

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE MEDICINA
DEPARTAMENTO DE MEDICINA SOCIAL
ESPECIALIZAÇÃO EM SAÚDE PÚBLICA

NATASHA CORALLES LAPS

**PERCEPÇÃO DE MULHERES QUANTO À SEGURANÇA NO USO DE
APLICATIVOS DE TRANSPORTE NO BRASIL**

Porto Alegre

2022

NATASHA CORALLES LAPS

**PERCEPÇÃO DE MULHERES QUANTO À SEGURANÇA NO USO DE
APLICATIVOS DE TRANSPORTE NO BRASIL**

Trabalho de conclusão do curso de Especialização em Saúde Pública, do Departamento de Medicina Social, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Saúde Pública.

Orientador: Prof. Dr. Ronaldo Bordin

Porto Alegre

2022

CIP - Catalogação na Publicação

Laps, Natasha Coralles
PERCEPÇÃO DE MULHERES QUANTO À SEGURANÇA NO USO DE
APLICATIVOS DE TRANSPORTE NO BRASIL / Natasha
Coralles Laps. -- 2022.
46 f.
Orientador: Ronaldo Bordin.

Trabalho de conclusão de curso (Especialização) --
Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade
de Medicina, Especialização em Saúde Pública, Porto
Alegre, BR-RS, 2022.

1. saúde pública. 2. administração e planejamento
em saúde. 3. políticas públicas. 4. violência. 5.
pesquisa de opinião. I. Bordin, Ronaldo, orient. II.
Título.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente à minha mãe e ao meu pai, Nádia e Geraldo, pois sem eles eu nada seria. Sempre estiveram ao meu lado sendo os maiores apoiadores e entusiastas da minha formação. São os meus parceiros e minhas maiores inspirações de vida.

Ao meu companheiro Ivan, com quem divido um lar e os meus dias, por estar sempre ao meu lado e ser o meu porto seguro.

À minha sogra, Márcia Ivana, e cunhada, Clara, com quem divido muito afeto e fazem parte da minha rede de apoio.

Aos meus amigos, por entenderem a minha ausência e por me proporcionarem tantos momentos de alegria.

Aos professores do curso, pelos ensinamentos, pelos desafios e pelas diferentes visões de mundo que vocês me apresentaram durante o curso.

Ao meu professor orientador Ronaldo, que sempre se mostrou solícito e apoiador das minhas ambições acadêmicas.

“Nada é tão imutável quanto parece”
Autor(a) Desconhecido(a)

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - FREQUÊNCIA E PERCENTUAL DO ESTADO DA FEDERAÇÃO DE RESIDÊNCIA.....	28
TABELA 2 - FREQUÊNCIA E PERCENTUAL DA ETNIA AUTODECLARADA DOS RESPONDENTES.	28
TABELA 3 - FREQUÊNCIA E PERCENTUAL DO PRINCIPAL MEIO DE DESLOCAMENTO DIÁRIO.	29
TABELA 4 - FREQUÊNCIA E PERCENTUAL REFERENTE A SE O TIPO DE DESLOCAMENTO ALTERA DEPENDENDO DO MOMENTO DO DIA.....	30
TABELA 5 - FREQUÊNCIA E PERCENTUAL REFERENTE A PREFERÊNCIA DE UTILIZAÇÃO DE APLICATIVOS AO INVÉS DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE.....	30
TABELA 6 - FREQUÊNCIA E PERCENTUAL A SENSACÃO DE MAIOR SEGURANÇA EM GERAL UTILIZANDO APLICATIVOS QUANDO COMPARADO A OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE.	30
TABELA 7 - FREQUÊNCIA E PERCENTUAL REFERENTE À SENSACÃO DE MAIOR SEGURANÇA UTILIZANDO APLICATIVOS A OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE DURANTE A NOITE.....	31
TABELA 8 - FREQUÊNCIA E PERCENTUAL DAS RESPOSTAS REFERENTE À SENSACÃO DE CONFORTO SE DESLOCANDO COM APLICATIVOS EM UMA REGIÃO CONHECIDA.....	31
TABELA 9 - FREQUÊNCIA E PERCENTUAL DAS RESPOSTAS REFERENTE À SENSACÃO DE CONFORTO SE DESLOCANDO COM APLICATIVOS EM UMA REGIÃO DESCONHECIDA.....	32
TABELA 10 - FREQUÊNCIA E PERCENTUAL DAS RESPOSTAS REFERENTE À SENSACÃO DE SEGURANÇA DAS RESPONDENTES AO REALIZAR VIAGENS DE APLICATIVO DESACOMPANHADAS.	32

RESUMO

Introdução: Com os elevados índices de violência no Brasil, casos de assédio e agressões em aplicativos de transporte, principalmente contra mulheres, também começaram a integrar a rotina midiática. Entretanto, dados e termos disponibilizados pelas empresas prestadoras são inespecíficos, às vezes até mesmo insuficientes, e entram em conflito com o direcionamento de responsabilizações.

Objetivo: Realizar uma pesquisa de opinião sobre a percepção de segurança das mulheres quanto ao uso de serviços de transporte intermediados por aplicativos de celulares.

Métodos: Pesquisa de opinião, com instrumento de coleta de dados composto por 14 questões (seis de identificação, sete em escala de *Likert* de cinco pontos e uma questão aberta), disponibilizado na *internet* (*Google Forms*), com amostragem do tipo *snowball* (bola de neve), não probabilística, sem limitações geográficas ou de idade.

Resultados: Foram obtidas 192 respostas em oito dias de disponibilização do questionário, sendo 166 (86,5%) residentes do estado do Rio Grande do Sul, com média de 39 anos de idade. As respondentes mostraram-se neutras realizando o percurso sozinhas e em trajetos desconhecidos (médias de 3 e 2,8, respectivamente), não sendo os aplicativos o uso preferencial ou considerado mais seguro a outros meios de transporte (médias de 3,5 e 3,3, respectivamente). Sem total sensação de segurança, as respondentes acabam optando por utilizar os serviços mais pela praticidade, mesmo cientes de casos de violência envolvendo os serviços. A realidade do assédio e o receio de violência parecem fazer parte da vida e das tomadas de decisão das respondentes, mesmo quando há uma preferência por não utilizar esse meio de transporte.

Conclusão: Os dados sobre violências contra mulheres em viagens de aplicativos ainda são inespecíficos, sendo possível e necessário mais estudos a respeito do tema.

Palavras-chave: saúde pública; administração e planejamento em saúde; políticas públicas; violência; pesquisa de opinião.

ABSTRACT

Introduction: Given the high rates of violence in Brazil, cases of harassment and assaults in transportation apps, especially against women, have also begun to integrate the routine of the media. However, the data and terms made available by the app companies are nonspecific, sometimes even being insufficient, in conflict with the goal of responsabilization.

Objectives: An evaluation study to investigate women's perceptions of safety when they use mobile phone app-mediated transportation services.

Methods: Opinion survey, with an instrument for data collection consisting 14 questions (six for identification, seven on a five-point Likert scale, and one open-ended question), available on the Internet (Google Forms), with non-probabilistic and snowball sampling, without geographic or age limitations.

Results: 192 responses were obtained within eight days of the questionnaire availability, of which 166 (86.5%) were residents of the state of Rio Grande do Sul, with an mean age of 39 years. The women respondents were neutral regarding traveling alone and on unfamiliar routes (averages of 3 and 2.8, respectively), and apps were not preferred or considered any safer than other transport systems (averages of 3.5 and 3.3, respectively). Lacking a complete sense of safety, female report respondents ultimately choose to use the services more for practical purposes, although they are aware of the cases of violence which involve the services. The reality of being harassed and the fears of violence seem to be a part of the survey women's lives and their decision-making, even when there is a preference not to use this mode of transportation.

Conclusion: The data on violence against women in app trips is still unspecific, and further studies on the subject are possible and necessary.

Keywords: public health; health planning and management; public policies; violence; opinion survey.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 OBJETIVOS	11
2.1 OBJETIVO GERAL	11
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	11
3 REFERENCIAL TEÓRICO	12
3.1 CONTEXTOS DE VIOLÊNCIA	12
3.1.1 CONTRA A MULHER	12
3.1.2 SOBREPOSIÇÃO DE OPRESSÕES	13
3.1.3 PERCEPÇÃO DE SEGURANÇA EM AMBIENTES	14
3.2 APLICATIVOS DE TRANSPORTE NO BRASIL	15
3.2.1 UBER	15
3.2.2 99APP	16
3.2.3 LADY DRIVER	17
3.2.4 GARUPA	17
3.2.5 BLABLACAR	18
3.2.6 INDRIVER	18
3.3 SEGURANÇA PARA MULHERES NOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE	18
3.3.1 UBER	18
3.3.2 99APP	19
3.3.3 LADYDRIVER	19
3.3.4 GARUPA	19
3.3.5 BLABLACAR	19
3.3.6 INDRIVER	20
3.4 RESPONSABILIZAÇÃO DAS EMPRESAS DE APLICATIVOS	20
4 MÉTODOS	26
5. RESULTADOS	28
CONCLUSÃO	36
REFERÊNCIAS	38
ANEXO A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)	42
ANEXO B – QUESTIONÁRIO	44

1 INTRODUÇÃO

Os avanços da sociedade contemporânea estão intensamente atrelados à tecnologia, no geral, mais recentemente ao uso de *smartphones*, em específico. Então torna-se comum que as atividades cotidianas sejam intermediadas através de um serviço de aplicativo (APP) no celular.

As ferramentas e serviços estão migrando para plataformas digitais, processo conhecido como plataformação, o que está cada vez mais atrelado às mudanças da organização sobre a forma de vida individual e coletiva de quem utiliza os chamados “aplicativos”, incluindo transporte e deslocamento (OLIVEIRA, 2020). Com a chegada de serviços de mobilidade urbana intermediados por aplicativos no Brasil, em 2017, as empresas contabilizaram pelo menos 13 milhões de usuários em suas plataformas (MARIANO, 2017).

De acordo com a Pesquisa de Origem e Destino, da Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos de São Paulo (SP), em 2017 houve um aumento da mobilidade urbana feminina, empregando transportes individuais e coletivos motorizados, quando comparado ao mesmo período em 2007. O índice de mobilidade feminina individual e coletiva saltaram, respectivamente, de 0,71 e 0,44 viagem/habitante em 2007 para 0,78 e 0,47 em 2017 (OD, 2017). No Brasil atual, as mulheres mostram-se maioria no uso de aplicativos de transporte, com maior frequência relativa como passageiras de automóvel compartilhado do que os homens (OD, 2017; SVAD, 2016). Entretanto, quando se trata de prestadores de serviços, a maioria dos motoristas é masculina (95,15%), com as mulheres representando apenas 4,85% dos condutores no país. A média de motoristas sem carteira assinada registrada, entre maio e novembro de 2020, identificou 1.084.270 indivíduos sem emprego formal, incluso motoristas de aplicativo (IPEA, 2021).

É sabido que as relações entre as empresas donas dos aplicativos de transporte e motoristas prestadores de serviços aos passageiros não é formalmente reconhecida e nem configura condição trabalhista. Os motoristas estão desprotegidos e sem respaldo dos aplicativos com suas atividades de trabalho, as quais são inteiramente baseadas na troca de informações mediadas pelos aplicativos. Dados como nome, localização e gênero são compartilhados para ambos os usuários, tanto para passageiros quanto motoristas, que podem optar por continuar ou cancelar a partir do momento em que se intermedia uma corrida para o destino solicitado pelo passageiro (OLIVEIRA, 2020). Os dados entregues às empresas, obtidos a partir dos conhecidos Termos de Uso, aceitos pelos usuários passageiros e motoristas, são administrados por agentes mediadores humanos e não-humanos. Entretanto não há aparente

controle que impeça conflitos de interesse e ações humanas com o uso desses serviços no momento das corridas.

Diante deste quadro, o presente projeto tem como objetivo realizar uma pesquisa de opinião sobre a percepção de segurança das mulheres quanto ao uso de serviços de transporte intermediados por aplicativos de celulares.

2 OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

Descrever a percepção de segurança da mulher com relação aos aplicativos de serviço de deslocamento e transporte no Brasil, 2022.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar pontos que causam desconforto para a mulher nos aplicativos de transporte.
- Descrever comportamentos que aumentam e que diminuem a percepção de segurança da mulher durante o uso dos aplicativos de transporte.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 CONTEXTOS DE VIOLÊNCIA

A violência pode ter lados visíveis e não visíveis; muitas vítimas são jovens e podem sofrer pressão para manterem silêncio sobre suas experiências por conta de pressões culturais e sociais. Com diversas estatísticas de violência no Brasil, a segurança é um tema de saúde pública que acarreta perda de qualidade de vida, desestruturação psicológica e familiar, incluindo abandono de trabalho e educação por consequências resultantes de traumas e violências contra a integridade física e mental das vítimas (BRASIL, 2016; POLIDORO et al, 2020; OMS, 2002).

3.1.1 CONTRA A MULHER

Em 1989 a geógrafa Gill Valentine afirmou que a mulher é exposta e apresentada ao sentimento de medo desde a infância, sendo submetida a regras não escritas de controle de comportamento e atividades femininas dentro dos espaços públicos. As regras, transmitidas por familiares e reforçadas pela sociedade, estimulam a sensação de vulnerabilidade física em relação aos homens, como o medo de uma possível violência sexista. As mulheres são ensinadas a perceber perigo de homens desconhecidos em espaços públicos e a buscarem espaços privados e domésticos para reforçar a sua segurança (VALENTINE, 1989; RAMOS, 2015).

A violência atinge homens e mulheres de forma distinta. Homens demonstram serem vítimas de agressão e violência predominantemente em espaços públicos enquanto mulheres sofrem mais em espaços privados, dentro de seus próprios lares e vítimas de (ex) companheiros. Mulheres adultas, jovens e crianças do gênero feminino também demonstram ser mais vulneráveis ao tráfico e à exploração sexual do que homens (BRASIL, 2011).

O Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS), em 2011, demonstrou que, em sua maioria, homens e mulheres concordam que a violência contra a mulher é um problema a consternar toda a sociedade e não apenas o gênero feminino. E que, inclusive, a realidade de violência vivida por mulheres muitas vezes está ligada à expectativa da condição de sujeição e vulnerabilidade do gênero feminino, provenientes de uma cultura social bastante controversa

de dominação masculina de espaços em ambientes domésticos, profissionais e públicos. (SCHIAVINATTO, 2011).

Mulheres apresentam maior medo relacionado à sua integridade física do que homens em espaços públicos. Enquanto mulheres temem agressão física, assalto à mão armada e assassinato, homens temem mais crimes voltados à perda de patrimônio (SIQUEIRA, 2015; RAMOS, 2020).

A Central de Atendimento à Mulher (Ligue 180) registrou oficialmente, no período de janeiro a outubro de 2011, 530.542 ligações. A maioria das vítimas tinha idades entre 20 e 40 anos (26.676) e ensino fundamental completo ou incompleto (16.000). Vítimas que declararam não serem dependentes financeiras do agressor somaram 44%, e em 82% dos casos as próprias vítimas denunciaram a violência sofrida (BRASIL, 2011). Dados complementares:

“35.891 foram de violência física; 14.015 de violência psicológica; 6.369 de violência moral; 959 de violência patrimonial; 1.014 de violência sexual; 264 de cárcere privado; e 31 de tráfico de mulheres. [...] violências moral e psicológica atingem juntas, o percentual de 34,9% dessas ligações” (BRASIL, 2011).

Enquanto o Anuário Brasileiro de Segurança Pública (ABSP) demonstrou que, só no ano de 2020, foi registrado um chamado de violência doméstica por minuto, sendo 694.131 chamadas diretamente ao número 190 da Polícia. O Brasil registrou 60.460 estupros, sendo 86,9% vítimas mulheres, com 34,5% dos homicídios femininos classificados como feminicídio. Das vítimas de feminicídio, 61,8% eram negras e 74,7% tinham idades entre 18 e 44 anos (FBSP, 2021).

3.1.2 SOBREPOSIÇÃO DE OPRESSÕES

O conceito de interseccionalidade, provindo de estudos feministas, reconhece categorias múltiplas de análise de violência contra as mulheres. Fatores como raça/etnia, classe social, sexualidade, gênero e origem territorial despontam como pontos fundamentais e centrais de discussões (CATOIA et al, 2020; LAVOR FILHO et al, 2018).

As violências caracterizam-se em diferentes históricos e contextos dentro de uma sociedade. As barreiras impostas por etnia resultam em desigualdades raciais e podem estar entrelaçadas com questões econômicas, ao mesmo tempo em que é diferente para cada estratificação social por si só. Os pontos de produção de desigualdades são diversos e impactam

diretamente os acessos à educação, saúde, emprego e justiça. As desigualdades sociais são determinantes que impactam as condições de vida de cada indivíduo de forma singular (GOES, 2013; LAVOR FILHO et al, 2018).

A população LGBTQIA+ também está em um contexto de maior vulnerabilidade quando se observa relacionamentos homoafetivos, transexualidade e demais discriminações fora do padrão hétero e normativo (POLIDORO et al, 2020; CRENSHAW, 2008; JESUS, 2012). Os dados divulgados pelo ABSP demonstram que o Brasil registrou 1.169 casos de agressão, 121 de assassinatos e 88 casos de estupro contra a população LGBTQIA+ (Lésbicas, Gays, Bissexuais, Travestis, Transexuais, Transgêneros, Queers, Intersexuais, Agêneros, Assexuais e mais) no recorte entre 2019 e 2020 (FBSP, 2021).

Torna-se cada vez mais relevante compreender para além da categorização binária de conceitos, valorizando marcadores mais diversos que permitem uma leitura entre gênero e demais condições, adotando perspectivas de complexidade. Mulheres não podem ser lidas como um bloco hegemônico OU homogêneo, sem diferentes tipos de partida e opressões (BARBOSA et al, 2021).

3.1.3 PERCEPÇÃO DE SEGURANÇA EM AMBIENTES

O desenvolvimento de imagens pré-concebidas mentalmente de locais considerados como “perigosos” ou “de risco” pode ser um mecanismo de defesa das mulheres, aprendido a partir de observações e informações secundárias advindas da socialização. A pesquisa de Valentine sugere que a maioria das mulheres tem alguma experiência assustadora, como ser intimidada ou perseguida, com homens. E esses incidentes podem contribuir para reforço e desenvolvimento de medo quanto a sua vulnerabilidade frente figuras masculinas, incluindo invasão de espaço pessoal, frequente assédio e comentários indesejados (VALENTINE, 1989). Discussões sugerem que a vivência e a percepção de leitura de ambientes são diferentes para homens e mulheres, resultando em divisões de trabalho, ocupação de espaços e papéis sociais distintos (VALENTINE, 1989; TOWNSEND, 1991).

As mulheres aprendem que é perigoso e inadequado estar sozinha em um ambiente socialmente dominado por homens, sobretudo durante a noite. A configuração dos espaços tende a se modificar com o passar do dia e, mesmo com a visibilidade notadamente reduzida, é subentendido que durante a noite o espaço público é dominado por homens, o que aumentam as chances de um ataque e situações violentas contra mulheres. A dominação exercida em questão não se dá apenas pela superioridade numérica masculina, mas, também, com mudança

de comportamento para uma maior agressividade e desinibição para assédio físico ou verbal nos espaços (SIQUEIRA, 2015; VALENTINE 1989).

A percepção de segurança também pode ser diferenciada conforme proximidade de espaços familiares e desconhecidos. A leitura é experienciada de forma diferente dependendo da etnia, estilo de vida e renda. Valentine constatou que mulheres brancas de classe média e alta se sentem mais inseguras e têm uma visão de perigo em áreas frequentadas majoritariamente por populações afrocaribenhas devido a uma suposta visão racista de que os homens negros são mais violentos; ao mesmo passo que mulheres residentes dessas áreas se sentem mais seguras nesses ambientes. A imagem de perigo não está diretamente ligada com a ocorrência real de crimes na região, mas sim com a familiaridade da região para o indivíduo (SIQUEIRA, 2015; VALENTINE, 1989).

A maioria das mulheres ainda adota um papel tradicional de gênero que reforça constantemente o ciclo do medo de mulheres ocuparem espaços públicos. As relações socioeconômicas com os espaços induzem a mais uma percepção de medo do que as características particulares e físicas dos ambientes (PAIN, 2000).

A grande mídia e a *internet* contribuem com a instalação de manutenção de ruídos quanto aos dados obtidos sobre violência contra as mulheres. As referências midiáticas são por muitas vezes apresentadas de forma fragmentada e sem maiores perspectivas sobre a complexidade de violência de gênero, muitas vezes não ressaltando marcadores importantes para identificação de assédios e violências mais subjetivas (SIQUEIRA, 2015; BARBOSA, 2021).

Apesar de um grupo de jornalistas ter publicado 46 registros de estupros e outros 70 relatos de violência sexual de mulheres em aplicativos de transporte, o número exato de casos como importunação sexual, assédio e estupros não é calculado pelas empresas (LARA, 2018).

3.2 APLICATIVOS DE TRANSPORTE NO BRASIL

3.2.1 UBER

Uber é o componente de uma empresa norte-americana fundada em junho de 2010, que iniciou suas atividades no Brasil em 2014 e está presente em mais de 500 cidades brasileiras em 2022. A Uber é uma empresa de grande impacto no Brasil, conquistando a marca de 10 bilhões de corridas realizadas no país em junho de 2018. No Brasil atinge 22 milhões de usuários, e o aplicativo também conta com a modalidade de entrega, com cerca de 1 milhão de motoristas e entregadores no serviço (UBER, 2020).

Segundo informações disponibilizadas pela empresa em seu site, é possível descrever as seguintes modalidades de serviço oferecidas para mobilidade urbana:

UberX: carros compactos, com ar-condicionado e quatro portas. Com preço competitivo, é uma opção ideal para locomover-se no dia a dia.

Uber Juntos: esta modalidade permite que você divida a viagem com outros usuários que estão em um trajeto similar ao seu, colocando mais pessoas em menos carros. Suspensão durante a pandemia.

Uber Comfort: uma seleção de carros mais confortáveis e espaçosos por um preço um pouco maior do que o do UberX.

Uber Black: categoria que oferece aos usuários uma experiência premium em carros sedã de grande porte, todos com bancos de couro.

Uber Taxi: opção para realizar viagens em táxis com todos os recursos de segurança oferecidos pela Uber.

Uber Moto: viagens de motocicleta com preços menores do que o UberX e com o Padrão Uber de Segurança de sempre.

Transporte Público: recurso que exibe no app da Uber informações em tempo real de linhas de ônibus, trens e metrô.

Uber para Empresas: plataforma exclusiva para negócios, pequenos ou grandes, gerenciarem as viagens dos funcionários, com o objetivo de reduzir burocracia e reembolsos.

Uber Flash: categoria que permite aos usuários a solicitação de viagens para enviar itens e artigos pessoais para seus amigos e familiares sem sair de casa (UBER, 2020).

3.2.2 99APP

99app faz parte de uma empresa brasileira de mobilidade fundada em 2012, inicialmente conhecida como 99TÁXI, comprada por uma empresa chinesa em 2017, que oferece soluções de transporte através de aplicativos para o celular. O aplicativo de transporte de passageiros conta com mais de 600 mil motoristas e 18 milhões de passageiros, presentes em mais de mil cidades brasileiras (99APP, 2019).

Segundo informações obtidas no site da empresa, são oferecidos os seguintes serviços de mobilidade urbana pelo 99APP:

99Pop: categoria de carros particulares presente em mais de 40 regiões metropolitanas e grandes cidades.

99Taxi: categoria que cobre todo o Brasil.

99Top: serviço premium de táxis de luxo oferecido em São Paulo (99APP, 2019).

3.2.3 LADY DRIVER

Considerado como o maior aplicativo de transporte feminino do mundo, segundo o Jornal Inglês Financial Times, o Lady Driver é um modelo de negócio brasileiro baseado em licenciamento regional e utilização do app para corridas exclusivas para mulheres, incluindo motoristas e passageiras. A sua proposta surge a partir da afirmativa “[...] o maior público que utiliza serviços de motoristas são mulheres, e apenas a minoria das motoristas são mulheres” (LADYDRIVER, c2018). O seu *site* conta com propostas de investimento, orientações sobre licenciamento de serviço e participação da empresa em campanhas publicitárias.

As informações obtidas sobre mobilidade feminina da empresa estão divididas, basicamente, em duas categorias:

Licenciada Lady: Captar motoristas parceiras em sua cidade; Treinamento e suporte local às motoristas; Gerenciamento financeiro; Investimento em Marketing; Pós-venda (relacionamento); Construção de um bom relacionamento com os estabelecimentos.

Lady Driver: Suporte para usuários do app e motoristas; Gerenciamentos de corridas em tempo real; Cupons promocionais; Manutenção e atualização do aplicativo para todas as plataformas; Dashboard com relatórios e análises; Treinamentos para o licenciado: marketing, comercial e de painel (Lady Driver, c2021).

3.2.4 GARUPA

Empresa brasileira de aplicativo de transporte urbano opera em mais de 700 municípios e em 19 estados do Brasil. É um modelo de negócio que possibilita o vínculo de sócios-operadores, líderes do negócio em cada município, e que permite a oferta de uma série de benefícios para os seus motoristas (GARUPA, c2022a).

As modalidades de serviços, descritas no site, ofertadas pelo aplicativo são:

Garupa Clássico: Opção de mobilidade econômica e acessível, que oferece o deslocamento com carros populares.

Garupa Executivo: São modelos de carro de luxo e bancos de couro.

Garupa Empresa: Garante mais economia e flexibilidade para empresas, através de contrato exclusivo (GARUPA, c2022b).

3.2.5 BLABLACAR

Aplicativo de caronas compartilhadas, o BlaBlaCar chegou no Brasil em 2015 e conta com mais de 5 milhões de usuários no país. Sua proposta é baseada em impactos sociais e econômicos gerados por incentivos à carona e ao deslocamento compartilhado de usuários. Existem, pelo menos, 40 mil rotas cadastradas no Brasil, das quais cerca de 20 mil não são ligadas por nenhum outro tipo de transporte além das caronas intermediadas pelo aplicativo, segundo alegações do site da empresa (BLABLACAR, sd).

O BlaBlaCar oferece a opção de um usuário cadastrado na plataforma ser tanto motorista quando passageiro, quando precisar realizar uma rota de deslocamento, em carros particulares, para economizar dinheiro e parcerias com algumas empresas de ônibus para realizar viagens (BLABLACAR, c2021a).

3.2.6 INDRIVER

Empresa originária da Sibéria, Rússia, desde 2013 oferece o InDriver como um modelo de negócios de oferta em tempo real para deslocamento urbano. Os passageiros cadastrados na plataforma oferecem um valor a pagar pelo deslocamento desejado e o motorista recebe a opção de aceitar ou não realizar a corrida pelo valor proposto ou negociar o que considerar justo. Segundo informações do *site* da empresa, a plataforma contabiliza 100 milhões de usuários, presença em mais de 500 cidades em mais de 38 países e 1 bilhão de corridas realizadas. Entretanto, mesmo atuando no Brasil, os dados, incluindo número de usuários e motoristas, em território brasileiro são inespecíficos (INDRIVER, c2022).

3.3 SEGURANÇA PARA MULHERES NOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE

3.3.1 UBER

Em seu *site*, a empresa Uber afirma um compromisso público para enfrentamento de assédio e violência contra as mulheres, no Brasil, desde 2018. A empresa alega que utiliza consultoria de especialistas para elaboração de materiais educativos sobre o assunto. Os investimentos na área estão focados em campanhas contra o assédio, pesquisa e coleta de dados para desenvolvimento de ferramentas que possam auxiliar a segurança das viagens. As tecnologias em desenvolvimento são

voltadas à detecção de mensagens inapropriadas de motoristas para a passageira, não revelação de dados sensíveis como telefone e endereços de origem e chegada, possibilidade de gravação de áudio durante as corridas, entre outros (UBER, 2021a).

3.3.2 99APP

A empresa alega investir em publicidade e desenvolvimento de tecnologias para garantir a segurança das mulheres motoristas e passageiras de seus aplicativos. No seu *site*, a empresa anunciou a criação de assessorias de inteligências artificiais para identificação de passageiras em situação de maior risco, desconto de R\$20 em corridas para passageiras que selecionam destino em Delegacias da Mulher, disponibilização de mapa com endereço de Delegacias da Mulher no Brasil e botão no APP para solicitar ajuda em situações de assédio, violência psicológica, física, moral, sexual ou patrimonial (99APP, 2021).

3.3.3 LADYDRIVER

Há uma descrição específica para comando de envio de mensagem para a base da Lady Driver, para casos em que a passageira ou motorista se sinta exposta ao perigo ou situação constrangedora (LADYDRIVER, 2021).

3.3.4 GARUPA

O aplicativo oferece opção no serviço de corridas realizadas apenas entre mulheres, priorizando motoristas mulheres e passageiras mulheres (GARUPA, c2022c).

3.3.5 BLABLACAR

O aplicativo oferece opção de viagens compartilhadas exclusivas para mulheres. Tanto para condutoras quanto para passageiras, o app oferece o filtro “Só Pra Elas” para compartilhamento de rotas disponíveis. Esta foi a maneira encontrada pelo serviço para ofertar maior segurança para mulheres contra assédio e violência (BLABLACAR, c2021b).

A empresa descreve as seguintes orientações para usuários da sua plataforma:

“O usuário reconhece ser o único responsável por respeitar todas as leis, regulamentos e obrigações aplicáveis à sua utilização da Plataforma. [...] A não falar ou comportar-se de qualquer forma, ou publicar qualquer conteúdo na Plataforma, de natureza

difamatória, injuriosa, obscena, pornográfica, grosseira, ofensiva, agressiva, não solicitada, violenta, ameaçadora, assediadora, racista ou xenofóbica, ou com conotações sexuais, de incitação à violência, discriminação ou ódio, encorajando atividades ou a utilização de substâncias ilegais ou, mais em geral, contrárias ao propósito da Plataforma, que possa infringir os direitos da BlaBlaCar ou de terceiros, ou atente contra os bons costumes e a moral” (BLABLACAR, 2021).

3.3.6 INDRIVER

Não foram encontradas informações, em nenhum meio oficial da empresa inDriver, sobre segurança específica ou campanha de violência contra mulheres no uso dos seus serviços. No entanto, nos Termos de Uso, presentes do site, há uma menção de restrição de violação de direitos de terceiros e as seguintes orientações:

“Nós tentamos criar um ambiente seguro e confortável, onde as pessoas respeitam uns dos outros. Você não deve abusar ou discriminar os outros usuários com palavras ou ações por causa de raça, religião, nacionalidade, aparência, idade, orientação sexual, sexo (incluindo identidade de gênero e expressão), estado familiar, cidadania ou qualquer outra característica protegida pela legislação. Não é permitido comportamento de agressividade ou de confronto, tanto como comportamento ofensivo. Não use a linguagem, e não faça gestos que podem parecer desrespeitosos, ameaçadores ou descabidos. Tente estar fora dos temas que podem causar desacordo como religião ou política. Qualquer contato, tanto o físico como a distância deve ser terminado logo depois de conclusão da corrida ou entrega, se não houve uma boa razão, como por exemplo a devolução dos pertencentes perdidos. As mensagens, chamadas, mensagens nas redes sociais, tentativas de entrar em contato depois de conclusão da corrida são proibidas. Seja educado por favor. Não use os palavrões e palavras duras. Não participe as discussões emocionais e brigas. Não trolla os outros usuários ou nos-mesmo. Podemos remover qualquer comentário que quebra essa regra” (INDRIVER, 2020).

3.4 RESPONSABILIZAÇÃO DAS EMPRESAS DE APLICATIVOS

As empresas responsáveis pelo desenvolvimento e disponibilização dos aplicativos aparecem em concordância em tentar afastar o vínculo empregatício e responsabilizações de adversidades que surgem a partir da utilização dos usuários (motoristas e passageiros) de suas plataformas. Teoricamente, não haveria, assim, responsabilidade direta da empresa com relação às situações de abuso e violência sofridas durante as viagens e com relação a uma das partes. O método utilizado em comum é a descrição de avisos de isenção de responsabilidade e a não

adequação de finalidade de serviço como empresas de transporte em cláusulas nos seus Termos de Uso, todas as plataformas descritas nesse projeto apresentam semelhanças em sua redação conforme segue a seguir:

UBER

“Você reconhece que a UBER não é fornecedora de bens, não presta serviços de transporte ou logística, nem funciona como transportadora, e que todos esses serviços de transporte ou logística são prestados por parceiros independentes, que não são empregados(as) e nem representantes da UBER, nem de qualquer de suas afiliadas” (UBER, 2021b).

E:

“A UBER não será responsável por danos indiretos, incidentais, especiais, punitivos ou emergentes, inclusive lucros cessantes, perda de dados, danos morais ou patrimoniais relacionados, associados ou decorrentes de qualquer uso dos serviços ainda que a UBER tenha sido alertada para a possibilidade desses danos” (UBER, 2021b).

99APP

“Limitação de responsabilidade pelos serviços de transporte. O usuário reconhece e concorda que os motoristas/motociclistas parceiros são autônomos e responsáveis exclusivos pela prestação dos serviços de transporte. A 99 adotará as medidas possíveis dentro de seu âmbito de atuação para que o usuário tenha a melhor experiência possível também com os serviços de transporte prestados pelos motoristas/motociclistas parceiros, mas a 99 expressamente se isenta de prestar qualquer garantia e não se responsabiliza por: (i) qualquer motorista/motociclista parceiro, incluindo quaisquer de seus atributos técnicos ou pessoais; (ii) a avaliação e inspeção contínua de tais motoristas/motociclistas parceiros e seus respectivos veículos; e (iii) quaisquer atos, fatos, perdas, danos e prejuízos relacionados direta ou indiretamente aos serviços de transporte de pessoas prestados pelos motoristas/motociclistas parceiros, incluindo mas sem limitação:

- (a) o itinerário observado pelo motorista/motociclista parceiro;*
- (b) o horário de chegada do usuário ao destino final;*
- (c) o encerramento adequado da corrida pelo condutor na plataforma; e*

(d) a guarda de objetos esquecidos pelo usuário no veículo do condutor (99APP, 2021)”

LADYDRIVER

“Você reconhece que a LADY DRIVER não presta serviços de transporte ou logística, nem funciona como transportadora, e que todos esses serviços de transporte ou logística são prestados por motoristas autônomas cadastradas independentes que não são empregadas e nem representantes da LADY DRIVER, nem de qualquer de suas eventuais afiliadas. Ainda, reconhece que a lady driver respeita as determinações previstas na legislação brasileira, em especial ao decreto 56981 e seguintes, sendo inclusive registrada junto a prefeitura como OTTC - operadoras de tecnologia de transporte credenciadas” (LADYDRIVER, 2021).

GARUPA

“O usuário reconhece que o GARUPA não é uma empresa prestadora de serviços de transporte. A prestação dos serviços de transporte é de exclusiva responsabilidade do motorista cadastrado na plataforma. O usuário reconhece que o GARUPA coloca à disposição do usuário uma plataforma para aproximar e contatar os usuários aos condutores responsáveis pela realização do contrato de transporte de pessoas e/ou de coisas. (GARUPA” (GARUPA, 2020).

E:

“O Usuário concorda em compensar e isentar o Garupa e seus administradores, diretores, funcionários e agentes, por todas e quaisquer reclamações, perdas, prejuízos e encargos contratuais, judiciais ou administrativos, decorrentes ou relacionados com (i) a utilização dos serviços; (ii) a infração ou violação de qualquer uma das presentes condições por parte do Usuário; (iii) a violação dos direitos de qualquer terceiro, incluindo motoristas, por parte do Usuário” (GARUPA, 2020).

BLABLACAR

“O usuário reconhece e aceita que a BlaBlaCar não controla a validade, veracidade ou legalidade dos anúncios, lugares e viagens oferecidos. Na sua qualidade de intermediária no compartilhamento de Viagens, a BlaBlaCar não fornece nenhum serviço de transporte e não age na qualidade de transportadora; a função da BlaBlaCar limita-se a facilitar o acesso à Plataforma” (BLABLACAR, 2021).

INDRIVER

“O inDriver é uma empresa de tecnologia que não fornece serviços de transporte diretamente. O inDriver não é um provedor de transporte. Cabe a fornecedores de transporte terceirizados oferecer serviços de transporte a você e depende de você aceitar esses serviços de transporte. O serviço da empresa é vincular você a esses provedores de transporte, mas não tem a intenção de fornecer serviços de transporte ou qualquer ato que possa ser interpretado de alguma forma como um ato de um provedor de transporte. A empresa não se responsabiliza pelos atos e/ou omissões de qualquer fornecedor de transporte e/ou quaisquer serviços de transporte fornecidos a você” (INDRIVER, 2020).

Entretanto, dentro da legislação trabalhista brasileira, através do Decreto-Lei nº 5452 de 1º de maio de 1943, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) descreve algumas atividades que a primeiro momento parecem entrar em conflito com os Termos de Uso dos aplicativos de mobilidade ou pelo menos com a intenção de isenção de responsabilidade por parte das empresas. A CLT apresenta em seu artigo 3º a descrição “considera-se empregada toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário” (BRASIL, 1943).

A interpretação da lei, de que existe o vínculo de trabalho entre empresas de aplicativos e motoristas, pode acarretar responsabilização de eventuais danos, inclusive extrapatrimoniais, envolvendo atividades de transporte e serviços de mobilidade tanto por parte do empregado quanto eventual empresa para com seus usuários/consumidores.

Os seguintes artigos do Código Civil, de 10 de janeiro de 2002, descrevem a responsabilidade para reparação de dano:

“Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem”.

(BRASIL, 2002).

Também amparado na legislação brasileira, o Código de Defesa do Consumidor, de 11 de setembro de 1990, conceitua a seguinte relação:

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

§ 1º Produto é qualquer bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial.

§ 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista (BRASIL, 1990).

E quando se trata de direitos básicos do consumidor, podendo ser interpretado para passageiros de aplicativos de transporte e mobilidade, existe a seguinte descrição:

“Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

I - a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos; [...]

III - a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade, tributos incidentes e preço, bem como sobre os riscos que apresentem; [...]

VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;

VII - o acesso aos órgãos judiciários e administrativos com vistas à prevenção ou reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos ou difusos, assegurada a proteção Jurídica, administrativa e técnica aos necessitados” (BRASIL, 1990).

Então o método de isenção de responsabilidade por parte dos aplicativos parece ser conflitante com a legislação brasileira. Ainda não existem regulações específicas para o transporte de passageiros por aplicativos no país nem descrição do tipo de vínculo empregatício dos motoristas com as empresas desenvolvedoras. A isenção de responsabilização e cobertura de danos não parece ser facilmente resolvida com um simples aceite de Termos de Uso por parte do usuário no ato de seu cadastramento nas plataformas. Algumas empresas parecem ter ciência de uma responsabilidade moral com relação às punições aos motoristas que violentarem física ou moralmente os passageiros das plataformas, tanto que para isso investem em algumas campanhas de marketing sobre o assunto para consciência de passageiros e motoristas, mas não com uma uniformidade. Responsabilização legal das empresas sobre seus motoristas ainda está em disputa na justiça brasileira, tanto para questões trabalhistas, como o caso de CLT, quanto responsabilização em casos de dolo e violência durante as corridas.

4 MÉTODOS

Esta é uma pesquisa de opinião, de caráter descritivo com construção de um questionário, sendo seis questões de identificação, sete em escala de *Likert* e uma questão aberta, totalizando 14 questões, disponibilizado na *internet* (*Google Forms*), com amostragem do tipo *snowball* (bola de neve), não probabilística, sem limitações geográficas ou de idade, a ser definida através de redes de referência.

Por pesquisa de opinião entende-se uma investigação sistemática e estruturada, através de um instrumento, para verificação empírica de existência de relações entre presunções e variáveis de interesse. Possui limitações com relação à compreensão de elementos subjetivos de elementos mais sutis que podem envolver a escolha por uma alternativa estruturada (FONTÃO; PEREIRA, 2017).

O público-alvo é composto exclusivamente por pessoas que se identificaram com o gênero feminino nas respostas do questionário. A divulgação do questionário empregou uma rede de indicações independentes e contou com o compartilhamento para a rede de contatos do respondente e assim por diante. A pesquisa não reteve o nome ou sobrenome, a partir do intermédio da plataforma *Forms*, garantindo o anonimato e a privacidade de quem se disponibilizou a responder o questionário até mesmo para os pesquisadores. A amostragem por conveniência foi obtida durante a coleta de dados, com subsequente estratificação de grupos.

A aplicação do questionário foi realizada de forma voluntária, sem remuneração ou benefícios para qualquer parte, e foi executada durante o período de oito dias (21/06/2022 a 28/06/2022). O manejo de dados se deu através de estatísticas descritivas (média e frequência). Não foram encontrados questionários padrão, validados ou consolidados na literatura que identifiquem a percepção de segurança diretamente no objeto buscado nesse projeto. Por isso, a equipe de pesquisa optou pela criação do próprio questionário nessa etapa de pesquisa.

Foram consideradas todas as respostas provenientes de mulheres dispostas a responder o questionário, de forma voluntária e espontânea, que assinalaram a alternativa “Eu declaro, de forma livre e esclarecida, que eu aceito participar dessa pesquisa” após leitura do TCLE, descrito na primeira seção do questionário, e que se identificaram com o gênero feminino na pergunta “Você se identifica com o gênero feminino?”. Nenhuma resposta precisou ser descartada por não estar de acordo com os critérios de inclusão descritos anteriormente.

A questão 14 foi disponibilizada de forma dissertativa e não obrigatória, na qual as suas respostas relacionadas ao tema foram transcritas exatamente como foram redigidas pela respondente, de forma anônima, com TCLE permitindo sua reprodução pública, não como

entrevista. A pesquisa foi submetida à apreciação da Comissão de Pesquisa de Medicina, da Faculdade de Medicina da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) sob protocolo número 41939.

5. RESULTADOS

A questão de número 1 “Você se identifica com o gênero feminino?”, obteve 100% das respostas positivas, permitindo o acesso às demais seções do formulário.

Foram obtidas 192 respostas no período de oito dias de coleta do questionário, e cada resposta, por se tratar de pessoas anônimas, recebeu como identificação a ordem de resposta do formulário. Do total, 166 (86,5%) respondentes eram residentes no estado do Rio Grande do Sul (RS), com os demais provenientes de outros 11 estados do Brasil (Tabela 1).

Tabela 1 - Frequência e percentual do estado da federação de residência.

Estado de Origem	n	%
Rio Grande do Sul	166	86,5
São Paulo	7	3,6
Bahia	5	2,6
Rio de Janeiro	4	2,3
Distrito Federal	2	1,0
Minas Gerais	2	1,0
Ceará	1	0,5
Maranhão	1	0,5
Paraíba	1	0,5
Paraná	1	0,5
Roraima	1	0,5
Santa Catarina	1	0,5
Total	192	100,0

A maioria das respondentes se autodeclarou como de etnia “Branca” (81,2%) (Tabela 2). Foi disponibilizada uma opção descritiva para quem quisesse descrever sua etnia de forma diferente das opções disponibilizadas previamente. Pequenas variações foram agrupadas na mesma contabilização, a exemplo do descritivo “índio” que foi agrupado à “Indígena”.

Tabela 2 - Frequência e percentual da etnia autodeclarada dos respondentes.

Etnia autodeclarada	n	%
Branca	156	81,2
Parda	20	10,4
Negra/Preta	14	7,3
Indígena	2	1,1
Total	192	100,0

A questão de número 4 solicitou a idade das participantes, que variou de um mínimo de 12, máximo de 75 anos, com uma média de 39,06 anos.

O principal meio de transporte diário (questão 5) se encontra na Tabela 3. Observa-se que os aplicativos de transporte são o meio prioritário para 53 (27,6%) dos respondentes.

Tabela 3 - Frequência e percentual do principal meio de deslocamento diário.

Principal meio de deslocamento diário	n	%
Veículo próprio (carro ou motocicleta)	80	41,7
Transporte público (ônibus, lotação, trem, metrô etc.)	55	28,7
Aplicativos de transporte	53	27,6
Bicicleta	4	2,0
Total	192	100,0

Na questão de número 6 - “Qual o seu principal uso do aplicativo de transporte?” -, atividades de “Lazer” foram mencionadas em 95 (49,5%) respostas, “Trabalho” em 61 (31,8%) e idas às consultas médicas em 12 (6,25%). Foram observadas algumas respostas da questão 6, mencionando a relação do uso de aplicativos com atividades recreativas com consumo de bebidas alcólicas, como:

“Quando faço uso de bebida alcoólica” (nº 71).

“Para atividades de lazer, principalmente quando pretendo ingerir bebidas alcoólicas” (nº 103).

“Atividade de lazer (Sair para algum lugar caso eu beba)” (nº 107).

Nesse espaço livre também foi relatada uma experiência pessoal, envolvendo assédio:

*“Fui assediada em ônibus, só ando de ***aplicativo*** para tudo” (nº 30).*

As demais 20 (10,41%) respostas não puderam ser agrupadas quantitativamente, já que muitas eram relatos pessoais e sem possibilidade de equivalências com demais respostas. Situações de atividades de cotidiano/mercado/academia e transporte com filhos também foram apontadas. Foram obtidas 4 respostas que informaram especificamente a utilização do aplicativo apenas durante a noite, principalmente em atividades de lazer e quando não existem mais horários de ônibus disponíveis na madrugada.

A partir da questão de número 7, foi aplicada escala de *Likert* para as respostas, sendo possível obter pontuações entre 1 (discordo totalmente) e 5 (concordo totalmente) em cada pergunta, gerando uma média dos atributos, a partir dos quais as respostas foram analisadas juntamente com as tabelas a seguir.

Tabela 4 - Frequência e percentual referente a se o tipo de deslocamento altera dependendo do momento do dia.

O seu tipo de deslocamento altera dependendo do momento do dia:	n	%
Concordo totalmente	49	25,5
Concordo	87	45,3
Indiferente (ou neutro)	28	14,6
Discordo	18	9,4
Discordo totalmente	10	5,2
Total	192	100,0

A questão de número 7 obteve a média de respostas de 3,8, o que significa que as respondentes estão mais inclinadas a concordar que, de fato, alteram seus meios de deslocamento dependendo do horário do dia. Tal fato contribui como resposta às indagações dos autores Siqueira (2015) e Valentine (1989) sobre situações mais propícias à desinibição, principalmente masculina, durante a noite, com maior possibilidade de ocorrência de assédios e agressões.

Tabela 5- Frequência e percentual referente a preferência de utilização de aplicativos ao invés de outros meios de transporte.

Você prefere utilizar os aplicativos ao invés de outro meio de transporte:	n	%
Concordo totalmente	30	15,6
Concordo	94	49,0
Indiferente (ou neutro)	24	12,5
Discordo	35	18,2
Discordo totalmente	9	4,7
Total	192	100,0

A questão de preferência de uso de aplicativos ao invés de outros meios de transporte, obteve média 3,5, indicando uma opinião neutra com relação à indagação.

Tabela 6 - Frequência e percentual a sensação de maior segurança em geral utilizando aplicativos quando comparado a outros meios de transporte.

Você se sente mais segura em geral utilizando aplicativos do que outros meios de transporte:	n	%
Concordo totalmente	23	12,0
Concordo	85	44,3
Indiferente (ou neutro)	34	17,7
Discordo	43	22,4
Discordo totalmente	7	3,6
Total	192	100,0

A média obtida de 3,4 pontos na questão 9, demonstra neutralidade das respondentes com relação à sensação de maior segurança utilizando apps do que outros meios de transporte.

Tabela 7 - Frequência e percentual referente à sensação de maior segurança utilizando aplicativos a outros meios de transporte durante a noite.

Você se sente mais segura utilizando aplicativos de transporte do que outros meios de transporte durante a noite:	n	%
Concordo totalmente	46	24,0
Concordo	99	51,6
Indiferente (ou neutro)	18	9,4
Discordo	23	12,0
Discordo totalmente	6	3,1
Total	192	100,0

A preferência da utilização de aplicativos durante o turno da noite se evidencia na média de 3,8 pontos na questão 10, podendo indicar uma busca por alternativas de segurança que ofereçam menos riscos eminentes às respondentes.

As questões de número 11 e 12 (Tabelas 7 e 8) foram construídas a partir das provocações de Siqueira (2015) e Valentine (1989), sobre a percepção de segurança se alterar dependendo de regiões conhecidas e desconhecidas. A média de pontuação obtida na questão 11 (Tabela 8) é de 4,1, mostrando que as respondentes concordam que se sentem confortáveis com deslocamentos de aplicativos em regiões conhecidas. Entretanto, na tabela 9, a pontuação média da questão 12 foi de 2,8, indicando que as respondentes se sentem desconfortáveis durante as viagens em áreas da cidade que não são familiares para elas.

Tabela 8 - Frequência e percentual das respostas referente à sensação de conforto se deslocando com aplicativos em uma região conhecida.

Você se sente confortável se deslocando, com aplicativos, em uma região que você conhece:	n	%
Concordo totalmente	54	28,1
Concordo	121	63,0
Indiferente (ou neutro)	12	6,3
Discordo	4	2,1
Discordo totalmente	1	0,5
Total	192	100,0

Tabela 9 - Frequência e percentual das respostas referente à sensação de conforto se deslocando com aplicativos em uma região desconhecida.

Você se sente confortável se deslocando, com aplicativos, em uma região que você desconhece:	n	%
Concordo totalmente	9	4,7
Concordo	62	32,3
Indiferente (ou neutro)	26	13,5
Discordo	75	39,1
Discordo totalmente	20	10,4
Total	192	100,0

A questão 13, descrita na tabela 10, obteve média 3 em suas respostas, trazendo a visão de indiferença ou neutralidade em relação à percepção de segurança em viagens que as respondentes realizam sozinhas.

Tabela 10 - Frequência e percentual das respostas referente à sensação de segurança das respondentes ao realizar viagens de aplicativo desacompanhadas.

Você se sente confortável quando realiza a viagem sozinha:	n	%
Concordo totalmente	2	1,0
Concordo	85	44,3
Indiferente (ou neutro)	34	17,7
Discordo	58	30,2
Discordo totalmente	13	6,8
Total	192	100,0

A questão 14 era descritiva e não obrigatória, então contou com a espontaneidade das participantes de deixarem algum comentário a respeito do tema. Foram recebidos 61 comentários, sendo 31 relacionados ao tema, os quais são transcritos a seguir exatamente como redigidos pelas respondentes.

Para análise dos comentários, foi possível separar diferentes considerações sobre uma visão em comum, iniciando com relatos de quem nunca teve problemas com aplicativos:

“Nunca tive até o presente momento, problemas com meus deslocamentos com aplicativos. Não sei se foram uteis as minhas respostas, mas sei de muitos problemas com outras mulheres referente a assédio” (nº 14).

“Me sinto segura e confortável me deslocando com aplicativo. Em nenhum momento senti medo, desconforto ou algo parecido. E procuro, na medida do possível, compartilhar a viagem. Com isso, aumento a minha segurança” (nº 23).

“Até hoje me sinto segura” (nº 73).

*“Eu não tenho problema nenhum com o uso de aplicativo, uso o *aplicativo* sempre” (nº 76).*

“Vejo segurança no deslocamento no transporte por aplicativo” (nº 128).

Seguido por comentários envolvendo a sensação de maior segurança com a presença de motoristas mulheres nos aplicativos:

“Me sinto mais confortável com motoristas mulheres” (nº 7).

“Como mulher é complicado se sentir segura principalmente com poucas motoristas mulheres atuando” (nº 21).

“Prefiro pegar carros de aplicativos dirigidos por mulheres, se for à noite ou viagens longas e trechos desconhecidos” (nº 81).

“Para mim, o que mais influencia no meu conforto com o motorista. Se tem boa avaliação, comentários positivos. Em geral, pode soar preconceituoso, mas me sinto mais segura quando são mulheres ou homens mais velhos.” (nº 103).

“Apenas me sinto realmente confortável quando o motorista é mulher” (nº 160).

Percepções de menor segurança no deslocamento noturno com aplicativos também foram apontadas:

“Em geral não sinto medo, exceto na madrugada” (nº 22).

“Tenho medo, mas ainda acho mais seguro que transporte coletivo a noite” (nº39)

“Não gosto de pegar aplicativo sozinha à noite” (nº 89).

Bem como receio quanto ao uso de aplicativos após consumo de bebidas alcoólicas:

“Sozinha e sobrea sim, ao voltar de uma balada por exemplo, não!” (nº 20).

Relatos sobre desconfortos passados durante as viagens em aplicativos:

“Sozinha sempre fico insegura em aplicativos” (nº 133).

“Me sinto mais confortável utilizando aplicativo de transporte do que transporte público, mas sempre tenho receio em entrar no carro, por ser mulher tenho que ficar prestando atenção em todo o trajeto para garantir que nada de ruim aconteça. Caso tenha algo fora do normal eu já me preparo para ligar para alguém” (nº 36).

“A questão do assédio se estende, também, a questão moral. Isso ocorre quando o motorista recebe pagamento da viagem em dinheiro e registra que não o recebeu, gerando notificação do aplicativo informando acúmulo de valores na cobrança em próxima viagem solicitada. Isto caracteriza estelionato.” (nº 68).

“O que me deixa desconfortável são perguntas como ‘tá indo trabalhar?’, ‘tá voltando pra casa?’. Por mais que possam ser perguntas casuais para puxar conversa, fico com medo do motorista ter outras intenções e saber onde eu moro ou trabalho.” (nº 105)

“Em geral evito usar aplicativos de transporte pois infelizmente não me sinto confortável em utilizar em nenhum momento do dia ou da noite, assim como em transporte público também não, mas utilizo quando não há outro recurso” (nº 120).

Algumas medidas de segurança utilizadas pelas respondentes para corridas por aplicativos foram relatadas:

*“Quando morei em Porto Alegre (RS), durante o dia utilizava Ônibus, porém quando ia pra festas à noite, eu utilizava o ***aplicativo***, mas sempre com alguma colega e mandava print dos dados do motorista para alguém de minha confiança.” (nº 9).*

“Tendo ‘critérios’ na escolha do condutor do veículo (os aplicativos oferecem o perfil dele), acredito ser um excelente meio de transporte. Como TUDO no mundo atual é necessário ‘bom senso e cautela’” (nº 43).

“Pesquisei notas dos motoristas” (nº 93).

“Quando sozinha, sempre me sento atrás do banco do carona e fico em alerta. Em geral acompanhada me sinto mais tranquila” (nº 96).

*“Mulheres andem com spray de pimenta na bolsa, e ao entrar no ***aplicativo*** carregue na mão.” (nº 4).*

“Aplicativo quando necessito utilizar, eu procuro sempre olhar a classificação e comentários sobre o motorista” (nº 122).

Outras preocupações e considerações coletadas:

“Eu uso aplicativo por comodidade, não por segurança” (nº 50).

“Não me sinto segura no app, mas também não me sinto no transporte público. De noite prefiro o app pois não preciso percorrer o percurso entre o transporte público e meu objetivo na escuridão da rua” (nº 106).

“Considero o aplicativo mais viável, mas não me sinto totalmente segura” (nº 117).

“Hoje já não ando mais tanto com aplicativo pois comprei um carro, mas a insegurança e o medo que senti ao usar este modelo de transporte foi motivador para a compra do carro” (nº 148).

“Como mulher já sofri assédio em táxis, o número diminuiu em aplicativos monitorados pela vigilância, e pelo fato de eu estar mais velha, e não ser mais um corpo menos objetificado” (nº 152).

*“Já fui assediada dentro do ***aplicativo*** e nada foi feito” (nº 154).*

“A questão de se sentir ou não confortável se deslocando para uma região conhecida ou não depende de vários fatores: horário da viagem, distância e o gênero do motorista” (nº 158)

“Quando não utilizo veículo próprio, prefiro aplicativos, porém com certo cuidado, quanto a lugares distantes ou desconhecidos” (nº 192).

CONCLUSÃO

Uma quantidade significativa de relatos foi direcionada à sensação de segurança durante o uso dos aplicativos, alegando que nunca tiveram problemas relacionados até o momento de resposta ao questionário. Outros relatos expuseram receios conhecidos, mesmo em situações que oferecem menos riscos evidentes: o medo e a insegurança se mostram presentes de qualquer forma. Algumas respondentes não se sentem totalmente seguras e acabam optando mais pela praticidade ao invés da segurança, mesmo cientes de casos de violência envolvendo os serviços. Os dados sobre violências contra mulheres em viagens de aplicativos ainda são inespecíficos, alimentando a sensação de insegurança e com eventuais divulgações em mídia.

Questões com relação à responsabilização dos envolvidos e relatos de assédio também foram recebidas. Uma respondente compartilhou que já sofreu assédio em aplicativos de transporte e que nada foi feito, enquanto outras alegam que sofreram abusos em outros meios e conseqüentemente preferem utilizar aplicativos atualmente. A realidade do assédio e o receio de violência parecem fazer parte da vida e das tomadas de decisão das respondentes, mesmo quando há uma preferência por não utilizar esse meio de transporte.

Um tipo de comportamento que interfere na percepção de segurança foi exposto na resposta de nº 105, de que alguns tipos de abordagem do motorista podem acabar gerando aflição e tornando a experiência da viagem mais apreensiva para a passageira. Perguntas que a primeiro momento servem para quebrar o gelo no ambiente podem acabar expondo um perigo real e gerando um alerta para os tipos de informações que são expostas durante esse serviço. Já outras mulheres se mostraram mais seguras com a presença de uma motorista mulher, talvez por uma suposta identificação de opressões ou pela razão de a imagem feminina não ser inicialmente ligada a eventos de intimidação e violência em um espectro social genérico.

Outro espectro citado, em alguns relatos, está relacionado à disposição do perfil de motoristas nos aplicativos e análise prévia de notas e avaliações de outros passageiros. Entretanto, a disponibilização desses perfis não está isenta de aplicação de critérios arbitrários na seleção e recusa de motoristas por parte dos passageiros. Não assegura, portanto, a real precisão da qualidade do serviço ou caráter de cada prestador, mas serve como uma ferramenta que auxilia na sensação de segurança.

A percepção de violências é vivenciada de formas distintas e individualizada e, muitas vezes, pode ser disfarçada por ações sutis. Um ponto de alerta envolve uma sensação de insegurança tão agravada e rodeada por repercussões de outros casos, que torne mundana a ação de carregar dispositivos, como spray de pimenta, que possam retardar ou impedir um tipo de

agressão ou violência durante corridas ou deslocamento de mulheres em qualquer meio, conforme ilustrado pela resposta de nº 4.

Importante salientar que os relatos aqui descritos pelas respondentes não têm garantia de veracidade, e a pesquisa não tem como objetivo culpabilizar motoristas, prestadores de serviço nem mesmo as próprias empresas. A autora compreende que os objetivos de descrição exploratória de percepções de segurança de mulheres em aplicativos de transporte foram adequadamente atendidos para a metodologia empregada, grupo composto e relatos recebidos.

São reconhecidas as limitações desse estudo, visto que abrangeu um pequeno grupo de mulheres que divulgaram o questionário entre seus grupos sociais, não sendo possível generalizações e extrapolações para além do grupo respondente. Foram percebidos desafios de literatura e acesso a dados específicos de violência contra mulheres em viagens de aplicativos ou relacionados aos motoristas, uma lacuna a ser preenchida nas pesquisas de violência de gênero.

REFERÊNCIAS

99APP, Equipe. **Termos e Condições e Política de Privacidade:** termos de uso passageiro. Termos de Uso Passageiro. 2021. Disponível em: <https://99app.com/legal/termos/passageiro/>. Acesso em: 18 jan. 2022.

99APP, Equipe. **99 incentiva usuários a conhecerem recursos de segurança em campanha.** 2019. Disponível em: <https://99app.com/newsroom/99-incentiva-usuarios-a-conhecerem-recursos-de-seguranca-em-campanha/>. Acesso em: 17 jan. 2022.

99APP, Equipe. **99 Mais Mulheres. Por cidades mais femininas.** 2021. Disponível em: <https://99app.com/maismulheres/>. Acesso em: 17 jan. 2022.

BARBOSA, Jeanine Pacheco Moreira; LIMA, Rita de Cassia Duarte; SANTOS, Gabriela de Brito Martins; LANNA, Solange Drumond; ANDRADE, Maria Angélica Carvalho. “Interseccionalidade e violência contra as mulheres em tempos de pandemia de covid-19: diálogos e possibilidades.” **Saúde e Sociedade**, São Paulo, v. 30, n. 2, p. 1-13, 2021.

BLABLACAR. **BlaBlaCar atinge marca de 5 milhões de usuários no Brasil.** [s.d]. Disponível em: <https://blog.blablacar.com.br/newsroom/noticias/blablacar-atinge-marca-de-5-milhoes-de-usuarios-no-brasil>. Acesso em: 17 jan. 2022.

BLABLACAR. **Termos e Condições.** 2021. Disponível em: <https://blog.blablacar.com.br/about-us/terms-and-conditions>. Acesso em: 18 jan. 2022.

BLABLACAR. **Funcionamento da BlaBlaCar.** c2021a. Disponível em: <https://support.blablacar.com/hc/pt-br/sections/360004175000-Funcionamento-da-BlaBlaCar>. Acesso em: 17 jan. 2022.

BLABLACAR. **Só para elas.** c2021b. Disponível em: <https://support.blablacar.com/hc/pt-br/articles/360015527240-Só-para-elas>. Acesso em: 17 jan. 2022.

BRASIL. **Consolidação das Leis do Trabalho.** Decreto-Lei nº 5.442, de 01 de maio de 1943. 1943. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 18 jan. 2022.

BRASIL. Lei nº. 8.078, de 11 de setembro de 1990. **Código de Defesa do Consumidor.** Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8078.htm. Acesso em: 18 jan. 2022.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, ano 139, n. 8, p. 1-74, 11 jan. 2002.

BRASIL. **Presidência da República.** Secretaria de Políticas para as Mulheres. Secretaria Nacional de Enfrentamento à Violência contra as Mulheres. Pacto Nacional pelo Enfrentamento à Violência Contra a Mulher. Brasília: Secretaria Especial de Políticas para Mulher, 2011.

BRASIL. **Ministério da Saúde**. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde. Viva: instrutivo para notificação de violência interpessoal e autoprovocada. Segunda edição. Brasília, 2016.

CATOIA, Cinthia de Cassia; SEVERI, Fabiana Cristina; FIRMINO, Inara Flora Cipriano. “Caso ‘Alyne Pimentel’: Violência de Gênero e Interseccionalidades”. **Revista Estudos Feministas**. Florianópolis, v. 28, n. 2, e60361, 2020.

CRENSHAW, Kimberle Williams. **Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence Against Women of Color**. The Feminist Philosophy Reader. Eds. Alison Bailey and Chris Cuomo. New York: McGraw-Hill, 2008.

FBSP, Fórum Brasileiro de Segurança Pública. **Anuário Brasileiro de Segurança Pública: edição 2021**. São Paulo, 2021.

FONTÃO, Maria Angélica Breda; PEREIRA, Éverton Luís. Projeto Mais Médicos na saúde indígena: reflexões a partir de uma pesquisa de opinião. **Interface - Comunicação, Saúde, Educação**, [S.L.], v. 21, n. 1, p. 1169-1180, 7 ago. 2017. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/1807-57622016.0387>.

GARUPA. **Termos e condições de uso do aplicativo GARUPA**. 2020. Disponível em: <https://www.garupa.me/api/termosDeUso>. Acesso em: 18 jan. 2022.

GARUPA. **Quem tá aqui do lado tá junto com a gente**. c2022a. Disponível em: <http://garupa.co/servicos>. Acesso em: 17 jan. 2022.

GARUPA. **Conheça os nossos serviços**. c2022b. Disponível em: <http://garupa.co/servicos/garupa-mulher>. Acesso em: 17 jan. 2022.

GARUPA. **Garupa Mulher**. c2022c. Disponível em: <http://garupa.co/servicos>. Acesso em: 17 jan. 2022.

GOES, Emanuelle Freitas; NASCIMENTO, Enilda Rosendo do. “Mulheres negras e brancas e os níveis de acesso aos serviços preventivos de saúde: uma análise sobre as desigualdades.” **Saúde em Debate**. Rio de Janeiro, v. 99, n. 37, p. 571-579, dez. 2013.

INDRIVER. **Termos de Uso do inDriver**. 2020. Disponível em: <https://indriverr.com/pt/offer/>. Acesso em: 18 jan. 2022.

INDRIVER. **InDriver - Motorista Independente**. c2022. Disponível em: https://indriverr.com/pt/about_us/. Acesso em: 17 jan. 2022.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**. 27.ed. Brasília: Ipea: Ministério do Trabalho, 2021. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10658/1/bmt_71_trabalho.pdf. Acesso em: 15 dez. 2021.

JESUS, Jaqueline Gomes de. **Orientações sobre identidade de gênero: conceitos e termos**. 2.ed. Brasília, 2012.

LADYDRIVER. **Inspirada por mulheres, para as mulheres.** c2018. Disponível em: <https://www2.ladydriver.com.br>. Acesso em: 17 jan. 2022.

LADYDRIVER. **Termos de Uso Definido Entre Usuária Passageira E Lady Driver H Tecnologia Ltda.** 2021. Disponível em: <https://www2.ladydriver.com.br/termos-de-uso/passageira.html>. Acesso em: 18 jan. 2022.

LADYDRIVER. **Lady Driver: seja um licenciado lady driver da sua região.** c2021. Disponível em: <https://licenciamento.ladydriver.com.br>. Acesso em: 17 jan. 2022.

LARA, B. de; DIAS, T. **Descobrimos 46 registros de estupros em Uber, Táxis e 99 – e números denunciados à polícia podem ser bem maiores.** The Intercept_ Brasil, 12 nov. 2018. Disponível em: <<https://theintercept.com/2018/11/11/estupros-uber-taxis-99/>>.

LAVOR FILHO, Tadeu Lucas de; BARBOSA, Vilkiane Natercia Malherme; SEGUND, Damião Soares de Almeida; JUNIO, James Ferreira Moura; JANNUZZI, Paulo de Martino; LIMA, Renato Sérgio de. “Análises Interseccionais a Partir da Raça e da Classe: medo do crime e autoritarismo no brasil.” **Psicologia: Ciência e Profissão**. Brasília, v. 2, n. 38, p. 223-237, ago. 2018.

MARIANO, Ari Melo; DIAZ, Luis Felipe Alves. **A importância da aceitação e uso da tecnologia em aplicativos de mobilidade urbana: contribuições da literatura científica.** VII Congresso Brasileiro de Engenharia de Produção: Associação Paranaense de Engenharia de Produção (APREPRO), Ponta Grossa, v. 1, n. 1, p. 1-12, dez. 2017.

PAIN, Rachel. “Place, social relations and the fear of crime: a review.” **Progress In Human Geography**. Northumbria, v. 3, n. 24, p.365-387, 01 set. 2000.

POLIDORO, Maurício; CANAVESE, Daniel; BALDIGEN, Aline Armiliato; GARCIA, Taise Cristina; SILVA, Mariane Martins e; REUS, Martha Reichel; LIPERT, Luiz Felipe. “Mulheres lésbicas e violência: Análise das notificações de violência no Estado do Rio Grande do Sul.” **Revista Brasileira de Estudos da Homocultura**. Cuiabá, v. 3, n. 11, p. 46-61, set. 2020.

OD, Pesquisa de Origem e Destino. **A mobilidade urbana da região metropolitana de São Paulo em Detalhes.** 4.ed. São Paulo: Secretaria de Transportes Metropolitanos, 2017.

OLIVEIRA, Amanda Nogueira de. “Botão de Pânico”: uma investigação neomaterialista da relação entre aplicativos de transporte e violência de gênero contra mulheres.” In: ENCONTRO VIRTUAL DA ABCIBER 2020. Encontro Virtual. São Paulo: ABCIBER, 2020. Disponível em: <https://abciber.org.br/simposios/index.php/virtualabciber/virtual2020/paper/view/1021>. Acesso em: 16 dez. 2021.

RAMOS, Laíssa Rocha. **Mulheres e o direito à cidade: impacto do desenho urbano na violência de gênero diante a ocupação do espaço público.** 2020. 105 f. TCC (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – Undb, São Luís, 2020.

SIQUEIRA, Lucia. **Por onde andam as mulheres? Percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife.** 2015. 162 f. Dissertação (Mestrado em

Desenvolvimento Urbano) Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015.

SCHIAVINATTO, Fábio (Org). **Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS)**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2011. 254 p.

SVAB, Haydée. **Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: A necessidade de uma análise de gênero**. 2016. 472 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

TOWNSEND, Janet G. "Towards a regional geography of gender." **The Geographical Journal**. Durham, v. 157, n. 1, p. 25-35, mar. 1991.

UBER, Equipe. **Fatos e Dados sobre a Uber**. 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 17 jan. 2022.

UBER, Equipe. **Uber inicia nova campanha educativa de combate ao assédio**. 2021a. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/nova-campanha-educativa-combate-assedio/>. Acesso em: 17 jan. 2022.

UBER, Equipe. **Termos Gerais de Uso**. 2021b. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acesso em: 18 jan. 2022.

VALENTINE, Gill. "The Geography of Women's Fear." In: **AREA**. Royal Geographical Society; Institute of British Geographers. London, v. 21, n. 4, p. 385-390, dec, 1989. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/20000063>. Acesso em: 19 jan. 2022.

ANEXO A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

A seguir o modelo de TCLE incorporado na primeira etapa do preenchimento do questionário via *Google Forms*.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE MEDICINA
DEPARTAMENTO DE MEDICINA SOCIAL
ESPECIALIZAÇÃO EM SAÚDE PÚBLICA**

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE) PARTICIPANTE

Título da pesquisa: Percepção de segurança de mulheres com relação ao uso de aplicativos de transporte no Brasil

Orientação: Prof. Dr. Ronaldo Bordin

Discente: Natasha Coralles Laps

Essa pesquisa tem como finalidade descrever os aspectos que abrangem a percepção da segurança da mulher frente uso de aplicativos de transporte no Brasil, identificando pontos que causam desconforto nos aplicativos, comportamentos que aumentam e que diminuem a percepção de segurança e fomentar o debate de políticas públicas para enfrentamento de violência contra a mulher.

Ao participar deste estudo você preencherá um questionário *online* juntamente com outras mulheres que aceitem participar da pesquisa. É previsto o tempo de 15 minutos para o preenchimento de todas as perguntas do questionário. Você tem total liberdade de desistir do preenchimento do questionário em qualquer momento e retirar a sua participação da pesquisa, não acarretando nenhum prejuízo e nem retenção de informações sem a sua devida autorização.

O questionário solicitará algumas informações básicas com respostas de múltipla escolha e um espaço opcional para observações livres ao final do preenchimento das respostas. O público-alvo para a pesquisa são mulheres, cis ou trans, independente de sexualidade. Sendo assim, ao concordar em participar da pesquisa, você declara que se identifica com o gênero feminino e as informações obtidas serão analisadas baseadas na sua autodeclaração.

Todas as informações coletadas nesta pesquisa são confidenciais. Os pesquisadores envolvidos garantem a privacidade e segurança dos seus dados, sem exposição ou julgamentos de qualquer valor, já que interessam os dados coletivos e não aspectos particulares de cada entrevistada. A sua participação nessa pesquisa não traz complicações legais e o tratamento de dados obedecem aos critérios da ética na Pesquisa com Seres Humanos conforme a Resolução nº 510, de 07 de abril de 2016, do Conselho Nacional de Saúde.

Você não receberá benefícios diretos de qualquer ordem, a participação e preenchimento do questionário é de caráter voluntário e não remunerado. Entretanto, os pesquisadores envolvidos esperam que futuramente os resultados do estudo possam ser utilizados em benefício de outras pessoas e estudos. É possível que ao tocar em temas sensíveis a respondente se sinta desconfortável em responder as questões por lembrar de situações passadas, entretanto, não há malefícios diretos no preenchimento do questionário e não haverá divulgação de resultados com identificação individual das participantes.

Após esclarecimentos, solicitamos o seu consentimento para a coleta e tratamento de dados que serão obtidos através das suas respostas ao nosso questionário. Para tanto é necessário que você, de forma livre e esclarecida, aceite participar da nossa pesquisa.

- Eu declaro, de forma livre e esclarecida, que eu aceito participar dessa pesquisa.
- Eu declaro, de forma livre e esclarecida, que não aceito participar dessa pesquisa.

ANEXO B – QUESTIONÁRIO

Para conhecer o seu perfil:

1. Você se identifica com o gênero feminino?
 - a) Sim. Favor responder as questões abaixo.
 - b) Não. Agradecemos sua participação, mas o foco do estudo são apenas mulheres (gênero feminino)

2. Qual o seu estado de origem? (Favor utilizar a sigla): _____

3. Você se identifica como*:
 - a) Branca
 - b) Negra/Preta
 - c) Parda
 - d) Indígena
 - e) Amarela
 - f) Outro (descreva):

4. Qual a sua idade*? _____

5. Qual o seu principal meio de deslocamento diário? *
 - a) Transporte público (ônibus, lotação, trem, metrô, etc)
 - b) Táxi
 - c) Aplicativos de transporte
 - d) Bicicleta
 - e) Veículo próprio (carro ou motocicleta)

Para entender a sua relação com os aplicativos de transporte:

6. Qual o seu principal uso do aplicativo de transporte? (deslocamento ao trabalho, atividades de lazer, etc): _____

7. O seu tipo de deslocamento altera dependendo do momento do dia: *
 - a) discordo totalmente;
 - b) discordo
 - c) indiferente (ou neutro);
 - d) concordo e
 - e) concordo totalmente.

8. Você prefere utilizar os aplicativos ao invés de outro meio de transporte: *
 - a) discordo totalmente;
 - b) discordo
 - c) indiferente (ou neutro);
 - d) concordo e
 - e) concordo totalmente.

9. Você se sente mais segura em geral utilizando aplicativos do que outros meios de transporte: *
 - a) discordo totalmente;
 - b) discordo
 - c) indiferente (ou neutro);
 - d) concordo e
 - e) concordo totalmente.

10. Você se sente mais segura utilizando aplicativos de transporte do que outros meios de transporte durante a noite: *
 - a) discordo totalmente;
 - b) discordo
 - c) indiferente (ou neutro);
 - d) concordo e
 - e) concordo totalmente.

11. Você se sente confortável se deslocando, com aplicativos, em uma região que você conhece: *
 - a) discordo totalmente;
 - b) discordo
 - c) indiferente (ou neutro);
 - d) concordo e
 - e) concordo totalmente.

12. Você se sente confortável se deslocando, com aplicativos, em uma região que você desconhece: *
 - a) discordo totalmente;
 - b) discordo
 - c) indiferente (ou neutro);
 - d) concordo e
 - e) concordo totalmente.

13. Você se sente confortável quando realiza a viagem sozinha: *
 - a) discordo totalmente;
 - b) discordo
 - c) indiferente (ou neutro);
 - d) concordo e

e) concordo totalmente.

14. Espaço aberto para considerações: _____