALGUM TRAJETO A PÉ OU EM BICICLETA?	SIM, TRAJETO TODO	SIM, TRAJETO PARCIAL	NÃO
<b>HOMENS</b>	<b>15%</b>	<b>26%</b>	<b>59%</b>
Branco	16%	25%	58%
Negro	13%	30%	57%
<b>MULHERES</b>	<b>16%</b>	<b>31%</b>	<b>53%</b>
Branca	14%	31%	55%
Negra	20%	32%	48%
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>16%</b>	<b>29%</b>	<b>56%</b>

**Tabela 2:** Trajetos para o trabalho por gênero e raça no município de São Paulo.

**Fonte:** Elaboração própria com base na Vigitel.

13. É uma classificação baseada em poder de compra e escolaridade da pessoa que é chefe da família usada para simplificar as classes econômicas em ambientes urbanos no Brasil. É realizada pela ABEP — Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa.

Em relação aos modos de transporte, as mulheres usam mais o transporte coletivo e os modos a pé, ao passo que os homens correspondem à maioria nos transportes individuais e em bicicleta. A tabela a seguir apresenta dados sobre os modos de transporte usados por mulheres conforme suas classes sociais. As classes são divulgadas na base da pesquisa como Critério Brasil<sup>13</sup>.

CLASSE	RMSP				MUNICÍPIO DE SÃO PAULO			
	COLETIVO	INDIVIDUAL	A PÉ	BICICLETA	COLETIVO	INDIVIDUAL	A PÉ	BICICLETA
A	19%	64%	17%	0,3%	20%	60%	19%	0,3%
B1	30%	49%	21%	0,2%	32%	47%	21%	0,2%
B2	40%	32%	28%	0,2%	44%	29%	27%	0,2%
C1	47%	15%	38%	0,3%	51%	12%	36%	0,1%
C2	45%	8%	47%	0,1%	49%	7%	45%	0,0%
D/E	43%	5%	52%	0,2%	45%	4%	51%	0,3%
TOTAL GERAL	41%	25%	34%	0,2%	43%	24%	33%	0,2%

**Tabela 3:** Estatísticas de deslocamentos de mulheres por classe social e tipo de deslocamento.

Fonte: Elaboração própria com base na Pesquisa OD de 2017.

É possível inferir que, quanto mais baixa a classe, menos as mulheres usam o transporte individual e mais fazem uso de modos coletivos e a pé, tanto na RMSP quanto no município de São Paulo. Na capital, as mulheres da classe A realizam 20% de seus deslocamentos por transporte coletivo; entre as da classe C1, o percentual é de 51%. É importante observar que as mulheres das classes D e E fazem mais da metade de seus deslocamentos a pé.

A Pesquisa OD da RMSP não contém dados de raça. Como, no Brasil, a proporção de pessoas negras é maior entre as classes mais pobres, seria interessante correlacionar a classe, a raça e os modos de transporte. Portanto, há uma necessidade urgente de incluir dados de raça na próxima Pesquisa OD, o que permitiria uma análise mais precisa sobre os deslocamentos das pessoas segundo gênero e raça.

A Pesquisa de Orçamentos Familiares ajuda a completar o quadro de análises sobre gênero e sua interseccionalidade com raça na mobilidade urbana. A pesquisa confirma que as mulheres usam mais o transporte coletivo, ao passo que os homens usam mais o transporte individual.

O percentual de mulheres na amostra é 49%, mas são 62% as que usam o transporte coletivo. Tal dado confirma os da *Pesquisa OD*, revelando uma presença maior de mulheres no transporte coletivo. Eles também estimulam o uso da POF para a análise de dados de raça na mobilidade.

Com base na amostra da POF, as mulheres negras representam 38% da população de mulheres na RMSP, mas representam 45% das mulheres no transporte coletivo. No município, as mulheres negras são 36%, mas representam 43% no transporte coletivo. Esse dado é inédito e confirma a percepção de que, proporcionalmente, as mulheres negras usam mais o transporte coletivo que as mulheres brancas.

**Tabela 4:** Uso do transporte coletivo por gênero e raça.

**Fonte:** Elaboração própria com base na *Pesquisa de Orçamentos Familiares de 2018*.

	RMSP				MUNICÍPIO DE SÃO PAULO			
	MULHERES		HOMENS		MULHERES		HOMENS	
	Pop.	Transporte coletivo	Pop.	Transporte coletivo	Pop.	Transporte coletivo	Pop.	Transporte coletivo
<b>Geral</b>	49%	62%	51%	38%	50%	61%	50%	39%
<b>Brancas</b>	58%	52%	56%	50%	59%	53%	56%	51%
<b>Negras</b>	38%	45%	40%	47%	36%	43%	38%	46%

**14. SPTRANS. Impactos da Pandemia: elementos para avaliação na mudança de comportamento do usuário - Apresentação.** São Paulo, 26 de maio de 2021, pp. 22 e 23.

Em 2020, a SPTrans realizou uma pesquisa com 600 pessoas sobre mudanças de hábitos de transporte devido à pandemia de Covid-19. O estudo revelou que as mulheres foram as que menos se beneficiaram de um regime integral de teletrabalho e, também, as que menos migraram para outros modos de transporte<sup>14</sup>. Isso significa que a presença de mulheres no transporte coletivo permanece igual em épocas de crise.

Em relação à mobilidade urbana, os resultados indicam claramente que há diferenças entre os padrões de deslocamentos e as possibilidades de acesso à cidade por mulheres, em especial as mulheres negras. Sendo assim, o planejamento de transportes deve incorporar cada vez mais a perspectiva interseccional de gênero e raça com vistas ao cumprimento dos objetivos da PNMU e dos ODS, sobretudo no que diz respeito à inclusão social.

Além disso, é de extrema relevância que as pesquisas sobre mobilidade urbana incluam especificidades de gênero e raça para que seja possível realizar um diagnóstico ainda mais preciso sobre tais perspectivas, beneficiando, dessa forma, o desenvolvimento de políticas públicas mais eficientes e embasadas em evidências.

## 2.2

# Diagnóstico da operação do sistema de transporte sob a perspectiva de gênero

### 2.2.1. Dados utilizados

15. IBGE. [Pesquisa de Informações Básicas Municipais, 2017.](#)

Para o diagnóstico da operação do sistema de transporte sob a perspectiva de gênero, foram usadas as bases de dados da *Pesquisa de Informações Básicas Municipais* (Munic)<sup>15</sup>, da *Relação Anual de Informações Sociais* (RAIS)<sup>16</sup>, da pesquisa sobre nomes do IBGE<sup>17</sup> e do Portal da Transparência (para os servidores estaduais)<sup>18</sup>. As descrições das pesquisas são mostradas a seguir.

16. BRASIL. [RAIS - Relação Anual de Informações Sociais, 2019.](#) Ministério do Trabalho e Emprego.

#### **PESQUISA DE INFORMAÇÕES BÁSICAS MUNICIPAIS**

A *Pesquisa de Informações Básicas Municipais* (Munic) é um censo dos municípios realizado anualmente pelo IBGE. Além de questões fixas, há diversos eixos temáticos que variam conforme o ano. Em 2017, mais atual até o momento das análises da pesquisa, os municípios responderam sobre a estrutura dos órgãos de transporte. A Munic contém dados de gênero das pessoas responsáveis pelo órgão de transporte, mas não contém dados de raça.

17. MEIRELES, Fernando. [GenderBR: predizendo sexo a partir de nomes próprios.](#) Acesso em: 14 de junho de 2021.

#### **RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS**

A RAIS é uma base de dados de registros administrativos do Ministério do Trabalho e Previdência. A versão mais recente é de 2019. A *RAIS Vínculos* contém dados de todas as pessoas empregadas em organizações com mais de 30 pessoas. Tem foco no registro da atividade da empresa e nos códigos da Classificação Brasileira de Ocupações (CBO). A RAIS contém dados de gênero e raça; no entanto, neste diagnóstico, foram usados apenas dados de gênero porque as análises sobre raça serão mais detalhadas em outro produto do projeto (*D.1 – Diagnóstico Corporativo*).

18. GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. [Portal da transparência estadual - Busca de remuneração mensal de servidores públicos.](#)

#### **NOMES IBGE E DADOS ABERTOS DE PESSOAS CONTRATADAS**

O *Estudo de Linha de Base sobre Gênero e Transporte em São Paulo, Brasil* estuda as proporções de mulheres em cargos de chefia a partir de organogramas disponibilizados por empresas públicas. Todavia, no presente estudo, conseguimos realizar uma análise de todas as pessoas contratadas por meio das bases de dados de remuneração salarial disponibilizadas nos portais

da transparência das empresas. Em 2021, a CPTM, o Metrô, a EMTU, a CET e a SPTrans tinham 21.847 pessoas contratadas. Os nomes foram classificados como “feminino” ou “masculino” por meio do *software* R usando o pacote *genderBR*, que é baseado em dados do Censo 2010 do IBGE. Para esta análise, não há dados sobre raça.

## 2.2.2. Resultados

O *Estudo de Linha de Base sobre Gênero e Transporte em São Paulo, Brasil* apontou que há menos mulheres em funções de gestão no setor público de transportes. Em 2019, 92% dos cargos de diretoria eram ocupados por homens no conjunto Metrô, CPTM, EMTU, SPTrans e CET. Considerando os demais cargos até o nível de departamento, 79% eram homens e 21% eram mulheres. A análise foi feita a partir da avaliação dos organogramas disponíveis com os nomes das respectivas pessoas encarregadas.

É importante considerar que, em todo o país, a disparidade de gênero ocorre desde os níveis hierárquicos mais altos, isto é, as secretarias de transporte. Dados da *Pesquisa de Informações Básicas Municipais* (Munic) revelam que, em 2017 no Brasil, havia apenas 9% de mulheres responsáveis pelo órgão gestor da política municipal de transportes. Em números absolutos, apenas 376 mulheres em 4.152 municípios com órgãos de gestão de transportes.

Nos municípios da RMSP, a *Munic 2017* aponta que 35 dos 39 cargos mais altos no setor público municipal de transportes eram ocupados por homens, conforme demonstra a tabela a seguir. Dois municípios não possuíam estrutura de transportes e, portanto, seus dados sobre gênero não foram coletados. Nos únicos municípios que tinham mulheres no comando das políticas de transporte — Santa Isabel e Barueri — o setor de transportes era subordinado a outra secretaria.

ESTRUTURA MUNICIPAL DE TRANSPORTES	NÃO COLETADO	FEMININO	MASCULINO	TOTAL GERAL
Secretaria exclusiva	-	-	13	13
Secretaria em conjunto com outras políticas setoriais	-	-	11	11
Setor subordinado a outra secretaria	-	2	10	12
Órgão da administração indireta	-	-	1	1
Não possui estrutura	2	-	-	2
<b>Total geral</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>35</b>	<b>39</b>

**Tabela 5:** Estrutura municipal de transportes na RMSP.

**Fonte:** Pesquisa de Informações

Em relação às empresas concessionárias de ônibus, o *Estudo de Linha de Base sobre Gênero e Transporte em São Paulo, Brasil* indicou que cerca de 95% dos motoristas são homens, dado gerado a partir de entrevistas com tais empresas.

É possível mensurar a composição, por gênero, dos prestadores de serviços de transporte usando dados da *Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)*. Para tal, foram usados os seguintes códigos de atividades econômicas da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE):

- **4912-4/02: Transporte ferroviário de passageiros municipal e em região metropolitana;**
- **4912-4/03: Transporte metroviário;**
- **4921-3/01: Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal;**
- **4921-3/02: Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal em região metropolitana.**

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) não foi considerada neste momento na análise, mas a empresa se envolveu mais adiante. Ela não está enquadrada nos códigos selecionados, pois a principal atividade econômica da empresa é 7112-0/00 (serviços de engenharia), que se sobrepõe às outras empresas de engenharia dos municípios.

Assim, segundo os dados da RAIS, as funcionárias representam 12% do total de pessoas que trabalham em empresas com atividades econômicas selecionadas na RMSP e, no máximo, 20% do pessoal nas empresas de transporte metroviário. Esses dados comprovam a disparidade de gênero no funcionalismo do setor como um todo.

CNAE	HOMENS	MULHERES
4912-4/02: Transporte ferroviário de passageiros municipal e em região metropolitana	82%	18%
4912-4/03: Transporte metroviário	80%	20%
4921-3/01: Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal	89%	11%
4921-3/02: Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal em região metropolitana	86%	14%

**Tabela 6:** Gênero das pessoas contratadas por atividade econômica.

**Fonte:** Elaboração própria com

**19. PREFEITURA DE SÃO PAULO.**  
[Portaria Intersecretarial](#)  
[002/15-SMT-SMPM-SDTE.](#)

Vale destacar que a Portaria Intersecretarial nº 002/2015-SMT-SMPM-SDTE<sup>19</sup> de 16 de dezembro de 2015, publicada no Diário Oficial e sem revogação expressa, dita que “as empresas delegatárias dos serviços de transporte coletivo público de passageiros na cidade de São Paulo deverão reservar, no mínimo, 30% (trinta por cento) das vagas de trabalho às mulheres”.

Uma análise das ocupações revela que a disparidade ocorre em várias funções. São 436 ocupações diferentes registradas, sendo que apenas 254 são exercidas por mulheres, ou seja, há 182 funções exercidas somente por homens, com destaque para borracheiro, uma ocupação em que há 411 homens e nenhuma mulher.

Especificamente no caso do transporte coletivo por ônibus, ou seja, códigos CNAE 4921-3/01 (transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal) e 4921-3/02 (transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal em região metropolitana) as cinco profissões mais frequentemente exercidas por mulheres, segundo a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), são:

**Tabela 7:** Principais profissões exercidas por mulheres no transporte por ônibus na RMSP (municipal e intermunicipal).

**Fonte:** Elaboração própria com base na RAIS de 2019.

CBO	DESCRIÇÃO	PESSOAS
5112-15	Cobrador de transportes coletivos (exceto trens)	5.733
7824-10	Motorista de ônibus urbano	1.395
4110-05	Auxiliar de escritório, em geral	1.300
5143-20	FAXINEIRA	1.092
3341-15	Monitora de transporte escolar	1.065

No caso dos homens, as principais profissões são:

**Tabela 8:** Principais profissões exercidas por homens no transporte por ônibus na RMSP (municipal e intermunicipal).

**Fonte:** Elaboração própria com base na RAIS de 2019.

CBO	DESCRIÇÃO	PESSOAS
7824-10	Motorista de ônibus urbano	62.032
5112-15	Cobrador de transportes coletivos (exceto trens)	25.594
5112-05	Fiscal de transportes coletivos (exceto trens)	5.879
9144-25	Mecânico de veículos automotores a diesel (exceto tratores)	4.212
4110-05	Auxiliar de escritório, em geral	1.708

No setor como um todo, o número de motoristas é o dobro do número de cobradoras/es. Porém, entre as mulheres, há mais cobradoras que motoristas, em uma proporção de aproximadamente quatro cobradoras para cada motorista. As mulheres também ocupam funções de auxiliar de escritório e faxineira, que não têm relacionamento direto com as pessoas que usam o transporte coletivo. Por fim, a quinta profissão mais exercida por mulheres no setor é a de monitora de transporte escolar, que, mais uma vez, considerando o contato direto com crianças, atribui às mulheres a função de cuidadora.

O quadro a seguir apresenta dados por discriminados por gênero das três ocupações com mais contato com o público. As pessoas nessas funções representam os órgãos de transporte público por ônibus, ou seja, são aquelas com quem a população tem contato mais direto durante a prestação dos serviços. Isso significa que o sistema é visto majoritariamente como masculino, apesar de a maioria das pessoas transportadas nos ônibus serem mulheres. Portanto, é importante incentivar e concretizar a presença de mais mulheres em postos de trabalho de contato direto com o público, principalmente como motoristas, cobradoras e fiscais.

**Tabela 9:** Principais ocupações no transporte por ônibus.

**Fonte:** Elaboração própria com base na RAIS de 2019.

CBO	DESCRIÇÃO	HOMENS	MULHERES	% MULHERES
7824-10	Motorista de ônibus urbano	62.032	1.395	2%
5112-15	Cobrador de transportes coletivos (exceto trens)	25.594	5.733	18%
5112-05	Fiscal de transportes coletivos (exceto trens)	5.879	927	14%

Em relação aos cargos com poder decisório, o *Estudo de Linha de Base sobre Gênero e Transporte em São Paulo, Brasil* constatou que apenas 21,3% deles eram ocupados por mulheres. Todavia, tal dado contempla exclusivamente as empresas públicas. Segundo dados da RAIS, há apenas 12% de mulheres nas atividades consideradas entre todas as pessoas contratadas, o que é principalmente explicado pela forte presença masculina nas empresas concessionárias.

A fim de verificar se há proporcionalmente mais mulheres no corpo diretivo das empresas, é necessário saber o percentual total de mulheres nas empresas. Para tal, usamos a base de nomes do IBGE e os dados abertos de salários das pessoas que trabalham em empresas públicas.

A tabela a seguir apresenta os resultados do cruzamento de dados de salários de todas as pessoas contratadas em janeiro de 2021 e os nomes do IBGE. Em média, não há discrepância entre o corpo diretivo (21,3% do *Estudo de Linha*

de Base sobre Gênero e Transporte em São Paulo, Brasil) e a presença de mulheres nas empresas. Em outras palavras, a disparidade de gênero ocorre nas empresas como um todo. Isso confirma que é necessário promover a entrada de mais mulheres no setor de transportes, o que implicaria a revisão dos concursos e processos seletivos.

**Tabela 10:** Gênero de pessoas contratadas por empresa, em todos os cargos.

**Fonte:** Elaboração própria com base nos salários do funcionalismo e nos nomes do IBGE.

EMPRESA	MULHER	HOMEM	GÊNERO NÃO IDENTIFICADO	TOTAL GERAL	% MULHERES
CET	1.125	3.127	117	4.369	26%
CPTM	1.265	5.893	158	7.316	18%
EMTU	174	357	16	547	33%
METRÔ	1.481	6.164	158	7.803	19%
SPTrans	424	1.334	54	1.812	24%
Total Geral	4.469	16.875	503	21.847	21%

Em relação ao diagnóstico da operação dos sistemas de transporte, como já foi sinalizado acima, uma das possíveis medidas para aumentar a igualdade de gênero no setor seria estimular uma maior presença de mulheres nas empresas públicas e concessionárias. Vale destacar a importância de mais motoristas, cobradoras e fiscais de transporte por ônibus, uma vez que são profissões que têm contato direto com a população. Por fim, seria necessário aumentar, de maneira geral, a presença de mulheres nos cargos com poder de decisão e no quadro técnico das empresas públicas e concessionárias, uma vez que, em consonância com o diagnóstico de mobilidade urbana, são as mulheres que mais usam o transporte, e, portanto, faz sentido que participem mais ativamente do planejamento do sistema.

## 2.3 Diagnóstico de violência sexual e racial no transporte público

### 2.3.1. Dados utilizados

Os dados do diagnóstico de violência sexual e racial no transporte público foram complementados por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI). O

*Estudo de Linha de Base sobre Gênero e Transporte em São Paulo, Brasil* também contava com dados obtidos por meio da LAI.

Esses pedidos foram atualizados mediante solicitações à SPTrans, à CPTM, ao Metrô e à Secretaria de Segurança Pública e incluindo o marcador de raça. Os dados solicitados às empresas referiam-se a denúncias de assédio/abuso sexual nos veículos e terminais das empresas. No caso da SSP, os focos eram a quantidade de ocorrências de estupro, estupro de vulnerável, assédio sexual, ato obsceno e violação sexual mediante fraude em transportes públicos no estado de São Paulo.

Embora abuso sexual seja um termo amplamente usado para atos de violência de cunho sexual, ele não é especificamente tipificado. As definições a seguir são baseadas na legislação vigente.

A descrição dos pedidos encontra-se em anexo. Como exemplo, o pedido para a SPTrans dizia: “Solicito microdados anonimizados dos tipos de ocorrência de importunação sexual, assédio sexual, abuso sexual, estupro, racismo, injúria racial e outros tipos de discriminação registradas no período de 2011 até o presente momento, por localização, data e horário, em ônibus e terminais do município de São Paulo, incluindo variáveis de gênero e raça das vítimas. Solicito os dados em formato de base de dados e dados abertos.”

**20. FALA UNIVERSIDADES.**  
[Entenda a diferença entre assédio, importunação sexual e estupro.](#) Acesso em: 14 de junho de 2021.

### **IMPORTUNAÇÃO SEXUAL<sup>20</sup>**

Refere-se a qualquer ato libidinoso sem o consentimento da vítima, como, por exemplo, passar a mão em suas partes íntimas, esfregar o órgão sexual na outra pessoa, roubar um beijo, entre outros. Não exige relação de hierarquia. É enquadrada como crime pela Lei nº 13.718/2018, com uma pena que pode variar de um a cinco anos de reclusão, sendo aumentada em caso de agravantes.

### **ASSÉDIO SEXUAL**

Refere-se ao ato libidinoso sem o consentimento da vítima em que há uma relação de hierarquia, muito comum no ambiente de trabalho. Pode ou não ter contato físico. É enquadrado como crime pelo artigo 216 do Código Penal, e a pena pode variar de um a dois anos de reclusão.

### **ESTUPRO**

Estupro significa constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça, para obter conjunção carnal. É enquadrado como crime hediondo pelo artigo 213 do Código Penal, e a pena pode variar de seis a dez anos de reclusão para, aumentando para 8 a 12 anos se houver lesão corporal da vítima ou se a vítima tiver entre 14 e 18 anos de idade, e para 12 a 30 anos, se a conduta resultar em morte.

21. PAVAN, Milena. [As diferenças entre Racismo e Injúria Racial](#). Acesso em: 14 de junho de 2021.

## RACISMO<sup>21</sup>

O crime de racismo está previsto na Lei nº 7.716/1989 e ocorre quando as ofensas praticadas pelo autor atingem toda uma coletividade ou um número indeterminado de pessoas, ofendendo-as por sua “raça”, etnia, religião ou origem. Logo, é impossível saber o número de vítimas atingidas. É um crime inafiançável, com pena de um a três anos de reclusão e multa.

## INJÚRIA RACIAL

O crime de injúria racial está previsto no artigo 140, parágrafo 3º do Código Penal e ocorre quando o autor ofende a dignidade ou o decoro utilizando elementos de “raça”, cor, etnia, religião, condições de pessoas idosas e portadores de deficiência. Diferentemente do racismo, o autor não atinge uma coletividade, mas sim uma pessoa específica — no caso, a vítima. A pena prevista é detenção de um a seis meses ou multa, e é possível o pagamento de fiança.

Para a atualização do trabalho, foram incluídos pedidos de descrições com base em gênero e raça. É importante enfatizar a importância de pedir dados discriminados por gênero para não se partir do princípio de que todas as pessoas que sofrem abuso sexual são mulheres.

## 2.3.2. Resultados

Os dados de agressão sexual e racial são importantes para monitorar os processos e ocorrências desses tipos de violência. Em geral, os dados representam números bem menores que os atos de violência realmente praticados, devido às dificuldades e aos constrangimentos sofridos pelas vítimas e testemunhas dos casos.

22. Esses dados diferem dos apresentados no *Estudo de Linha de Base sobre Gênero e Transporte em São Paulo, Brasil*, que apresenta dados do canal de denúncia 156, e não as ocorrências da Central de Operações.

Os dados enviados pela SPTrans dizem respeito aos registros processados pela Central de Operações da empresa. Isso quer dizer que se referem a todos os casos em que houve procedimento interno de encaminhamento para delegacias<sup>22</sup>. Entre agosto de 2017 e fevereiro de 2021, 155 ocorrências foram registradas.

A SPTrans também informou que não possui registros de injúria racial ou racismo. No entanto, isso não significa que não tenham ocorrido casos desse tipo. A SPTrans simplesmente declarou que não dispõe de informações referentes a racismo, injúria racial e outros tipos de discriminação, ou seja, não registra esses casos por não possuir um canal formal de denúncia.

O Metrô respondeu ao pedido referente à LAI informando que os dados são de responsabilidade da Secretaria de Segurança Pública.

A CPTM respondeu ao pedido com informações anuais agrupadas, sem detalhar as características das vítimas (figura a seguir, em formato PDF), o que dificulta o manuseio e a análise dos dados. Os crimes que constam da tabela da CPTM são: ato obsceno, estupro, atentado violento ao pudor, importunação sexual, importunação ofensiva ao pudor e violação sexual mediante fraude. A CPTM não informou o motivo de não disponibilizar dados sobre violência racial.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (ATÉ 31/03/21)
Ato Obsceno	23	19	12	11	17	11	16	17	10	15	4
Estupro		1	3	3	2	3	2	5	3		2
Atentado Violento ao Pudor	1				1	1					
Importunação Sexual								43	124	72	19
Importunação Ofensiva ao Pudor		44	38	64	71	75	110	63	2	1	
Violação Sexual Mediante Fraude	38							3	1	1	
	62	64	53	78	91	90	128	131	140	89	25

**Tabela 11:** Registros processados pela Central de Operações da CPTM.

Violação Sexual mediante fraude - Denomina ilícito penal no qual o sujeito ativo não se vale de violência ou grave ameaça e sim de meios capazes de levar a vítima a erro ou mantê-la em erro. Artigo 215 do Código Penal.

Todas as ocorrências tiveram registro de Boletim de Ocorrência em Distrito Policial.

Os dados da Secretaria de Segurança Pública foram os mais completos, pois incluíam um detalhamento de cada caso com idade, gênero e cor das vítimas. Ao analisar a tabela, é importante observar que cada artigo citado se refere a diferentes leis.

A tabela apresenta dados de vítimas desde o ano de 2011 no município de São Paulo. Dos crimes incluídos, a importunação sexual corresponde a 44% do total, seguida por ato obsceno (19%). Em dez anos, foram feitos 183 registros de injúria racial, ato que se refere ao artigo 140 do Código Penal (Lei nº 2.848/1940). Esse número equivale a 13% do total. Também foram registrados 16 casos de discriminação no mesmo período, crime previsto no artigo 20 da Lei nº 9.459/1997, que define os delitos resultantes de preconceito de raça ou de cor.

RUBRICAS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL	%
Importunação Sexual (art. 215-A)								108	311	165	30	614	44%
Ato obsceno (art. 233)	19	19	9	10	30	26	40	49	25	25	10	262	19%
Injúria (art. 140)	10	13	9	7	20	17	25	19	31	27	5	183	13%
Estupro (art. 213)	16	13	16	17	16	13	16	22	22	8	4	163	12%
Estupro de vulnerável (art. 217-A)	8	2	12	2	4	3	9	6	5	5		56	4%
Violação sexual mediante fraude (art. 215)	4	4	3	12	9	1	8	8	1	1		51	4%
Produzir, fotografar, filmar ou registrar, por qualquer meio, conteúdo (art. 216-B)									7	15		22	2%
Praticar a discriminação (art. 20)	2		1		1	2		1	5	4		16	1%
Assédio Sexual (art. 216-A)	1	1	1	2	3		3		1	1		13	1%
Satisfação de lascívia mediante presença de criança ou adolescente (art. 218-A)	2	2			1				1	2		8	1%
Divulgação de cena de estupro e imagens de nudez, sexo ou pornografia (art. 218-C)								1	2	2	1	6	0,4%
Favorecimento da prostituição ou outra forma de exploração sexual									1	2		3	0,2%
A. I. – Ato obsceno (art. 233)				1				1				2	0,1%
A. I. – Injúria (art. 140)						1			1			2	0,1%
A. I. – Estupro (art. 213)										1		1	0,1%
Impedir acesso ou uso de transportes públicos (art. 12)											1	1	0,1%
A. I. – Estupro de vulnerável (art. 217-A)							1					1	0,1%

**Tabela 12:** Registros de crimes, município de São Paulo.

**Fonte:** Elaboração própria com base em dados da Secretaria de Segurança Pública.

**22.** Excluindo as pessoas sem registro de sexo.

No total, as mulheres correspondem a 86% das vítimas nas rubricas analisadas<sup>22</sup>. No caso da violência sexual, o número sobe para 94%. Por outro lado, os homens são mais sujeitos à violência racial: de todos os casos registrados (201), 56% (112) foram sofridos por homens.

Ao comparar os registros da SPTrans com os dados da SSP, nota-se que os números são baixos, o que indica que os registros formais de ocorrências de violência sexual no transporte público estão muito aquém das ocorrências reais.

Em relação ao diagnóstico de dados sobre violência sexual e racial nos transportes, ficou evidente a necessidade de padronizar os termos e processos de registros.

**O fato de cada empresa de transporte público registrar os dados em formatos diferentes ressalta a urgência de se estabelecer um procedimento único de denúncia. Quando os dados não são padronizados e têm significados distintos em cada empresa, aumentam os empecilhos para a criação de uma política pública baseada em evidências.**

03.

# Pesquisa de percepções

# 3.1

## Entrevistas semiestruturadas

### análise da série de entrevistas semiestruturadas com membros do público

#### 3.1.1. Introdução e objetivos das entrevistas

Como parte do projeto Transporte para Todas, realizamos uma série de entrevistas com pontos focais para falar brevemente sobre o projeto; entender a percepção dessas pessoas que trabalham em diferentes instituições do setor de transportes na cidade e no estado de São Paulo sobre questões de gênero e sua interseccionalidade com raça; e, principalmente, buscar contribuições para mapear as principais atrizes e atores dos debates sobre gênero, raça e mobilidade na RMSP.

#### 3.1.2. Metodologia de mapeamento e análise das entrevistas

Entre os dias 13 de abril e 14 de maio de 2021, foram realizadas dez entrevistas individuais *on-line* de cerca de uma hora cada. As primeiras pessoas a serem entrevistadas foram indicadas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Durante as entrevistas, elas indicaram outras pessoas para serem entrevistadas na sequência, compondo assim uma pequena amostra não probabilística a partir da metodologia conhecida como **modelo bola de neve**.

As conversas foram conduzidas por uma entrevistadora mulher, branca, de 41 anos. Entre as entrevistadas e entrevistados, havia duas mulheres pardas, três mulheres brancas, uma mulher amarela, três homens pretos e um homem branco, com idades entre 28 e 69 anos. Entre os participantes, seis atuam na esfera municipal (cinco na SPTrans e uma na CET), e quatro, na estadual (uma na CPTM, uma no Metrô, uma na Secretaria de Estado da Justiça e da Defesa da Cidadania e um na Secretaria dos Transportes Metropolitanos).

Todas as entrevistas foram gravadas e transcritas para gerar um banco de dados textual que permitisse a realização da análise por meio de duas metodologias:

- **ANÁLISE TEXTUAL DESCRITIVA**, considerando o conjunto de entrevistas e os destaques a partir de trechos específicos de entrevistas isoladas;

- **ANÁLISE TEXTUAL ESTATÍSTICA**, a partir do chamado corpus textual, ou seja, o conjunto de todas as entrevistas em um único arquivo de texto sem formatação, com exclusão das falas da entrevistadora para processamento no aplicativo Iramuteq<sup>23</sup>. O programa trabalha com diversos modelos de análise, todos executados a partir de códigos em linguagem R, que processam automaticamente os textos para gerar resultados gráficos. Para as análises estatísticas, entrevistadas e entrevistados foram relacionados por idade, gênero e cor/raça.

23. O Iramuteq é um software gratuito com fonte aberta desenvolvido por Pierre Ratinaud (LAHLOU, 2012; RATINAUD; MARCHAND, 2012) que permite fazer análises estatísticas de corpus textuais e de tabelas indivíduos-palavras.

Os nomes das entrevistadas e entrevistados foram substituídos por nomes fictícios.

### 3.1.3. Análise textual descritiva

#### **APRESENTAÇÕES E AUTODETERMINAÇÃO DE RAÇA/COR**

As entrevistas iniciavam com a apresentação da entrevistadora e das entrevistadas ou entrevistados, seguida por perguntas sobre características demográficas (idade, gênero e cor/raça). Algumas entrevistadas fizeram reflexões sobre a autodeterminação de cor/raça e sobre a ausência de memória familiar quanto a ancestrais negros e negros. Entre elas, as reflexões sobre cor/raça, racismo e desigualdade permeiam a própria história pessoal, extrapolando o campo do trabalho.

**“Eu fui para o movimento negro para entender isso e poder me entender, há muito tempo atrás, porque meu pai é negro e minha mãe branca, não é? [...] Até no movimento, tem muita dificuldade de assimilar, não é?” (LUÍSA)**

**“Parda. Nem sei se existe essa definição, acho tão estranho, ‘parda’, mas a vida inteira eu ouvi que eu era parda.” (JÚLIA)**

**“Então, é uma história que não me foi muito contada, sempre contaram a história dos espanhóis, dos italianos, [...], mas **você vai lá atrás, eu não tenho retrato da minha família negra, não tenho muitas histórias**, é uma pena. Eu fico muito triste quando eu vejo a censura familiar.” (VANESSA)**

## **EXPERIÊNCIA COM O TEMA DE DESIGUALDADES DE GÊNERO E RAÇA NA MOBILIDADE URBANA**

Todas as entrevistadas e entrevistados tiveram ou têm contato com os temas de desigualdade social e mobilidade urbana, especialmente aquelas e aqueles com formação em ciências sociais e outras ciências humanas. Seja pela formação acadêmica, seja por contato direto com alguma pauta do trabalho que executam, essa perspectiva já faz parte do imaginário dessas pessoas. Entretanto, de forma geral, a consciência sobre desigualdade de renda é, de fato, a base desse campo do conhecimento e, pode-se dizer, a percepção mais recorrente entre todas e todos.

**“Eu sou socióloga por formação. Depois, eu me especializei bastante em pesquisa social [...] e acabei o doutorado na PUC em antropologia urbana, estudando mobilidade na cidade, não essa coisa específica de gênero, mas com desigualdade e de representação da cidade.” (VANESSA)**

**“Dentro das ciências sociais a gente já tinha essa consciência muito clara de que há uma relação direta entre classe, gênero e raça, acho que como formação de cientista social, formação crítica que a gente tem que passar.” (DANIEL)**

**“A gente vê que tem muita interface do público que usa o transporte público, [...] em relação à sua condição social.” (ANITA)**

**“Fiz mestrado e o doutorado eu fiz em sociologia urbana. **Eu estudei muito a questão da cidade, a vida na cidade, exclusão, inclusão**, enfim, essa área toda eu estudei bastante. Esse olhar faz parte da minha vida. Você olha a sua atividade, o que você faz, a partir dessa visão de mundo que a gente vai adquirindo e aprendendo.” (CAROLINA)**

Entretanto, nenhuma das entrevistadas ou entrevistados passou por capacitações específicas para trabalhar com temas de desigualdade social, gênero ou raça, inclusive em sua experiência de trabalho. Vivências em outros campos ou práticas profissionais são citadas como a base de sua formação para tratar desses temas. Elas e eles também relatam como essa ainda não é uma questão assimilada por todas as pessoas que atuam no campo da mobilidade e/ou dos transportes e que, muitas vezes, as pautas de justiça social não permeiam de forma transversal o cotidiano de trabalho.

“Mas de novo, é engraçado, você vê que **muitas pessoas não conseguiam fazer essa relação dentro da própria engenharia, dentro da mobilidade urbana** como um todo.” (DANIEL)

“[...] a gente tenta trabalhar principalmente com a questão de classe de renda, [...] que é um grupo mais vulnerável, mas o debate, um debate específico sobre isso, o que significa isso dentro do sistema, o que significa estar transportando pessoas que estão sendo afetadas pela tarifa de maneira brutal, **não é uma discussão que acontece cotidianamente, não tem esse peso.**” (PEDRO)

Quando foi feita a pergunta sobre experiências relativas à perspectiva de gênero na mobilidade urbana, de modo geral, o grupo demonstrou familiaridade com o tema, com mais destaque entre as pessoas ligadas às áreas de pesquisa em suas instituições. Entre os temas de gênero já tratados pelas e pelos participantes, destacam-se a presença das mulheres como principais usuárias dos sistemas de transporte e as questões relacionadas à violência contra as mulheres.

“Depois, eu sou socióloga e trabalhei com a questão do gênero nos meus trabalhos. [...] Fui vereadora [...] e coordenei processos de revisão do plano diretor na minha cidade (Araraquara). Então, nós sempre tivemos esse compromisso de trazer esse olhar da mulher nessas revisões do plano diretor desde essa perspectiva do transporte público.” (LUÍSA)

“A gente já tinha refletido a questão do gênero, porque nas pesquisas de perfil que a gente faz e no processamento do sistema de bilhetagem, que é outro indicador, a gente observa que **a maioria dos usuários são usuárias, são mulheres**, como na pesquisa OD do Metrô, a maioria das viagens 54%, 56% é feito por mulheres, então tem mais mulheres viajando no transporte público, seja no Metrô, seja no ônibus, seja no trem.” (DANIEL)

**“Porque a maior parte das pessoas que usam os nossos serviços são mulheres, 52, 53, até 54% em pesquisas anteriores que a gente realizou, são de mulheres que usam o nosso sistema. [...] a gente faz pesquisas exclusivas com mulheres, [...] que a ideia é justamente identificar um pouco dessas necessidades mais específicas e também abordar a questão da importunação e do abuso sexual no transporte coletivo.” (ANITA)**

**“Isso começou a gente se envolvendo com a história do carro exclusivo, contra esses movimentos de segregação, com a questão do abuso sexual. A gente vem desde essa época trabalhando com isso, fazendo ações dentro das estações para melhorar a viagem, para evitar, prevenir a questão do abuso.” (CAROLINA)**

Isso não quer dizer que as agendas de gênero e de desigualdade de renda já tenham sido incorporadas de forma transversal ao processo de trabalho de todas e todos. Por vezes, essas pautas não são consideradas uma prioridade e, no entendimento de alguns, apenas recentemente passaram a ter mais espaço, especialmente devido aos desafios impostos pela pandemia de Covid-19.

**“Às vezes é tão premente eu ter que entregar o resultado, que eu acabo não fazendo o cruzamento por gênero. Então acaba que fica a pesquisa mais geral, apesar de eu ter o dado e poder fazer uma análise por gênero. Por isso que eu te falei que às vezes os dados, eles ficam subutilizados, né?” (JOANA)**

**“Olha, efetivamente a gente não discutiu isso ainda de forma a estar nessa matriz que eu te comentei. [...] Então detalhadamente, dessa forma a gente ainda não discutiu e isso eu entendo que seja urgente. [...] Enquanto isso, a gente vai fazendo aquela gotinha do oceano em sala de aula, a gente traz exemplos, a gente pega as queixas que chegam, nas redes sociais está vindo muitas coisas hoje, então a gente vai trazendo essas informações, vai mostrando, mas isso ainda não é suficiente.” (JÚLIA)**

**“Dentro do transporte é novo. O transporte carrega pessoas daqui para lá, não tem gênero, não tem raça, têm algumas com idade que, é quando você vai falar dos maiores de 65 anos, mas não tem um debate específico sobre gênero, raça, mesmo a questão social de classe. [...] O debate específico é muito pouco.” (PEDRO)**

**“Para mim isso é novo.** Nós tivemos um problema há um tempo atrás na questão, inclusive no Metrô, essa questão de assédio, mas um pouco bem lá atrás e inclusive saiu a discussão de ter um vagão só para mulheres, né?” (RAUL)

Embora a questão de gênero pareça estar mais sedimentada no repertório das e dos participantes, falar de gênero e sua interseccionalidade com raça na mobilidade é, de fato, um assunto novo.

**“Então essa questão de gênero sim, agora essa intersecção não.** Nós começamos de acordo com a lei, eu acho que foi de 2018, a gente começou. A gente fez uma pesquisa que pediu cor, que a gente estava processando agora. Eu acho que é a lei de 2018.” (VANESSA)

“[...] principalmente nos últimos dois ou três anos, essa questão do gênero apareceu de maneira mais significativa e acho que um ponto muito positivo com relação à questão da raça, foi o decreto municipal que obrigou, de certa maneira, que a questão de raça fosse trabalhada em todas as pesquisas, em todos os cadastros da Prefeitura. [...] Acho que as discussões de gênero [...] principalmente já está muito mais sedimentada, concretizada. [...] **que existe uma diferença entre um e outro, isso é um fato.**” (DANIEL)

**“É novo.** Acho que a gente já tinha colocado gênero em outras, mas agora a cor e raça a gente começou agora.” (JOANA)

**“Bom, assim, a gente já fez várias discussões sobre esse tema, mas é a primeira vez que de um ano para cá, [...] a gente vê essa questão da inclusão, tanto a questão de raça quanto a questão de gênero. É a primeira vez que a gente, eu, pelo menos, estou vendo. [...] Não se pensava realmente nisso, mas o mais interessante, que a gente começa a perceber, é que isso veio junto com a pandemia.** Não era uma coisa muito focada antes, você não via muita discussão de gênero, o transporte coletivo, não tinha muito disso.” (RAUL)

**“Já chegou várias vezes mulher negra idosa que acabou sendo preterida nos pontos de ônibus por operadores que passaram direto e depois ouviram falar que tinha uma relação, é evidente, constatável, o fato que a questão ali é uma intersecção entre gênero, raça e idade, isso apareceu várias vezes.” (WILLIAN)**

“[...] a gente percebeu que dentro das nossas pesquisas, a gente não perguntava a questão da raça. [...] Nessa nossa pesquisa de 2021 [...] a gente inseriu essa questão porque foi justamente um alerta que o Instituto Avon deu para a gente de que tem uma questão de vulnerabilidade ainda maior às mulheres pardas e negras, na questão de diferenciação do uso do espaço público. Não só em relação ao transporte, mas em relação da utilização do próprio espaço público, de como ela se apropria do espaço. Então, para ser sincera, **não é que a gente tenha desenvolvido algum estudo sobre o tema, mas passa a ser um novo olhar para a gente.** A gente está começando a incorporar essa questão também.” (ANITA)

“**Aqui a gente não tem esse recorte,** agora que nós estamos tendo uma parceria aí para a gente trabalhar com um centro de cultura afro-brasileira, que eles querem montar na estação, então a gente está se aproximando mais dessa questão, **nem nas nossas pesquisas a gente pergunta raça ou pede para se identificar.**” (CAROLINA)

## DESAFIOS DA MOBILIDADE, MOMENTO ATUAL DAS CIDADES E GRUPOS MAIS AFETADOS

Em relação à pergunta sobre as maiores urgências da mobilidade urbana de São Paulo e sua região metropolitana, as opiniões são mais diversas, passando por lotação dos veículos; priorização de modos de transporte de alta capacidade; sensibilização dos agentes operadores dos transportes, especialmente ônibus; e, dado o momento de crise desencadeado pela pandemia de Covid-19, questões de saúde pública.

“[...] primeiro é claro que é a **lotação dentro dos trens. Falamos do metrô, mas o trem que vem da periferia ainda é muito, muito pior, né?** Eu percebo outra coisa também que **tenta despontar da periferia, bicicleta, só que [...] nas periferias não tem bicicletário** sabe, para fazer essa ponte ou não pode entrar no metrô e depois no trem com a bicicleta. Eu acho que essas são coisas que precisam ser vistas sim com urgência, né?” (JOANA)

“[...] **fica muito difícil você gerenciar um transporte se você não tiver um transporte de massa.** Acho que o ônibus hoje tinha que ser um complemento, não dá para ele ser o principal. É o meu ponto de vista. E da população com certeza porque o que ela reclama para mim (risos).” (RAUL)

“[...] quando eu estou olhando para o transporte acabo direcionando **para motorista, cobrador e fiscal**. [...] Não adianta nada eu ter um ônibus BYD, que é o ônibus elétrico, a tecnologia de um bilhete único [...] que armazena não sei quantas informações, se esse usuário chegar lá no ônibus e o motorista nem parar o ônibus para ele entrar, seja ele cadeirante, seja ele idoso, seja ele quem for. E mais do que isso, mesmo parando esse ônibus, o que está acontecendo ali dentro? Eu recebi um vídeo na semana retrasada de um homem, que estava tocando as partes íntimas dele e as passageiras começaram a fazer um escândalo dentro do ônibus. [...] porque às vezes a gente ouve assim: ‘Ah! O ônibus é comprido, aconteceu lá no final do ônibus e o motorista não viu’. Não! Aquilo ali não tinha como ele não ver. Então **a gente tem que estabelecer políticas públicas, começar a discutir isso com os operadores, a questão do gênero, a questão da raça porque não dá mais para a gente fingir que simplesmente não existe**. Não dá, não dá.” (JÚLIA)

“E para a gente esse elemento segurança de saúde, a questão da saúde entra como um novo elemento que a gente tem que passar a olhar.[...] **a questão da saúde pública é um elemento que tem que ser incorporado no nosso dia a dia**.” (ANITA)

Mesmo diante das urgências citadas em relação à mobilidade e ao sistema de transporte público, especialmente por ônibus, entrevistadas e entrevistados consideram fundamental a inclusão da agenda de interseccionalidade de gênero e raça nas políticas públicas e no escopo de trabalho dos agentes públicos, sobretudo para tratar as necessidades e interesses dos grupos mais vulnerabilizados.

“Acho fundamental a prioridade. Se a gente pegar o que vai ser a pauta dos agentes públicos no próximo período é a questão da vulnerabilidade social e no nosso país a **população mais vulnerável são as mulheres negras, então este é o público para o qual a gente tem que dar total atenção**.” (LUÍSA)

“Totalmente pertinente porque a mulher negra é maioria no transporte público. **Se pudéssemos desenvolver alguma coisa que proporcionasse um melhor atendimento, levando em conta esses aspectos, seria da mais fundamental importância**.” (WILLIAN)

“Bom, acho que é uma coisa que a gente não enxergava, não tenha dúvida. Eu acho que é fundamental isso. Hoje eu vejo que talvez a gente tivesse que ter discutido isso, inclusive lá atrás. [...] **Acho que nós demoramos muito para chegar nesse ponto.**” (RAUL)

“[...] de uma forma muito simplista, **a gente sabe que a questão da mulher, mulher negra é a pior condição que você tem em termos de cidadania**, aí pode se falar do trabalho, ser chefe de família, padrão de mobilidade de atender essa história de ser multitarefa, é uma coisa que jogaram em cima da gente como uma coisa, ‘olha que legal, mulher é multitarefa’. É multitarefa porque os outros não fazem. [...] **esse grupo [...] é o mais vulnerável, muito mais que a mulher branca, porque tem uma outra carga pesada de preconceito, exclusão, renda muito mais baixa.**” (CAROLINA)

Muitos percebem as mulheres, sobretudo as mulheres negras, como o grupo mais vulnerabilizado no que diz respeito ao exercício do direito à mobilidade e do acesso à cidade e seus serviços. Isso é particularmente evidente no contexto da atual crise social, sanitária, financeira e de segurança (agravada pela pandemia de Covid-19), o que reforça a urgência de garantir serviços adequados às necessidades e interesses delas.

“[...] se ele fosse tratado como o mercado trata, [...] certamente teria uma segmentação de mercado e **eu saberia que a minha usuária, que andou o ano todo é mulher e negra**. Preocuparia em atender bem e acolher, fazer uma série de coisas bacanas para elas. [...] A gente perdeu receita, a gente perdeu demanda e essa demanda não quer voltar, a gente vai lá perguntar, eles vão para Uber, eles vão trabalhar em casa, eles perderam o emprego, eles estão procurando trabalhar perto de casa, mas **ninguém quer voltar para esse transporte que a gente oferece.**” (VANESSA)

“Sem dúvida é a mulher negra, não há dúvidas disso. [...] **é a mulher negra pobre, periférica, vulnerável, a mãe solteira, jovem, adolescente**, acho que são os principais pontos de vulnerabilidade.” (DANIEL)

“[...] cada vez mais as mulheres negras são as dependentes do transporte público, elas são cada vez mais as dependentes do transporte público. Nesse momento de pandemia, por exemplo, [...] os homens caminharam para as motos e **as mulheres ficaram, as mulheres que utilizavam ônibus ficaram nos ônibus, principalmente a mulher negra.**” (WILLIAN)

Entretanto, tal percepção de uma maior vulnerabilidade relacionada ao gênero e a sua interseccionalidade com raça não é comum a todas as entrevistadas e entrevistados. Além disso, a questão da renda tem peso considerável, e pessoas com renda baixa também aparecem como o grupo mais vulnerável no uso do transporte público, especialmente durante a pandemia.

“Mulher. Sexo feminino, a primeira coisa. Não importa a raça, não importa a cor, mas é a mulher. Eu acho que **a mulher é a que está sofrendo mais com isso, depois é o negro.**” (RAUL)

“**As pessoas que têm menos recursos financeiros.** São aquelas pessoas que precisam trabalhar, não importa o que elas sejam, negra, branca, homem, mulher, seja lá qual for o gênero, ela tem que trabalhar, ela precisa estar nesse ônibus, ela precisa estar nesse Metrô.” (JÚLIA)

“[...] **a questão social interfere muito, principalmente renda, enfim, o poder aquisitivo interfere muito nos deslocamentos.** [...] a mulher é muito mais dependente do transporte público do que o homem e isso de que a mulher negra, parda ou preta, ela tem também uma dependência ainda maior. [...] Então acredito **sempre os públicos mais vulneráveis são os mais atingidos quando a gente tem uma pandemia.**” (ANITA)

Idosos também foram citados por uma das entrevistadas.

“[...] não dá para esquecer também dos idosos, até por conta da saúde, a gente teve, visto que a Covid-19 atingiu, a gente teve um impacto muito forte nesse grupo e uma redução muito forte dos deslocamentos que esse grupo vai passar a se preocupar muito mais com transporte público.” (ANITA)

## DESAFIOS E OPORTUNIDADES INSTITUCIONAIS

Pelo olhar das entrevistadas e entrevistados, são múltiplos os desafios para a incorporação de uma cultura de planejamento e implementação de políticas públicas voltadas ao gênero e a sua interseccionalidade com raça, tais como: o histórico e a falta de diversidade na composição dos quadros das empresas gestoras, principalmente nas esferas hierárquicas mais altas com poder decisório; e as limitações da estrutura organizacional das entidades, que não dispõem de quadros específicos para tratar do tema.

O perfil das empresas é majoritariamente masculino, com pouca presença de mulheres em cargos de liderança.

“[...] pelo perfil que a gente tem da empresa, **75% é constituído por homens, então uma empresa masculina, têm poucas mulheres em liderança**, em cargos de liderança e mulheres negras, na verdade eu acho que tem duas.” (VANESSA)

“A estrutura é formada assim, 75% por homens e 25% por mulheres. Desses 25% de mulheres, pode-se dizer que 90% está na área administrativa e não na área operacional. E quando falo área administrativa, quando a gente olha para os cargos ainda que elas estão inseridas, **normalmente são cargos de secretariado e não cargos de decisão.**” (DANIEL)

“Vamos perguntar quantas mulheres tem nos cargos de liderança, nos cargos de gerente dentro da empresa, que movimento que a gente está fazendo para colocar essas mulheres de fato nessas condições? Hoje eu não tenho nenhum diretor que é mulher, todos são aí homens, então tem esse peso. [...] Então **a gente tem que ter essas políticas internas também de abrir esses caminhos, de trazer essas discussões.**” (JÚLIA)

“Hoje a CPTM tem, acho que 18% de mulheres, 82% de homens trabalhando. Até pelo histórico, a ferrovia é centenária e tem esse perfil de modo geral muito mais masculino, então acho que a gente tem um processo de transformação interna também, mas a gente tem dado esse passo inicial para tentar entender um pouco melhor como é que a gente aborda temas.” (ANITA)

Não há setores específicos para tratar das agendas de desigualdades sociais como um todo, especialmente gênero e raça.

“[...] hoje em dia, **se você perguntar quem é que cuida dessa política de gênero, quem planeja, não tem ninguém.** [...] Então o pessoal sabe, se esforça, mas falta essa área, não vou dizer de cuidados, mas alguém que pense no usuário, quem é o usuário, que serviços que a gente quer oferecer para ele, que serviço que a gente quer que as empresas ofereçam para ele.” (VANESSA)

“Não existe uma área que diz: não, eu tenho um olhar para o usuário, eu tenho que cuidar do usuário. Existe uma assessoria de relacionamento com o usuário, mas que é responsável por fazer a gestão dos dados por 156, né? A gestão das reclamações majoritariamente, mas não de se olhar a experiência do usuário. Ou de como classificar, de certa maneira a experiência do usuário dentro do transporte público. É o que a gente como pesquisa, às vezes tenta fazer, historicamente tentou fazer, mas não há espaço para isso porque na realidade a SPTrans, por ser gestora, ela vai ter que fazer o sistema funcionar. Se ele vai ser bom ou se ele vai ser ruim, é outra história.” (DANIEL)

“[...] mas eu acho que sim, começa a aparecer um pouco dessa **necessidade de ter alguém que olhe por aí, sabe? Por esse lado e que traga esse aspecto.** [...] alguém que, de certa maneira, consiga produzir alguma coisa recorrentemente ou que seja o responsável por colocar o dedo na ferida, digamos assim, começa a ter uma possibilidade sim, acho que começa a aparecer essa necessidade.” (DANIEL)

“[...] estamos engatinhando, discussão já existe, grupos de trabalho já existem, várias discussões nós temos aqui na SPTRANS, mas estamos engatinhando, tá? **Nenhuma infraestrutura para isso, mas estamos engatinhando ainda, estamos conhecendo o assunto, estamos aprimorando.** Já é um bom sinal. É um bom sinal.” (RAUL)

É necessário, ainda, sensibilizar agentes públicos em funções de liderança. Tais cargos deveriam ser ocupados de forma diversa, sobretudo por pessoas sensíveis ao tema e que estejam dispostas a tratá-lo de fato.

“[...] mas acho que até pela perspectiva histórica, [...] as mulheres que foram diretoras não olhavam para a questão de gênero também, porque não dava para se cobrar da mulher a questão de gênero há 10 ou 15 anos atrás. E eu acho que hoje as mulheres que olham para a questão de gênero ainda têm resistência de cima e de baixo. **Então isso não quebra essas barreiras, então eu acho que isso ainda é um pouco complicado.** A gente ouviu [...], até mesmo das gestoras da empresa: ‘Pô, estou cansada de ver esse papo de homem e de mulher, entendeu? Eu quero fazer o meu trabalho e acabou, sabe, quero pensar de uma maneira e ponto’. Porque acho também que no final isso reflete a condição dela no transporte, né? Então isso cansa, isso machuca de certa maneira. Então acho que é um ponto fundamental. E de raça nem se fala, são pouquíssimos os trabalhadores negros que a gente tem ou trabalhadoras negras.” (DANIEL)

“Primeiramente e isso acho que é qualquer projeto dentro do mundo corporativo tem que buscar o comprometimento, o engajamento dessa diretoria. **Se essa diretoria não estiver comprometida, a coisa não anda.**” (JÚLIA)

No geral, entrevistadas e entrevistados demonstraram-se otimistas e confiantes na existência de oportunidades para a inclusão, de forma transversal, de gênero e sua interseccionalidade com raça no planejamento e na operação do transporte público. Apesar dos desafios descritos acima, isso é possível desde que a questão seja tratada como política pública.

“Só tem, [...] **mas eu acho que a gente precisa colocar desafios e metas para empresa e para o transporte,** [...] tem que ter metas ambiciosas que estejam linkadas com, sei lá, com as metas do 20-30, tem que ir para frente, [...], se deixar na mão do operador, do empresário o negócio dele é lucro, não é qualidade, não é política, que política pública.” (VANESSA)

“A SPTRANS é uma empresa (pensa), ela não foi formada como é hoje, ela não foi muito formada como gestora. [...] a CET foi montada assim, nós não, a gente foi transformada em empresa

gestora, tá? [...] Mesmo ela sofrendo influências políticas, lógico, mas lógico, natural isto, **mas ela é uma empresa muito aberta para esse tipo de coisas.**” (RAUL)

“[...] Acredito que num passado até não muito distante, a gente tinha uma visão muito mais conservadora, **mas a gente está agora num momento muito mais aberto a essa possibilidade** e inclusive de não colocar a sujeira para debaixo do tapete, sabe?” (ANITA)

## INTERLOCUÇÃO COM A REGIÃO METROPOLITANA

Ao responderem sobre potenciais atrizes e atores de municípios da região metropolitana, especialmente Guarulhos, Osasco e Santo André, entrevistadas e entrevistados declararam que trocas intermunicipais não fazem parte da rotina de trabalho. Há uma necessidade de melhoria na gestão metropolitana para garantia de uma articulação contínua entre municípios.

“[...] a gente tinha alguns projetos meio específicos e [...] estava com uma relação um pouco mais estreita, mas agora **já faz um tempinho que a gente não fala com eles.**” (ANITA)

“Ela (EMTU) conversa com os municípios, mas muito mais ligado com foco nessa coisa da operação, operação de linha, de remanejamento de linha e **não de articulação de sistema de transporte no sentido de que a gente está falando, mais amplo, [...] de governança metropolitana.**” (PEDRO)

Os desafios de governança também se manifestam no âmbito da mesma esfera de atuação do poder público, em que iniciativas em diferentes frentes poderiam ser mais efetivas se estivessem todas alinhadas.

“Porque existem muitas iniciativas, tem várias secretarias relativas à mulher, mas essas iniciativas não são conectadas, elas não têm uma conversa, de maneira que o conjunto **da política pública que está sendo efetivada, ela não fica clara e também poderia ser muito mais potencializada se a gente estivesse trabalhando em conjunto, não é?**” (Luísa)

### 3.1.4. Análise textual estatística

A **análise textual estatística** (ou análise lexical) é pautada em uma série de técnicas que nos permitem extrair dados estatísticos de uma base de dados qualitativa, o *corpus* textual. Segundo Justo e Camargo (2014)<sup>24</sup> :

“[...] a análise lexical não tem como unidade de análise o conteúdo semântico dos textos, mas sim o seu vocabulário, ou seja, as palavras neles presentes. Estas são identificadas e quantificadas em termos de frequência e até mesmo posição dentro do corpo do texto, em alguns casos. O material lexical é submetido a cálculos estatísticos, por vezes apresentado graficamente e só posteriormente é interpretado pelo pesquisador. Ou seja, se na análise de conteúdo se dá primeiro a interpretação e depois a sistematização dos dados, na análise lexical o caminho é inverso: primeiro os dados textuais são sistematizados a partir da identificação e organização do seu vocabulário para depois serem interpretados.”

Entretanto, apesar de a análise lexical ser realizada com base em *softwares* que processam os dados por meio de algoritmos e cálculos estatísticos realizados por trás das interfaces de análises, é necessário que o programa seja conduzido por uma ou um analista que conheça a pesquisa. Cabem à pessoa responsável pela pesquisa “as decisões para tratamento dos dados e suas interpretações (JUSTO; CAMARGO, 2014). Em tradução livre de Lahou (2001)<sup>25</sup>, “[O] *software* não é o método; e como tentei destacar acima, os resultados do *software* não são a análise. O *software* é apenas um instrumento de exploração; a interpretação é realizada pela/o analista usando seu conhecimento externo ao texto.”

Com o uso do Iramuteq, foram feitas algumas análises da ocorrência e frequência de palavras, assim como da correlação entre os vocábulos. Tal análise teve por objetivo ilustrar a estrutura de formação e ligação das palavras-chave do conjunto das entrevistas.

A **análise de similitude** baseia-se na teoria dos grafos (MARCHAND; RATINAUD, 2012)<sup>26</sup> e é utilizada comumente por pesquisadores da área de representações sociais. Nessa análise, podemos visualizar as relações e o grau de conectividade entre as palavras do conjunto de entrevistas, de forma que conseguimos entender melhor como se conforma o conteúdo de um tema de interesse. É uma forma visual de organizar o vocabulário do conteúdo analisado e a relação entre os vocábulos, ou seja, a conexidade entre as palavras utilizadas (JUSTO; CAMARGO, 2014).

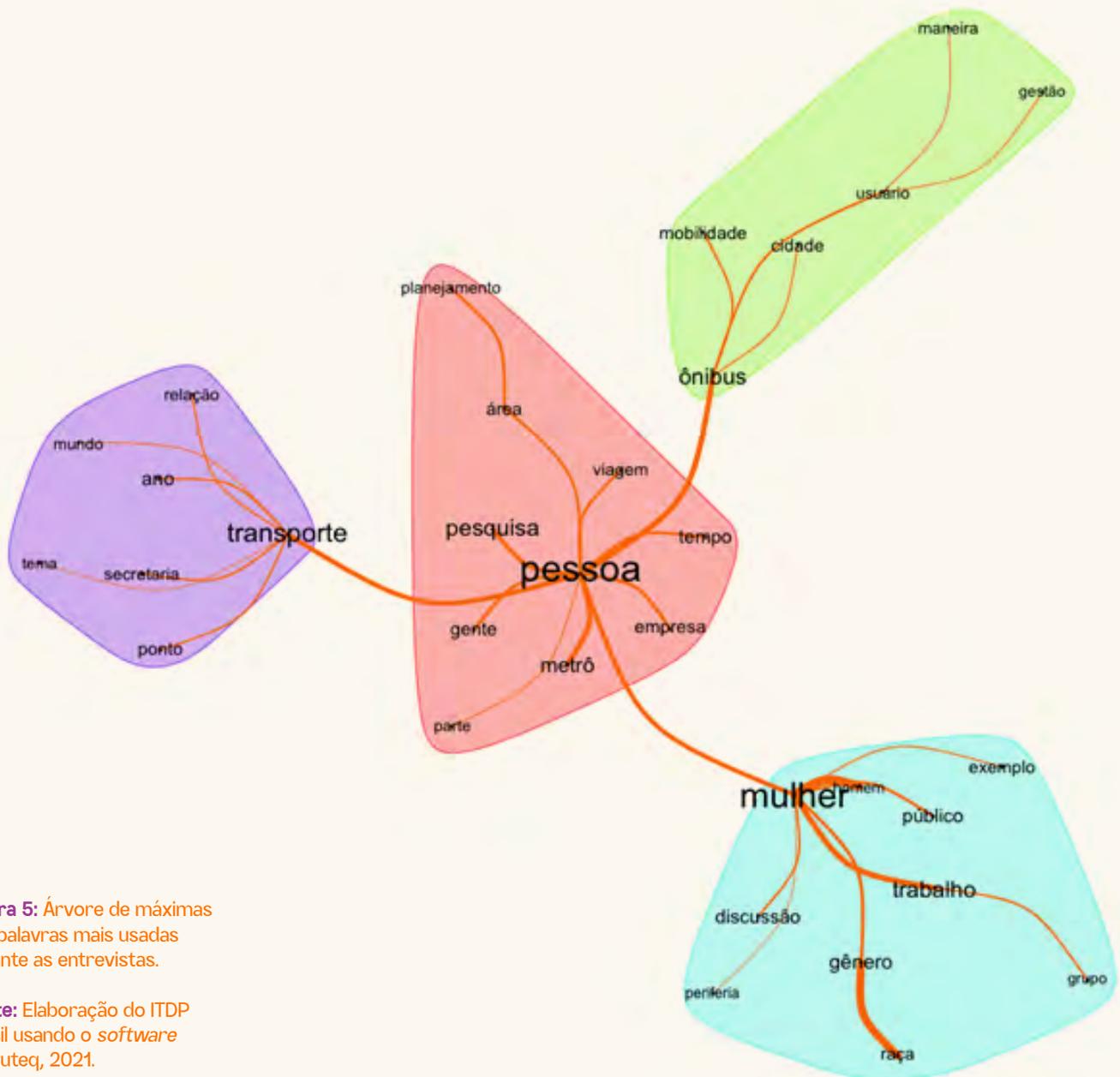
24. JUSTO, A. M.; CAMARGO, B. V. [Estudos qualitativos e o uso de softwares para análises lexicais](#). In: NOVIKOFF, C.; SANTOS, S. R. M.; MITHIDIERI, O. B. (orgs.) **Caderno de artigos: X SIAT & II Serpro**. pp. 37–54. Duque de Caxias, RJ: Universidade do Grande Rio “Professor José de Souza Herdy” – UNIGRANRIO, 2014. Acesso em: 9 de julho 2021.

25. LAHLOU, Saadi. [Text mining methods: an answer to Chartier and Meunier](#). *Papers on social representations*, 20 (38), pp. 1–7, 2001. ISSN 1021-5573. Acesso em: 9 de julho de 2021.

26. MARCHAND, P.; RATINAUD, P. [L’analyse de similitude appliquée aux corpus textuels: les primaires socialistes pour l’élection présidentielle française](#). In: *Actes des 11eme Journées internationales d’Analyse statistique des Données Textuelles*. Apresentado na *11eme Journées internationales d’Analyse Statistique des Données Textuelles*. pp. 687–699. Liège, Belgique: JADT, 2012. Acesso em: 9 de julho de 2021.



as palavras encontram-se agrupadas em grupos de similaridade delimitados por nuvens coloridas e organizam-se a partir das palavras-chave *pessoa*, *mulher*, *transporte* e *ônibus*.



**Figura 5:** Árvore de máximas das palavras mais usadas durante as entrevistas.

**Fonte:** Elaboração do ITDP Brasil usando o *software* Iramuteq, 2021.

Na **nuvem de palavras**, temos uma análise mais simples, cuja representação gráfica é baseada na frequência das palavras mais usadas por entrevistadas e entrevistados. Assim, podemos identificar de forma rápida quais são as **palavras-chave** do conjunto de entrevistas. Por uma questão de visualização, nesta análise utilizamos apenas os substantivos do *corpus* textual.



Figura 6: Nuvem das palavras mais usadas durante as entrevistas.

Fonte: Elaboração do ITDP Brasil usando o software Iramuteq, 2021.

### 3.1.5. Mapa de atrizes e atores

As entrevistas tinham, entre seus objetivos, o mapeamento de atrizes e atores do poder público, da sociedade civil organizada, da academia e da iniciativa privada que pudessem contribuir para futuras fases do projeto. Entrevistadas e entrevistados compartilharam suas listas de contatos durante a entrevista ou depois dela, por e-mail ou WhatsApp. Entre os nomes citados, constam tanto pessoas quanto entidades.

Vale ressaltar que as entrevistadas e entrevistados não tiveram dificuldade para indicar atrizes e atores que pudessem dialogar sobre questões de gênero, mas foram citados poucos nomes ou entidades como referência para o debate sobre gênero e sua intersecção com raça na mobilidade.

Algumas pessoas ou entidades foram citadas mais de uma vez, mas decidimos manter apenas o resultado por nomes, sem repetição, considerando pessoas, instituições e órgãos mencionados, além das pessoas entrevistadas. Assim, o mapa de atrizes e atores contém 84 indicações, organizadas da seguinte forma:

- 67 pessoas, sendo:
  - 45 do poder público;
    - 41 do Executivo;
    - 1 do Legislativo;
    - 3 do Judiciário;
  - 9 da sociedade civil organizada;
  - 5 da academia;
  - 7 da iniciativa privada;
  - 1 *in memoriam*;
- 6 organizações da sociedade civil;
- 11 órgãos/entidades do poder público.

Algumas pessoas foram mencionadas apenas pelo primeiro nome ou sobrenome. Para mais informações e detalhes sobre as pessoas/organizações mencionadas, será importante que a Prefeitura faça contato com essas pessoas.

Nas próximas páginas, são apresentados os quadros de resultados da indicação de atrizes e atores.

PESSOAS	FUNÇÃO/CARGO	INSTITUIÇÃO
Alan Mariano Bezerra de Carvalho	Gestor de Políticas Municipais	Prefeitura de Guarulhos
Ana Carolina Nunes	Conselheira pela Sociedade Civil	CMTF
Ana Cristina de Souza	Coordenadora de Políticas para as Mulheres	Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania de São Paulo
Ana Lucia Silva Souza	Doutoranda em São Paulo	UFBA
Ana Maria Pacolo	Gerente da Universidade Corporativa da CET (UniCET)	CET
Andréa Compri	Superintendente de Receita e Remuneração	SPTrans
Ângela Telmo	Gerente de Desenvolvimento de Recursos Humanos	SPTrans
Antônio Hamilton de Carvalho	Superintendente	SPTrans
Carolina Guimarães	Coordenadora	Rede Nossa São Paulo
Carolina Cominotti	Chefe de Parcerias	AUTONOMY & The Urban Mobility Company
Carolina La Terza	Assessora de Projetos	Rede Nossa São Paulo

**Tabela 12:** Pessoas mencionadas durante as entrevistas.

**Fonte:** Entrevistas semiestruturadas, 2021.

Cecília Guedes	Chefe do Departamento de Relacionamento com o usuário	Metrô
Christina Maria Borges	Responsável pela Assessoria de Pesquisa	SPTrans
Cida Bento	Fundadora e coordenadora	CEERT
Cilene Cabral	Assessora de <i>Marketing</i>	SPTrans
Davi Gouveia	Gerente de Planejamento Operacional	SPTrans
Edna Martins	Coordenadora de Políticas para a Mulher	Secretaria de Justiça e Cidadania do Estado de São Paulo
Ednéia Gonçalves	Coordenadora executiva	Ação Educativa
Eduardo Garcia Reis	Assessor de Pesquisa	SPTrans
Elaine Doro Labate	-	Metrô
Eloisa Martins	ex-Gerente da Segurança de Trânsito da CET	-
Emília Mayumi Hiroi	Coordenadora de Pesquisa e Avaliação de Transporte	Metrô
Fernando Túlio Salva Rocha Franco	Professor convidado e presidente do IAB São Paulo	Inspere/IAB
Gláucia Pereira	Fundadora e pesquisadora	Multiplicidade Mobilidade Urbana
Haydée Svab	Consultora	-
Isabel Kausz dos Reis	Diretora da Secretaria da Mulher	Sindicato dos Comerciantes de São Paulo
Isabela Muniz	Superintendente de Atendimento e Comercialização	SPTrans
Ivana Karin Jollebeck Jenny Di Girolamo	Secretaria de Mobilidade Urbana de Santo André	Prefeitura de Santo André
Jamila Jorge Ferrari	Coordenadora das Delegacias de Defesa da Mulher de São Paulo	Justiça
Janaína Schumaker	Gerente da Área Jurídica	Metrô
João Lindolfo Filho	Responsável pela Assessoria de Articulação Comunitária	SPTrans
Jorge	Canal de Comunicação 156	SPTrans
Joyce Barbosa Cabral	Atendimento no terminal Sacomã	SPTrans

Juliana Faria	Diretoria de Mobilização e Engajamento Social	Think Olga
Kátia Boulos	Secretária executiva adjunta de Políticas para Mulheres	Executivo Municipal
Laura Maia	Superintendente de Recursos Humanos da SPTrans	SPTrans
Leci Brandão	Deputada estadual (PC do B)	Câmara Legislativa do Estado de São Paulo
Lilian Rose da Silva Carvalho Freire	Coordenadora da Pesquisa Sociocomportamental	CET
Lúcia Capela	Chefe de gabinete da SPTrans	SPTrans
Lucia Maria Machado Bogus	Professora	PUC
Lucimeire Lourenço	Ouvidoria	SPTrans
Luiz	Diretor da Secretaria de Transportes de Osasco	Prefeitura de Osasco
Luiz Antônio Cortez	Chefe da Pesquisa OD	Metrô
Luiz Fernando de Mattos Chaves	Analista de Gestão e Concepção de Transporte	Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo (STM)
Marcelo	-	Centro de Cidadania LGBTI Laura Vermont
Marcelo Hideki	Centro de Operações	SPTrans
Maria Alice	Bilhetagem	SPTrans
Maria Teresa Diniz	Chefe da Assessoria Técnica	Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT)
Marina Harkot	<i>In memoriam</i>	<i>In memoriam</i>
Marise Raunen Viana	Departamento de Planejamento	Metrô
Maura Pardini Bicudo Vêras	Professora	PUC
Maurício Lima	Superintendente financeiro	SPTrans
Meli Malatesta	Consultora	-
Muzzi	Assessoria de Pontos de Abrigos	SPTrans
Natália Prado	Assessora executiva/ <i>Marketing</i>	CPTM

Patrícia	Defensoria Pública	Justiça
Rafael Drummond	Conselheiro pela Sociedade Civil	CPTM
Regina Célia Barbosa	Gerente de Causas	Instituto Avon
Renata Miyasaki	Chefe do Departamento de Planejamento da Mobilidade e Pesquisa	CPTM
Ricardo Barbosa da Silva	Professora	UNIFESP
Roberto Campos	Analista de Gestão	SPTTrans
Rosângela Maria de Paula	Coordenadora de Políticas para a População Negra e Indígena	Secretaria de Justiça e Cidadania do Estado de São Paulo
Saulo Pereira Vieira	Especialista em Transportes	Secretaria de Transporte Metropolitano (STM)
Silvia Stuchi	Diretora	Corrida Amiga
Tatiane Moreira	Juíza	Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo
Wagner Chagas Alves	Diretor de Operações	SPTTrans

**Tabela 13:** Órgãos/entidades do poder público mencionados durante as entrevistas.

**Fonte:** Entrevistas semiestruturadas, 2021.

ÓRGÃOS DO PODER PÚBLICO	
Agência Metropolitana	Polícia Civil
Defensoria Pública	Secretaria de Desenvolvimento Regional
EMESP Metroviário	
Ministério Público	Serviço ATENDE
Ministério Público	SOS Mulher
OAB Mulher	Tribunal de Justiça

**Tabela 14:** Organizações da sociedade civil mencionadas durante as entrevistas.

**Fonte:** Entrevistas semiestruturadas, 2021.

ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL	
ANTP	CEERT
Associação de Assistência à Criança Deficiente (AACD)	Fundação Dorina Norwill para Cegos
Bem Querer	WRI

## 3.2

# Oficina participativa

mapeamento dos principais desafios para a integração do tema às políticas públicas e a operação dos sistemas de transporte

### 3.2.1. Objetivos e concepção da oficina participativa

Após a fase das entrevistas semiestruturadas, realizamos uma oficina participativa virtual, que teve por objetivos conectar pessoas que pautam questões de gênero e raça em seus trabalhos na área de mobilidade e direito à cidade e, principalmente, **mapear os principais desafios para a integração do tema às políticas públicas e à operação dos sistemas de transporte.**

Entre os participantes da oficina, estavam pessoas que atuam no poder público, indicadas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito; participantes da fase de entrevistas semiestruturadas; e atrizes do poder público e da sociedade civil organizada mencionadas nas entrevistas e indicadas pelo ITDP Brasil.

A oficina aconteceu na plataforma Zoom no dia 2 de junho, das 9h às 12h, e foi gravada para que seu conteúdo pudesse ser usado na elaboração deste relatório.

O fio condutor da oficina, preparado pelo ITDP Brasil, foi previamente compartilhado com os pontos focais do Banco Mundial e, por estes, com os pontos focais da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito.

### 3.2.2. Atividades e resultados

#### **MOMENTO INICIAL | BOAS-VINDAS**

O momento inicial teve por objetivo dar boas-vindas ao grupo, permitir que as pessoas participantes se conhecessem e criar um ambiente propício para o trabalho em grupo. As boas-vindas foram sucedidas pela apresentação da facilitadora do evento e por breves falas institucionais de representantes do ITDP Brasil e do Banco Mundial.

Foram apresentados os objetivos da oficina e a metodologia de trabalho para

o encontro, que contou com momentos de troca ampliada em plenária e interações mais profundas nas atividades em subgrupos.

Às pessoas participantes, foi pedido que seguissem a ordem de inscrição para falar disponível no *chat* da plataforma Zoom; que procurassem fazer falas objetivas e sucintas; e que registrassem suas ideias por escrito, em frases completas e sucintas, nos locais de registro adequados apresentados pela facilitadora.

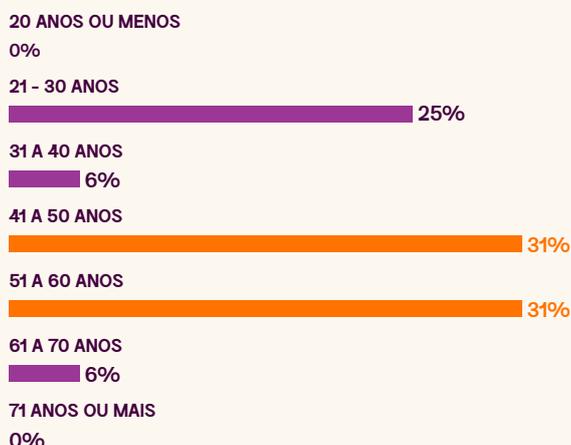
## APRESENTAÇÃO DE PARTICIPANTES

Como atividade de aquecimento e para que as e os participantes pudessem conhecer melhor o perfil do grupo, foi realizada uma primeira enquete *on-line* no aplicativo Slido, sem que fossem identificadas as pessoas participantes durante as respostas.

Como **resultado geral**, podemos dizer que o grupo era formado majoritariamente por pessoas nas faixas etárias de 41 a 60 anos, do sexo feminino, identificadas como mulheres cisgênero, brancas, oriundas da sociedade civil organizada e do poder público municipal, que têm a mobilidade como principal tema de trabalho e com experiência superior a dez anos de trabalho na área.

## MOMENTO 1 | TERMÔMETRO

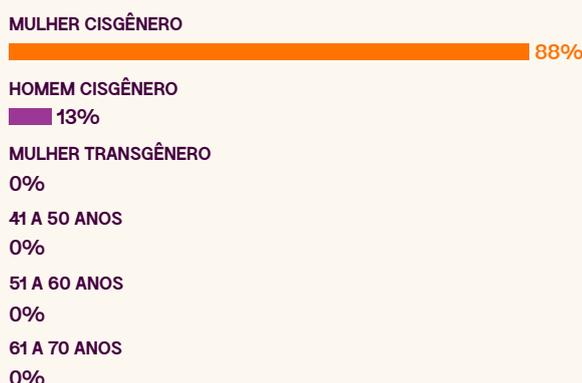
### QUAL A SUA FAIXA ETÁRIA?



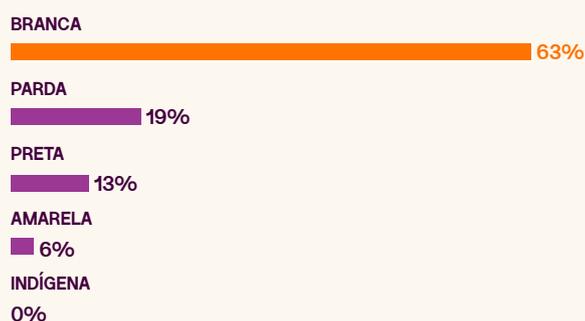
### QUAL O SEU SEXO?



### COM QUAL GÊNERO VOCÊ SE IDENTIFICA?



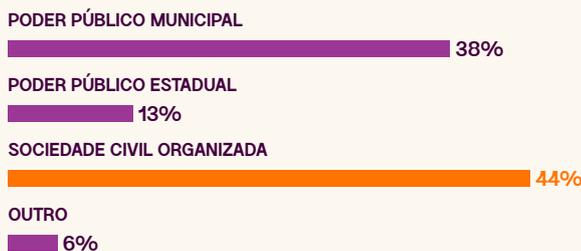
### QUAL SUA COR/RAÇA?



**Figura 7:** Perfil do grupo da oficina com base nas respostas das e dos participantes.

**Fonte:** Elaboração do ITDP Brasil usando o aplicativo Slido.

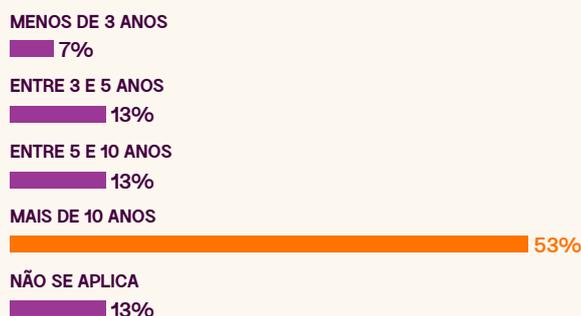
### ONDE VOCÊ ATUA/TRABALHA?



### QUAL SUA RELAÇÃO COM A MOBILIDADE URBANA?



### SE VOCÊ TRABALHA COM MOBILIDADE, ESTÁ NESTA ÁREA HÁ QUANTO TEMPO?

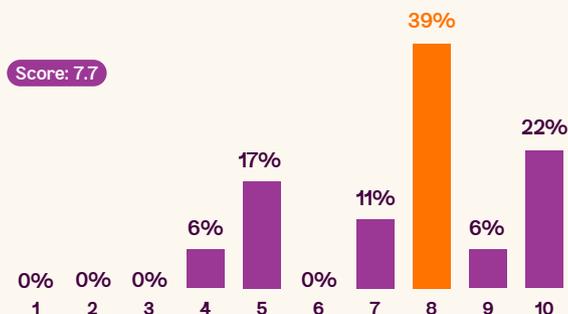


Após as boas-vindas, demos início às atividades principais da oficina.

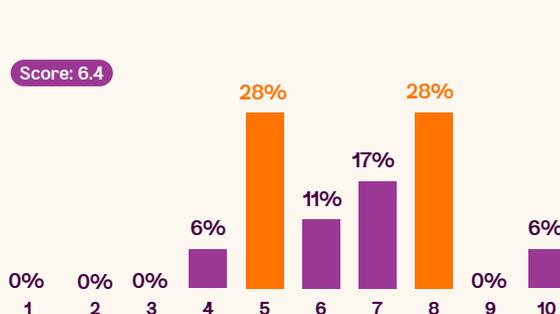
Para mensurar quão seguras as pessoas se sentiam para tratar de gênero e raça na mobilidade urbana, foi realizada uma segunda enquete *on-line* no aplicativo Slido. Era preciso indicar o grau de concordância com as afirmações apresentadas, sem identificar quem havia dito o quê.

Como **resultado geral**, podemos dizer que o grupo de participantes da oficina

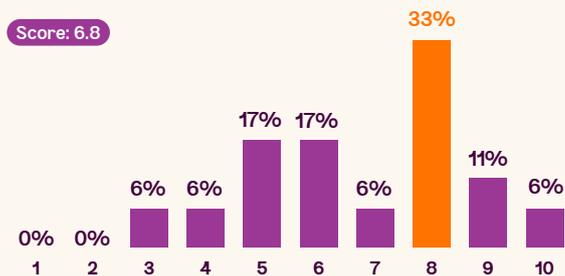
### TENHO EXPERIÊNCIA EM DEBATER QUESTÕES DE GÊNERO



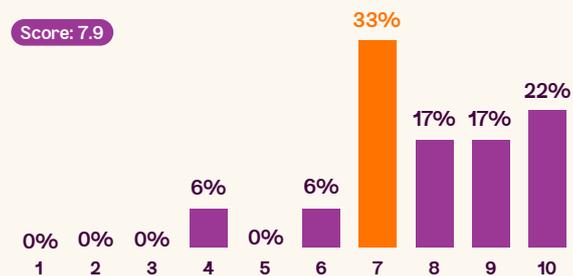
### TENHO EXPERIÊNCIA EM DEBATER QUESTÕES DE RAÇA



**TENHO EXPERIÊNCIA EM DEBATER  
QUESTÕES DE GÊNERO E SUA  
INTERSECCIONALIDADE COM RAÇA**

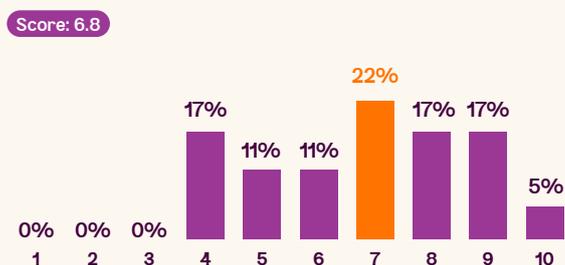


**SINTO SEGURANÇA PARA TRATAR DE  
QUESTÕES DE GÊNERO NA MOBILIDADE URBANA**

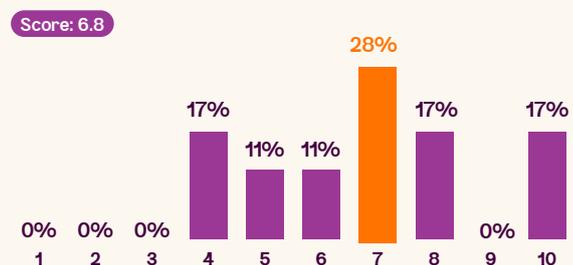


**Figura 8:** Experiência e segurança do grupo da oficina com base nas respostas das e dos participantes.

**SINTO SEGURANÇA PARA  
TRATAR DE QUESTÕES DE RAÇA  
NA MOBILIDADE URBANA**



**SINTO SEGURANÇA PARA TRATAR DE QUESTÕES  
DE GÊNERO E SUA INTERSECCIONALIDADE COM  
RAÇA NA MOBILIDADE URBANA**



Fonte: Elaboração do ITDP Brasil usando o aplicativo Slido.

tinha mais experiência em debater questões de gênero e se sentia mais seguro para tratar de questões de gênero na mobilidade urbana que questões de raça e a interseccionalidade de questões de gênero e raça.

Após a visualização dos resultados da enquete, seguiu-se uma apresentação virtual sobre interseccionalidade e as questões de gênero e raça na mobilidade urbana, realizadas por consultoras do CEERT e do ITDP.

Na sequência, as e os participantes conversariam em subgrupos sobre seus receios e inseguranças ao abordar gênero e sua intersecção com raça no âmbito de seus trabalhos.

**MOMENTO 2 | VIVÊNCIA**

O momento 2 da oficina tinha por objetivo personificar a experiência de uso cotidiano do transporte público e sensibilizar as e os participantes sobre os desafios enfrentados pelas mulheres em seus deslocamentos. Também visava a registrar quais são esses desafios e quem seriam as entidades responsáveis por solucionar os problemas.

Em três subgrupos definidos de forma aleatória, participantes se basearam nos dois *slides* a seguir para responder às três perguntas dessa atividade. Os *slides* apresentavam: (i) o resultado da mais recente pesquisa sobre o perfil das usuárias e usuários do transporte público por ônibus na cidade de São Paulo (em sua maioria, mulheres negras); e (ii) os trechos e o tempo de espera de um deslocamento (hipotético) completo desde a origem até o destino.

Os resultados dessa reflexão foram apresentados por representantes de cada um dos três grupos formados de maneira aleatória.

### PERGUNTA 1: Pensando nas questões de gênero e raça colocadas,

#### Pesquisa da SPTrans aponta que mulheres são maioria dos passageiros de ônibus e que fazem menos teletrabalho

Estudo foi apresentado nesta quarta-feira durante o webinar 'Gênero, segurança e mobilidade', que faz parte da programação do Maio Amarelo

A maioria das pessoas que utilizam transporte público por ônibus são mulheres. É o que aponta pesquisa feita pela SPTrans e divulgada nesta quarta-feira, 26 de maio, durante o Webinar Maio Amarelo: "Gênero, segurança e mobilidade", o quarto e último da série "Ruas mais seguras e acessíveis: Os novos rumos da mobilidade", realizado pela Prefeitura de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, e a iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, por meio da Vital Strategies.

O estudo "Pesquisa de Hábitos e Intenções de Uso no Pós-Pandemia" apontou que 57% dos passageiros são mulheres jovens, negras, com ensino médio completo, com ocupações no setor do comércio e renda média familiar de R\$ 2,4 mil, da classe C.

A pesquisa, feita pela Assessoria de Pesquisa da Diretoria de Planejamento de Transporte da SPTrans entre setembro e outubro do ano passado com cerca de 600 passageiros do sistema municipal, mostrou ainda que para 70% dos passageiros de ônibus da cidade o trabalho tem de ser realizado presencialmente.

Apresentada pela coordenadora do Grupo de Trabalho de Ações Contra Violência de Gênero, Raça e Diversidade na Mobilidade Urbana da SMT, Luciana Durand, o levantamento revelou que, embora neste momento de pandemia haja uma migração dos homens para o carro ou moto, e das mulheres para andar a pé, ou pelo uso de aplicativos, a tendência é de permanecer no transporte público e que ele continuará sendo utilizado especialmente por mulheres.

"O que percebemos é que a grande maioria não possui carro nem motocicleta e dos que possuem, a maioria são homens. O mais importante é que os que não possuem não pretendem comprar após a pandemia. Isso demonstra que, embora neste momento de calamidade, de emergência, houve migração dos homens para o carro e moto e uma pequena migração entre mulheres para andar a pé ou de aplicativo, a pesquisa demonstra que a grande intenção é de permanecer no transporte público que continuará sendo utilizado especialmente por mulheres. Por isso, nosso olhar, e nossas políticas, têm que continuar sendo ainda mais efetivas para esse público", disse Luciana.

PERFIL DOS PASSAGEIROS DO SISTEMA DE ÔNIBUS

<p style="margin: 0;"><b>56,67% MULHERES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Possui carro próprio: 28,53% Mulher / 48,05% Homem</li> <li>• Possui bicicleta: 3,24% Mulher / 10,38% Homem</li> <li>• 57% são mulheres jovens, negras, ensino médio completo, com ocupações no setor do comércio e renda média familiar de 2,4 mil reais, classe C.</li> <li>• 30% dos usuários adotaram o teletrabalho. Desses, 81,28% são homens e 23,7% mulheres.</li> <li>• Menos mulheres fizeram teletrabalho</li> </ul>	<p style="margin: 0;"><b>43,44% HOMENS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Possui motocicleta: 2,06% Mulher / 14,62% Homem</li> <li>• Não pretende comprar carro moto ou bicicleta: 93,13% Mulher / 80,00% Homem</li> </ul>
---	--

**Perfil das trabalhadoras do sistema:**

691 motoristas (2,27%);  
2.965 cobradoras (19,62%);  
676 fiscais (19,78%)

**emergência, houve migração dos homens para o carro e moto e uma pequena migração entre mulheres para andar a pé ou de aplicativo, a pesquisa demonstra que a grande intenção é de permanecer no transporte público que continuará sendo utilizado especialmente por mulheres. Por isso, nosso olhar, e nossas políticas, têm que continuar sendo ainda mais efetivas para esse público", disse Luciana.**

Figura 9: Slide (i).

Fonte: Pesquisa SPTrans 2021.



Figura 10: Slide (ii).

Fonte: Elaboração própria.

**descreva o cotidiano das viagens urbanas das mulheres desde o momento em que saem de casa até seu retorno, inclusive o que vivenciam no trajeto.**

**GRUPO 1:** Imaginamos que seja uma mulher multitarefa, com vários papéis, que sofreu redução de renda e, por isso, precisa aproveitar seu deslocamento para fazer a maioria das tarefas externas, apesar da pandemia. O filho deve ter ficado em casa com algum outro familiar, como, por exemplo, a avó, vide a possível precarização da habitação e o alto número de pessoas que compartilham o espaço. Com a diminuição da renda da mulher e, talvez, a manutenção da renda do homem, percebemos que ela tem maior responsabilidade pelas tarefas domésticas.

**GRUPO 2:** Nem sempre as mulheres só voltam para casa à noite — elas precisam cumprir outras funções que demandam esse vaivém ao longo do dia. A ideia de que origem e destino sejam o objetivo principal é voltada ao homem, baseada na lógica do trabalho (no centro) como motivo principal. Isso significa fazer deslocamentos “negativos” para conseguir chegar a destinos no próprio bairro. As diversas tarefas da rotina feminina demandam deslocamentos fora do horário de pico: responsabilidades maternas, trabalho remunerado, sobrevivência, cuidados (da casa e de outros). Desequilíbrios estruturais da cidade têm impacto enorme na rotina (grandes bairros residenciais, por exemplo). A mulher aproveita o deslocamento para “resolver tudo” o que precisa fazer: compras, levar e buscar dependentes, compromissos médicos etc.

**GRUPO 3:** A mulher continua trabalhando na pandemia. Há oito anos, Rosângela mora em Santana e trabalha em CT. Ela pega o transporte público (ônibus), faz a baldeação para o trem e, depois, para o metrô. Quando consegue se sentar, dorme. Nesse meio tempo, já atende a algumas demandas antes de chegar ao trabalho: responde mensagens e e-mails e usa o celular. Faz amizade com pessoas que pegam transporte no mesmo horário, o que gera convivência social. Grupo de WhatsApp com informações sobre problemas no transporte público. Personagens: bebê mamando, grupos rindo, isso quando não está dormindo. Na volta, todas as quartas-feiras, vai ao cinema em um *shopping* acoplado à estação de transporte. Faz compras na origem ou no destino. Na sexta, tem barzinho. Não sente segurança em todo o trajeto. Mesmo dormindo, segura muito bem a bolsa.

**PERGUNTA 2:** O que precisa ser feito para solucionar os proble-

## mas encontrados pelas mulheres em relação aos deslocamentos em transporte público?

**GRUPO 1:** Escalonamento dos horários — principalmente no comércio, o que motiva uma necessidade de debate e envolvimento dos empregadores sobre a forma como lidam com os horários de suas empregadas e funcionárias. Dessa forma, retirar essas mulheres dos horários de pico é fundamental para garantir sua segurança e melhorar sua qualidade de vida.

**GRUPO 2:** O transporte público sozinho não resolve: é necessária infraestrutura urbana (calçada, iluminação, ciclovias, acessibilidade). A segurança viária também é fundamental: atropelamentos, levar crianças e idosos em seu trajeto. Uma mulher negra andando de bicicleta é um “alvo” ainda maior (machismo e racismo). Segurança pública: iluminação, uso misto (olhos da rua). Autonomia: os horários das creches (de passagem) mudaram a rotina das mulheres que antes poderiam trabalhar — intersectorialidade. Acessibilidade nos trajetos e no transporte público. Morar longe também reduz o acesso a oportunidades.

**GRUPO 3:** Trabalho perto de casa — ir a pé é até uma atividade física.

## **PERGUNTA 3: Quais entidades ou atrizes/atores, públicas ou privadas, devem se responsabilizar e trabalhar de forma coletiva para a resolução dos problemas?**

É uma questão intersectorial: horários de funcionamento de serviços públicos, horários flexíveis de trabalho, atenção para o território.

Registra-se aqui que as e os participantes focaram seus debates nas perguntas 1 e 2, e não foi reservado tempo suficiente para a 3. Apenas um grupo trouxe resultados mais gerais, não tendo sido apontado nenhum órgão ou entidade específica.

## **MOMENTO 3 | DELIMITAÇÃO E PRIORIZAÇÃO DE LINHAS ESTRATÉGICAS**

Após um breve intervalo, foi realizada a última atividade de trabalho da oficina.

Objetivando mapear em quais temas gerais/eixos deveriam se concentrar os esforços para a implementação de uma agenda de gênero interseccionada com a perspectiva de raça na mobilidade urbana, as pessoas participantes apontaram, em plenária, **o que faltava para que as entidades responsáveis conseguissem implementar uma cultura de planejamento e operação da mobilidade que**

**incluísse um olhar para o gênero e sua intersecção com raça, de forma transversal ao serviço que prestam à população.** Participantes deveriam considerar temas gerais, linhas estratégicas, pensando de forma macro sobre a construção e implementação de políticas públicas para superar as limitações.

O registro das ideias foi feito e organizado no painel a seguir com o apoio da facilitadora, que também produziu um resumo de encerramento com os resultados alcançados na atividade.

PLENÁRIA				
<b>O que falta para que as entidades responsáveis consigam implementar uma cultura de planejamento e operação da mobilidade que inclua o olhar para gênero e sua intersecção com raça de forma transversal ao trabalho que presta à população?</b>				
Dados de maior qualidade, georreferenciados	Governança metropolitana	Serviços do espaço público (iluminação, mobiliário)	Equilíbrio de gênero e raça nos espaços institucionais	Fortalecimento da participação social
	Debate intersetorial	Olhar qualitativo para o espaço público	Centro de Equidade Racial: espaço institucional para abordar questões de raça	Ampliar olhar para o potencial de outros modos / bicicleta

**Tabela 15:** Pergunta e resultados da atividade em plenária

**Fonte:** Registros da oficina, ITDP Brasil, 2021.

## ENCERRAMENTO

Com a conclusão das atividades de trabalho da oficina, a facilitadora reforçou que os resultados servirão para embasar futuras atividades do projeto. Agradeceu a disponibilidade de todas e todos os presentes e encerrou a oficina.

# 3.3.

## Pesquisa qualitativa com grupos focais

### conhecer os desafios enfrentados pelas usuárias do transporte público em são paulo

Na terceira atividade do estudo de percepções, foi realizada uma pesquisa qualitativa com a técnica de grupos focais.

#### 3.3.1. Objetivo e metodologia

A pesquisa com grupos focais de mulheres negras e de baixa renda de São Paulo e três municípios da região metropolitana de São Paulo (Guarulhos, Osasco e Santo André), usuárias do transporte público, teve por objetivo conhecer os desafios enfrentados por essas mulheres, especialmente as mulheres negras, em relação à mobilidade urbana e à violência de gênero em São Paulo.

Foi utilizada a metodologia qualitativa de grupos de debate ou grupos focais. O grupo focal tem o formato de uma conversa encadeada em que se registram as impressões e reações das pessoas em relação a determinado assunto. Essa troca envolve um compartilhamento inicial de impressões a partir das quais vão se explorando outros conteúdos e os diferentes pontos de vista das participantes. Assim, investigam-se tanto os conteúdos específicos, buscando identificar os interesses e expectativas das pessoas, como os aspectos comuns, entendidos como os interesses do grupo<sup>27</sup>.

27. GONDIM, Sônia M. G. [Grupos focais como técnica de investigação qualitativa: desafios metodológicos.](#) Paidéia, 2003.

#### 3.3.2. Perfil das entrevistadas

Devido à pandemia de Covid-19, a pesquisa foi realizada por meio de videoconferências *on-line*, nos dias 7 e 8 de junho de 2021, com participantes previamente recrutadas em campo. As participantes foram selecionadas segundo os critérios elencados no questionário de recrutamento<sup>28</sup>. Foram formados quatro grupos focais, que reuniam, cada um, entre seis e sete mulheres das classes C e D, com as seguintes composições e perfis:

28. Anexo 5.2.

**Três grupos** de mulheres das classes C e D, com idades entre **20 e 45 anos**, sendo um grupo de mulheres **pretas**, um grupo de mulheres **pardas** e um grupo de mulheres **brancas** com as seguintes características:

- Majoritariamente moradoras de bairros da periferia da cidade de São Paulo e pelo menos uma moradora de Osasco e uma de Guarulhos;
- Duas mulheres solteiras, sem filhos, que costumem sair à noite e/ou chegar em casa à noite após o trabalho (uma das quais até pode ser a desempregada do grupo);
- Quatro mães que sejam as principais cuidadoras, com filhos de 0 a 14 anos;
- Uma mulher que seja dona de casa, sem trabalho remunerado;
- Uma, no máximo, que esteja desempregada, cumprindo, porém, tarefas domésticas;
- Mulheres que usem o transporte público no mínimo cinco vezes por semana;
- Pelo menos duas mulheres em cada grupo que façam o trajeto ida e volta, Osasco/São Paulo/Osasco ou Guarulhos/São Paulo/Guarulhos pelo menos cinco vezes por semana;
- No máximo duas que sejam usuárias de um único tipo de transporte público para realizar os deslocamentos diários (podendo ser ônibus, trem, metrô ou monotrilho);
- Pelo menos quatro mulheres que sejam usuárias de mais de um tipo de transporte diariamente (podendo ser ônibus, trem, metrô ou monotrilho);
- Uma mulher dona de casa que use transporte público pelo menos três vezes por semana, rotineiramente;
- Nenhuma participante que use Uber ou outro aplicativo de viagens compartilhadas.

Um grupo de mulheres das classes C e D, com idade até **65 anos**, sendo duas **pretas**, duas **pardas** e duas **brancas**, em que todas sejam avós e cuidem dos netos, com as seguintes características:

- Majoritariamente moradoras de bairros da periferia de São Paulo capital;
- Avós e cuidadoras de crianças de 0 a 14 anos durante o período de trabalho dos pais;
- Mulheres que usem o transporte público no mínimo cinco vezes por semana;
- No máximo, duas que sejam usuárias de um único tipo de transporte público para realizar seus deslocamentos diários (podendo ser ônibus, trem, metrô ou monotrilho);
- Pelo menos quatro que sejam usuárias de mais de um tipo de transporte diariamente (podendo ser ônibus, trem, metrô ou monotrilho);
- Nenhuma participante que use Uber ou outro aplicativo de viagens compartilhadas.

### 3.3.3. Roteiro de entrevistas

29. Anexo 5.3.

O roteiro<sup>29</sup> para as conversas com os grupos focais foi estruturado para cobrir diferentes aspectos do cotidiano das mulheres participantes, tendo, como eixos estruturantes, sua relação com a cidade — mais especificamente com o transporte público — e as violências de gênero vivenciadas no dia a dia.

Assim, foram tratados os seguintes temas: apresentações; a pandemia e seus reflexos no transporte; a cidade e elas; os trajetos para o transporte; diferenças de gênero; o transporte; violência no transporte; denúncias; e recado final.

### 3.3.4. Resultados dos grupos focais

Os resultados deste estudo refletem a percepção das entrevistadas sobre os temas e não têm um “olhar técnico”. Trata-se da visão subjetiva das participantes: como elas vivem e sentem as situações que vivenciam.

Cada grupo de mulheres conversou por cerca de duas horas sobre os temas, a partir dos estímulos da moderação e de um roteiro de perguntas previamente estruturado. Todas as reuniões foram gravadas e utilizadas para a elaboração deste relatório. As identidades das participantes foram preservadas.

O relato a seguir apresenta os resultados dessa pesquisa qualitativa, realizada de forma *on-line* nos dias 7 e 8 de junho de 2021.

## COM QUEM CONVERSAMOS

**“Tenho 34 anos, de São Paulo. Moro em São Mateus, tenho um filho e eu tenho uma loja pelo Instagram.”**

“Tenho duas filhas, uma de 13 e uma de 1 ano e 6 meses. Atualmente eu tô trabalhando como designer de sobrancelhas. Eu fechei o salão devido à pandemia, né? Não aguentei ficar aberta.”

“Eu tenho 25 anos, sou de Guarulhos, Ponte Grande. Eu estudo, né, e trabalho aqui na região do centro. E sou solteira, moro com meus bichos. Tenho três, dois gatos e um cachorro.”

“Eu tenho 32 anos de idade. Moro na Vila Brasilândia, Zona Norte de São Paulo. Sou educadora social formada pelo Senac. Trabalho para a Fábrica de Cultura, Capão Redondo, Brasilândia. Sou casada, tenho uma filha de 13 anos e um de 7 anos. Faço parte da comunidade.”

“Tenho uma filhinha de 5 anos. Eu moro aqui na região do Cangaíba, Zona Leste. Sou operadora de *marketing*. Já trabalhei em diversas áreas, ainda não consegui me formar na faculdade, mas é algo que eu tenho em mente, né, para fazer.”

“Eu tenho um filho, tenho dois netos, o mais velho está completando 11 anos e o outro tem 4 anos. Sou aposentada e eu cuido deles mesmo à noite, né? Porque os dois trabalham, então só à noite que ele vai embora. E o de 11 tá aprontando...”

“Sou manicure atualmente. A gente tá nessa pandemia, né? Todo mundo fazendo na medida do possível que pode para gente continuar o nossos hábitos diários, né? E é isso.”

“Tenho 28 anos. Eu tenho um filho de 6 anos [...]. A pandemia, ela me afetou também, né? Porque tinha iniciado e tinha três meses na empresa. Acabei saindo, mandada embora. Fiquei lá em casa e agora eu consegui, eu vendo alarmes residenciais na empresa Ventura.”

As mulheres com as quais falamos foram bastante consistentes no que se refere às suas vidas. Resguardadas as diferenças de idade, elas têm expectativas de vida semelhantes e sonhos e desejos muito próximos. São mulheres pretas, pardas e brancas, entre 20 e 45 anos; e mulheres pretas, pardas e brancas que já são avós, com até 65 anos.

As avós tiveram mais de um filho e agora cuidam dos netos para que os pais possam trabalhar. Assim, podem cuidar dos netos e aproveitar sua companhia. Suas atividades diárias e o transporte que utilizam têm um vínculo direto com os netos. Elas não têm tanto receio do transporte público, até porque podem escolher os horários com menor lotação, fora do pico. Para elas, o imaginário da violência está ligado ao risco de roubos e furtos. Em relação ao assédio, elas conhecem e sabem que ele existe, mas não sofrem com isso na fase atual de suas vidas. Elas afirmam que já não tem a ver com elas, pois são mais velhas e não são objeto de desejo dos homens, o que não significa que não repudiem completamente esse tipo de violência.

Entre as mulheres de 20 a 45 anos, a percepção é quase diametralmente oposta. Em primeiro lugar, vem o assédio, depois o abuso e, por fim, o roubo. Todas, sem exceção, têm em comum o medo do assédio sexual, que é algo bastante comum no transporte público. Praticamente todas já sofreram algum tipo de assédio.

É geral a percepção de que há menos ônibus, metrô e trens circulando pela cidade, o que resulta em mais perigo no transporte público, menos conforto, mais aglomeração e maior frustração do que já havia antes da pandemia.

As mulheres pretas percebem o racismo com muito mais força. Elas são mais engajadas e articuladas quando o assunto é racismo.

## A VIDA NA PANDEMIA

“[...] eu trabalho fora e a gente sai assim morrendo de medo, né? Eu levo minha filha também para ficar com uma pessoa. Então você sai morrendo de medo de se contaminar, de trazer essa doença para sua casa. Eu já perdi pessoas próximas por conta da Covid-19.”

“Desejamos isso para ninguém. Muito difícil, muito difícil. A gente ajuda bastante também, né? Porque aqui minha sogra, ela faz doação de cesta, ela gosta de ajudar as pessoas tipo, ela sempre tá correndo atrás para poder dar para alguém que tá precisando, né?”

“Eu trabalhava numa empresa de *telemarketing*. Acabei ficando desempregada, fiquei meses em casa. Eu acho que ficou muito difícil. Depois consegui um emprego de eu ser auxiliar de limpeza lá na empresa.”

“Muito complicado, e a minha filha já tá numa idade que é muito arteira [...], tem muita energia para gastar e não tem espaço na casa suficiente. E aí, essa parte complica. [...] é muito difícil vencer a atenção deles na parte de estudos, porque a professora fazia isso de uma forma bem bacana, tinha os coleguinhas [...]. Dentro de casa é um pouquinho mais complicado, e ainda eu acho ruim a parte da internet.”

“Fiquei 18 dias em casa. Os três primeiros dias para mim foi *punk*. Fiquei ruim de ter que ir para o hospital. Perdi meu cunhado também, minha irmã ficou viúva com a bebezinha de 1 ano e 2 meses, mas não tem o que fazer, né? A gente tem contas a pagar, filho para cuidar e eu saio correndo e volto. Aí tem a rotatividade de trabalho, casa, filho, comida, roupa, né?”

“A gente precisa buscar o pão de cada dia, tá difícil, nós vamos aí na luta, com fé em Deus a vacina chegou e vamos acabar com isso.”

A pandemia afetou a todas, com mais ou com menos problemas; em outras palavras, todas perderam. Mães ficaram sem ter com quem deixar os filhos para poderem trabalhar; mulheres que tinham pequenos negócios fecharam as portas e se tornaram autônomas, sem perspectivas de reabrir seus negócios; maridos perderam o emprego e ainda não recuperaram.

As poucas que perderam o emprego se reinventaram: estão tentando atividades com vendas *on-line*, fazendo entregas de doces, bolos e presentes em domicílio, ou usando o tempo para cuidar mais dos filhos. Elas eram a minoria nos grupos e pareciam não estar tão frustradas com o momento atual.

Para a maioria, a vida apresenta menos perspectivas: ficou mais chata, mais triste, mais solitária. Todas têm medo da pandemia e só saem de casa se for preciso. Vão e voltam do trabalho, e não mais que isso. Evitam, ao máximo, levar os filhos no transporte público, e as que precisam fazê-lo usam máscaras, limpam as mãos com álcool gel e não deixam que as crianças toquem em nada. Elas sentem:

- medo;
- insegurança;
- perda;
- tristeza;
- solidão;
- abandono; e
- acima de tudo, a impossibilidade de decidir sobre seu ir e vir.

“[...] o que mais me preocupa, na verdade, é em relação ao transporte público. É porque assim, na H1N1 a minha filha tinha nove meses e ela pegou e ficou internada. Sempre andei com álcool gel, água e aqueles sabonetes finos que você pode lavar a mão em qualquer lugar. E a preocupação aumentou, não que você é uma pessoa hipocondríaca.”

“Deixando de realizar alguns sonhos, né? E também na questão de saúde, né? Você acaba ficando mais ansioso.”

“[...] você tá ficando um pouco mais estressado, né? Já basta a rotina de São Paulo, você tem que ficar em casa, tem que tomar cuidado redobrado.”

“[...] nossa muita coisa, muita coisa. Você não pode viajar, para barzinho, cinema... Essas coisas aí, quase um ano e meio que eu não fiz. No cinema levar as crianças, né? [...] Você muda toda rotina, visitar meus pais não dá.”

“[...] a solidão eu acho o pior. Não faz nada, fica muito sozinha. Então agora, essa coisa da solidão, todo mundo tá sentindo. [...] meus pais não posso visitar também, por conta da pandemia. A gente não sai mais, se diverte, não vai no parque, alguma coisa. [...] para mim é muito difícil, então eu busco passear com meu cachorro, brincar com meus gatos.”

## TRANSPORTES, CAMINHOS E VIOLÊNCIA

“Coisas também de homens chegarem, se esfregar na gente e eu gritar dentro do trem. Ninguém fala nada, ninguém faz nada por você. Infelizmente a gente fica dessa forma, porque ninguém imagina que tem o que fazer...”

Transporte público e violência são dois temas intrinsecamente interligados. Na opinião das pessoas participantes, é praticamente impossível dissociar um do outro, pois todas as questões ligadas ao transporte levam à violência.

Apenas por motivos de análise e compreensão dos temas, este tópico será apresentado em duas partes: os caminhos e o transporte; e a violência no transporte.

### OS CAMINHOS E O TRANSPORTE

“Metrô Barra Funda, metrô e o outro ônibus que eu pego no terminal Bandeira, que pelo horário já tá cheio. O que eu pego no meu bairro ainda dá porque eu saio de casa bem cedo, mas a hora que eu chego lá no centro, já é umas 7 horas, e aí, já tá cheio, já.”

“Tá lotado, entendeu? [...] Piorou, porque aqui na minha região, eu falo por mim, reduziu o ônibus, reduziu lotação, horário. Tá cada dia pior, entendeu? Porque você se sente sufocada, amassada, uma lata de sardinha, com essa máscara que ninguém aguenta. O que você já sofre que, só por você ser mulher dentro do transporte público, ainda com máscara, é pior ainda, né?”

“E referente à condução, aqui é muito ruim também, não? É porque eu saio 5h40, deixo o meu filho na moça que cuida dele para mim pegar outro ônibus, pegar o trem e ainda tem que pegar mais condução. E infelizmente os homens...”

“[...] os ônibus acho que começa a rodar 4 horas da manhã. Eu pego o ônibus às 7h então não era para tá aquele nível de sujeira. Então você vê que não tá sendo feito uma sanitização boa, né? E também a lotação. Eu achei que por ter mais gente em casa os ônibus iam andar mais vazios, mas parece ao contrário, tem mais gente em casa e os ônibus estão mais cheios por causa que eles diminuíram a frota. Porque não tem cabimento eu pegar o ônibus na situação que tá. Teoricamente um monte de gente de home office, e daquele jeito...”

“Palavras? Eu usaria atualmente ‘descaso’ e ‘deplorável’.”

“Gente! Desrespeito, desrespeito.”

“[...] e uso também o metrô, que tem até um pouco mais de fiscalização. O que me incomoda é a falta de fiscalização, porque hoje não temos mais cobradores. O motorista é sozinho, ele troca dinheiro e dirige e não tem atenção com quem **está com a máscara, quem não está com a máscara, quem colocou da maneira correta, né? Ele tá com acúmulo de funções. Não que não seja a função dele, né, verificar a limpeza do ônibus também.**”

“É que eu ando muito com eles de transporte, até porque eu prefiro muito andar de ônibus com eles, porque é uma forma de ir passeando conhecendo a cidade, né, lugares, né, e aprendendo a andar. [...] eles precisam acostumar e aprender que a vida é isso, é ônibus...”

A maioria afirma que o transporte público é caótico, e todas, sem exceção, têm o bilhete único. Ninguém compra a passagem na hora. O transporte público é o meio de transporte, e elas estão sempre preparadas com o bilhete único.

Todas as mulheres que têm um companheiro não dividem o bilhete único com eles. Cada pessoa tem o seu, e cada uma vai para onde precisa. Afirmam que, financeiramente, têm acesso ao transporte, e que é raro ficar sem dinheiro para a passagem. Quando isso acontece, a parte do casal que trabalha mais longe é a que tem prioridade no uso do transporte público. O homem não tem privilégios, pelo menos entre as mulheres com as quais falamos, em relação ao dinheiro para o transporte. A divisão é igualitária: o dinheiro para o transporte vai para quem precisar mais.

Não há diferença entre as que moram na capital, em Osasco ou Guarulhos: gente demais, transporte de menos. A maioria pega pelo menos dois meios para chegar ao destino: dois ônibus, ônibus e metrô, trem e ônibus e assim por diante. São raríssimas as que conseguem ir com apenas um único meio, sem qualquer baldeação, até o destino. Não há diferenças entre os grupos em relação a isso. Mesmo as avós, que vão buscar os netos diariamente na casa dos filhos, pegam mais de um transporte.

O caminho de casa até o ponto ou a estação é bastante similar para a maioria. Elas andam entre 5 e 15 minutos entre sua residência e um ponto ou estação

de transporte. Boa parte das mulheres afirma que o trajeto é perigoso nos primeiros horários da manhã, entre 5h e 6h, que é o horário em que as mulheres que trabalham fora saem de casa para iniciar suas jornadas.

Em sua grande maioria, elas vão para o trabalho e voltam sozinhas. Apenas uma ou outra afirma que os maridos vão buscá-las na volta para casa.

Todas acham perigoso voltar para casa depois das 19h ou 20h — o horário em que costumam chegar do trabalho. O problema é que quase não há movimento nas ruas. Algumas têm de passar por ruelas ou becos no trajeto entre o ponto ou estação e suas casas. Nesses trechos, elas observam venda e consumo de drogas, veem pessoas estranhas e passam por lugares escuros e sem policiamento. Não há como não ter medo.

O perigo e a sensação de medo são constantes nesses trajetos para quem reside em locais mais perigosos.

As que moram mais próximo do transporte (até cinco minutos de caminhada desde o ponto/estação) não se preocupam tanto. Afirmam que é perto e que “quase” não há tempo para acontecer nada. O mesmo se aplica àquelas que moram em avenidas ou próximo delas.

Nenhuma mora a mais de 15 minutos entre sua casa e o ponto/estação. A questão é onde moram, e todas afirmam que o local, seja ele mais ou menos perigoso, não tem nenhum policiamento — nada que as proteja de algum perigo. A falta de segurança é constante.

As mulheres que já são avós, por poderem fazer mais escolhas, não têm a mesma percepção. Elas priorizam horários que consideram menos perigosos, ou descem em pontos antes ou depois do ideal para se sentirem mais seguras quando estão com seus netos, ou mesmo sozinhas.

“[...] e o meu marido, [...] ele deu uma sorte que ele trabalha muito perto de casa. Enquanto eu, dá uma hora e meia às vezes, depende do que acontece para chegar no meu trabalho, ele gasta 15 minutos a pé, né?”

“O ponto de ônibus aqui é praticamente um lixão, né? As pessoas jogam lixo onde é o ponto de ônibus, aqui onde eu moro, no final. O ônibus não é limpo, não é feito a assepsia do ônibus, as janelas são fechadas porque tem ar-condicionado. Muitas vezes não liga ar-condicionado. É um ambiente indesejável, desagradável, é estar dentro do ônibus. É uma tortura, a gente fica querendo sair daí. É nojento.”

“Esquece do ônibus, é um lixo. A estação do metrô é melhor, também ela é mais limpa, é mais segura. Eu percebo que ela é muito mais limpa. E outra, aqui na Brasilândia ainda não chegou metrô, disseram que está chegando. Espero que a minha bisneta possa ter esse metrô, mas esse descaso né, com a limpeza das periferias, é uma questão pública né? Muitos esgotos céu aberto, lixo.”

“O ônibus só passa aqui até por caridade, né, porque eles não vão ter mão de obra para o centro de São Paulo. Mas da ponte para lá as coisas se tornam melhor, né? Da periferia para o centro. Questão de segurança eu acho bem precário. Tanto fora quanto dentro, pode ser ponto de rua ou ponto de terminal mesmo que é aonde tem seguranças, né? Deveria ser mais seguro, né, para nós.”

Para as participantes, não há um tempo preciso de espera pelo transporte público. Depende da estação, do dia e do trânsito, no caso dos ônibus. Dizem que estão acostumadas e tentam fazer o percurso com o menor número de baldeações, mas, devido à redução na oferta de transporte durante a pandemia, a espera é maior.

Na opinião das participantes, geralmente, os pontos de ônibus são sujos, malcuidados, abandonados ou quebrados. São péssimos, e, em alguns bairros, não há abrigos. Elas sabem que o ônibus para em certo lugar, mas não há um ponto. As poucas paradas com abrigos são mais limpas e estão em ordem; nesses lugares, elas esperam com menos temor.

As estações de trem e metrô são, em geral, melhores, embora haja exceções. Algumas são as mais desejadas, como as estações da linha amarela, mas nessas elas não transitam. É o metrô dos ricos, não dos pobres. São estações que estão fora de suas rotas para o trabalho e para casa.

Mesmo assim, as estações de trem ou metrô são muito melhores que os pontos de ônibus. Mesmo que a espera seja, às vezes, mais longa, são estações limpas, confortáveis e, em sua maioria, seguras.

Algumas estações de metrô da Zona Leste são ruins: gente demais, estações sujas e malcuidadas, sem zelo. Contudo, é difícil evitá-las, pois são essas as estações que levam essas mulheres a seus destinos e as trazem de volta.

A experiência de estar no ônibus, trem ou metrô também recebeu fortes críticas. O transporte é insuficiente para tanta gente, e os ônibus que vão para a

periferia são sujos, abandonados e velhos. Os ônibus com ar-condicionado são considerados muito melhores que os ônibus comuns, mas, apesar da pandemia, seguem circulando com janelas fechadas. Logo, embora sejam limpos, novos e bonitos, são perigosos. Metrô e trens são melhores, apesar da superlotação.

Todavia, a maior crítica é que, embora os governos preguem o distanciamento social para evitar agravar a situação de saúde, a oferta de transporte público diminuiu — e muito — segundo as mulheres. Há menos ônibus, metrô e trens. A pergunta que se faz é: se as autoridades querem nos proteger pedindo distanciamento social, por que diminuem a frota de transporte público? Justamente para haver mais aglomeração? Não faz sentido.

O discurso é ambíguo. Não acreditam que as autoridades se preocupem com as pessoas vulneráveis, pois, se são elas que usam o transporte público, por que haveria menos disponibilidade que em épocas normais? O discurso da preocupação com a população não é crível e, portanto, não tem ressonância entre elas.

A atitude dessas mulheres no transporte público é exatamente a que é recomendada pelos profissionais de saúde: distanciamento social, máscaras, álcool em gel, lavagem contínua das mãos, álcool nas compras do supermercado quando chegam em casas etc. Contudo isso difere do que elas veem no transporte: ônibus, metrô, trens e outros meios cheios e saturados de gente, com constante aglomeração.

## O ASSÉDIO E A VIOLÊNCIA

“Hoje eu tive até que me afastar porque eles não se tocam. Eles acham que a gente tem que ir, né, ficar grudado ali. [...] o que aconteceu hoje, eu estava caindo, aí levantei e pedi licença e passei, mas a hora que eu passei eu senti que ele me empurrava mais para frente, que não tinha mais espaço na frente, e aí eu coloquei a bolsa pra ele não encostar em mim.”

“Muitas vezes sofremos preconceito pela roupa que usamos.”

“Um dia eu vi um rapaz tentando abusar de uma moça porque ela estava de *legging*. Aí ela começou a gritar porque ela tava sentindo molhada e ela começou a gritar. Quando chegou ali na região da Sé continuou gritando e nenhum homem se moveu. Quem se moveu por ela fui eu. Quando eu vi, ela estava toda molhada, ele tinha gozado nela...”

Nos três grupos de mulheres de 20 a 45 anos, todo o debate a respeito de transporte se dá sob a ótica da violência. A pandemia mudou suas vidas e piorou sua realidade, mas a violência no transporte segue a mesma. Permanece o que sempre foi: uma constante em suas vidas.

**Violência, abuso e assédio são palavras que surgem nas primeiras menções, assim que se levanta o tema transporte público, e serão as palavras dominantes durante todos os debates sobre todas as áreas relativas ao transporte.**

Elas se referem ao desrespeito, à desvalorização e ao pouco que uma mulher significa no universo do transporte público.

*“A gente não é mais que lixo pra esses homens.”*

Os piores momentos de suas jornadas são justamente aqueles em que elas estão no transporte público, especialmente nos horários de pico. Existe um medo permanente de assédio por parte dos homens.

Eles se masturbam nos seus ombros enquanto estão sentadas; tocam nos seus corpos quando em pé; passam a mão nelas; ou apertam-nas contra as portas dos vagões e dos ônibus. A culpa seria dos ônibus, metrô e trens cheios demais. “Eles não têm culpa” e “foi sem querer” são as principais desculpas que elas ouvem.

Todas têm suas estratégias para tentar evitar a violência. Algumas tentam ficar encostadas na porta, procuram lugares próximos às janelas ou à área dos idosos, ou trocam de lugar ao perceber que um homem as está encarando. O trajeto até o destino as obriga a estarem atentas o tempo todo, sem que se distraiam um único minuto. As mulheres precisam entrar nos veículos e, imediatamente, descobrir o melhor lugar para ficar. Elas não relaxam em nenhum momento.

Todas já sofreram algum tipo de violência, como serem chamadas por algum nome ou terem homens se masturbando sobre seus corpos. Tudo para elas é violência, ou assédio, como elas chamam. Não há mais ou menos assédio, ou assédio pior ou melhor. Ser chamada de “gostosa” ou sofrer um estupro: tudo é violência da mesma forma.

O pior é quando são assediadas e precisam tomar o mesmo transporte no dia seguinte no mesmo horário; mas elas voltam, já que não há o que fazer e não há escolha possível. Precisam trabalhar, então se enchem de coragem e vão, mesmo com medo, para o ponto de ônibus, como todos os dias. Mais atentas, mais preparadas, mas seguem a mesma rotina diária.

A atitude e a reação a tal violência tem diferentes dimensões nos vários grupos. Pelo menos entre as mulheres com as quais falamos, as mulheres pretas são mais vigorosas na crítica e nas respostas aos homens que as assediam.

Demonstram mais força de reação, negam-se a sofrer e não querem ser vistas como vítimas. As mulheres pardas têm postura parecida, com um pouco menos de vigor. Já as mulheres brancas, aparentemente, são as que se sentem mais desamparadas, sem poder sobre os homens que as assediam.

Quando questionadas se alguém lhes ajuda ou se elas denunciam a violência, a resposta de todas é um ressonante “não”.

Os homens que poderiam ajudar, mesmo com elas gritando nos veículos, fingem que dormem, ou que não ouvem, e continuam o que estavam fazendo.

Quando elas perguntam aos outros passageiros se alguém não viu o que o homem fez, ou quando dizem para o assediador tirar a mão de onde ela está, as respostas são sempre as mesmas:

- **“Não vi nada”, diz quem estava ao lado;**
- **“Eu não fiz nada, você está louca, mentindo”;**
- **“Foi sem querer, o ônibus, o metrô, balançou”;**
- **“O vagão está muito cheio, nem reparei”;**
- **“Com essa roupa, você estava pedindo”.**

O que se observa ao longo das conversas é um sentimento igual para todas, em diferentes frentes: a raiva.

- **RAIVA DE QUEM AS ASSEDIOU:** raiva da violência masculina;
- **RAIVA DE QUEM VIU E NÃO FEZ NADA:** raiva de não ter sido ajudada;
- **RAIVA DE TER SIDO ABUSADA E NÃO TER TIDO FORÇA FÍSICA PARA REPRIMIR:** raiva da impotência;
- **RAIVA DE QUE ISSO ACONTEÇA:** raiva de quem deveria assegurar sua segurança e não o faz.

“Transporte eu tô sempre com a mão segurando minha bolsa, com medo de alguém, porque eu já fui furtada no ônibus, né? Então, sempre alerta com a minha bolsa e olhando para os lados, pra trás, porque às vezes tem uns homens que querem encoxar, então eu sempre fico muito alerta, fico assustada. Eu nunca me sinto segura no transporte.”

“Se você tá com uma blusinha um pouquinho mais... Se você tivesse saído com a blusa fechada ele não olharia para o seu seio. Eu aprendi a me defender e a defender as minhas parceiras, né? Quando eu vejo uma garota de 10, 12, 13 anos voltando, daí ela está em pé, eu dou o meu lugar para ela, porque ela não sabe se defender.”

“Porque já aconteceu comigo. Uma vez ele estava lotado e tinha espaço. Eu falei assim, aí eu me irritei, eu peguei e falei ‘Até que horas você vai ficar roçando em mim?’, ‘Ah! Você tá ficando louca!’, aí eu falei ‘Tá!’, assim, aí todo mundo olhou. Mas, tipo, ninguém fez nada, aí eu comecei a gritar e falar que ‘Você fez!’. Aí você perde a razão, ‘a doida’. [...] Meu motorista do ônibus falou ‘Filha, você tá muito escandalosinha. Quando você se acalmar aí você pega outro ônibus’. Tá bom, né? Mas o abusador pode ir, né?”

“Então quer dizer que não tem o direito de vestir uma roupa, que você tem um corpo bonito, [...] que é esse o mal. Existe é muito preconceito. Eu falo do que eu já presenciei.”

“Eu não ando dentro do trem sem uma agulha, só ando com agulha. Eles tentam, eu coloco a agulha nele.”

“A linha Rubi é uma massa para entrar e aí, na hora que você tá entrando já tá sendo encoxada, e tu realmente não tem para onde correr. E algumas pessoas se aproveitam para fazer de propósito.”

Os motivos para não denunciar, segundo as participantes, são vários:

- Já denunciaram, mas nunca receberam respostas;
- Já denunciaram, mas “não deu em nada”, ou seja, nada aconteceu ao abusador;
- Tentaram, mas não encontram os canais de denúncia;

● Quando denunciam ao segurança do metrô e do trem, ouvem deles:

○ Que não adianta denunciar;

○ “Com essa roupa, o que você queria?”

● Ao denunciarem para o motorista do ônibus, foram assediadas por ele enquanto buscavam ajuda.

O jeito é fazer alguma coisa elas mesmas, na hora, ou tocar a vida, que é o que fazem, sempre atentas e com medo.

Todas afirmam, inclusive as avós, que a única ajuda que recebem vem delas mesmas. No transporte, as mulheres gritam que tal pessoa as está assediando, chegam perto de outras que estão sendo assediadas para reprimir o assédio, ou avisam que é preciso tomar cuidado com determinada pessoa; as avós avisam as mais novas e as ajudam a passar por algo que já passaram.

A impressão é que se forma uma rede espontânea de mulheres para ajudar umas às outras no transporte público.

“Sinceramente, não. Não vale a pena denunciar porque nada é feito no Brasil. Uma porcaria para mulher. Da violência doméstica, sexual. Caso de estupro, você tem de provar que aquela pessoa é culpada, [...] tem que provar que a gente é vítima. E é um trauma. Tem que mudar muito para valer a pena realmente fazer uma denúncia.”

“Nós mulheres temos que fazer barulho para que as autoridades tenham de nos ver, porque é uma realidade, que é uma realidade social, no dia a dia no transporte público. É uma realidade.”

“Eu também não acredito, não, porque é muita gente denunciando, eles não dão conta, mas podiam dar conta no dia. Deveria, né, investir nisso, né? [...] eu duvido que eles leem. É só pra falar que existe, que tem que dar uma possibilidade... Então, não adianta.”

“Tem que ter velocidade, né? Porque, por exemplo, quando eu fiz o SMS do metrô ninguém ligou e ficou naquilo lá, entendeu?[...] Como vocês me garantem, né, vocês empresas, CPTM, que a minha denúncia vai ser atendida de forma rápida? Porque, por exemplo, na CPTM, no metrô é de uma estação para outra, é muito rápido. O cara pode fazer isso agora, no trem, depois desembarcar. Porque a logística correta seria ali, beleza? Tá acontecendo isso agora, assim, assim, assim, pô.”

“Nossa, quem me dera que a minha denúncia fosse aceita assim, de primeira. A gente tem que implorar para que seja aceita.”

“Tem mulheres que é assediada, são estupradas, são espancadas em transporte público, mas ela fica com medo e insegura de denunciar. Sabe por quê? [...] Simplesmente eu vou ficar sendo mais uma na estatística do mundo e não vai nada acontecer, nada, simplesmente. Porque eu já tive colegas minhas que foram, já tive duas amigas minhas que foram estupradas e ninguém fez nada.”

Surpreendentemente, a principal saída apontada para resolver o problema passa pela empatia e pela capacidade de as pessoas e as autoridades se colocarem no lugar das vítimas e sentirem seu sofrimento e sua impotência. Só passando pelo que elas passam e sentindo tudo o que elas sentem é que o poder público poderia pensar em ajudá-las.

Elas mencionam várias ações necessárias:

- **Mais treinamento para cobradores e motoristas;**
- **Presença de agentes de segurança em cada ônibus e em cada vagão de trem e metrô;**
- **Agentes de segurança na porta dos ônibus e vagões para que seja possível denunciar e encaminhar o problema ali mesmo;**
- **Combate à impunidade, dando seguimento às denúncias e prendendo os assediadores; e**
- **Mais, muito mais, transporte: mais ônibus, mais trens e mais vagões de metrô.**

## O RACISMO NO TRANSPORTE

“Disse que eu era envolvida com drogas, que eu era uma macaca fedorenta, que eu tinha roubado aquelas crianças brancas, beleza? Eu peguei e falei ‘Você é um lixo!’. Na hora que eu falei ‘você é um lixo’ o ônibus parou. O motorista saiu e falou ‘Ó, mas também não chama a senhora de lixo, você perdeu sua razão’, e fez eu sair do ônibus com meu filho, a minha filha e eu prometi para mim mesma que nunca mais que ninguém falaria assim comigo.”

Há racismo no transporte. Para todos os grupos, com exceção do grupo das avós, existe racismo.

O racismo vem do casal de velinhos brancos, das mulheres brancas mais velhas, ou das pessoas brancas grosseiras no transporte. Ele é manifestado verbalmente, de forma humilhante para as mulheres pretas e pardas. Vem do casal de idosos que diz que aquele lugar não é para negros; ou vem da mulher que as faz levantar, ou tenta fazer com que se levantem, para dar lugar a uma mulher branca da mesma idade. Vem da pessoa branca que simula sentir um “cheiro ruim” assim que uma mulher negra passa perto dela no ônibus.

Às vezes elas revidam, pois não têm medo do casal idoso, ou da mulher branca que pensa ser melhor que elas. O grupo de brancas se envergonha do racismo que veem no transporte público.

“Eles não gostam que a trança encosta neles, de forma alguma. Se você senta do lado, já pega a bolsa, tipo, se é alguém que está com bolsa, já pega a bolsa. [...] Já passei por um ato de racismo dentro do ônibus, por um casal de idosos. [...] era aquele banco de idoso que tem um de cada lado, fica de costas para o outro. Tinha um espaço do lado, né? Eu cansada, obviamente aquele espaço de bancos, e aí eles começaram a se encolher...”

“[...] que aquele não era meu lugar, porque eu não tinha que tá lá, porque o que eu tava fazendo lá. E foi bem pesado, sim.”  
“Pode ligar! A gente é velho. Você acha que eu vou ser preso? Você conseguiu escutar? Eu sou decente, eu não sou que nem você que é favelada, que é suja, misturada com bandido’.”

## CONCLUSÕES

Para essas mulheres, transporte significa gente e violência demais.

A superlotação é uma crítica e uma reclamação de todas. A aglomeração é hoje, mais ainda que no passado recente, a maior preocupação, pois antes não havia um vírus.

Elas não conseguem compreender as mensagens ambivalentes dos governos: as mesmas autoridades que dizem “não se aglomerem, o distanciamento social é fundamental” retiraram ônibus, trens e vagões de metrô de circulação. Como fazer distanciamento social se precisam trabalhar, e poucas podem aderir ao trabalho remoto?

Após o caos da aglomeração, vem a violência, e pouco se consegue conversar além disso.

No grupo das mulheres avós, a violência está ligada aos roubos. Os homens já não as objetificam, e pelo menos desse problema elas se livraram. Entre as mulheres com idade entre 20 e 45 anos, a experiência difere, e o assédio é constante.

**O transporte público é um lugar que não lhes pertence, mas elas estão lá o tempo todo.**

Os homens são os donos do transporte. Eles detêm o poder e assediam e abusam quem, como e quando querem. Elas não são acreditadas. O assédio é culpa delas. Eles assediam e as chamam de mentirosas e loucas, e todos acreditam. Eles têm poder, e os homens acreditam nos homens.

Ninguém faz nada enquanto as mulheres são assediadas. Todos veem, mas não as socorrem. As mulheres tentam se ajudar, adotam estratégias, mas nem sempre isso funciona.

Sua experiência no transporte público — desde que saem de casa até chegarem ao destino — resume-se em uma emoção: o medo. Medo do caminho até o ponto, da espera no ponto, de estar no ônibus, da espera na baldeação, de estar no segundo, terceiro, quarto transporte para, enfim, conseguirem chegar ao destino.

Elas trabalham e trabalham e, na volta, têm de lidar com o medo do caminho até o ponto, na espera no ponto, medo no transporte, ao descer do transporte, na espera por outro transporte, de estar no transporte novamente, medo do caminho até em casa para, no final, conseguirem chegar em casa.

### **Medo é o que elas vivem.**

Ninguém faz nada, ninguém olha, todos fingem que não sabem, ninguém se preocupa. A autopercepção é de que são mulheres essencialmente abandonadas, desamparadas e invisíveis para os outros passageiros, para as autoridades que deveriam as proteger e para as políticas de mobilidade.

### **Só não são invisíveis entre si.**

Se alguém olha por elas são elas mesmas e mais ninguém. Tristeza, raiva e desamparo é o que sentem, mas têm de continuar vivendo, pegando transporte público, trabalhando, cuidando dos filhos — e sonhando que um dia, talvez, a vida lhes sorria e que sejam cuidadas no transporte.

# 04.

## Referências bibliográficas

AIT BIHI OUALI, L.; GRAHAM, D. J.; BARRON, A.; TROMPET, M. **Gender differences in the perception of safety in public transport**. 2019. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=3486514>.

BANCO MUNDIAL. **Por que ela se move? Um estudo da mobilidade das mulheres em cidades latino-americanas**. 2020. Disponível em: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/264241583990941235/pdf/Why-Does-She-Move-A-Study-of-Womens-Mobility-in-Latin-American-Cities.pdf>.

BRASIL. **Lei Federal nº 13.718 de 24 de setembro de 2018**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/L13718.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13718.htm).

DILSHAD, R.; LATIF, M. Focus Group Interview as a Tool for Qualitative Research: An Analysis. **Pakistan Journal of Social Sciences**, Vol. 33, No. 1, 2013.

ENTIDADE DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A IGUALDADE DE GÊNERO E O EMPODERAMENTO DAS MULHERES (ONU MULHERES). **Gender equality and the New Urban Agenda**. Nova York, 2015. Disponível em: <http://www.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2016/unwhabitat3brief-en.pdf?vs=1812>.

ENTIDADE DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A IGUALDADE DE GÊNERO E O EMPODERAMENTO DAS MULHERES (ONU MULHERES). **Safe cities and safe public spaces for women and girls global flagship initiative: International compendium of practices**. Nova York, 2020. Disponível em: <https://www.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2019/safe-cities-and-safe-public-spaces-compendium-of-practices-en.pdf?la=en&vs=2609>.

ENTIDADE DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A IGUALDADE DE GÊNERO E O EMPODERAMENTO DAS MULHERES (ONU MULHERES). **COVID-19 and Ensuring Safe Transport with and for Women and Girls**. 2020.

GEKOSKI, A.; GRAY, J. M.; ADLER, J. R.; HORVATH, M. A. H. The prevalence and nature of sexual harassment and assault against women and girls on public transport: an international review. **Journal of Criminological Research, Policy and Practice**, 3(1), 3–16, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1108/JCRPP-08-2016-0016>.

ITDP BRASIL. **O acesso de mulheres e crianças à cidade**. 2017. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/mulheres/>.

ITDP BRASIL. **Uso de dados e evidências para planejamento e gestão da mobilidade urbana**: relatório da oficina. 2019a. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/uso-de-dados-e-evidencias-para-planejamento-e-gestao-da-mobilidade-urbana-relatorio-da-oficina/>.

ITDP BRASIL. **Reportagens A Cor da Mobilidade**. 2020. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/a-cor-da-mobilidade/>.

ITDP BRASIL. **Boletim 8 MobiliDADOS em foco: A ilusão da mobilidade padrão**. 2021. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/boletim-8-mobilidados-a-ilusao-da-mobilidade-padrao/>.

ITDP BRASIL; MULTIPLICIDADE MOBILIDADE URBANA. **Sensibilidade de variáveis sociodemográficas na mobilidade urbana**. 2021. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/sensibilidade-de-variaveis-sociodemograficas-na-mobilidade-urbana/>.

KRONSELL, A.; SMIDFELT ROSQVIST, L.; WINSLOTT HISELIUS, L. Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case. **International Journal of Sustainable Transportation**, 10(8), 703–711, 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/15568318.2015.1129653>.

LOUKAITOU-SIDERIS, A.; FINK, C. Addressing women’s fear of victimization in transportation settings: A survey of U.S. transit agencies. **Urban Affairs Review**, 44(4), 554–587, 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/1078087408322874>.

NG, W.-S.; ACKER, A. Understanding urban travel behaviour by gender for efficient and equitable transport policies (nº 2018–01). **International Transport Forum Discussion Paper**. Paris, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1787/eaf64f94-en>.

NJENGA, P.; TANZARN, N. Scaling up gender mainstreaming in transport: Policies, practices and monitoring processes. **Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Transport**, 173(2), 64–75, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1680/jtran.18.00152>.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA OS ASSENTAMENTOS HUMANOS (ONU HABITAT). **Gender issue guide: Gender responsive urban basic services**. Nairobi, 2012. Disponível em: <https://unhabitat.org/books/gender-responsive-urban-basic-services/>.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA OS ASSENTAMENTOS HUMANOS (ONU HABITAT). **State of women in cities 2012-2013**: Gender and the prosperity of cities. Nairobi, 2013.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA OS ASSENTAMENTOS HUMANOS (ONU HABITAT). **Gender sensitive mini-bus services & transport infrastructure for African cities**: A practical toolkit. Nairobi, 2019.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA OS ASSENTAMENTOS HUMANOS (ONU HABITAT). **World Cities Report 2020**: The value of sustainable urbanization. Nairobi, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.18356/c41ab67e-en>.

RAINERO, L.; DALMAZZO PEILLARD, M. **Una ciudad al alcance de las mujeres**: Herramientas para incorporar el Género en el ordenamiento territorial - El caso de Bogotá. Bogotá. 2011.

REDE NOSSA SÃO PAULO; IBOPE INTELIGÊNCIA. **Viver em São Paulo**: Mulher. São Paulo, 2021.

WOMEN IN CITIES INTERNATIONAL (WICI); JAGORI. **Third international conference on women's safety - Building inclusive cities**: Conference background paper. 2010.

WOMEN IN CITIES INTERNATIONAL (WICI); PLAN INTERNATIONAL; PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA OS ASSENTAMENTOS HUMANOS (ONU HABITAT). **Adolescent girls' views on safety in cities**: findings from the Because I am Girl: Urban programme study in Cairo, Delhi, Hanoi, Kampala and Lima. 2013.

WRIGHT, T.; CONLEY, H. Advancing gender equality in the construction sector through public procurement: Making effective use of responsive regulation. **Economic and Industrial Democracy**, 41(4), 975-996, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0143831X17745979>.

# 05.

# Anexos

# 5.1

## Pedidos de lei de acesso à informação

A Prefeitura e suas respectivas secretarias contribuíram abertamente com os dados e documentos solicitados. Para fins de complementação, foram também solicitados dados via Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011). Essa regulamenta o direito constitucional de acesso à informação pública. Os dados solicitados à SPTrans, à CPTM, ao Metrô e à Secretaria de Segurança Pública, referiam-se às denúncias de assédio/abuso sexual nos veículos e terminais das empresas.

### SPTRANS

Solicito microdados anonimizados dos tipos de ocorrências: importunação sexual, assédio sexual, abuso sexual, estupro, racismo, injúria racial e outros tipos de discriminação, registradas no período de 2011 até o presente momento, por localização, data e horário, em ônibus e terminais do Município de São Paulo, incluindo variáveis de gênero e raça das vítimas. Solicito os dados em formato de base de dados e dados abertos.  
**Protocolo: 56540; data da solicitação: 17/03/2021.**

### CPTM

Solicito microdados anonimizados dos tipos de ocorrências: importunação sexual, assédio sexual, abuso sexual, estupro, racismo, injúria racial e outros tipos de discriminação, registradas no período de 2011 até o presente momento, por localização, data e horário, em trens e estações da CPTM, incluindo variáveis de gênero e raça das vítimas. Solicito os dados em formato de base de dados e dados abertos.  
**Protocolo: 43945216679; data da solicitação: 17/03/2021.**

### METRÔ

Solicito microdados anonimizados dos tipos de ocorrências: importunação sexual, assédio sexual, abuso sexual, estupro, racismo, injúria racial e outros tipos de discriminação, registradas no período de 2011 até o presente momento, por localização, data e horário, em trens e estações do Metrô, incluindo as variáveis de gênero e raça das vítimas. Solicito os dados em formato de base de dados e dados abertos.  
**Protocolo: 43757216678; data da solicitação: 17/03/2021.**

## SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA

Solicito microdados anonimizados de ocorrências de: estupro, assédio sexual, abuso sexual. Importunação sexual, ato obsceno e violação sexual mediante a fraude, casos de racismo e discriminação, registradas no período de 2011 até o presente momento em transportes públicos coletivos no Estado de São Paulo, por localização, data e horário, incluindo as variáveis de gênero e raça das vítimas. Solicito os dados em formato de base de dados e dados abertos.

Protocolo: 44097216681; data da solicitação: 17/03/2021.

## 5.2

# Questionário de recrutamento e seleção para os grupos focais

IDADE ..... IDADE DO FILHO ..... SEXO FILHO ( ) M ( ) F  
SEXO FILHO ( ) C1 ( ) C2 ( ) D  
PRAÇA ( ) SÃO PAULO  
TRANSPORTE PÚBLICO ( ) ÔNIBUS ( ) METRÔ ( ) TREM ( ) MONOTRILHO

## PROJETO MOBILIDADE

### Questionário de recrutamento

Olá. Meu nome é ..... Eu sou da Opinion Pesquisa. Somos uma agência de pesquisa de mercado e estamos convidando pessoas para participar de uma reunião *on-line* cujo assunto será Mobilidade – uso de transporte coletivo em SP e Regiões e seus problemas, como, por exemplo, escassez, atrasos, lotação, assédios e outros assuntos. Se você tiver tempo e estiver interessado(a) em participar, eu gostaria de fazer algumas perguntas para podermos entender melhor seu perfil de usuária.

Antes de mais nada, gostaria de avisá-lo(a) que:

De acordo com a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais, ao participar desta pesquisa, você está consentindo com a coleta e uso dos seus dados pessoais, tais como nome, informações de contato, dados demográficos, comportamentos e opiniões, entre outras informações.

Garantimos que a OPINION resguardará os direitos de acesso aos seus dados para fins desta pesquisa e que, em 6 meses, a contar da data do término do projeto, seus dados serão excluídos das nossas bases de dados.

Você aceita continuar participando dessa pesquisa?

SIM  NÃO ENCERRE

NOME (primeiro nome e primeira inicial do sobrenome) \_\_\_\_\_

LOCAL DE NASCIMENTO \_\_\_\_\_ BAIRRO \_\_\_\_\_ CEP \_\_\_\_\_

RG \_\_\_\_\_ CPF \_\_\_\_\_ NASC. \_\_\_\_\_

CIDADE EM QUE MORA \_\_\_\_\_ deve morar em SP capital (4 partic., 1 Guarulhos e 1 Osasco)

TELEFONE \_\_\_\_\_ E-MAIL \_\_\_\_\_

**1. Você, pessoalmente, ou alguém da sua família/parente atualmente trabalha ou já trabalhou no passado em um dos setores a seguir?**

	SIM	NÃO
Marketing/Propaganda	1	2
Pesquisa de Mercado/ Psicologia	1	2
Rádio/Televisão	1	2
Jornal/Revista	1	2
Agência de Promoções	1	2
Motorista de transporte público/cobrador	1	2
Funcionário de empresas de transporte público	1	2

ENCERRE se respondeu algum sim

**2. Você já participou de alguma discussão em grupo, blog, entrevista ou estudo *on-line* para fins de pesquisa de mercado?**

Sim	1	PULE PARA Q3
Não	2	PULE PARA Q6

**3. Quando foi a última vez que você participou de uma discussão em grupo, entrevista ou estudo *on-line* para pesquisa de mercado?**

Anote: ENCERRE se a pessoa entrevistada participou nos últimos 6 meses.

**4. Quantos anos você tem? Anote ( )**

IDADE EXATA	
Menos de 20 anos	1
De 20 a 25 anos	2
De 26 a 35 anos	3
De 36 a 50 anos	4
Mais de 50 anos	5

**4A. Qual a cor da sua pele?**

BRANCA  PRETA  PARDA  OUTRA

ATENÇÃO para cotas dos grupos

**5. Qual é o seu estado civil?**

SOLTEIRA  CASADA/MORA JUNTO  DIVORCIADA  VIÚVA

Assegure um bom mix

## 6. Qual é o seu grau de instrução?

	ENTREVISTADO
Analfabeto/fundamental I incompleto	
Fundamental I completo/Fundamental II incompleto	
Fundamental II completo/Médio incompleto	
Médio completo/Superior incompleto	
Superior Completo	

É muito importante recrutar participantes com nível de escolaridade suficiente para conseguir expressar e compartilhar suas opiniões e pensamentos em uma discussão em grupo.

## 7. Qual é a sua situação profissional atual?

Trabalha período integral	1
Trabalha meio período	2
Dona de casa	3
Estudante	4
Estagiário(a)	5
Aposentada	6
Desempregado(a)	7
Profissão	

Mix de profissões e áreas de estudo, pessoas trabalhando período integral/ meio período ou dona de casa (no máximo uma em cada grupo).

## 8. Tem filhos?

**NÃO** encerre para cota de mães – em cada grupo 4 mães e 2 sem filhos

**SIM**

**QUANTOS NO TOTAL?**

**QUAL A IDADE DOS SEUS FILHO/FILHA?** |.....|.....|.....|.....|

Deve ter pelo menos um filho/filha entre as faixas 0 a 14 anos

**8A. No caso do grupo das avós – qual a idade dos seus netos que a Sra. cuida/é responsável?**

**8B. A Sra. mora com eles ou apenas cuida durante o dia?**

SIM  NÃO

## Classificação socioeconômica (2019)

### CLASSIFICAÇÃO SOCIAL

**9. Agora, vou fazer algumas perguntas sobre itens do domicílio para efeito de classificação econômica. Todos os itens de eletroeletrônicos que vou citar devem estar funcionando, incluindo os que estão guardados. Caso não estejam funcionando, considere apenas se tiver intenção de consertar ou repor nos próximos 6 meses. Vamos começar?**

OBS: todos os itens devem ser perguntados pelo entrevistador e respondidos pelo entrevistado.

**Na sua casa você tem...**

ITENS	QUANTIDADE				
	NÃO TEM	1	2	3	4 OU +
Automóveis de passeio exclusivamente para uso particular	0	3	5	8	11
Empregados mensalistas, considerando apenas os que trabalham pelo menos cinco dias por semana	0	3	7	10	13
Máquinas de lavar roupa, excluindo tanquinho	0	2	4	6	6
Banheiros	0	3	7	10	14
DVD, incluindo qualquer dispositivo que leia DVD e excluindo DVD de automóvel	0	1	3	4	6
Geladeiras	0	2	3	5	5
Freezers independentes ou parte da geladeira duplex	0	2	4	6	6
Microcomputadores, considerando computadores de mesa, <i>laptops</i> , <i>notebooks</i> e <i>netbooks</i> e <b>excluindo</b> <i>tablets</i> , <i>palm</i> s ou <i>smartphones</i>	0	3	6	8	11
Lavadora de louças	0	3	6	6	6

Fornos de micro-ondas	0	2	4	4	4
Motocicletas, <b>excluindo</b> as usadas exclusivamente para uso profissional	0	1	3	3	3
Máquinas secadoras de roupas, considerando lava e seca	0	2	2	2	2

Se possui automóveis: Qual o modelo e ano dos automóveis? .....

### O seu domicílio possui...?

	NÃO	SIM
Água encanada	0	4
Rua pavimentada/asfaltada	0	2

Qual é o grau de instrução do chefe da família? Considere como chefe da família a pessoa que contribui com a maior parte da renda do domicílio.

Se não for o chefe da família: E o seu grau de instrução?

	CHEFE DA FAMÍLIA	ENTREVISTADO
Analfabeto/fundamental I incompleto	0	ENCERRE
Fundamental I completo/Fundamental II incompleto	1	
Fundamental II completo/Médio incompleto	2	
Médio completo/Superior incompleto	4	
Superior Completo	7	

PROFISSÃO DO CHEFE ..... EMPRESA .....

TOTAL DE PONTOS (posse de itens + água + asfalto + instrução do chefe da família) .....

## CLASSIFICAÇÃO

A1	74 a 100 Pontos	1	ENCERRE
A2	45 a 73 pontos	2	ENCERRE
B1	38 a 44 Pontos	3	ENCERRE
B2	29 a 37 Pontos	4	ENCERRE
C1	23 a 28 Pontos	5	
C2	17 a 22 Pontos	6	
DE	0 a 16 Pontos	7	

Se não for classe C1, C2 ou DE: ENCERRE.

**Quantas pessoas moram na sua casa?**

**Quantas pessoas trabalham/tem algum rendimento mensal na sua casa?**

**Somando todos os rendimentos das pessoas que moram na sua casa, em qual das faixas de renda familiar mensal você se encaixa?**

- MENOS DE R\$ 1.800,00       CLASSE DE
- DE R\$ 1.801,00 A R\$ 2.600,00       CLASSE C1C2
- E R\$ 2.601,00 A R\$ 4.000,00       CLASSE B1B2 ENCERRAR
- DE R\$ 4.001,00 A R\$ 9.000,00       CLASSE A2 ENCERRAR
- ACIMA DE R\$ 9.001,00       CLASSE A1+ ENCERRAR

## Filtros de pesquisa

**13. Você trabalha fora?**

SIM  NÃO

**13A. Quantas vezes na semana?** .....

**Qual a sua profissão?** .....

**Empresa em que trabalha?** .....

**13B. Qual o bairro em que você trabalha?** .....

Checar se não é o mesmo onde mora – nesse caso encerrar, já que não precisa de transporte coletivo – exceto se for distante da residência

**14. Quantas conduções você utiliza por dia para ir e vir do seu trabalho?**  
.....

**Quais tipos de transporte público você utiliza para ir e vir do seu trabalho ou se locomover quando sai de casa para um passeio ou consulta medica ou outras situações?**

ÔNIBUS

METRÔ

MONOTRILHO

TREM

OUTROS .....

**15. Você utiliza transporte público para Osasco ou Guarulhos em quais situações?**

Checar cota de Guarulhos e Osasco

TRABALHO EM GUARULHOS OU OSASCO E MORO EM UM BAIRRO PERIFÉRICO DE SP

MORO EM GUARULHOS OU OSASCO E TRABALHO EM SP

TENHO PARENTES/AMIGOS QUE MORAM EM OSASCO OU GUARULHOS

OUTROS .....

**15B. Quais os tipos de transporte público que utiliza para ir e vir de Osasco ou Guarulhos?** .....

ÔNIBUS

METRÔ

MONOTRILHO

TREM

OUTROS .....

**PARA QUEM NÃO TRABALHA**

**Quantas vezes por semana  
você utiliza transporte público?** .....

**16. Quais os tipos de transporte público que utiliza para ir e vir?**

ÔNIBUS

METRÔ

MONOTRILHO

TREM

OUTROS .....

**17. SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO No dia da sua pesquisa vamos conversar sobre Mobilidade e sobre as qualidades e deficiência do transporte público na cidade de SP. Gostaria de saber, por enquanto, quais são as 5 situações que você costuma vivenciar no seu dia a dia com o uso do transporte público na sua cidade?**

LOTAÇÃO

TEMPO DE ESPERA

ASSÉDIO CONTRA MULHERES

TRÂNSITO

LIMPEZA

ATENDIMENTO DOS FUNCIONÁRIOS

QUALIDADE DOS VEÍCULOS

OUTROS .....

**ATENÇÃO PARA OS PERFIS**

● MULHERES DE 20 A 45 ANOS (EXCETO GRUPO DE AVÓS)

2 solteiras sem filhos (20 a 25 anos) e 4 com filhos (de 0 a 14 anos)

● 1 GRUPO DE PRETAS, 1 GRUPO DE BRANCAS, 1 GRUPO DE PARDAS E 1 GRUPO DE AVÓS

Mix de cor de pele

● EM CADA GRUPO, 1 QUE USE TRANSPORTE PÚBLICO DE OSASCO E 1 DE GUARULHOS

● EM CADA GRUPO, APENAS 1 DONA DE CASA ( deve ser mãe) e USE TRANSPORTE

PELO MENOS 3 X SEMANA

● TODAS QUE TRABALHAM FORA DEVEM USAR TRANSPORTE PÚBLICO NO MINIMO 5 X

NA SEMANA

## Perguntas de articulação e internet

**18.** Se você fosse viajar para uma ilha deserta por 3 semanas, quais são os 5 itens que você levaria com você **QUE NÃO SEJAM** itens de higiene pessoal ou alimento?

--

Não recrute pessoas tímidas ou que não consigam/ não querem se expressar.

Todos devem responder à pergunta acima de forma criativa, caso contrário, ENCERRE.

**Faça as perguntas a seguir para verificar aspectos técnicos.**

**19.** Qual dos dispositivos a seguir com acesso à internet de alta velocidade você poderia usar para participar de uma entrevista/ discussão em grupo *on-line*?

<i>Laptop/notebook</i>	
<i>Desktop/computador</i>	
<i>Smartphone</i>	
<i>Tablet</i>	

Para a entrevista as pessoas podem usar o celular, desde que possuam um bom pacote de dados de internet

**20.** O seu computador ou mesa está equipado com *webcam* e microfone interno/externo?

Sim	1	CONTINUE
Não	2	ENCERRE

**21. Opcional para verificar a velocidade da internet: Por exemplo, você consegue transmitir conteúdo de vídeo do YouTube ou similar em seu computador (*tablet/smartphone*) por meio de internet de alta velocidade ou consegue usar o Netflix ou outros serviços de streaming por meio de internet de alta velocidade, sem problemas de qualidade de transmissão?**

Sim	3	CONTINUE
Não	4	ENCERRE

**22. Você conseguirá participar da entrevista *on-line* em um ambiente silencioso e sem ser interrompido(a), para que a discussão possa ocorrer sem interrupções?**

Sim	5	CONTINUE
Não	6	ENCERRE

**23. Você possui fone de ouvido para usar durante a entrevista?**

Sim	5	CONTINUE
Não	6	ENCERRE

**24. Você concorda em assinar um termo de confidencialidade?**

Sim	7	CONTINUE
Não	8	ENCERRE

**Agradeça e encerre.**

# 5.3

## Roteiro dos grupos focais

### APRESENTAÇÃO/AQUECIMENTO

- Falem um pouco sobre vocês.
- Idade, onde trabalham, casadas, têm filhos, como anda a vida...

### A PANDEMIA E SEUS REFLEXOS NO TRANSPORTE

- Como está sendo a vida com a pandemia? A vida mudou? Está melhor, pior? Por quê?
- Como foi essa mudança?
- Vocês deixaram de fazer algo ou hoje fazem algo que não faziam antes?
- E o transporte público, mudou para vocês? O que mudou?
- Vocês se sentem mais seguras ou mais inseguras para utilizar o transporte público? Como é isso? Por quê?

### A CIDADE E VOCÊS

- O que vem à cabeça quando vocês pensam em São Paulo?
- São Paulo é uma cidade segura, perigosa?
- Quais são os perigos da cidade para vocês?

### OS TRAJETOS PARA O TRANSPORTE

- Pensando no transporte na cidade, quais meios de transporte vocês utilizam diariamente?
- Se vocês fossem dar uma palavra para o transporte, qual seria?

● E para que vocês usam o transporte? Ir ao trabalho, fazer compras, cuidar de atividades relativas ao lar, levar/buscar crianças, acompanhar alguém em uma visita ao médico... Como é isso?

● Gostaria que vocês contassem como é essa viagem pela cidade, desde a saída de casa até chegar no destino:

Que hora é melhor para sair de casa?

O ponto de ônibus ou estação de metrô é perto de casa? Como chegam neles?

Para quem vai caminhando até o transporte, como é esse caminho? É fácil, difícil? O caminho é seguro?

E se estiver acompanhada de filhos pequenos, ou uma pessoa idosa, alguém que caminha mais devagar, se estiver com sacolas de compras, como é?

Vocês se sentem seguras nesse caminho? Quais são os perigos?

E sobre a segurança, é diferente quando estão com as crianças, com idosos?

Quando voltam para casa à noite, é diferente? Como fica o caminho? Escuro/iluminado, deserto/movimentado?

É perigosa a volta para casa nesse caminho? Como é isso? O que pode acontecer? Que tipo de perigo?

Vocês voltam sozinhas do ponto, da estação, até em casa? Alguém vai buscá-las? Razões.

Qual a parte mais desafiadora/difícil do trajeto: até chegar no transporte ou dentro dele? Razões.

## DIFERENÇAS DE GÊNERO

- Em casa, quem usa o transporte público mais vezes em um dia? Vocês ou seus maridos? Para onde eles vão?
- E quem caminha mais para ir até algum lugar?
- Se o dinheiro do mês for curto para pegar o transporte, de quem é a preferência para usar? Sua ou do marido?
- O marido também cuida das atividades do lar? Quem cuida mais?
- E quem tem mais medo nesses trajetos? Por quê?

## O TRANSPORTE

- Quantos transportes vocês pegam por dia? Quais?
- Como são as paradas de ônibus/estações de metrô? Limpas, confortáveis, cheias de pessoas, vazias, seguras, inseguras etc.?
- Como vocês se sentem durante a espera pelo transporte, nos pontos de ônibus, nas estações? Têm diferenças entre uma e outra? Como é isso?
- Como são as estações de baldeação? São lugares mais seguros para vocês?
- E isso (pontos, estações) muda, dependendo do lugar da cidade? Onde é mais perigoso?
- Quando tem que trocar de transporte, ônibus/ônibus, ônibus/ metrô, metrô/ônibus, quais são os problemas? Espera, caminhar entre pontos e estações etc.?
- Acontece alguma coisa nas estações, durante a espera? O quê? Como é a segurança?
- E no transporte? É muito cheio? Vocês conseguem se sentar? Quando estão com crianças, idosos, compras, alguém oferece o lugar para vocês? Como é isso?

- Nós ouvimos algumas pessoas contarem que preferem pegar o transporte mais cedo ou mais tarde para fugir dos horários mais lotados. Vocês também fazem isso?

- Quais são os aspectos mais chatos e os melhores quando vocês estão no ônibus, metrô etc.? (explorar ao máximo): como as pessoas tratam vocês, vocês sofrem/sofreram algum tipo de abuso/violência no ônibus/metrô. Como foi isso?

## **VIOLÊNCIA NO TRANSPORTE**

- E a lotação no transporte? Como é?

- Como vocês se sentem ao entrar no ônibus, metrô, trem lotado? Qual é o maior problema quando está muito cheio? Do que vocês têm mais receio/medo?

- Cada vez mais ouvimos falar de violência contra as mulheres no transporte. O abuso contra a mulher é comum?

- O que é violência contra a mulher no transporte, para vocês? Passar a mão, falar alguma coisa, estupro? Como, quando acontece?

- Como vocês se sentem sobre isso? Vocês andam no transporte sempre atentas, com medo, ou dá para relaxar? Como é isso?

- E os homens? Como eles se comportam?

- Quais sensações, sentimentos passam pela cabeça de vocês quando acontece esse tipo de violência com vocês, com outra mulher?

- Vocês já sofreram ou conhecem alguém que já sofreu algum tipo de abuso, violência, no transporte? Se puderem, contem como foi.

## **DENÚNCIAS**

- E o que vocês fizeram? Fizeram uma denúncia? Ficaram quietas?

- E vocês tiveram algum tipo de resposta? Como foi isso?

- E no dia seguinte? Tiveram de pegar o mesmo transporte? Como foi? Vocês fizeram algo diferente? Tentaram se proteger de alguma forma?

- Se um dia vocês sofrerem algum tipo de abuso no transporte, vocês acham que vale a pena denunciar?
- Vocês sabem onde podem fazer a denúncia contra o abuso? É difícil/fácil saber onde denunciar, para qual número ligar?
- Sabem se os números e locais onde podem fazer denúncias, procurar atendimento, são os mesmos ou mudam, dependendo se aconteceu no ônibus, no metrô ou no trem?
- Alguém ajuda se uma mulher está sendo abusada no transporte?
- Que tipo de abusos/ violência são mais comuns?
- Tem alguma mulher que sofre mais esse tipo de violência? A idade ou a cor da pele faz diferença?
- O que deveria ser feito para isso não acontecer mais? Que tipo de coisa?

## RECADO FINAL

- Como seria, em todos os aspectos, um transporte público em que vocês se sentissem completamente seguras?
- O que vocês gostariam de dizer para quem cuida do transporte, para as empresas de ônibus, metrô etc.?

