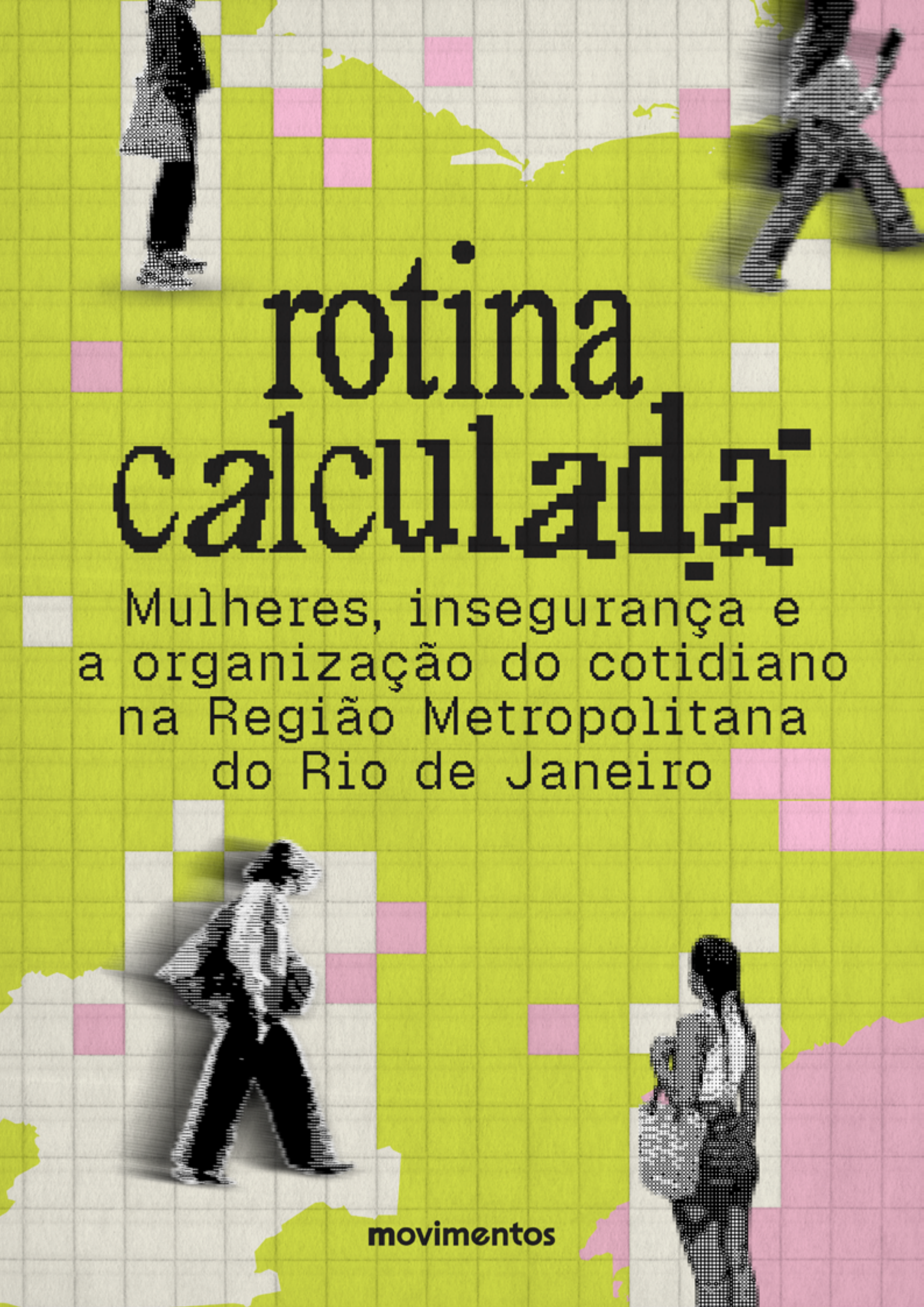




rotina calculada

Mulheres, insegurança e
a organização do cotidiano
na Região Metropolitana
do Rio de Janeiro

movimentos

_SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	3
O PROJETO.....	6
INTRODUÇÃO.....	8
OBJETIVOS.....	10
METODOLOGIA.....	11
A INSEGURANÇA COMO PARTE DA ORGANIZAÇÃO DA ROTINA.....	12
MOBILIDADE E TRANSPORTE TAMBÉM EXIGEM CÁLCULOS.....	18
O QUE A INSEGURANÇA RESTRINGE: LAZER, EXERCÍCIO, TRABALHO E ESTUDO	25
ESTRATÉGIAS DE PROTEÇÃO E REDES DE APOIO.....	31
TERRITÓRIO E GEOGRAFIA DA INSEGURANÇA	41
O QUE AS MULHERES ENTENDEM POR SEGURANÇA E O QUE ESPERAM DO PODER PÚBLICO?.....	48
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	53
UMA CIDADE VIVA É UMA CIDADE SEGURA PARA TODAS.....	58
REFERÊNCIAS.....	59

apresentação

**SE VOCÊ PARAR
PARA OBSERVAR
O RITMO DE UMA
CIDADE AO ANOITECER,
VAI PERCEBER QUE
A CIRCULAÇÃO DE
HOMENS E MULHERES
NÃO OBEDECE ÀS
MESMAS REGRAS
DO JOGO.**

Principalmente quando a noite cai, o espaço urbano é atravessado por uma engenharia mental perturbadora: que roupa usar? qual caminho escolher? Que horas voltar? Qual transporte pegar e a quem recorrer para não caminhar sozinha? Essas perguntas compõem um **cálculo exaustivo e cotidiano**, que recai desproporcionalmente sobre os ombros e as rotinas de mulheres e meninas, e que importa destacar: tantos cálculos mentais para viver a própria cidade não são expressões de medos infundados; são a manifestação dos efeitos gerados por uma lógica de administração pública que exclui mulheres das tomadas de decisão e do direito à participação integral do espaço urbano.

É exatamente essa cadeia analítica da mobilidade que a Movimentos busca apresentar na pesquisa **"Rotina Calculada"**, trazendo para o centro dos debates sobre segurança pública as experiências, o cotidiano e as avaliações tecidas por mulheres que vivem na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). A pesquisa demonstra que o medo, no dia a dia das mulheres, opera por antecipação: **o risco percebido alimenta a construção de um mapa mental da cidade**, que orienta os cálculos de rotas e horários, exige a formulação de estratégias de proteção coletivas, e resulta na alteração ou restrição da mobilidade, gerando custos financeiros e de tempo ou

impondo a renúncia definitiva a atividades de lazer, estudo e trabalho. Para compreender essa arquitetura do medo, contudo, assumimos um ponto de partida: nenhum espaço é neutro.

Como demonstra a historiadora Joan Wallach Scott (2024), a modernidade e o pensamento iluminista organizaram o mundo social a partir de oposições binárias profundas: forte/fraco, ativo/passivo, razoável/emocional, público/privado, político/doméstico e mente/corpo. Nessa divisão simbólica, o sujeito masculino foi alçado à condição de indivíduo universal, abstrato e racional, legitimado a habitar a praça, a política e o espaço público. À mulher reservou-se o lugar do particular, do concreto e da natureza, confinando-a ao espaço doméstico e à reprodução, que não garantem, de todo modo, segurança.

A mesma lógica serve ao campo jurídico, cuja figura central — ou seja, o sujeito de direito — foi moldada à imagem e semelhança do homem branco, cisgênero, heterossexual e burguês. Assim, por trás de uma fachada de neutralidade e universalidade, a ordem jurídica naturalizou a mulher como um ser frágil ou passivo, sempre necessitado de tutela. Desse modo, o Estado e o Direito modernos ancoraram um modelo-padrão de cidade que acolhe a liberdade masculina e hostiliza a presença feminina, transformando a rua em um território de ameaça contínua (CUNHA, 2014). É nessa tessitura histórica que ganha corpo o mito da “proteção” (SCOTT, 2024): uma lógica protetora masculinista, que promete segurança às mulheres em troca de subserviência — mito que, além de não neutralizar a ameaça, ainda produz hierarquias ao rebaixar as mulheres à condição de dependentes e subordinadas.

Essa contradição salta aos olhos nos achados de Rotina Calculada: o homem ocupa posição ambígua na vida das mulheres entrevistadas. Enquanto homens desconhecidos representam a principal fonte de medo e risco no espaço público, homens conhecidos (companheiros, pais, irmãos, amigos) são acionados como uma espécie de “escudo” para viabilizar deslocamentos noturnos um pouco mais seguros para essas mulheres. O relato de Natália (entrevistada do Grupo 1) ilustra bem essa questão — Natália só se sente segura para permanecer na rua até mais tarde quando acompanhada do namorado: “Quando o meu namorado tá, a gente fica até mais tarde [...] que eu me sinto mais segura pra voltar pra casa.”

Os apontamentos narrados pelas entrevistadas possuem algo em comum: a recusa do reducionismo de que “segurança pública” se resume a policiamento ostensivo, armamento ou operações militares nas periferias. Nas vozes das próprias entrevistadas, um conjunto de fatores precisa ser considerado no desenho das políticas de segurança pública até que todas as pessoas consigam, de fato, circular sem que o medo seja o principal fator de decisão: ruas mais iluminadas, infraestrutura urbana, presença social do Estado, transporte público noturno eficiente, presença

de comércio e circulação de pessoas são alguns dos exemplos citados.

Em períodos eleitorais, discursos mentirosos insistem em convencer a opinião pública de que a resposta à criminalidade e à violência urbana está na ampliação do contingente armado, no endurecimento penal, no encarceramento em massa e na escalada da letalidade. Essa lógica de segurança pública, no entanto, nunca resultou em proteção para o povo: ao contrário, ela escancara desigualdades ao firmar modelos de cidade desenhados a partir da exclusão dos mais pobres, das pessoas negras, faveladas e de grupos que não se encaixam no padrão do “sujeito de direito” ideal. Portanto, fazemos questão de defender que essa arquitetura urbana e social, desenhada sob a lógica dos privilégios patriarcais e de classe, simplesmente não foi pensada para acolher a vida, a circulação e a autonomia das mulheres.

Como inúmeras pesquisas e diagnósticos produzidos por organizações da sociedade civil evidenciam há décadas, a política de segurança pública no Rio de Janeiro e no Brasil jamais alcançará êxito real enquanto vultosos montantes de recursos públicos continuarem a ser canalizados para operações policiais ostensivas e violentas em favelas, pautadas pelo aparato bélico em detrimento da inteligência e do planejamento estritamente estratégico.

Diante dessa realidade, cabe saudar e reverenciar todas as mulheres, bem como todos as pessoas que escapam às imposições normativas e padronizadas, que, longe de qualquer idealização romântica, travam uma disputa diária, concreta e inflexível por uma sociedade verdadeiramente justa, plural e para todas as pessoas. Em última análise, este relatório qualitativo nos convida a encarar o espaço urbano e as instituições não como estruturas dadas, neutras ou imutáveis, mas como construções históricas masculinizadas que precisam ser profundamente refundadas.

rotina calculada o projeto



debate sobre segurança pública quase nunca coloca as mulheres como sujeito político. Em geral, não estamos nas cadeiras de tomada de decisões, nossas experiências não são consideradas enquanto soluções possíveis, nossos medos não recebem a devida urgência e nossas percepções sequer são ouvidas. O que temos notado é que a violência de gênero é comumente abordada como uma pauta à parte das questões de segurança em meio às cidades, como se os riscos que corremos ao circular pelas ruas não fossem uma responsabilidade pública.

Calculamos a roupa que parece mais adequada para enfrentar o transporte público lotado, enfrentamos caminhos mais longos para evitar as ruas mais escuras, compartilhamos nossa localização com amigas e familiares, e apertamos ao máximo nossas finanças para conseguir separar uma grana extra que garanta que a volta dos eventos noturnos não seja a pé ou de transporte público. Temos medo de perder nossos bens materiais em um assalto, mas tememos ainda mais perder a vida ou ter nossos corpos invadidos. Isso não te parece um problema de segurança pública?

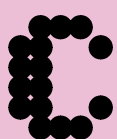
O Rotina Calculada é um projeto que nasce a partir dessas inquietações. Inspirada e apoiada pelo trabalho do Instituto Fogo Cruzado e do Instituto Update, a iniciativa foi idealizada pela Movimentos enquanto uma campanha de comunicação digital cuja proposta inicial era contribuir para a disseminação de novas narrativas sobre segurança pública. Mas, com tantas perspectivas a serem ecoadas e transformadas em uma agenda política de reivindicação de direitos, a atual pesquisa se fez inevitável: concluímos que era importante contribuir com esse debate a partir de novos dados qualitativos, ouvindo e ponderando as vivências e os olhares das mulheres da Região Metropolitana do Rio de Janeiro sobre a forma como a gestão pública e as estratégias de segurança atravessam suas rotinas.

Queremos tornar os cálculos cotidianos das mulheres ainda mais visíveis, reivindicando que as estratégias coletivas das mulheres e o conhecimento de quem sente

na pele os múltiplos riscos diários precisam entrar na conta do desenho das políticas de segurança pública. Lidamos com outros tipos de insegurança, e a responsabilidade de sobreviver aos riscos continua recaindo sobre nós – não por acaso, aprendemos a construir estratégias diárias de autoproteção. Mas não deveria ser assim: a cidade não pode ser um privilégio de quem consegue atravessá-la sem medo.

Cálculos infinitos
nos ensinam a lidar
com os riscos, mas
não garantem a nossa
segurança. Com esta
pesquisa, denunciamos
que o medo não pode
mais organizar as
nossas rotinas.

introdução



Como a insegurança aparece na organização cotidiana da vida das mulheres? Foi a partir dessa pergunta central que direcionamos a presente pesquisa qualitativa. A análise que traçamos parte das experiências relatadas pelas participantes e acompanha as decisões que elas tomam ao circular pela cidade: os horários em que saem, os caminhos que escolhem, os meios de transporte utilizados, os lugares que frequentam e as estratégias adotadas para chegar aos seus destinos e retornar para casa.

A construção dos grupos privilegiou a reconstituição da rotina das entrevistadas: as conversas começavam pela descrição de um dia comum e avançavam para trabalho, estudo, tarefas de cuidado, lazer, fins de semana e prática de atividades físicas. Com isso, buscamos explorar quais deslocamentos são necessários para que as mulheres realizem suas atividades cotidianas e quais escolhas costumam entrar na conta. Essa abordagem permitiu que questões relacionadas à segurança surgissem associadas a situações concretas do cotidiano, como esperar um ônibus, caminhar entre uma estação e a residência, voltar de uma festa, sair do trabalho à noite ou escolher o horário de uma atividade física.

“Se vocês tivessem que descrever um dia comum da rotina de vocês, como seria?”

A mobilidade ocupou, por isso, um lugar central nos grupos. Foram discutidos o uso de transporte público, aplicativos de mobilidade, carro e deslocamentos a pé, considerando as diferenças entre períodos do dia e da noite.

“Há horários ou situações em que vocês preferem pagar um aplicativo em vez de usar transporte público ou caminhar?”

Também foram explorados os gastos associados a essas escolhas. O uso de aplicativos para locomoção pela cidade, por exemplo, foi discutido tanto como alternativa de deslocamento quanto como um custo incorporado à rotina em determinadas situações.

Mudanças de horário e trajeto, lugares evitados, compartilhamento de localização, escolha do meio de transporte, necessidade de companhia e planejamento do retorno para casa também aparecem como estratégias construídas pelas próprias mulheres diante da percepção de risco. Os relatos também permitiram identificar situações em que essas adaptações resultam em restrições à circulação ou na desistência de atividades de lazer, trabalho, estudo e exercício físico. Mais do que registrar situações de medo ou insegurança, a pesquisa busca compreender como essas percepções participam da organização da vida cotidiana, interferindo nas escolhas, nos custos, nos deslocamentos e nas possibilidades de circulação das mulheres pela cidade.

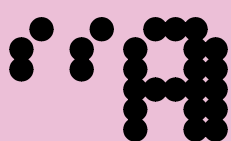
objetivos

Tornar visível os cálculos cotidianos que as mulheres fazem para sobreviver à cidade, mas que o debate público ignora historicamente.

Tensionar o debate mostrando que homens e mulheres, no mesmo espaço, possuem acesso a cidades diferentes, e que essa diferença é uma questão de segurança pública.

Contribuir com uma agenda coletiva de segurança pública que considere verdadeiramente a segurança das mulheres, entendendo que uma cidade viva é uma cidade segura para todas.

metodologia



As mulheres” não são um grupo ou um dado homogêneo, e essa diversidade precisa entrar na conta. Por isso, prezamos pela interseccionalidade no debate sobre a condição feminina, ressaltando a articulação indissociável entre raça, classe e gênero. Para Gonzalez (2020), a experiência das mulheres amefricanas e ameríndias na América Latina é estruturada por uma tríplice discriminação, na qual a divisão racial e sexual do trabalho e do espaço urbano empurra as mulheres negras e periféricas para os territórios mais desprovidos de infraestrutura e para os trabalhos mais precários. Foi a partir dessa perspectiva que a pesquisa qualitativa de Rotina Calculada reuniu quatro grupos focais com mulheres da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, organizados em desenho 2x2 a partir do cruzamento entre renda (baixa e média/alta, de acordo com os critérios do IBGE) e território de moradia (periférico e não periférico), permitindo captar como essas duas variáveis fraturam, na prática, a experiência da insegurança. Esse desenho orienta a análise comparativa apresentada ao longo do relatório, especialmente em relação aos recursos disponíveis para responder à insegurança e aos custos associados às estratégias adotadas.

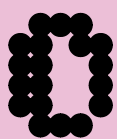
DIVISÃO DOS GRUPOS FOCALIS

GRUPO 1	BAIXA RENDA	ÁREAS PERIFÉRICAS
GRUPO 2	RENDA MÉDIA/ALTA	ÁREAS PERIFÉRICAS
GRUPO 3	BAIXA RENDA	ÁREAS NÃO PERIFÉRICAS
GRUPO 4	RENDA MÉDIA/ALTA	ÁREAS NÃO PERIFÉRICAS

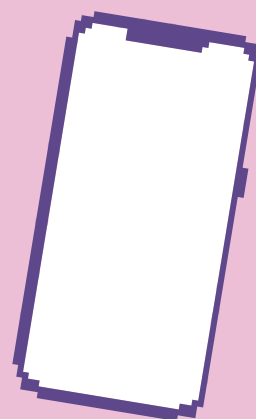
Nota metodológica: Para preservar a identidade das participantes, foram utilizados pseudônimos em todas as citações e referências aos seus relatos ao longo do relatório

a insegurança como parte da organização

A INSEGURANÇA COMO PARTE DA ORGANIZAÇÃO DA ROTINA



s grupos foram compostos por cinco participantes selecionadas a partir de questionário de recrutamento aplicado previamente. Além dos critérios de renda e território utilizados para a segmentação, o recrutamento buscou incorporar diversidade de idade, raça/cor, situação ocupacional e formas de mobilidade cotidiana. O questionário também levantou informações sobre bairro e município de residência, tipo de moradia, tempo de deslocamento, meios de transporte utilizados, circulação a pé, utilização de transporte público no período noturno e mudanças de rotina relacionadas à segurança.



A opção pela segmentação entre renda e território parte da hipótese de que a experiência da insegurança e, principalmente, as possibilidades de responder a ela são distribuídas de maneira desigual. A comparação entre os grupos permite observar, por exemplo, se mulheres com maior renda conseguem substituir o transporte público por aplicativos ou automóvel, enquanto mulheres de menor renda precisam recorrer a outras estratégias, como alteração de horários e trajetos. Da mesma forma, a dimensão territorial permite investigar diferenças entre mulheres que vivem em áreas com distintas condições de circulação, infraestrutura urbana e exposição à violência. Essa escolha dialoga com pesquisas anteriores que identificam diferenças nas percepções e estratégias relacionadas à segurança conforme o território de residência.

A comparação entre os quatro grupos será orientada, portanto, por duas dimensões. A primeira diz respeito à exposição e percepção do risco: quais situações, espaços, horários e formas de deslocamento são identificados como inseguros. A segunda corresponde à capacidade de adaptação a esse risco, incluindo os custos financeiros e de tempo envolvidos nas estratégias adotadas. O desenho permite investigar não apenas se as mulheres se sentem inseguras, mas como a insegurança interfere concretamente na forma como diferentes mulheres utilizam a cidade e organizam suas vidas cotidianas.

Horário, trajeto, meio de transporte e companhia para ir e voltar: esses são alguns dos muitos elementos avaliados pelas mulheres antes de diferentes deslocamentos. Esse cálculo apareceu nos quatro grupos, embora as possibilidades de modificar a rotina variem conforme renda e território.



**Eu prefiro sair bem cedo e
voltar quase escurecendo.**



Helena, Grupo 1 | baixa renda, área periférica

A noite não é das mulheres. Ruas sem iluminação adequada, trajetos ainda mais desertos, comércios fechados e circulação reduzida de transporte público: o anoitecer modifica as formas de acesso à cidade e, em alguns casos, estabelece um limite para determinadas atividades. No Grupo 4, Márcia organiza as atividades para permanecer na rua durante o dia e, ao sair do trabalho às 20h, segue diretamente para casa. Nos fins de semana, quando visita a mãe, procura iniciar o retorno a Duque de Caxias antes de escurecer. Sua descrição sintetiza essa organização da rotina:



**Quando está escurecendo,
no máximo, eu estou chegando
em casa. Eu me sinto muito
mais segura à noite em casa.**

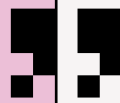


Márcia, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

Esse tipo de cálculo também interfere no lazer. Sair à noite frequentemente exige planejar previamente como será o retorno, com quem a participante estará e quais alternativas estarão disponíveis caso a atividade termine tarde. Dormir na casa de amigas ou familiares, voltar antes do fim de uma festa e utilizar transporte por aplicativo aparecem como formas de viabilizar atividades que envolvem circulação noturna. No Grupo 2, Cláudia relata que, quando participa de eventos que terminam tarde, prefere dormir na casa de uma amiga que more nas proximidades e retornar para casa durante o dia.



Ao invés de eu me deslocar
para o Centro, eu vou para a casa
dela, que é mais próxima, às vezes
é a pé, e aí eu fico no conforto
de voltar na luz do dia
para a minha casa depois.



Cláudia, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

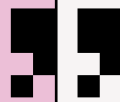
Até a realização de atividades físicas passam a ser calculadas: a proximidade de casa, a iluminação, a movimentação da rua e a possibilidade de estar acompanhada interferem na escolha de onde e quando se exercitar. No Grupo 4, Rosana restringe suas caminhadas ao interior do condomínio por considerar esse espaço mais seguro. Tatiane relatou que fazia exercícios à noite acompanhada da mãe e que, quando uma delas não podia comparecer, a outra também deixava de ir. No mesmo grupo, uma participante relatou preferência por atividades realizadas em grupos de mulheres, associando essa escolha tanto à segurança quanto à possibilidade de praticar exercícios sem se sentir sexualizada.

MAS EVITAR OS RISCOS NÃO É UMA OPÇÃO PARA TODAS

Os trajetos de trabalho e estudo apresentam uma característica adicional: são deslocamentos com menor possibilidade de escolha. Isso aparece principalmente entre as participantes de baixa renda. No Grupo 1, uma das mulheres relatou que precisava sair de casa às 3h da manhã para iniciar o trabalho às 5h e que episódios de assédio faziam parte desse deslocamento. Ao discutir a possibilidade de recusar um trabalho localizado em uma região ou horário considerado perigoso, ela sintetizou o limite econômico dessa escolha:



No meu ponto de vista,
recusar trabalho seria um
luxo, independente da
distância, do local.



Renata, Grupo 1 | baixa renda, área periférica

A fala da entrevistada nos ajuda a qualificar a própria ideia de “rotina calculada”. O cálculo existe entre mulheres de diferentes perfis, mas nem sempre resulta na possibilidade de evitar a situação considerada arriscada. Para algumas participantes, é possível trocar o meio de transporte, alterar o horário de uma atividade ou deixar de frequentar determinado lugar. Para outras, trabalho, renda e disponibilidade de transporte reduzem as alternativas.

O caso de Camila, também no Grupo 1, é ilustrativo. Embora pudesse realizar a pé o trajeto entre casa, trabalho e faculdade, ela prefere utilizar ônibus porque o caminho mais curto passa por uma rua conhecida localmente como “Rua do Perdeu”. Antes de receber vale-transporte do trabalho, porém, fazia o mesmo percurso a pé porque o custo da passagem pesava em sua decisão.

Antes de eu ser contratada,
eu fazia ele a pé, porque [...] não dava pra pagar passagem.

Camila, Grupo 1 | baixa renda, área periférica

Nos grupos de renda média/alta, aparecem com maior frequência possibilidades de reorganizar os deslocamentos a partir dos recursos disponíveis. No Grupo 3, o carro, o táxi, os aplicativos e a possibilidade de contar com companheiros para buscá-las ou levá-las fazem parte das alternativas mobilizadas. Isabela, por exemplo, passou a ser buscada de carro pelo namorado na faculdade após o aumento de assaltos na região e afirma que, na impossibilidade dessa alternativa, utilizaria transporte por aplicativo.

Também nesse grupo apareceram de forma mais espontânea mudanças de rotina relacionadas à proteção de bens. Juliana deixou de utilizar a bicicleta elétrica para ir ao trabalho após sofrer um assalto durante o percurso entre a Lagoa e o Centro, episódio em que fraturou o braço. Mesmo considerando voltar a utilizar bicicleta, passou a restringir os trajetos aos bairros próximos de sua residência:

Eu pretendo voltar a usar,
mas muito por aqui. Por onde eu moro, Ipanema, Copacabana, Leblon. E para o Centro, de novo, de jeito nenhum.

Juliana, Grupo 3 | renda média/alta, área não periférica

Esse ponto marcou uma diferença entre as discussões. Nos grupos de renda média/alta, celular, bicicleta elétrica, carro e outros bens de valor adquiriram maior centralidade espontânea na definição das situações de risco. Entre as participantes de baixa renda, os relatos espontâneos deram maior peso à exposição do próprio corpo, especialmente assédio, violência sexual e vulnerabilidade diante de homens desconhecidos. No Grupo 2, por exemplo, Mônica associa diretamente a sensação de ameaça à presença masculina e relata alívio quando percebe que a motorista de aplicativo é uma mulher:

Quando eu pego o Uber, eu vejo que a motorista é mulher, eu me sinto tão aliviada. [...] Os homens eu me sinto mais ameaçada.

Mônica, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

Diferentes tipos de riscos ocupam diferentes centralidades em cada grupo. As preocupações patrimoniais e com violência de gênero aparecem em diferentes perfis; o que varia é o espaço que cada uma ocupa na descrição espontânea da insegurança.

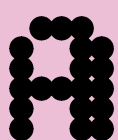
COMPARAÇÃO ENTRE OS GRUPOS

DIMENSÃO	GRUPO 1 BAIXA RENDA, ÁREA PERIFÉRICA	GRUPO 2 BAIXA RENDA, ÁREA NÃO PERIFÉRICA	GRUPO 3 RENDA MÉDIA ALTA, ÁREA NÃO PERIFÉRICA	GRUPO 4 RENDA MÉDIA- ALTA, ÁREA PERIFÉRICA
HORÁRIO	Trabalho e estudo podem exigir circulação em horários considerados inseguros	Noite altera lazer, exercício e retorno para casa	Há maior possibilidade de alterar modal ou organizar alternativas para a volta	Forte presença de horários-limite e preferência pelo retorno antes de escurecer
TRAJETO	Percursos de risco podem ser mantidos por necessidade econômica	Mudança de trajeto e busca por ruas mais movimentadas	Trajeto são revistos após episódios de violência; áreas específicas passam a ser evitadas	Planejamento prévio e cancelamento de deslocamentos para áreas conhecidas como de risco
CAPACIDADE DE EVITAR O RISCO	Mais limitada por trabalho, renda e custo do transporte	Limitada, com recurso a redes pessoais e aplicativos quando possível	Maior disponibilidade de carro, aplicativo, táxi e apoio de terceiros	Aplicativo, carro, hospedagem e redes pessoais aparecem como alternativas
VIOLÊNCIA DE GÊNERO/ASSÉDIO	Muito presente espontaneamente	Muito presente espontaneamente	Presente	Presente
PREOCUPAÇÃO COM BENS	Aparece, mas com menor centralidade	Aparece, mas com menor centralidade	Ganha centralidade, especialmente celular e bicicleta elétrica	Presente nos cálculos de circulação e proteção
PRINCIPAIS EFEITOS SOBRE A ROTINA	Exposição a trajetos necessários; mudanças de percurso; circulação mesmo diante do risco	Restrição de horários e lazer; busca por companhia; alteração dos deslocamentos	Mudança de modal, abandono de trajetos e reorganização da mobilidade	Restrição da circulação noturna, planejamento do retorno e escolha de alternativas de transporte

Tabela 2 – Síntese das discussões sobre mudanças calculadas na rotina.
 Fonte: Elaboração própria a partir dos grupos focais (2026).
 Nota: o quadro sintetiza padrões qualitativos identificados nas discussões dos grupos focais e não corresponde a frequências estatísticas.

escolhas condicionadas por horário, custo e segurança

MOBILIDADE E TRANSPORTE TAMBÉM EXIGEM CÁCULOS



mobilidade apareceu nos quatro grupos como uma dimensão em que a preocupação com segurança se traduz diretamente em decisões cotidianas. As participantes combinam diferentes meios de transporte conforme o destino, o horário, o custo da viagem e as características do percurso. Nesse sentido, ônibus, trem, metrô, carro, caminhada e aplicativos não aparecem como escolhas fixas: uma mesma participante pode utilizar transporte público durante o dia e aplicativo na volta, caminhar em determinados bairros e evitar fazê-lo em outros, ou recorrer ao carro apenas quando considera que o trajeto permite esse deslocamento com segurança.

VOLTAR DE TRANSPORTE PÚBLICO OU PAGAR POR UM TRANSPORTE DE APLICATIVO?

A diferença entre dia e noite organiza parte importante dessas escolhas. O transporte público é utilizado com maior frequência durante o dia, inclusive por participantes que afirmam evitá-lo no período noturno. No Grupo 2, Mônica foi direta ao falar sobre atividades de lazer: embora costume frequentar shows e eventos sozinha, afirmou que não sairia se precisasse retornar de transporte público. Nessas situações, o aplicativo passa a ser incorporado ao planejamento da saída.

Eu não sairia para voltar de transporte público.

Mônica, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

Essa combinação também aparece entre as mulheres de renda média/alta que vivem em áreas periféricas. Denise, que se deslocava entre Nova Iguaçu e Botafogo durante o mestrado, utilizava ônibus e metrô nos deslocamentos regulares. Para atividades de lazer, porém, relatou uma estratégia recorrente: transporte público na ida e aplicativo na volta. A distância entre a Baixada e as áreas centrais da capital torna inviável, para ela, utilizar aplicativo nos dois sentidos.

Se eu pegar Uber na ida e na volta, vai ser uma fortuna [...] Então, geralmente, na ida, eu vou de transporte público e, na volta, eu sei que vou voltar tarde, que já não vai ser tão seguro, eu escolho pegar o aplicativo.

Denise, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

O aplicativo assume, portanto, uma posição importante nos deslocamentos noturnos, mas seu uso está condicionado à renda e à distância. Nos grupos de baixa renda, seu custo limita a possibilidade de utilizá-lo de maneira cotidiana. Mesmo quando o aplicativo é considerado a melhor alternativa para determinada situação, ele pode não estar disponível financeiramente ou operacionalmente.

A experiência de Priscila, no Grupo 2, mostra esse limite. Após uma festa na Barra da Tijuca, durante a madrugada, ela tentou solicitar um aplicativo por cerca de 40 minutos sem conseguir um carro. Como não considerava seguro realizar o percurso de volta utilizando vans e outros transportes disponíveis naquele horário, permaneceu nas proximidades de uma estação até o metrô voltar a funcionar às seis da manhã.

Eu tive que ficar na frente do metrô até seis horas da manhã pra poder ir pelo metrô e voltar. [...]

Eu fiquei com medo danado, mas foi a única opção no momento que eu tinha.

Priscila, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

A dificuldade de conseguir uma corrida também apareceu no Grupo 4. Denise relatou uma situação em que saiu da faculdade por volta das 22h e seguia para a casa do primo, na Penha. Ao chegar à Pavuna, já perto das 23h, não havia mais a condução que utilizava para completar o percurso. Como o destino ficava próximo a uma comunidade, os motoristas de aplicativo não aceitavam facilmente a corrida. Ela também descartava a possibilidade de utilizar moto e permaneceu tentando solicitar um carro até que um motorista aceitasse, chegando ao destino perto da meia-noite.

Os dois relatos mostram que a utilização do aplicativo como estratégia para os deslocamentos noturnos depende também da disponibilidade territorial do serviço. A possibilidade de pagar pela corrida não garante que haverá motoristas disponíveis ou dispostos a realizar determinado trajeto. Em áreas mais distantes ou próximas a territórios percebidos pelos motoristas como de risco, essa alternativa pode desaparecer justamente nos horários em que as participantes mais procuram evitar a circulação a pé ou o transporte público. Priscila permaneceu na rua até a reabertura do metrô; Denise conseguiu realizar o último trecho somente depois de sucessivas tentativas. Assim, além da renda e do custo da corrida, o território estabelece limites para as estratégias de mobilidade disponíveis às mulheres.

A estratégia de proteção depende também da disponibilidade concreta das alternativas de mobilidade. Planejar voltar de aplicativo não garante que haverá motorista disponível, que a corrida será aceita ou que seu preço caberá no orçamento. Nos territórios mais distantes das áreas centrais, essa questão se combina com viagens mais longas e com a redução da oferta de transporte público durante a noite.

MAS O TRANSPORTE POR APLICATIVO TAMBÉM NÃO É UM AMBIENTE SEGURO

Embora o aplicativo seja frequentemente utilizado para evitar caminhadas ou transportes públicos em determinados horários, as participantes não o identificam automaticamente como um ambiente seguro. Entrar sozinha em um veículo

conduzido por um desconhecido, geralmente homem, também produz estratégias específicas de proteção.

Compartilhar a corrida ou a localização com mães, companheiros e amigas foi mencionado nos diferentes grupos. Algumas participantes mantêm localização permanentemente compartilhada; outras enviam os dados apenas durante a corrida. Também apareceram cuidados relacionados ao lugar onde sentar no veículo, conferência do motorista e acompanhamento do trajeto.

A preferência por motoristas mulheres foi recorrente. No Grupo 4, Cristiane recorreu o uso de um aplicativo voltado exclusivamente para passageiras e motoristas mulheres e associou essa experiência a uma sensação maior de segurança. Denise concordou com essa percepção, embora tenha destacado que o aplicativo convencional permanece sendo utilizado pela maior disponibilidade.

Segura, só quando eu
vejo, por exemplo, uma
mulher dirigindo.

Cristiane, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

Essa percepção também apareceu entre as participantes de baixa renda. A escolha do aplicativo reduz determinados riscos associados à espera em pontos de ônibus, à caminhada em ruas vazias e ao transporte coletivo noturno, mas introduz outro tipo de situação: permanecer sozinha em um espaço fechado com um motorista desconhecido. As estratégias de localização e monitoramento funcionam como respostas a essa preocupação.

QUEM PODE PAGAR PARA SE SENTIR MAIS SEGURA?

Agora tem a moto e aí
eu acabo me arriscando usando
moto [...] é um pouco mais
perigoso, mas é uma coisa que
é um pouco mais em conta.

Renata, Grupo 1 | Baixa renda, áreas periféricas

O gasto com aplicativos revelou uma diferença importante entre os grupos. Entre as participantes de renda média/alta, houve relatos de incorporação desse custo ao orçamento mensal. Fernanda, do Grupo 3, relatou calcular previamente uma média do que gastará com Uber ou táxi durante o mês. Quando trabalhou mais distante de casa, utilizava esses serviços diariamente porque o ônibus demorava mais de uma hora e a alternativa exigia caminhar por uma área onde já haviam ocorrido assaltos.

Eu acabava indo e voltando
todos os dias, ou de táxi ou de Uber.
E acabou pesando muito. [...] Era
realmente um gasto gigante.

Fernanda, Grupo 3 | renda média/alta, área não periférica

Mesmo nesse grupo, portanto, o custo aparece como uma restrição. A diferença está na possibilidade de absorvê-lo, ainda que com impacto no orçamento. Entre participantes com menor renda ou que realizam trajetos metropolitanos mais extensos, utilizar aplicativo para todos os deslocamentos sequer aparece como uma alternativa sustentável. Também chama atenção que as participantes atribuem significados diferentes a esse gasto. Algumas o descrevem como um investimento em segurança; outras falam principalmente em conforto, rapidez e necessidade.

Cristiane, por exemplo, afirmou que não considera o Uber propriamente seguro e que o utiliza pela agilidade:

Não existe Uber caro quando você
quer ir embora. Você vai pagar
porque você precisa ir embora.

Cristiane, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

A fala mostra uma situação em que o preço perde peso diante da necessidade imediata de encerrar o deslocamento. Essa possibilidade, contudo, depende dos recursos disponíveis para realizar a corrida. Entre as participantes de renda média/alta, o custo do aplicativo ou do táxi aparece com pesos distintos na decisão sobre o meio de transporte. Juliana é o caso em que essa diferença fica mais explícita. Antes de se mudar para perto de uma estação de metrô, utilizava táxi diariamente para ir e voltar do trabalho e afirma que o preço tinha pouca influência sobre sua decisão:

Então, para mim, o custo,
sendo bem sincera, não é uma
questão, assim. [...] Antes, eu ia
e voltava para o trabalho todos
os dias de presencial de táxi.
Então, era um custo maior. [...]
Eu priorizo a agilidade,
né, e não o valor.

Juliana, Grupo 3 | renda média/alta, área não periférica

Hoje, com uma estação de metrô próxima à residência, Juliana passou a utilizá-lo por considerá-lo mais rápido e barato. O táxi permanece disponível sempre que precisa voltar tarde ou considera necessário recorrer a outra alternativa. O caso evidencia uma diferença importante entre os grupos: para algumas mulheres de renda média/alta, o custo tem menor capacidade de restringir a escolha do modal, permitindo que critérios como tempo, conveniência e segurança tenham maior peso na decisão.

CAMINHAR TAMBÉM ENVOLVE CÁLCULO

Os deslocamentos a pé foram associados à proximidade, economia e praticidade, mas são fortemente condicionados pelo território e pelo horário. Ruas vazias, pouca iluminação, presença de homens, histórico de assaltos e necessidade de utilizar o celular durante o percurso entram na avaliação sobre caminhar ou escolher outro meio de transporte.

Entre as mulheres de baixa renda, caminhar pode ocorrer mesmo quando o percurso é considerado inseguro, especialmente quando o custo do transporte pesa no orçamento. Entre as participantes de renda média/alta, apareceu com maior frequência a possibilidade de substituir a caminhada por aplicativo, táxi ou carro em determinadas circunstâncias.

Ainda assim, a relação entre carro e segurança também se mostrou menos linear do que poderia parecer. No Grupo 4, Cristiane, que trabalha como corretora e precisa circular por diferentes áreas de São Gonçalo, Niterói e Rio de Janeiro, evita utilizar o próprio carro quando não conhece bem o destino. O receio de entrar por engano em uma área controlada por grupos armados faz com que ônibus, caminhada ou aplicativo sejam considerados alternativas mais adequadas em alguns trajetos.

Eu evito bastante me deslocar com o meu veículo.

Cristiane, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

Assim, a escolha do modal depende também da leitura territorial realizada antes do deslocamento. Para algumas participantes, o carro amplia as possibilidades de circulação; para outras situações, pode aumentar a exposição a determinados riscos.

COMPARAÇÃO ENTRE OS QUATRO GRUPOS

DIMENSÃO	GRUPO 1 BAIXA RENDA, ÁREA PERIFÉRICA	GRUPO 2 BAIXA RENDA, ÁREA NÃO PERIFÉRICA	GRUPO 3 RENDA MÉDIA-ALTA, ÁREA NÃO PERIFÉRICA	GRUPO 4 RENDA MÉDIA ALTA, ÁREA PERIFÉRICA
TRANSPORTE PÚBLICO	Importante para os deslocamentos cotidianos; possibilidade de substituição mais limitada	Presente na rotina, com maior resistência ao uso noturno	Utilizado, mas com maior possibilidade de substituição por carro, táxi ou aplicativo	Fundamental para trajeto metropolitanos e longos, sobretudo durante o dia
APLICATIVOS	Uso condicionado pelo custo	Recurso importante para saídas e retornos noturnos, quando financeiramente possível	Maior possibilidade de incorporar o gasto à rotina e ao orçamento	Uso frequente como complemento ao transporte público, especialmente na volta
CAMINHADA	Pode ser necessária mesmo em trajetos percebidos como inseguros	Horário, presença masculina e características das ruas interferem na decisão	Mais concentrada em trajetos próximos e considerados conhecidos/seguros	Varia conforme conhecimento do território e características do destino
PRINCIPAL LIMITE	Custo e necessidade de realizar o deslocamento	Custo, disponibilidade de aplicativo e oferta de transporte à noite	Custo existe, mas há maior capacidade de substituição entre modais	Distância, custo das corridas e características territoriais

Tabela 3 - Síntese das discussões sobre o uso de aplicativo de mobilidade privada

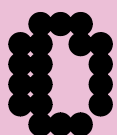
Fonte: Elaboração própria a partir dos grupos focais (2026).

Nota: o quadro sintetiza padrões qualitativos identificados nas discussões dos grupos focais não corresponde a frequências estatísticas.

o medo e a insegurança organizam e restringem a vida das mulheres

O QUE A INSEGURANÇA RESTRINGE:

LAZER, EXERCÍCIO, TRABALHO E ESTUDO



s grupos mostram que os efeitos da insegurança ultrapassam o momento do deslocamento. Em diferentes situações, as participantes reorganizam atividades, reduzem sua frequência ou deixam de realizá-las quando o horário, o trajeto ou o local são considerados arriscados. Esse processo aparece nos quatro grupos, mas a possibilidade de evitar uma atividade varia conforme renda, território e o grau de necessidade associado a ela.

ATIVIDADE FÍSICA: HORÁRIO, ESPAÇO E COMPANHIA

A prática de exercício físico foi uma das situações em que essa relação apareceu de forma mais clara. As participantes consideram o horário da atividade, o caminho entre a academia e a residência, a movimentação da rua e a possibilidade de realizar o exercício acompanhadas. No Grupo 4, Denise relatou que sua academia fica a cerca de dez minutos de casa, mas em uma rua que se torna deserta depois do fechamento de uma creche e de uma loja de carros. Por isso, estabelece as 18h como limite para permanecer no local. Quando outros compromissos impedem que ela chegue à academia antes desse horário, simplesmente deixa de ir:



A rua fica totalmente
deserta depois das seis, assim.
[...] Se eu tenho um compromisso
[...] e só tenho ali as seis
pra ir, aí eu não vou.

Denise, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

Para outras participantes, a companhia permite realizar a atividade. Tatiane fazia exercícios das 18h às 19h em um grupo de mulheres próximo de casa e ia acompanhada da mãe. A ausência de uma frequentemente implicava a ausência da outra:

Quando uma não ia, acabava
que a outra também não ia
[...] porque sem companhia
é um pouco mais difícil.

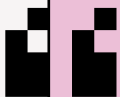
Tatiane, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

GRUPOS EXCLUSIVAMENTE FEMININOS SÃO UMA SAÍDA?

A preferência por grupos de mulheres também envolve a preocupação com assédio e sexualização. Cristiane, do mesmo grupo, pratica yoga e corrida em grupos majoritariamente femininos e associa esses espaços à possibilidade de se exercitar com maior tranquilidade. A escolha do espaço da atividade, portanto, envolve tanto o percurso necessário para chegar até ele quanto as relações estabelecidas dentro do próprio ambiente.

ENTRE MULHERES TRANS E CISGÊNERO, A EXPERIÊNCIA TAMBÉM NÃO É A MESMA

No Grupo 1, a experiência de Natália acrescenta outra dimensão. Como mulher trans, ela relatou que gostaria de frequentar uma academia e que a prática de exercícios é inclusive recomendada pelo médico que acompanha sua terapia hormonal. Ainda assim, o receio de sofrer transfobia ao utilizar o banheiro feminino tem impedido sua entrada nesses espaços:



Eu nunca fiz academia por
conta disso. O receio de sofrer
transfobia dentro do banheiro.



Natália , Grupo 1 | baixa renda, área periférica

Nesse caso, a restrição está associada à possibilidade de violência e discriminação dentro do próprio equipamento de lazer e exercício. O achado amplia a discussão sobre segurança para além dos trajetos: a possibilidade de utilizar determinados espaços também depende de quem pode ocupá-los sem antecipar situações de constrangimento ou violência.

LAZER E CIRCULAÇÃO NOTURNA

O lazer concentra parte importante das adaptações relatadas. Shows, festas, bares, restaurantes, museus e encontros com amigos exigem planejamento sobre a volta para casa. A decisão de participar pode depender da existência de transporte, da possibilidade de dividir um aplicativo, de ter onde dormir ou de conseguir retornar antes de determinado horário.

Entre as mulheres que vivem em áreas periféricas, a distância até as regiões que concentram atividades culturais apareceu com frequência. Rosana, moradora de Santíssimo, observou que teatro, museus e outras atividades muitas vezes exigem deslocamento para o Centro, Zona Sul ou Barra. A volta passa a integrar a decisão sobre realizar o programa. Quando sai com amigas, elas podem dividir um transporte por aplicativo; em outras situações, prefere realizar passeios durante o dia e já estar retornando quando anoitece.



A gente procura sair durante o dia,
fazer passeios durante o dia, pra
poder, à noite, já estar
retornando pra casa.



Rosana, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

VOLTAR PARA CASA SOZINHA OU DORMIR NA CASA DE UMA AMIGA?

A existência de um local para dormir também amplia as possibilidades de lazer. Em uma situação hipotética apresentada aos grupos — uma festa em outra cidade terminando às três da manhã — Márcia (Grupo 4) afirmou que iria caso pudesse dormir na casa de alguém. Rosana (Grupo 4) apresentou solução semelhante. Cristiane (Grupo 4) mencionou ainda a possibilidade de pagar um hotel para evitar o deslocamento durante a madrugada.

Essas alternativas mostram novamente a interação entre renda e território. Quanto maior a distância entre a residência e o local de lazer, maior pode ser o custo necessário para contornar o risco associado à volta. A disponibilidade de recursos financeiros e de redes pessoais define quais soluções são possíveis.

TRABALHO E ESTUDO: MENOR MARGEM PARA EVITAR O RISCO

As consequências da insegurança assumem outra forma quando o deslocamento está associado ao trabalho e ao estudo. Nesses casos, as participantes têm menos liberdade para simplesmente deixar de realizar a atividade.

A diferença apareceu de maneira particularmente clara nos grupos de baixa renda. Quando discutiram a possibilidade de recusar uma oportunidade profissional por causa do horário ou do local, uma participante do Grupo 1 afirmou:

No meu ponto de vista,
recusar trabalho seria
um luxo, independente da
distância, do local.

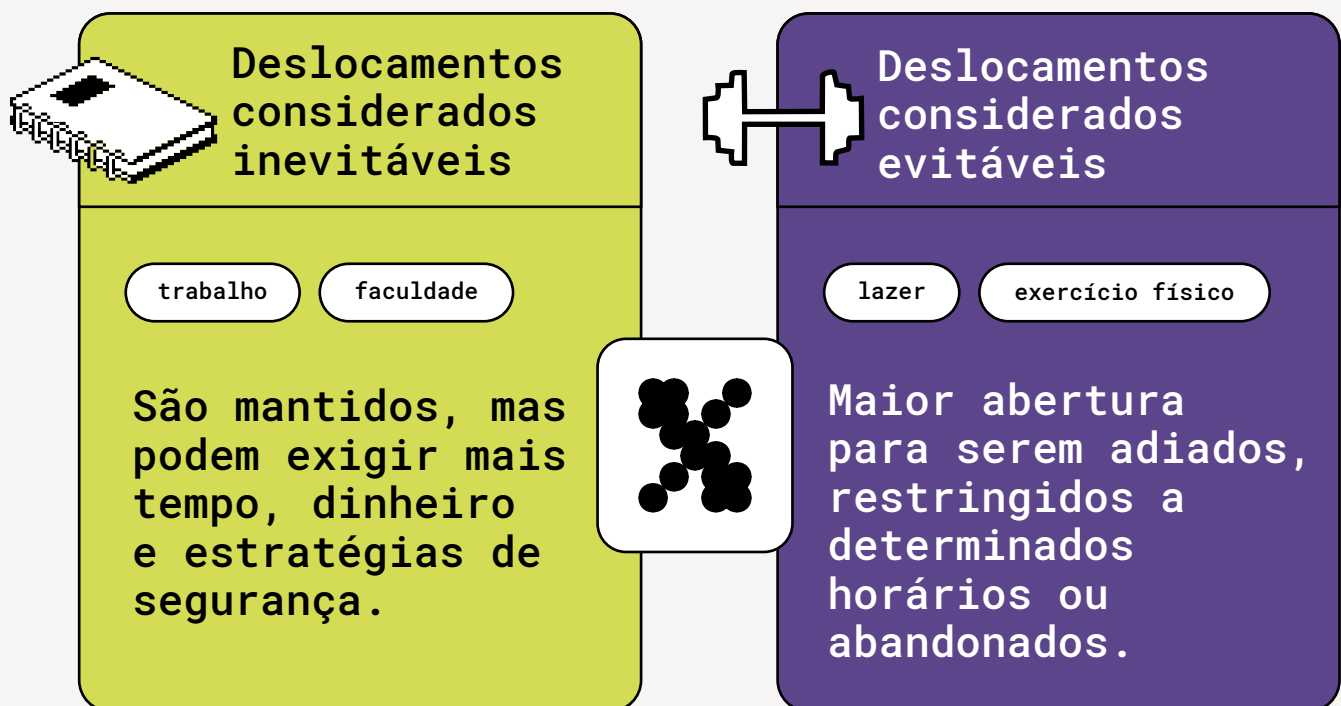
Renata, Grupo 1 | baixa renda, área periférica

A fala ajuda a diferenciar restrição da atividade e exposição ao risco. Em alguns casos, a insegurança leva uma mulher a deixar de frequentar determinado lugar. Em outros, a necessidade de trabalhar ou estudar faz com que ela continue realizando o deslocamento e desenvolva estratégias para lidar com uma situação considerada insegura.

No Grupo 4, Denise encontrou outra solução durante o mestrado. Morando em Nova Iguaçu e estudando à noite na UNIRIO, em Botafogo, considerava inviável retornar para casa depois das aulas que terminavam às 21h. Nos dias de aula, passou a dormir na casa do primo, na Penha. Denise conseguiu manter sua atividade, mas exigiu reorganizar onde ela dormia durante parte da semana: isso mostra que os

efeitos da insegurança podem aparecer também na quantidade de tempo, dinheiro e planejamento necessários para sustentar atividades de trabalho e formação.

A comparação entre os grupos sugere que a insegurança produz restrições em diferentes faixas de renda, mas os recursos mobilizados para contorná-las variam. Mulheres com maior renda mencionam com mais frequência alternativas que envolvem gastos adicionais: aplicativo, táxi, carro, hotel ou mudança do meio de transporte. Entre as participantes de baixa renda, aparecem situações em que a atividade precisa ser mantida mesmo quando o trajeto é considerado inseguro. Ou seja, a capacidade de adaptar a rotina é desigual. Essa diferença é importante para interpretar a própria ideia de “deixar de fazer”.



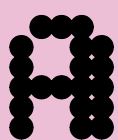
COMPARAÇÃO ENTRE OS QUATRO GRUPOS

DIMENSÃO	GRUPO 1 BAIXA RENDA, ÁREA PERIFÉRICA	GRUPO 2 BAIXA RENDA, ÁREA NÃO PERIFÉRICA	GRUPO 3 RENDA MÉDIA, ALTA, ÁREA NÃO PERIFÉRICA	GRUPO 4 RENDA MÉDIA/ALTA, ÁREA PERIFÉRICA
EXERCÍCIO FÍSICO	Horário e trajeto interferem; aparece também a possibilidade de discriminação dentro dos espaços	Segurança interfere na escolha de horários e deslocamentos	Maior possibilidade de escolher espaços e modais para acessar a atividade	Forte presença de horário-limite, companhia e preferência por grupos de mulheres
LAZER NOTURNO	Condicionado às alternativas disponíveis para a volta	Pode exigir aplicativo, redes de apoio ou permanência até a retomada do transporte	Maior possibilidade de custear alternativas de retorno	Distância amplia o planejamento; aplicativo, dormir fora e hospedagem aparecem como soluções
TRABALHO	Necessidade econômica reduz a possibilidade de recusar deslocamentos considerados arriscados	Menor margem para alterar deslocamentos necessários	Maior possibilidade de substituir meios de transporte	Horários e distâncias podem exigir reorganização da rotina
ESTUDO	Deslocamentos podem ser mantidos apesar do risco	Horário e transporte interferem na circulação	Recursos adicionais ampliam as possibilidades de deslocamento	Distância entre periferia e capital pode exigir dormir fora ou utilizar diferentes modais
RESPOSTA À INSEGURANÇA	Maior exposição quando a atividade é necessária	Combinação entre restrição e estratégias de adaptação	Maior capacidade de custear alternativas	Recursos financeiros ajudam, mas distância e oferta de transporte continuam impondo limites
EFEITO MAIS EVIDENTE	Continuidade da atividade mesmo diante do risco	Restrição de horários e atividades com maior margem de escolha	Substituição de modal e a reorganização da atividade	Planejamento prévio para manter atividades apesar da distância

Tabela 4 - Síntese das discussões sobre sobre insegurança nos grupos focais
 Fonte: Elaboração própria a partir dos grupos focais (2026).
 Nota: o quadro sintetiza padrões qualitativos identificados nas discussões dos grupos focais e não corresponde a frequências estatísticas.

o que resta às mulheres: construir a própria rede de segurança

ESTRATÉGIAS DE PROTEÇÃO E REDES DE APOIO



As estratégias de proteção relatadas pelas participantes mostram que parte do planejamento da segurança é realizada por meio de redes pessoais. Mães, pais, companheiros, irmãs e amigas recebem localizações, acompanham corridas, esperam mensagens de chegada e, em algumas situações, participam diretamente dos deslocamentos. Essas práticas apareceram nos quatro grupos e fazem parte da organização de atividades cotidianas e, principalmente, das saídas noturnas.

O compartilhamento de localização foi uma das estratégias mais recorrentes. Ele pode ocorrer apenas durante um trajeto considerado mais arriscado ou permanecer ativo entre familiares. No Grupo 3, uma participante relatou que o compartilhamento começou dentro da família e acabou se transformando em um hábito, acionado principalmente quando seus integrantes saem separados à noite. A prática também se estendeu às amigas e aos encontros com pessoas desconhecidas:



Até ontem uma amiga
minha veio pra um date aqui perto
da minha casa e ela falou:
olha, tô perto de você, um cara
que eu conheci no Tinder.
E a localização tá ligada.
Foi algo até muito
natural mesmo.

Isabela, Grupo 3 | renda média/alta, área não periférica

Esse caráter rotineiro é relevante. Compartilhar localização, enviar a corrida e avisar que chegou aparecem em alguns relatos como procedimentos já incorporados às relações entre mulheres. No Grupo 4, Denise envia sua localização para a mãe quando pega um aplicativo à noite ou sai de um lugar que conhece pouco. Com as amigas, mantém outro acordo:

Quando a gente se
despede, a gente sempre fala:
ó, avisa quando chegar.

Denise, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

As redes de apoio também interferem diretamente na viabilidade dos deslocamentos. Uma amiga que mora perto do local de uma festa pode oferecer onde dormir; uma mãe pode acompanhar a filha em uma atividade física; um companheiro pode buscar a participante na faculdade; amigas podem dividir uma corrida de aplicativo. Dessa forma, a rede pessoal amplia as alternativas disponíveis quando a mulher considera inadequado realizar determinado percurso sozinha.

REDES DE APOIO COMO EXTENSÃO DA MOBILIDADE

As redes pessoais também interferem diretamente na possibilidade de realizar determinados deslocamentos. Uma estratégia que apareceu em diferentes grupos foi dormir na casa de amigas ou familiares quando o retorno durante a noite ou madrugada era considerado inseguro. Nesses casos, a casa de outra pessoa funciona como um ponto intermediário entre o local da atividade e a residência, permitindo que o restante do trajeto seja realizado durante o dia. A possibilidade de

dormir na casa de amigas ou familiares apareceu em diferentes grupos como uma estratégia para viabilizar atividades que terminam durante a noite ou a madrugada.

Ao invés de eu me deslocar para o Centro, eu vou para a casa dela [da amiga], que é mais próxima, às vezes é a pé, e aí eu fico no conforto de voltar na luz do dia para a minha casa depois, muito mais tranquila.

Cláudia, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

Para Natália, a possibilidade de dormir na casa de uma outra pessoa chega a participar da própria decisão sobre sair ou não de casa:

Eu pergunto até antes de sair também, às vezes. Tipo, ah, se eu não conseguir voltar para casa, posso?, para ter uma segurança realmente se eu conseguir dormir na casa dessa pessoa. Porque, se não tiver, eu não saio. Eu não saio mesmo.

Natália, Grupo 1 | baixa renda, área periférica

A mesma estratégia aparece entre as participantes de renda média/alta. Diante da situação hipotética de uma festa que terminaria durante a madrugada, Márcia condicionou sua participação à possibilidade de dormir na casa de alguém:

Eu vou se tiver alguém pra dormir na casa. Se tiver alguma casa pra dormir. Eu me desloco, pego o Uber, vou e de lá, já vou com a minha mochilinha pra casa de alguma amiga.

Márcia, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

Os relatos de Camila e Natália se aproximam dos de Cláudia, no Grupo 2, e de Márcia, no Grupo 4. Portanto, dormir na casa de alguém aparece como uma estratégia transversal aos diferentes perfis de renda e território. A existência de uma rede de apoio próxima ao local de lazer amplia as possibilidades de permanência no espaço urbano durante a noite. As diferenças de renda aparecem com mais clareza nas alternativas disponíveis quando essa rede não pode ser acionada: enquanto algumas participantes mencionam hospedagem paga ou o uso de táxi e aplicativos mesmo diante de tarifas elevadas, para outras a ausência de uma alternativa segura para a volta pode levar diretamente à decisão de não sair.

A PROTEÇÃO TAMBÉM ACONTECE DENTRO DO APLICATIVO

O uso de aplicativos produz um conjunto próprio de estratégias. As participantes relataram enviar localização em tempo real, compartilhar a corrida, conferir placa e motorista e comunicar a familiares ou amigos que entraram no veículo.

No Grupo 2, Priscila descreveu um procedimento mais detalhado. Antes de entrar no carro, registra informações do veículo e do motorista e envia para familiares. A estratégia responde também à possibilidade de o motorista que chega ao local ser diferente daquele apresentado pelo aplicativo. Quando identifica divergências entre o perfil apresentado pelo aplicativo e a pessoa que chega para realizar a corrida, Priscila afirma que cancela a viagem. A segurança, portanto, envolve uma etapa de verificação antes do início do deslocamento, seguida pelo acompanhamento remoto durante o percurso.

A preferência por motoristas mulheres também apareceu associada a essa preocupação. Mônica descreveu sentir alívio quando percebe que a corrida será realizada por uma mulher:

Quando eu pego o Uber,
eu vejo que a motorista é
mulher, eu me sinto
tão aliviada. Eu acho até
que poderia ter opção de nós
mulheres só optar por
ter motorista mulher.

Mônica, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

A fala retoma uma característica já observada nas seções anteriores: parte das estratégias responde a riscos percebidos especificamente como relacionados ao gênero. A utilização de um automóvel evita alguns riscos associados à rua ou ao transporte coletivo, mas coloca a passageira sozinha dentro de um veículo com uma pessoa desconhecida. Para algumas participantes, o gênero do motorista modifica a percepção dessa situação.

COMPANHIA E PRESENÇA MASCULINA

A companhia é outra estratégia recorrente. As participantes mencionaram evitar caminhadas sozinhas, combinar deslocamentos com amigas e realizar determinadas atividades apenas quando acompanhadas. Priscila (Grupo 2), por exemplo, ao descrever suas estratégias para os deslocamentos noturnos, menciona que muitas vezes voltava “andando, ou mesmo com uma amiga”. No Grupo 1, Natália explicita que a presença do namorado modifica inclusive o tempo que permanece fora de casa:

Quando o meu namorado tá,
a gente fica até mais tarde [...]
que eu me sinto mais segura
pra voltar pra casa.”

Natália , Grupo 1 | baixa renda, área periférica

Em alguns relatos, portanto, homens conhecidos, especialmente companheiros e familiares, integram as redes mobilizadas para viabilizar os deslocamentos. A presença masculina, contudo, assume um sentido bastante diferente quando se trata de homens desconhecidos. Nesse caso, ela aparece com frequência entre os elementos utilizados pelas participantes para identificar uma situação como potencialmente perigosa. Mônica explicita essa diferença ao falar sobre os aplicativos de transporte:

Na minha cabeça, eu me sinto mais
ameaçada por homens. Por exemplo,
quando eu pego o Uber, eu vejo que
a motorista é mulher, eu me sinto tão
aliviada. [...] Mas os homens
eu me sinto mais ameaçada.

Mônica, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

Essa percepção também apareceu quando as participantes foram perguntadas sobre em quais situações atravessariam a rua ao perceber alguém se aproximando. As respostas fizeram referência a homens e, em alguns casos, às características da situação e ao comportamento observado. Simone, por exemplo, associa diretamente determinados comportamentos masculinos à decisão de mudar de calçada:

Grupos muito grandes de homens.
E homens que estão muito olhando
para os lados, mãos nos bolsos,
capuz, escondendo o rosto.
Eu já estou para o outro lado.

Simone, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

Chama atenção que nenhuma participante tenha mencionado espontaneamente uma mulher como motivo para atravessar a rua. Diante disso, perguntamos diretamente como reagiriam caso a pessoa que se aproximasse fosse uma mulher. A resposta seguiu em direção oposta: a presença feminina foi associada a maior sensação de segurança.

Uma amiga, um namorado ou um familiar podem ampliar as possibilidades de circulação e permitir que a participante permaneça mais tempo fora de casa.

Mas, entre pessoas desconhecidas o gênero passa a ter peso na avaliação: homens desconhecidos aparecem associados à necessidade de observar, aumentar a distância ou atravessar a rua, enquanto mulheres desconhecidas podem produzir uma sensação maior de segurança. A mesma distinção aparece nos aplicativos, em que encontrar uma motorista mulher pode ser percebido como um alívio. Assim, as redes de proteção mobilizadas pelas participantes são formadas tanto pela confiança decorrente dos vínculos pessoais quanto pela avaliação de quem compartilha com elas os espaços de circulação.

PLANEJAMENTO E ANTECIPAÇÃO

Nem todas as estratégias acontecem durante o deslocamento. Parte delas ocorre antes de sair de casa. Pesquisar o local, conhecer o entorno, verificar opções de transporte, identificar se há comércio e movimento na região e decidir previamente como será a volta são procedimentos relatados pelas participantes.

Se eu estiver aqui em algum lugar,
eu tento pesquisar bastante sobre o
lugar, sobre informações ali do entorno,
relação de transporte.”

Mônica, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

No Grupo 4, a rotina profissional de Cristiane torna esse planejamento particularmente visível. Como corretora, ela precisa visitar diferentes endereços e afirma consultar antecipadamente a agenda do dia seguinte para definir como chegará a cada imóvel, avaliando transporte disponível, custo e características do território. Esses relatos aproximam as estratégias de proteção da ideia de mapas mentais da insegurança discutida por Valentine (1989). Informações acumuladas sobre determinados lugares, experiências anteriores e relatos de terceiros participam da construção de uma geografia cotidiana que orienta os caminhos escolhidos e evitados. Esse processo será retomado na próxima seção, dedicada especificamente ao território.

ESTRATÉGIAS INDIVIDUAIS DIANTE DE UM PROBLEMA COLETIVO

Também apareceram estratégias que dependem diretamente da própria mulher: carregar objetos que possam ser utilizados para defesa, permanecer atenta ao entorno, evitar determinados comportamentos na rua ou modificar horários e trajetos. No Grupo 2, Simone relatou que, quando era mais jovem e utilizava transporte público durante a noite, costumava pensar nos objetos que carregava como possíveis recursos de defesa:

Nada que não arranjasse uma
garrafa pra quebrar na cabeça
de alguém, se precisasse um
desodorantezinho, um spray [...].

Simone, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

Priscila relatou estratégia semelhante. Além de mencionar situações em que caminhava com uma amiga carregando uma garrafa que imaginava poder utilizar para se defender, contou uma orientação recebida em aulas de defesa pessoal: carregar uma fruta junto com uma pequena faca, de forma que pudesse justificar a presença do objeto e, ao mesmo tempo, tê-lo disponível diante de uma situação de violência.

Era sempre bom mandar uma fruta e uma faquinha. [...] Se parasse e perguntasse por que uma faca é uma arma branca falasse que era [...] para a fruta. E outra, se precisasse, era para a nossa defesa.”

Priscila, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

Esses relatos mostram uma dimensão adicional das estratégias de proteção: além de evitar situações consideradas arriscadas, algumas participantes relatam preparar-se para a possibilidade de precisar reagir fisicamente. Essa preparação pode envolver objetos cotidianos — garrafa, desodorante, fruta — ou objetos carregados especificamente pensando em uma eventual defesa.

A discussão sobre estratégias individuais de proteção também incluiu o projeto aprovado no Estado do Rio de Janeiro que permite o uso de spray de pimenta por mulheres (Lei 11.025/25). O tema foi discutido diretamente nos Grupos 2 e 3 e produziu avaliações diferentes. Entre as participantes do Grupo 2, de baixa renda e área não periférica, a reação inicial foi mais favorável. Vanessa avaliou a medida de forma direta — “Acho muito bom” — enquanto Cláudia a interpretou como uma possibilidade de reação diante de situações em que a proteção estatal não está disponível:

Eu acho que é um progresso, porque, querendo ou não, o Estado não está ali no momento que acontece. [...] Então, a gente tem que ter algum tipo de defesa.

Cláudia, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

Mesmo nesse grupo, contudo, apareceram dúvidas sobre a capacidade de utilizar o spray em uma situação concreta. Mônica questionou se conseguiria acessar o objeto rapidamente diante de uma abordagem, sobretudo caso estivesse diante de mais de um agressor. Vanessa também diferenciou situações em que reagiria daquelas envolvendo uma arma de fogo, nas quais considerava que a tentativa de defesa poderia aumentar o risco. No Grupo 3, de renda média/alta e área não periférica, o tema surgiu inicialmente de forma espontânea. Marina relatou ter recebido positivamente a notícia por enxergar no spray uma possibilidade de defesa:

“Eu fiquei bem feliz com essa liberação do spray de pimenta, porque pelo menos é uma forma da gente se defender.”

Marina, Grupo 3 | renda média-alta, área não periférica

MAS AS ESTRATÉGIAS INDIVIDUAIS NÃO PODEM SER A SOLUÇÃO

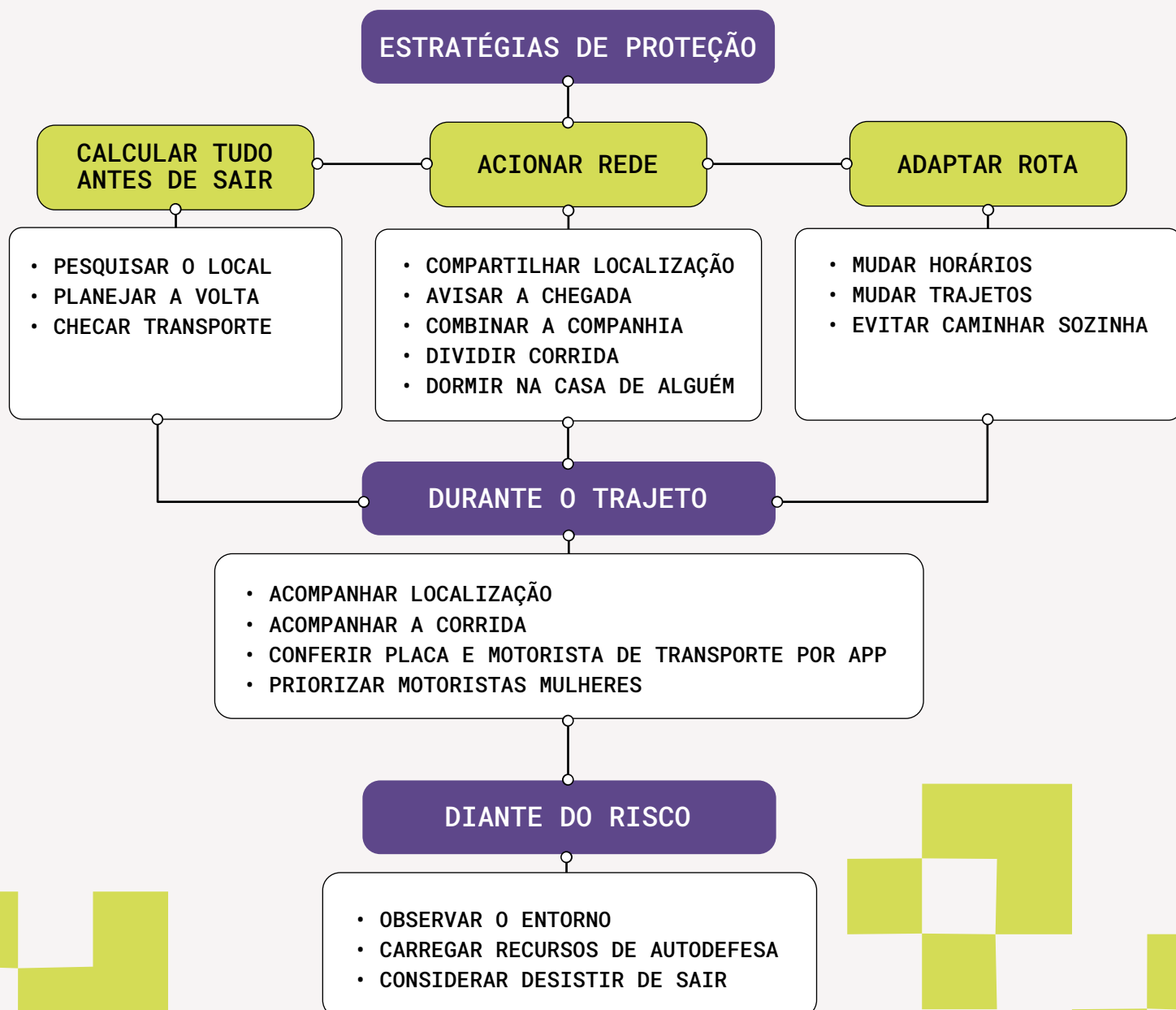
Na discussão sobre o uso de spray de pimenta, Mônica afirma não saber se conseguiria acessar e utilizar o objeto diante de uma situação concreta, especialmente se houvesse mais de um agressor. Vanessa, por sua vez, diferencia situações de assédio ou agressão de um assalto armado, avaliando que reagir neste último caso poderia aumentar o risco.

A discussão entre as demais participantes introduziu mais ressalvas: foram mencionados o risco de uma reação agravar uma situação de violência, a dificuldade de utilizar o objeto corretamente e os limites de uma política baseada na capacidade individual de defesa. Juliana sintetizou essa avaliação ao caracterizar a medida como “um paliativo”, enquanto Isabela levantou a possibilidade de que reagir pudesse aumentar a exposição da mulher à violência.

A comparação entre os dois grupos sugere uma tensão que também aparece em outras estratégias discutidas pelas participantes. As participantes reconhecem ainda que a mesma estratégia pode ter consequências diferentes conforme o tipo de violência, a presença de armas, o número de agressores e a possibilidade de utilizar o objeto a tempo. Como a pergunta sobre o projeto foi realizada diretamente apenas nos Grupos 2 e 3, esses resultados devem ser interpretados como uma comparação entre esses dois grupos, sem estendê-los aos demais.

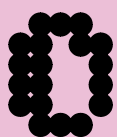
O conjunto das falas mostra, portanto, que uma parcela da gestão cotidiana da insegurança recai sobre as próprias mulheres e suas redes pessoais. Elas produzem informações sobre trajetos, monitoram umas às outras, organizam companhias, modificam horários e, em alguns casos, carregam objetos pensando na possibilidade de defesa. Ao mesmo tempo, reconhecem que essas estratégias possuem limites e podem, dependendo da situação, aumentar a exposição à violência. Esses achados dialogam com pesquisas anteriores que identificam redes pessoais e mudanças nas formas de circulação como parte das respostas construídas pelas mulheres diante da insegurança (INSTITUTO UPDATE; INSTITUTO FOGO CRUZADO, 2026). Ter um recurso de defesa pode produzir sensação de maior capacidade de reação, mas seu uso transfere para a própria mulher a decisão sobre quando e como reagir a uma situação de risco.

Na falta de políticas públicas eficazes, o peso de garantir a própria segurança recai sobre os ombros das mulheres e de suas redes de apoio



na geografia do medo, conhecer o território pode mudar tudo

TERRITÓRIO E GEOGRAFIA DA INSEGURANÇA



s grupos mostram que a percepção de segurança varia dentro da própria cidade e depende do conhecimento acumulado sobre cada território: as participantes distinguem ruas, bairros e trajetos considerados mais ou menos seguros e utilizam essas informações para decidir por onde circular, qual meio de transporte utilizar e até que horário permanecer em determinado lugar. Experiências anteriores, relatos de outras pessoas, presença de comércio, iluminação, movimento da rua e informações sobre assaltos ou conflitos armados entram nesse cálculo.

Esse resultado ajuda a compreender o que a literatura descreve como uma geografia do medo. Valentine (1989) argumenta que o medo da violência participa da forma como mulheres utilizam o espaço público, produzindo restrições espaciais e temporais. Posteriormente, a autora chama atenção para as fontes de informação utilizadas na construção dessas imagens sobre lugares perigosos, que não dependem apenas da experiência direta de violência, mas também das informações que circulam socialmente sobre determinados espaços (VALENTINE, 1992). Nos grupos, essa produção cotidiana de conhecimento sobre o território apareceu de maneira recorrente.



CONHECER O TERRITÓRIO MODIFICA A FORMA DE CIRCULAR

Um dos casos mais claros é o de Camila. Embora a distância entre sua residência, trabalho e faculdade permita que parte do trajeto seja feita a pé, o caminho mais curto passa por uma rua conhecida localmente como “Rua do Perdeu”. A própria denominação utilizada para o local já comunica uma informação sobre o risco associado àquele percurso:

É uma rua, eu tenho que chegar a uma rua que é conhecida como Rua do Perdeu. [...] É o caminho mais curto, né? [...] Eu prefiro pegar o ônibus e não arriscar na ida e nem na volta.

Camila, Grupo 1 | baixa renda, área periférica

A possibilidade de evitar esse trajeto, porém, depende dos recursos disponíveis. Antes de receber vale-transporte do trabalho, Camila realizava o percurso a pé porque não conseguia arcar diariamente com a passagem:

Antes de eu ser contratada, eu fazia ele a pé, porque [...] não dava pra pagar passagem. Eu fazia ele a pé.

Camila, Grupo 1 | baixa renda, área periférica

O caso mostra que conhecer um trajeto como perigoso não significa necessariamente conseguir evitá-lo. O mapa do risco pode estar bem definido para as mulheres, mas renda, trabalho e oferta de transporte são os fatores que estabelecem os limites das alternativas disponíveis.

No Grupo 2, Cláudia apresenta uma situação semelhante no Centro do Rio. Embora more e trabalhe na região e possa realizar o deslocamento a pé, prefere utilizar ônibus, principalmente no retorno:

Eu moro no Centro e trabalho no Centro. Teoricamente, é uma distância muito curta, eu poderia fazer a pé, mas eu prefiro pegar transporte público [...] porque eu moro no Centro do Rio e eu trabalho ali na Cinelândia, próximo à Lapa, é um pouco perigoso.

Cláudia, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

A categoria “bairro” sozinha explica pouco: é possível considerar uma região relativamente segura e, ao mesmo tempo, identificar uma rua, uma estação ou um trecho específico que deve ser evitado, e vice-versa.

O TERRITÓRIO TAMBÉM DEFINE QUAIS RISCOS SÃO ESPERADOS

As entrevistadas também diferenciam os territórios segundo o tipo de violência que esperam encontrar. No Grupo 4, Denise, moradora de Nova Iguaçu, descreve seu bairro como tranquilo em relação à presença de milícia e tráfico, mas menciona a recorrência de assaltos:

No meu bairro, é um bairro tranquilo em termos de não ter presença de milícia, tráfico, mas tem assalto, principalmente de manhã [...]. É um fato recorrente aqui.

Denise, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

Essa distinção é importante porque mostra que a avaliação territorial não se organiza simplesmente entre lugares “seguros” e “inseguros”. As participantes identificam formas distintas de insegurança. Um território pode ser percebido como exposto a assaltos, outro a conflitos armados, outro a assédio e violência sexual e outro à combinação desses elementos.

Denise descreve esse cálculo quando explica por que, durante o mestrado, preferia dormir na casa do primo, na Penha, em vez de retornar à noite para Nova Iguaçu.

A residência ficava próxima à entrada de uma comunidade e também era considerada por ela uma área de risco. Sua decisão consistia em comparar as alternativas disponíveis:

Também é um lugar perigoso.
Então, meio que [...] eu tive
que escolher entre ali qual menos
pior, assim, sabe?

Denise, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

A expressão “qual menos pior” sintetiza um aspecto importante dos relatos: muitas decisões de mobilidade são tomadas entre alternativas percebidas como portadoras de riscos diferentes.

TRÁFICO, MILÍCIA E CONFLITO ARMADO ENTRAM NO CÁLCULO DOS TRAJETOS

Nos grupos periféricos, apareceram com maior clareza referências à presença de tráfico, milícia e possibilidade de conflitos armados. Isso não significa que esses temas estejam ausentes das experiências das demais participantes, mas sua relação com os deslocamentos cotidianos ganhou particular concretude entre mulheres que precisam atravessar longas distâncias metropolitanas.

No Grupo 4, essa dimensão aparece na discussão sobre os caminhos entre a Baixada e o Rio. Tatiane relata preferir a Linha Vermelha à Avenida Brasil, mesmo que isso implique gastar mais tempo no trajeto. Márcia compartilha a escolha, embora reconheça que a Linha Vermelha também passa por áreas mais sujeitas a confrontos:

Eu também prefiro a Linha Vermelha
também. Eu não ando na Avenida Brasil
nem a pau. Apesar de que parece que é
trocar seis por meia dúzia, né?
Porque a Linha Vermelha também tem
espaço ali pela Maré. Aí, quando
tem tiroteio ali, tudo para.

Márcia, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

O tempo de deslocamento, portanto, pode ser aumentado deliberadamente para evitar uma via considerada mais arriscada. A escolha do caminho incorpora informações sobre comunidades próximas, ocorrência de tiroteios e possibilidades de saída caso aconteça um confronto.

Esse conhecimento territorial também interfere na escolha do veículo. Como vimos na seção sobre mobilidade, o carro próprio não é necessariamente percebido como a alternativa mais segura quando a participante desconhece o destino. A possibilidade de entrar por engano em uma área sob controle armado faz com que conhecer previamente o território seja parte da decisão sobre como chegar.

OS MAPAS MENTAIS SÃO CONSTRUÍDOS E ATUALIZADOS

A construção dessas rotas envolve experiência própria, informação compartilhada e observação do espaço. Além disso, os relatos sugerem que os mapas mentais do cotidiano das mulheres não são estáticos: uma experiência de violência pode retirar determinado trajeto do repertório de circulação; um relato de assalto pode fazer uma participante deixar de utilizar determinado transporte; mudanças na dinâmica de um bairro podem alterar horários considerados adequados para circular.

Isso aparece, por exemplo, na experiência de Juliana discutida anteriormente: depois de sofrer um assalto utilizando sua bicicleta elétrica no percurso entre a Lagoa e o Centro, ela passou a considerar a possibilidade de voltar a pedalar apenas em bairros próximos de sua residência, descartando o retorno ao mesmo trajeto. O episódio modifica a delimitação espacial do que ela considera possível fazer de bicicleta.

Uma outra fala de Mônica exemplifica o mesmo. Ela conta que começou a evitar ônibus depois de ouvir relatos recorrentes de assaltos nas linhas que passavam perto de onde morava:

Eu ouvia falar muito que alguns ônibus que passavam ali na minha rua e que eu podia pegar estavam tendo muito assalto. Então, eu tomei pânico. Então, desde aquela época, eu evito ao máximo pegar ônibus. Eu praticamente não pego ônibus agora.

Mônica, Grupo 2 | baixa renda, área não periférica

Essa dinâmica se aproxima do argumento de Valentine (1992) sobre a formação de imagens espaciais do perigo: mulheres produzem conhecimentos sobre onde e quando determinados riscos são esperados e incorporam essas informações às decisões cotidianas.

DIMENSÃO	GRUPO 1 BAIXA RENDA, ÁREA PERIFÉRICA	GRUPO 2 BAIXA RENDA, ÁREA NÃO PERIFÉRICA	GRUPO 3 RENDA MÉDIA- ALTA, ÁREA NÃO PERIFÉRICA	GRUPO 4 RENDA MÉDIA- ALTA, ÁREA PERIFÉRICA
CONHECIMENTO DOS TRAJETOS	Ruas e percursos específicos são classificados segundo experiências e reputação local	Conhecimento de trechos específicos orienta caminhada e transporte	Experiências anteriores modificam os espaços considerados adequados para determinados modais	Forte presença do planejamento territorial em deslocamentos metropolitanos
RISCOS TERRITORIAIS MENCIONADOS	Assalto, assédio e violência nos trajetos e transportes	Assalto, assédio, ruas vazias e determinados trechos urbanos	Assaltos e proteção de bens aparecem com maior centralidade	Assaltos, comunidades, tráfico/milícia e conflitos armados aparecem no planejamento
EFEITO SOBRE A ROTINA	Algumas áreas são atravessadas mesmo quando consideradas arriscadas	Alteração de caminhos e horários	Redução ou abandono de determinados trajetos	Forte presença do planejamento territorial em deslocamentos metropolitanos

Tabela 5 - Síntese da discussão sobre sobre território e geografia da insegurança

Fonte: Elaboração própria a partir dos grupos focais (2026).

Nota: o quadro sintetiza padrões qualitativos identificados nas discussões dos grupos focais e não corresponde a frequências estatísticas.

O QUE UMA RUA PRECISA TER PARA PARECER SEGURA?

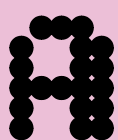
Lojas. Loja que eu posso entrar, me informar, pessoas que eu posso, às vezes, sentar e dar como referência. Algum lugar que tivesse bastante gente movimentando [...]. Uma avenida que tenha bastante loja, bastante lugar para poder entrar, ou um consultório médico.”

Tatiane, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

“Movimento” nas ruas muda a sensação de segurança: uma rua movimentada tende a ser percebida como mais segura que uma rua deserta, mas as participantes não falam apenas em quantidade de pessoas — comércio aberto, serviços, iluminação e possibilidades de entrada em algum estabelecimento compõem a leitura visual do espaço.

DIMENSÃO	GRUPO 1 BAIXA RENDA, ÁREA PERIFÉRICA	GRUPO 2 BAIXA RENDA, ÁREA NÃO PERIFÉRICA	GRUPO 3 RENDA MÉDIA- ALTA, ÁREA NÃO PERIFÉRICA	GRUPO 4 RENDA MÉDIA/ ALTA, ÁREA PERIFÉRICA
CARACTERÍSTICAS ASSOCIADAS À SEGURANÇA	Movimento e possibilidade de evitar determinados trechos	Movimento, transporte disponível e presença de outras pessoas	Familiaridade e possibilidade de acessar rapidamente outros modais	Comércio aberto, circulação de pessoas e lugares onde seja possível entrar ou pedir ajuda

o que as mulheres entendem por segurança e o que esperam do poder público?



As discussões dos grupos mostram que, quando as participantes falam sobre segurança, suas demandas ultrapassam a atuação policial. Iluminação, circulação de pessoas, comércio aberto, transporte, planejamento urbano, monitoramento e capacidade de resposta do poder público aparecem associados à possibilidade de circular pela cidade. Ao mesmo tempo, a polícia permanece como uma referência importante, sobretudo quando as participantes discutem a desigualdade da presença estatal entre diferentes territórios.

Essa compreensão dialoga com um resultado do relatório “Mulheres, polícia e facções”: embora as polícias sejam as instituições às quais a população mais recorre diante de problemas de segurança, apenas 41% dos entrevistados consideram que a polícia efetivamente protege a população. Entre moradores de favelas, esse percentual cai para 13%. O relatório identifica, portanto, uma demanda por proteção que convive com dúvidas sobre a capacidade das instituições existentes de oferecê-la (INSTITUTO UPDATE; INSTITUTO FOGO CRUZADO, 2026).

SEGURANÇA TAMBÉM PASSA PELA ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

A discussão sobre o que torna uma rua segura, apresentada na seção anterior, ajuda a identificar algumas expectativas em relação ao poder público. As participantes associaram segurança à iluminação, ao movimento e à existência de estabelecimentos abertos. No Grupo 3, Isabela resumiu:



Pra mim é questão da iluminação
e de movimentação. Eu me sinto
mais segura quando a rua é melhor
iluminada e tem mais movimento.

Isabela, Grupo 3 | renda média/alta, área não periférica

No Grupo 4, Rosana faz associação semelhante:



Tem que ter uma iluminação,
tem que ter o comércio, tem que
ter um pouco de movimento [...].
Tudo fechado, eu já fico mais
atenta, dá um alerta a mais.
Fica tudo escuro, a rua sem ninguém.

Rosana, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

Essas falas aproximam segurança pública e política urbana. Iluminação, funcionamento do comércio e ocupação das ruas interferem na avaliação que as mulheres fazem do espaço antes e durante seus deslocamentos. Isso também ajuda a compreender por que uma política de segurança pensada apenas a partir da ocorrência criminal deixa de captar parte da experiência relatada nos grupos: a avaliação do risco acontece antes da violência e organiza a própria possibilidade de utilização da cidade.

A PRESENÇA POLICIAL É PERCEBIDA COMO TERRITORIALMENTE DESIGUAL

Entre as participantes de áreas periféricas, apareceu também a percepção de uma distribuição desigual do policiamento. Tatiane estabelece uma comparação entre a Zona Sul e bairros mais pobres:

Você chega na Zona Sul [...] toda hora que você passa, tem um carro de polícia. Bairros mais pobres, eles são mais carentes de segurança pública, né? A gente não tem tanta polícia, tanto policiamento.

Tatiane, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

A fala introduz uma dimensão distributiva à discussão. A segurança disponível para as mulheres depende também do território em que circulam. Nesse sentido, diferenças que apareceram anteriormente entre periferia e áreas não periféricas — oferta de transporte, tempo de deslocamento, exposição a determinadas vias e presença de grupos armados — encontram correspondência na percepção sobre a própria presença do Estado. **Ao mesmo tempo, mais presença policial não apareceu como resposta suficiente para todos os problemas mencionados.**

As discussões sobre monitoramento, policiamento e atuação estatal foram acompanhadas por questionamentos sobre efetividade. Essa tensão também aparece no levantamento do Instituto Update e do Instituto Fogo Cruzado: a polícia continua sendo demandada, mas a capacidade de produzir proteção duradoura é questionada pelos entrevistados (INSTITUTO UPDATE; INSTITUTO FOGO CRUZADO, 2026).

TECNOLOGIA É VISTA COMO FERRAMENTA, MAS SUA EFETIVIDADE DEPENDE DA RESPOSTA DO ESTADO

A discussão sobre câmeras e monitoramento tornou essa avaliação mais explícita, sobretudo no Grupo 4. As participantes reconheceram que câmeras, totens e dispositivos de acionamento podem contribuir para a segurança, mas questionaram sua capacidade de prevenir crimes quando não estão articulados a outras ações. Tatiane avaliou positivamente a presença dos equipamentos em Xerém:

Aqui em Xerém eles começaram a colocar essas câmeras, então acaba que traz uma certa segurança. Principalmente quando tem uns totens [...] que você tem como apertar um botão, se acontecer alguma coisa, chamar ajuda.”

Tatiane, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

Márcia, por outro lado, demonstra dúvida sobre o efeito dos equipamentos. Embora reconheça que os totens produzam alguma sensação de segurança, observa que a continuidade dos crimes coloca em questão sua capacidade de inibição:

Dá uma sensação levemente de segurança, mas também a gente não sabe se é a solução [...] porque a criminalidade continua acontecendo e parece muitas vezes que aquela câmera ali não está inibindo o que as pessoas fazem.”

Márcia, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

O contraste é importante. Os equipamentos podem alterar a percepção imediata do espaço, mas as participantes avaliam a política também a partir de sua capacidade de produzir resposta concreta. A existência da câmera, isoladamente, não resolve a questão se não houver monitoramento, acesso às imagens, investigação e possibilidade de intervenção.

POLÍTICAS PÚBLICAS PRECISAM CONSIDERAR AS DIFERENÇAS ENTRE TERRITÓRIOS E ENTRE MULHERES

A discussão do Grupo 4 também produziu uma formulação direta sobre como as políticas de segurança deveriam ser construídas. Rosana questiona políticas formuladas sem participação das pessoas que convivem cotidianamente com os problemas e chama atenção para as diferenças territoriais:



As políticas públicas [...] têm que ser pautadas também com as pessoas que estão aqui e vivem essa sociedade, as mulheres periféricas, ouvir as pessoas, porque às vezes fazemos política pública sem ter a demanda das pessoas que convivem no dia a dia, porque cada bairro tem uma realidade.”

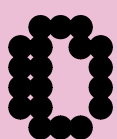


Rosana, Grupo 4 | renda média/alta, área periférica

A fala retoma um resultado que atravessa os quatro grupos: as condições de segurança não se distribuem de maneira uniforme pela Região Metropolitana. Uma política pode ter efeitos diferentes conforme disponibilidade de transporte, presença policial, iluminação, distância dos centros urbanos e formas de violência presentes em cada território.

Também há uma dimensão especificamente relacionada ao gênero: as seções anteriores mostraram que parte importante das restrições relatadas pelas participantes está relacionada ao assédio, à violência sexual e ao medo produzido pela presença de homens desconhecidos. A expectativa de política pública, portanto, precisa ser lida junto às formas específicas pelas quais as mulheres experimentam a insegurança. O relatório “Mulheres, polícia e facções” encontra resultado semelhante: 92% dos entrevistados reconhecem que mulheres enfrentam riscos específicos que homens não enfrentam, enquanto os grupos qualitativos identificaram alterações de trajetos, horários e oportunidades associadas a esses riscos (INSTITUTO UPDATE; INSTITUTO FOGO CRUZADO, 2026).

considerações finais



s quatro grupos focais mostram que a insegurança participa da organização cotidiana da vida das mulheres na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Ela interfere na escolha dos trajetos, dos horários, dos meios de transporte e dos lugares frequentados, mas também em decisões sobre lazer, trabalho, estudo e exercício físico. As participantes desenvolvem um conjunto de estratégias para administrar esses riscos, e a repetição dessas práticas mostra quanto trabalho cotidiano é necessário para tornar possíveis deslocamentos que, em princípio, poderiam ser tratados apenas como ir de um ponto a outro.

Um dos principais resultados da pesquisa diz respeito à relação entre renda e território. A divisão dos grupos permitiu observar que **morar em área periférica, isoladamente, explica menos as diferenças nas possibilidades de circulação do que inicialmente poderíamos supor.** A renda parece mais decisiva para determinar quais alternativas estão disponíveis diante de uma situação percebida como insegura. Mulheres de diferentes territórios identificam riscos, evitam lugares e modificam seus comportamentos. Entretanto, as participantes de renda média/alta dispõem de maior possibilidade de substituir um modal por outro, utilizar táxi ou aplicativo independentemente do preço, pagar uma hospedagem ou utilizar carro próprio. Entre as participantes de baixa renda, reconhecer um risco não significa necessariamente conseguir evitá-lo. O relato de Camila sobre ter realizado a pé um percurso conhecido como “Rua do Perdeu” enquanto não tinha vale-transporte é particularmente ilustrativo dessa diferença.

Isso não torna o território irrelevante. Os grupos periféricos apresentaram questões específicas relacionadas às grandes distâncias metropolitanas, à disponibilidade de transporte, às vias de acesso e, em alguns relatos, à presença de tráfico, milícia e conflitos armados. O que os grupos sugerem é uma interação entre essas dimensões. **O território define parte dos riscos e das condições de circulação; a renda interfere na capacidade de responder a eles.** Duas mulheres podem reconhecer uma situação como insegura, mas possuir recursos muito diferentes para modificar seu deslocamento.

As diferenças de renda também apareceram naquilo que ocupa o centro das preocupações. Entre as participantes de renda média/alta, perdas patrimoniais ganharam maior espaço espontaneamente, incluindo celular, bicicleta elétrica e outros bens. Entre as mulheres de baixa renda, assédio, abuso e violência sexual tiveram maior centralidade nas discussões. Essa diferença orientou inclusive decisões posteriores da pesquisa, como manter a preocupação com objetos de valor como questão espontânea no instrumento quantitativo, evitando induzir uma dimensão que apresentou importância distinta entre os grupos.

QUEM LUCRA COM O MEDO DAS MULHERES?

Os relatos também permitem formular uma questão que ultrapassa a descrição das estratégias adotadas: há uma economia organizada em torno da necessidade de as mulheres administrarem individualmente sua segurança. Aplicativos de transporte são talvez o exemplo mais evidente: diversas participantes pagam para evitar caminhadas, transporte público, pontos de ônibus ou trajetos noturnos. Em alguns casos, a possibilidade de permanecer em uma atividade depende diretamente de haver dinheiro para pagar a corrida. Natália (Grupo 1) sintetiza essa relação quando explica que, se não tiver dinheiro para o aplicativo, volta mais cedo.

O mesmo processo envolve serviços de táxi, tecnologias de geolocalização, compartilhamento e acompanhamento de trajetos, câmeras, dispositivos de monitoramento e outros produtos associados à proteção individual. As empresas não são as que produzem o medo relatado pelas participantes. Os grupos permitem identificar, contudo, que a insegurança cria demanda por serviços privados capazes de transformar recursos econômicos em alternativas de mobilidade e monitoramento. A segurança passa, assim, a possuir também um preço, e parte das desigualdades observadas entre as mulheres está na capacidade de pagá-lo.

Quando a resposta disponível para uma mulher que considera inseguro caminhar até sua casa é pagar por um automóvel privado, um problema coletivo de circulação urbana é parcialmente convertido em uma decisão de consumo individual.

Algo semelhante ocorre quando o acompanhamento de uma mulher durante a madrugada depende de celulares, internet, localização em tempo real e plataformas privadas. As tecnologias ampliam possibilidades concretas de proteção e são valo-

rizadas pelas participantes, mas seu uso também evidencia espaços deixados pela proteção pública.

HOMENS: ENTRE A AMEAÇA E AS ESTRATÉGIAS DE PROTEÇÃO

Outra tensão atravessa os grupos: o lugar ocupado pelos homens na produção e na administração do medo. As participantes mencionaram espontaneamente homens ou grupos de homens como motivo para atravessar a rua; questionadas sobre uma mulher se aproximando, a percepção se inverteu, associada a conforto — a mesma distinção que aparece nos aplicativos, em que uma motorista mulher é descrita como motivo de alívio.

Ao mesmo tempo, homens conhecidos aparecem nas estratégias de proteção. Namorados, companheiros, pais e outros familiares podem acompanhar trajetos, buscar mulheres ou permitir que permaneçam mais tempo fora de casa. Há uma contradição importante nessa dinâmica: os homens aparecem simultaneamente entre os principais sujeitos em relação aos quais as mulheres calculam o risco e entre aqueles acionados para protegê-las desse mesmo risco. O elemento que modifica a avaliação é principalmente o vínculo — um homem desconhecido pode levar uma mulher a atravessar a rua; um homem conhecido pode permitir que ela faça um percurso que evitaria sozinha.

Essa dinâmica também ajuda a compreender o papel das redes entre mulheres, que funcionam, na prática, como parte da infraestrutura que permite a circulação feminina pela cidade: compartilham localização, acompanham corridas, perguntam se a outra chegou, oferecem suas casas para evitar retornos de madrugada e circulam juntas.

Amigas compartilham localização, acompanham corridas, perguntam se a outra chegou, oferecem suas casas para evitar retornos de madrugada e circulam juntas. Essas redes funcionam, na prática, como parte da infraestrutura que permite a circulação feminina pela cidade.

Amigas compartilham localização, acompanham corridas, perguntam se a outra chegou, oferecem suas casas para evitar retornos de madrugada e circulam juntas. Essas redes funcionam, na prática, como parte da infraestrutura que permite a circulação feminina pela cidade.

O CUSTO INVISÍVEL DA SEGURANÇA

Há ainda um custo que não aparece necessariamente em dinheiro. Planejar trajetos, verificar placas, compartilhar corridas, pesquisar bairros, observar quem caminha atrás, atravessar a rua, escolher roupas, verificar horários de transporte e combinar onde dormir exige tempo, atenção e antecipação. A noção de mapas mentais discutida ao longo do relatório ajuda a organizar esse achado: as participantes acumulam e atualizam informações sobre ruas, horários, pessoas e acontecimentos para decidir como circular (VALENTINE, 1989; 1992).

Esses mapas são atualizados tanto pela experiência direta quanto pelas informações que circulam. O relato de Mônica (Grupo 2) é ilustrativo: notícias e imagens de assaltos compartilhadas no grupo de seu condomínio modificam sua disposição para circular pelo entorno, enquanto relatos recorrentes de assaltos em ônibus contribuíram para que praticamente abandonasse esse modal. Juliana (Grupo 3), por sua vez, redesenhou espacialmente o uso de sua bicicleta depois de sofrer um assalto. A violência produz efeitos sobre a circulação para além das vítimas diretas e para além do momento em que ocorre.

Contabilizar ocorrências permite dimensionar parte do fenômeno, mas não captura integralmente seus efeitos.

Uma mulher que deixou de frequentar determinado lugar, voltou mais cedo, recusou uma oportunidade, abandonou um modal ou gastou mais dinheiro para evitar determinado trajeto não necessariamente aparecerá nas estatísticas criminais. Ainda assim, sua relação com a cidade foi alterada pela insegurança.

DA ADAPTAÇÃO INDIVIDUAL À POLÍTICA PÚBLICA

Talvez o resultado mais transversal dos grupos seja justamente a quantidade de adaptações realizadas pelas próprias mulheres. A cidade permanece acessível, mas esse acesso frequentemente depende de cálculo, dinheiro, redes pessoais e mudanças de comportamento. Nesse sentido, a ausência de uma ocorrência de violência em determinado deslocamento não significa ausência de impacto da insegurança: pode significar que houve um conjunto de ações anteriores para evitar que a mulher se colocasse na situação percebida como arriscada.

As expectativas apresentadas em relação ao poder público apontam para respostas que também ultrapassam o policiamento. Iluminação, transporte, circulação de pessoas, comércio, planejamento urbano, monitoramento e capacidade efetiva de res-

posta aparecem articulados nas falas. A própria discussão sobre o spray de pimenta expõe os limites de respostas centradas exclusivamente na autoproteção: algumas participantes valorizam a possibilidade de possuir um recurso de defesa, enquanto outras questionam se conseguiriam utilizá-lo, se uma reação aumentaria o risco e até que ponto essa seria uma solução para o problema.

Ao final, os grupos deslocam a pergunta de “quanto medo as mulheres sentem?” para uma questão mais concreta: o que elas precisam fazer — e quanto precisam gastar — para continuar circulando apesar do medo?

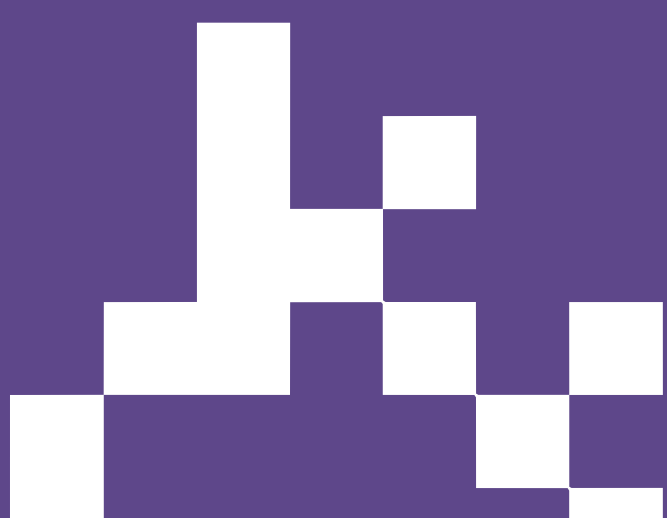
Essa mudança permite observar simultaneamente os efeitos da violência, as desigualdades entre mulheres, o trabalho cotidiano de autoproteção e os mercados que se desenvolvem em torno dessa demanda. Permite também recolocar a responsabilidade pública no centro do problema.

Uma política de segurança para mulheres precisa ser capaz de reduzir não apenas a ocorrência de violência, mas também o conjunto de restrições, custos e cálculos que hoje condicionam sua possibilidade de circular pela cidade.



não esquecer: uma cidade viva é uma cidade segura para todas

 sta pesquisa evidencia um ponto fundamental a respeito das mudanças que se fazem urgentes: enquanto a segurança pública for reduzida à via da repressão policial ou relegada à mercê de soluções privadas e mercantilizadas, o direito de ir e vir continuará sendo um privilégio de poucos, e a cidade, um território permanente de restrição, cálculo e medo para a maioria esmagadora das mulheres. Se a liberdade também pode ser medida pelo espaço que ocupamos nas cidades, o retrato da Região Metropolitana do Rio de Janeiro é violentamente nítido: mulheres continuam aprisionadas numa rotina que, a todo o tempo, precisa ser calculada. Isso também é uma questão de segurança pública.



referências

CUNHA, Bárbara Madruga da. **Violência contra a mulher, direito e patriarcado**, 2014.

GONZALEZ, Lélia. **Por um feminismo afro-latino-americano: ensaios, intervenções e diálogos**. Organização de Flávia Rios e Márcia Lima. Rio de Janeiro: Zahar, 2020.

INSTITUTO UPDATE; INSTITUTO FOGO CRUZADO. **Mulheres, polícia e facções: o que está no centro do debate sobre segurança pública?** [S. l.]: Instituto Update; Instituto Fogo Cruzado, 2026.

SCOTT, Joan Wallach. **A fantasia da história feminista**. Tradução de Elisa Nazarian. 1. ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2024. (Coleção História & Historiografia, v. 26)

VALENTINE, Gill. **The geography of women's fear**. Area, v. 21, n. 4, p. 385-390, 1989.

**REALIZAÇÃO
MOVIMENTOS**

APOIO

Instituto Update

Instituto Fogo Cruzado

FICHA TÉCNICA

CONCEPÇÃO E ORGANIZAÇÃO

Aristênio Gomes

Isabelly Damasceno

DESENHO METODOLÓGICO, MEDIAÇÃO E ANÁLISE

Shamira Rossi

RECRUTAMENTO DOS GRUPOS

Pedro Bahia

IDENTIDADE VISUAL E DIAGRAMAÇÃO

Gaby Pereira

EQUIPE MOVIMENTOS

DIREÇÃO: André Galdino, Aristênio Gomes e Karina Donaria

COMUNICAÇÃO: Isabelly Damasceno e Gaby Pereira

ARTE E CULTURA: Ricardo Fernandes e Sabrina Martina

INCIDÊNCIA POLÍTICA: Natan Hermínio

Esta pesquisa foi realizada em agosto de 2026
e publicada em setembro do mesmo ano.