

PERCEPÇÃO DE RISCO DAS MULHERES DE CANOAS/RS NO SEU TRAJETO DIÁRIO

Rafaela Vieira Machado*
Camila Bolzan de Campos**

RESUMO: As mulheres enfrentam o desafio de se locomover com segurança em seus trajetos diários. Assédios físicos e psicológicos estão presentes em suas rotinas. As evidências perigosas que a cidade pode acarretar a estes trajetos no âmbito urbano traz à tona a relevância de descrever este possível impacto na mobilidade de mulheres. Tendo em vista este panorama, o presente estudo tem como objetivo analisar como a violência influencia os padrões de mobilidades das mulheres do município de Canoas/RS. Trata-se de uma pesquisa que utiliza métodos mistos em seu delineamento, em que 402 mulheres moradoras do município de Canoas/RS participaram através de um questionário enviado via redes sociais. Através desta pesquisa foi possível afirmar que as mulheres têm suas rotinas alteradas em função da violência nos centros urbanos.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade urbana; Mulheres; Segurança; Insegurança; Violência.

RISK PERCEPTION OF FEMALES IN CANOAS, BRAZIL, ON THEIR DAILY WORK TRIPS

ABSTRACT: Females have to face challenges in safety during their daily work trips since physical and psychological harassment are present. Dangerous evidences that the city provides during these trips makes relevant possible impacts in female mobility. Current study analyzes the manner violence affects mobility standards of females in the municipality of Canoas, Brazil. Current research employed mixed methods in which 402 females from Canoas participated in a questionnaire sent by social networks. Results show that females changed trip routes due to violence downtown.

KEY WORDS: Urban mobility; Females; Safety; Unsafety; Violence.

* Graduanda em Psicologia na Universidade La Salle, Canoas, Rio Grande do Sul (RS), Brasil.
E-mail: rafaelavmachado@hotmail.com

** Doutora em Psicologia Social pela Universitat de Barcelona. Coordenadora e Docente do Curso de Psicologia da Unilassalle, Canoas, RS, Brasil.
E-mail: camila.bolzan@unilasalle.edu.br

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana tem por objetivo proporcionar o acesso aos benefícios da cidade e busca garantir a utilização de forma igualitária do espaço público circulável, além de outras funções que, integradas, cumprem o objetivo de harmonizar o deslocamento e o acesso nas cidades (FELTRAN, 2012).

No Brasil “a mobilidade é um direito a ser conquistado e um desafio a ser superado” (CAMPOS, 2019, p.1). A Constituição Brasileira (1988) garante (ou deveria) aos cidadãos o direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança, à propriedade e à mobilidade. Porém, principalmente nos grandes centros, a mobilidade urbana enfrenta diversas dificuldades, e entre elas está a insegurança e a violência, os principais inibidores dos direitos que deveriam ser garantidos à sociedade.

A insegurança somada à violência acaba por causar o medo. Nos grandes centros, o medo do crime atormenta a população. De acordo com Dantas, Persijn e Silva (2007), esse medo gera a angústia que se expande quando deparada com uma criminalidade aparentemente fora do controle. Essa situação não incide apenas sobre o Brasil. Silva (2007) explica que, de acordo com o “Relatório Global sobre Crime e Justiça” da Organização Mundial de Saúde (OMS), em um período de cinco anos, em qualquer lugar do mundo que seja, dois a cada três habitantes das grandes cidades globais serão vítimas de algum crime pelo menos uma vez.

O crescente aumento nas taxas de violência nos grandes centros urbanos contribui para a sensação de insegurança que permeia a população e em especial as mulheres. Diariamente, elas enfrentam ameaças e discriminação, o que faz com que se sintam fisicamente mais vulneráveis. As mulheres, desde o nascimento, em seu ambiente familiar, escolar e no trabalho, são perseguidas pela insegurança por conta da diferença de gênero.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 MOBILIDADE URBANA X VIOLÊNCIA

De acordo com o Ministério das Cidades (2005), mobilidade urbana pode ser definida como um atributo que se refere à facilidade de deslocamentos feitos

através de veículos, vias, e toda a infraestrutura, sejam eles de bens ou pessoas no espaço urbano, que possibilitam o ir e vir cotidiano. A mobilidade urbana também está relacionada com o desenvolvimento das cidades, por esse motivo, se bem praticada, tende a contribuir para o melhor funcionamento dos deslocamentos de bens, serviços e da população.

Conforme o art. 5º da Constituição Brasileira de 1988 é garantido o direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade. Ainda é garantida ao cidadão a mobilidade, de acordo com o item XV “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens” (BRASIL, 1988). Carvalho (2018) explica que a qualidade da cidadania de um país pode ser balizada pela garantia de liberdade, participação e igualdade para todos.

Mesmo tratando-se de um direito, a mobilidade ainda é um assunto que demanda cuidado, pois como exemplifica Augé (2010) é um fenômeno que traz à tona as desigualdades sociais: quando algumas pessoas da sociedade conseguem escolher como e quando se locomover, e outras, se locomovem quando e como lhes é possível. Além de evidenciar a desigualdade social, a mobilidade urbana convive com outros diversos desafios e, entre eles, está a violência diária enfrentada por todos que precisam se locomover de um ponto a outro da cidade.

De acordo com Ferreira, Silva, Reis, Hu e Pamboukian (2016), a tentativa de fuga da violência acaba por gerar um círculo vicioso que prejudica a mobilidade urbana: Zandonade e Moretti (2012) complementam, menos pessoas usam o transporte público; aumenta o número de automóveis; aumenta o congestionamento, a poluição e a ineficiência; aumentam as distâncias e os custos. As consequências, ainda conforme os autores, são sofridas por quem não possui automóvel, que acabam por ter que ir ao seu destino de bicicleta, a pé ou transporte público. Por sua vez, o indivíduo no seu automóvel sente-se em seu espaço privado e, ainda, com falsa sensação de proteção contra a violência.

Os indicadores de violência social, apontados no Brasil, nos fazem crer que vivemos em uma guerra civil diariamente, sendo de uma magnitude e intensidade sem precedentes. Em 2003, morreram mais de 126 mil pessoas por causas externas no Brasil e, dessas, mais de 40% perderam suas vidas por conta de homicídios, e os acidentes de trânsito representam 26,5% das mortalidades por causas externas no país.

Os principais centros urbanos brasileiros concentram as maiores taxas de morte por causas violentas do continente americano. Essas taxas vêm se acentuando desde a década de 1980, segundo o Ministério da Saúde as taxas de mortes por causas externas no país tiveram um crescimento de 22,9% até o ano de 2002 (SOUZA; LIMA, 2007).

De acordo com relatório feito pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública, através do Atlas da Violência (2019), mais de 3 mil pessoas tiveram como causa de morte o homicídio no Rio Grande do Sul em 2017. A taxa de homicídios por 100 mil habitantes teve crescimento de 47,6% entre os anos de 2007 e 2017, passando de 19,8 para 29,3. O Estado aparece como primeiro na região Sul e oitavo no Brasil com mais homicídios em 2017.

Já o município de Canoas/RS parece estar indo na contramão do Estado e do país, onde os índices de violência aumentaram nos últimos anos. Entre os anos de 2018 e 2019, a cidade apresentou redução de 48% nos casos de homicídio (VASCONCELLOS, 2019; SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA DO RIO GRANDE DO SUL, 2019). Enquanto o Estado apresenta taxa de quase 30 homicídios por 100 mil habitantes, a cidade de Canoas, conforme estatísticas do ObservaSinus (2017), registra pouco mais de três mortes violentas por 100 mil habitantes, não havendo nenhum caso de latrocínio (roubo seguido de morte).

A prefeitura de Canoas (2020) também apresenta índices de redução nos casos de violência. Entre fevereiro de 2018 e janeiro de 2019, o número de furtos de veículos caiu 10,1% e o roubo de veículos 25,61%.

2.2 A MOBILIDADE DAS MULHERES EM MEIO À CULTURA DA VIOLÊNCIA

De acordo com os artigos I, II e III da Declaração Universal dos Direitos Humanos (2009), os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e direitos, e devem agir com espírito de fraternidade entre eles. Não deve haver distinção de qualquer espécie, seja de raça, cor, sexo, idioma, religião, entre outras, além de todos contarem com direito à vida, à liberdade e à segurança pessoal.

Indo de encontro, Santos (2017) afirma que é um direito de homens e mulheres usufruir de maneira democrática e digna do espaço urbano, como parques, praças e transportes públicos. Entretanto, as mulheres são diariamente expostas a situações de vulnerabilidade, através de episódios de violências fazendo com que

necessitem andar somente durante o dia, em grupos, ou até mesmo, na companhia de um homem para garantir sua segurança.

Um dos maiores motivos pelos quais as mulheres evitam estar nos centros urbanos, principalmente desacompanhadas e em determinados horários, é o medo da violência, dos assaltos e principalmente da violência sexual. Ao não frequentar determinados locais, ou não andar sozinhas à noite por medo, as mulheres têm o seu direito de ir e vir violado. O investimento em políticas públicas para igualdade de gênero é fundamental, inclusive quando falamos de uso do espaço público (SANTOS, 2017).

Para Lopes (2019), o medo faz com que as mulheres pensem muito além do transporte que utilizarão para sair da sua residência. A escolha da roupa, maquiagem e até mesmo o curso que prestarão no vestibular são influenciadas pela rotina dos transportes que elas vão precisar utilizar. Complementando, Svab (2016) explica que o medo de ser assaltada no carro ou assediada no transporte público, são restrições que podem criar disparidades no acesso às oportunidades. Para exemplificar, o fato de evitarem sair em horário de pico, seja de carro ou de transporte público, pode fazer com que haja distribuição desigual de empregos entre mulheres e homens. Estes são apenas alguns exemplos de como a violência urbana atinge a rotina das mulheres.

Mesmo em busca de igualdade no mercado de trabalho, no que diz respeito à atividade doméstica essa igualdade ainda não existe. Fazendo com que, além de realizar viagens diárias com o intuito de se locomover aos seus serviços, as mulheres não estão desobrigadas das viagens ligadas ao espaço doméstico. A autora ainda afirma que as mulheres vêm utilizando mais o transporte coletivo do que os homens. Complementando, é possível exemplificar problemas enfrentados pelas mulheres no desafio rotineiro de se locomover utilizando o transporte público, tais como a falta de transportes fora do horário de pico e a falta de transporte que circule dentro dos bairros. Então, além de ter uma diversidade maior de atividades a cumprir, ainda o fazem de um modo cujas rotas não são flexíveis, tendo que andar a pé para chegar ao seu destino.

2.3 ASPECTOS AMBIENTAIS QUE IMPACTAM NA SENSACÃO DE (IN)SEGURANÇA

A sensação de insegurança é definida por Plassa e Cunha (2016) como uma reação emocional a uma situação de ameaça.

Sentir-se insegura pode prejudicar mais a qualidade de vida de uma pessoa do que o próprio crime. Conforme Vargas, Uriate e Cybis, (2016), os indivíduos com medo tendem a mudar mais os seus hábitos de vida, do que os que foram objetos de uma ação criminosa. Indo de encontro, Cardoso *et al.* (2013) explicam que as pessoas que são afetadas diretamente pela falta de segurança têm suas atividades rotineiras restringidas, além de sofrer diversas perdas, podendo ser elas financeiras, físicas, psicológicas e emocionais.

Alguns fatores podem influenciar na sensação de segurança, como a criminalidade, a urbanização, a influência da mídia e atributos individuais, como gênero, renda e idade (CARDOSO *et al.*, 2013). Já, Vargas *et al.* (2016) apresentam aspectos ambientais que influenciam na percepção de segurança, sendo eles a presença de iluminação, a presença de pessoas, a presença de policiamento, a presença de comércio e a qualidade da calçada. A segurança pode então ser dividida em dois fatores de ordem psicológica: o que se percebe e o que se sente. As percepções balizam o comportamento pessoal através dos atributos físicos do mundo real. E as sensações ocorrem após o julgamento do que foi percebido no ambiente.

Uma das formas mais eficientes e que demanda menos esforços no que diz respeito a elevar a percepção de segurança de um ambiente é a iluminação. De acordo com Fernandes, Moura e Costa (2018), a iluminação é um diferencial para qualidade de vida, permitindo o deslocamento e a utilização de espaços públicos pela sociedade no período noturno. Ambientes bem iluminados embelezam as paisagens naturais e melhoraram a imagem da cidade, além de tornarem-se atraentes a comércios e turismo, beneficiando não apenas a cidade, mas também os usuários desses espaços.

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa caracteriza-se por utilizar métodos mistos no seu delineamento, sendo ele definido como “aqueles que incluem pelo menos um método quantitativo

e um método qualitativo, em que nenhum tipo de método está inerentemente ligado a qualquer paradigma particular de investigação” (CRESWELL; CLARK, 2013, p.256). Este método é adequado para pesquisas em que uma fonte de dados é insuficiente, e outro segundo método pode ser necessário para melhorar um método primário. A combinação de dados tende a proporcionar melhor entendimento do problema da pesquisa, do que abordagens isoladas. Assim, a abordagem qualitativa responderá aos objetivos de acessar um conjunto de variáveis controladas por um planejamento ou análise estatística, que proporciona medidas ou observações para a testagem de uma teoria em uma execução de tempo menor (CRESWELL, 2010).

A coleta de dados foi realizada através de um questionário semiestruturado, na plataforma “Formulários Google”, inspirado no trabalho de Cruz (2015), contendo dez perguntas, utilizou-se o formato “Bola de Neve” para obter as respostas. A técnica bola de neve é uma amostragem não probabilística utilizada em pesquisas sociais onde os participantes iniciais selecionados pelo pesquisador indicam novos participantes que por sua vez indicam novos participantes e assim sucessivamente, até que seu objetivo seja alcançado (BALDIN; MUNHOZ, 2011; OLEKSZECHEN; KUHNEN, 2017). Segundo Vinuto (2014), trata-se de um método de amostragem que visa estudar populações espalhadas por uma grande área, ou, conforme Ochoa (2015), indivíduos de difícil acesso por parte do pesquisador.

Foi realizada uma análise de distribuição de frequências das respostas de todas as variáveis. Após isso, foi analisada a dependência/associação entre a variável relativa à percepção de segurança durante o trajeto diário e as demais variáveis, com uso dos testes de Qui-Quadrado de Pearson, ou teste exato de Fisher, quando os pressupostos do teste de Qui-Quadrado não foram atendidos (CONOVER, 1999; SPRENT, 2011). Foi considerado significativo pelo teste de Qui-Quadrado um valor de probabilidade de erro igual ou inferior a 5%. Para fins de determinação de significância da diferença entre frequências esperadas e observadas, foi considerado como significativo quando o resíduo padronizado da categoria foi menor que -1,96 ou maior que 1,96 (AGRESTI, 2002). Adicionalmente, foi testada a força da relação de dependência, através do teste V de Cramer (REA; PARKER, 2014). As análises foram realizadas no software R 4.0.1 (2019).

A pesquisa realizada no período entre 1º/06/2020 e 05/06/2020 contou com a participação de 402 mulheres moradoras do município de Canoas/RS. Tendo

como benefícios oportunizar a reflexão e a percepção a respeito dos deslocamentos, aproximando as mulheres sobre esse assunto, conscientizando-as dos seus direitos. Ao responder o questionário, as participantes tiveram disponíveis informações relacionadas à violência contra a mulher: contatos e endereços para auxílio.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Foram aplicados questionários em mulheres residentes em 22 bairros, como está mostrado na Tabela 1, sendo que 24,13% dos entrevistados são do bairro Centro. Além disso, a maioria dos entrevistados reside em Canoas a mais de oito anos (81,59%).

Como pode ser visto na Tabela 2, a maior parte dos entrevistados estão alocados na faixa etária dos 18 – 25 anos, com 47,26% das amostras nessa faixa, seguido da faixa etária dos 26 – 33 anos (23,63%), 34 – 41 anos (14,68%), 42 – 49 anos (7,71%) e > 50 anos (6,72%).

Em relação à escolaridade, a maioria dos entrevistados possui ensino superior incompleto, com 44,53%, já aqueles com ensino superior completo têm-se 26,62%, com ensino médio completo 21,89%, menores escolaridades somam juntas 6,96%.

A maioria das entrevistadas possui renda mensal relativamente baixa, sendo que 26,37% recebem até um salário mínimo, 28,11% recebem de um a dois salários, e apenas 15,67% possui renda superior a quatro salários mínimos.

Quando analisamos a distribuição de frequências dos meios de transporte utilizados pelas entrevistadas, notamos que 51,99% das mesmas usam carro próprio, 44,78% usam UBER ou semelhantes, 43,28% utilizam ônibus, 34,33% utilizam trem, 17,91% realizam caminhada em seu trajeto diário, e apenas 7,96% utilizam bicicleta. Parte das entrevistadas citou mais de um meio de transporte em seu trajeto diário, por esse motivo as porcentagens quando somadas superam os 100%.

Tabela 1. Análise de distribuição de frequências absolutas e relativas do bairro onde residem as entrevistadas

Bairro	Frequência	Frequência relativa
Centro	97	24,13
Niterói	30	7,46
Harmonia	29	7,21
Estância Velha	28	6,97
Guajuviras	27	6,72
Rio Branco	26	6,47
Marechal Rondon	25	6,22
Mathias Velho	25	6,22
São José	23	5,72
Fátima	16	3,98
Igara	16	3,98
Nossa Senhora das Graças	16	3,98
Olaria	12	2,99
Central Park	6	1,49
Mato Grande	6	1,49
Moinhos de Vento	6	1,49
Cinco Colônias	4	1,00
Cidade Nova	3	0,75
Porto Belo	2	0,50
São Luiz	2	0,50
Vila Cerne	2	0,50
Bela Vista	1	0,25
Tempo que reside em Canoas		
2-5 anos	20	4,98
5-8 anos	25	6,22
> 8 anos	328	81,59
< 2 anos	29	7,21

Fonte: Elaborado pelos autores, 2020.

Em análise da percepção de segurança que as entrevistadas sentem ao realizar seu trajeto diário, nota-se que a maioria se sente insegura, com 55,22% de escolha, 28,11% das entrevistadas se sente segura.

Tabela 2. Análise de distribuição de frequências absolutas e relativas da faixa etária, escolaridade, faixa de renda e meios de transporte utilizados

Faixa etária	Frequência	Frequência relativa
18-25	190	47,26
26-33	95	23,63
34-41	59	14,68
42-49	31	7,71
> 50	27	6,72
Escolaridade		
F. incompleto	7	1,74
M. completo	88	21,89
M. incompleto	21	5,22
S. completo	107	26,62
S. incompleto	179	44,53
Faixa de renda		
Até 1 salário mínimo	106	26,37
1 a 2	113	28,11
2 a 3	68	16,92
3 a 4	52	12,94
> 4 salários mínimos	63	15,67
Meios de transporte		
CARRO	209	51,99
UBER	180	44,78
Onibus	174	43,28
Trem	138	34,33
Caminhada	72	17,91
Bicicleta	32	7,96

Fonte: Elaborado pelos autores, 2020.

A maioria das entrevistadas (62,94%) afirmou nunca ter vivenciado algum tipo de violência ou crime em seu trajeto. Embora a maioria nunca tenha presenciado algum ato de violência, não podemos deixar de observar que o número de entrevistadas que vivenciou algum tipo de violência ou crime é uma parcela significativa, sendo de 37,06%.

Uma informação que chama a atenção se refere ao comportamento relatado pelas entrevistadas, visando evitar algum tipo de violência. Nota-se que 78,86% relatam alteração/escolha do seu trajeto, 57,1% preferem sair acompanhadas, 52,99% afirmam considerar a escolha do meio de transporte, 47,01% chegam a considerar a escolha da roupa, e 13,68% a escolha da maquiagem. Aqui, percebe-se o quanto a rotina das mulheres entrevistadas é afetada com objetivo de evitar a violência, chamando a atenção o número de mulheres que consideram o fato da violência em seu trajeto na escolha de suas roupas e maquiagem. Parte das entrevistadas citou mais de um comportamento, por esse motivo as porcentagens quando somadas superam os 100%.

Tabela 3. Análise de distribuição de frequências absolutas e relativas da percepção de segurança no trajeto diário, vivência de violência ou crime no trajeto diário e comportamentos que fazem parte da rotina para evitar algum tipo de violência

No seu trajeto diário você se sente	Frequência	Frequência relativa
Indiferente	67	16,67
Insegura	222	55,22
Segura	113	28,11
Vivenciou algum tipo de violência crime no seu trajeto diário		
Não	253	62,94
SIM	149	37,06
Comportamentos que fazem parte da sua rotina para evitar algum tipo de violência		
Escolha do trajeto	317	78,86
Sai acompanhada de outra pessoa	230	57,21
Escolha do meio de transporte	213	52,99
Atravessa a rua	200	49,75
Escolha da roupa	189	47,01
Escolha da maquiagem	55	13,68
Escolha do horário	4	1,00

Fonte: Elaborado pelos autores, 2020.

Como pode ser visto na Tabela 4, a maioria das entrevistadas considera que áreas escuras, áreas sujas, com esgoto a céu aberto, sem pavimentação, sem bueiros, áreas próximas a matas e a terrenos baldios como perigosas ou muito perigosas. Áreas com grande movimentação, com predominância de apartamentos, áreas comerciais e ao ar livre são consideradas pouco perigosas, indiferentes ou sem perigo pela maioria das entrevistadas.

Não foi encontrada uma associação significativa entre bairro e percepção de medo ($P 0,37$), bem como para escolaridade e percepção de segurança ($P 0,17$).

Pode ser observado na Tabela 5 um efeito significativo entre a faixa etária, em que idades maiores que 50 anos estão associadas à frequência observada superior à frequência esperada para a percepção de segurança e menor percepção de insegurança, o inverso ocorre para a faixa etária de 18 a 25 anos. A faixa etária de 34 a 41 anos também possui maior associação ao sentimento de segurança. A associação entre a faixa etária e a percepção do medo é considerada moderada ($V=0,22$), conforme classificação de Rea e Parker (2014).

Tabela 4. Análise de distribuição de frequências relativas quanto à influência de áreas escuras ou mal iluminadas (E), áreas sujas (S), áreas com esgoto a céu aberto (ECA), sem pavimentação (SP), sem bueiros/drenagem pluvial (SB), áreas movimentadas (M), áreas próximas a matas (PM), próximas a terrenos baldios/pichações (PTB), áreas com predominância de apartamentos (PA), áreas comerciais (C), áreas de lazer/ar livre (L), na percepção de segurança no trajeto diário

	E	S	ECA	SP	SB	M	PM	PTB	PA	C	L
Indiferente	2	13,1	13,7	19,4	19,9	14,9	17,2	7,2	31,1	21,6	20,6
Muito perigoso	57,7	23,1	25,6	19,6	26,6	12,7	30,1	41,8	9,2	7	9,4
Não vejo perigo	2,2	5,2	8,2	8,2	7,2	14,4	9	6,2	18,4	27,1	19,6
Perigoso	21,4	40,8	35,8	34,8	29,8	25,9	26,6	29,1	13,9	9,2	20,1
Pouco perigoso	16,7	17,7	16,7	17,9	16,4	32,1	17,2	15,7	27,4	35,1	30,1

Fonte: Elaborado pelos autores, 2020.

Nota-se efeito significativo entre a faixa salarial, em que pessoas com faixa salarial de até um salário mínimo estão associadas à frequência observada superior a frequência esperada para a percepção de insegurança e menor percepção de segurança, o inverso ocorre para a faixa salarial de dois a três e três a quatro salários.

A faixa salarial um a dois salários mínimos também possui menor associação ao sentimento de segurança. A associação entre a faixa de renda e a percepção do medo é considerada moderada ($V=0,22$), conforme classificação de Rea e Parker (2014).

Tabela 5. Frequência esperada (FE), frequência observada (FO), teste de dependência e associação entre a percepção do medo e faixa etária e salarial

		> 50	18 a 25	26 a 33	34 a 41	42 a 49	Valor-p ¹	V ²
FE	Indiferente	4,5	31,7	15,8	9,8	5,2	<0,001***	0,22
	Insegura	14,9	104,9	52,5	32,6	17,1		
	Segura	7,6	53,4	26,7	16,6	8,7		
FO	Indiferente	6	28	22	5	6		
	Insegura	5 (-)	123 (+)	53	29	12		
	Segura	16 (+)	39 (-)	20	25 (+)	13		
		> 4 salários	Até 1 salário	1 a 2	2 a 3	3 a 4		
FE	Indiferente	10,5	17,7	18,8	11,3	8,7	<0,001***	0,22
	Insegura	34,8	58,5	62,4	37,6	28,7		
	Segura	17,7	29,8	31,8	19,1	14,6		
FO	Indiferente	15	13	19	11	9		
	Insegura	28	76 (+)	71	30 (-)	17 (-)		
	Segura	20	17 (-)	23 (-)	27 (+)	26 (+)		

¹Valor de probabilidade de erro pelo teste Exato de Fisher.

²Teste V de Cramer para força da relação.

(-) Frequência observada inferior a frequência esperada, resíduo padronizado menor que -1,96.

(+) Frequência observada superior a frequência esperada, resíduo padronizado maior que 1,96.

***Significativo a 0,1% de probabilidade de erro pelo teste exato de Fisher.

Fonte: Elaborado pelos autores, 2020.

Nota-se efeito significativo entre o fato de as mulheres terem vivenciado algum tipo de violência no seu trajeto diário e o sentimento de segurança, em que pessoas com alguma vivência de violência estão associadas à frequência observada superior à frequência esperada para a percepção de insegurança e menor percepção de segurança (Tabela 6). A associação entre a faixa de renda e a percepção do medo é considerada moderada ($V=0,21$), conforme classificação de Rea e Parker (2014).

Tabela 6. Frequência esperada (FE), frequência observada (FO), teste de dependência e associação entre a percepção do medo e relato de ter vivenciado algum tipo de violência ou crime no trajeto diário

	Não vivenciou violência	Já vivenciou algum tipo de violência	Valor-p ¹	V ²
FE	Indiferente 42,2	24,8	<0,001***	0,21
	Insegura 139,7	82,3		
	Segura 71,1	41,9		
FO	Indiferente 44	23		
	Insegura 121 (-)	101 (+)		
	Segura 88 (+)	25 (-)		

¹Valor de probabilidade de erro pelo teste exato de Fisher.

²Teste V de Cramer para força da relação.

(-) Frequência observada inferior a frequência esperada, resíduo padronizado menor que -1,96.

(+) Frequência observada inferior a frequência esperada, resíduo padronizado maior que 1,96.

***Significativo a 0,1% de probabilidade de erro pelo teste Exato de Fisher.

Fonte: Elaborado pelos autores, 2020.

Em relação ao meio de transporte usado (Tabela 7), nota-se que mulheres que utilizam carro próprio possuem frequência de percepção de segurança maior do que frequência esperada. Por outro lado, para os demais meios de transporte, tem-se a frequência de percepção de insegurança significativamente maior do que o esperado.

Com o intuito de analisar como a violência influencia os padrões de mobilidades das mulheres do município de Canoas/RS, percebeu-se através desta pesquisa que as mulheres ainda precisam tomar decisões, até mesmo, antes de sair de casa, buscando evitar as diversas formas de violência que, infelizmente, sofrem nos seus trajetos diários.

Tabela 7. Frequência esperada (FE), frequência observada (FO), teste de dependência e associação entre a percepção do medo e meios de transporte utilizados

(Continua)

		Não usa Uber	Usa UBER	Valor-p¹	V²
FE	Indiferente	37,0	30,0	0,006**	0,16
	Insegura	122,6	99,4		
	Segura	62,4	50,6		
FO	Indiferente	37	30		
	Insegura	109 (-)	113 (+)		
	Segura	76 (+)	37 (-)		
		Não usa trem	Usa trem		
FE	Indiferente	44,0	23,0	<0,001***	0,29
	Insegura	145,8	76,2		
	Segura	74,2	38,8		
FO	Indiferente	46	21		
	Insegura	121 (-)	101 (+)		
	Segura	97 (+)	16 (-)		
		Não usa carro	Usa carro		
FE	Indiferente	32,2	34,8	0,001***	0,18
	Insegura	106,6	115,4		
	Segura	54,3	58,7		
FO	Indiferente	34	33		
	Insegura	121 (+)	101 (-)		
	Segura	38 (-)	75 (+)		
		Não usa ônibus	Usa ônibus		
FE	Indiferente	38,0	29,0	<0,001***	0,24
	Insegura	125,9	96,1		
	Segura	64,1	48,9		
FO	Indiferente	39	28		
	Insegura	105 (-)	117 (+)		
	Segura	84 (+)	29 (-)		
		Não realiza caminhada	Realiza caminhada		

(Conclusão)

	Indiferente	55,0	12,0	<0,001***	0,18
FE	Insegura	182,2	39,8		
	Segura	92,8	20,2		
	Indiferente	53	14		
FO	Insegura	172 (-)	50 (+)		
	Segura	105 (+)	8 (-)		
		Não usa bicicleta	Usa bicicleta		
	Indiferente	61,7	5,3	0,005**	0,16
FE	Insegura	204,3	17,7		
	Segura	104,0	9,0		
	Indiferente	66	1		
FO	Insegura	196 (-)	26 (+)		
	Segura	108	5		

¹Valor de probabilidade de erro pelo teste exato de Fisher.²Teste V de Cramer para força da relação.

(-) Frequência observada inferior a frequência esperada, resíduo padronizado menor que -1,96.

(+) Frequência observada superior a frequência esperada, resíduo padronizado maior que 1,96.

***Significativo a 0,1% de probabilidade de erro pelo teste Exato de Fisher.

Fonte: Elaborado pelos autores, 2020.

Foi possível identificar as mudanças comportamentais causadas pela violência urbana na rotina das mulheres. Chama a atenção o fato de que 78,6% das respondentes consideraram a possibilidade de alterar o seu trajeto para sentir-se menos insegura, ou seja, 316 mulheres, entre as 402 participantes, já tiveram sua mobilidade alterada em função da violência urbana. Indo ao encontro, os autores Lopes (2019) e Syab (2016) relatam que a mudança de comportamento faz parte da rotina das mulheres, com intuito de evitar assaltos, assédios etc. Inclusive influenciando na sua vida acadêmica e no mercado de trabalho. Os autores Vargas *et al.* (2016) explicam que não é necessário ter vivenciado algum tipo de violência para sentir-se insegura, podendo, inclusive, a sensação de insegurança ser mais prejudicial para a qualidade de vida do que o próprio crime.

Quanto à percepção de risco em seus trajetos diários, mais da metade das participantes sentem-se inseguras. Inclusive, conforme relatado por uma das

respondentes, sentindo a necessidade de andar portando uma arma de choque. Algumas respostas merecem destaque, no que diz respeito às violências vivenciadas pelas mulheres em seus trajetos diários: “abuso psicológico por um homem que me seguia todos os dias no trajeto até o trem”, “assédio, assalto a mão armada, me senti horrível chorei muito depois, isso é traumatizante”, “indo para faculdade, no trajeto da parada até a faculdade, um homem passou por mim e passou a mão nos meus seios”, “homem disfarçando, quando na verdade está se esfregando em mim no trem”. Apesar de a maioria das mulheres participantes relatarem nunca ter vivenciado algum tipo de violência nos perímetros urbanos, Santos (2017) afirma que elas estão constantemente vulneráveis, fazendo com que seja necessária uma mudança nos seus hábitos rotineiros.

Esta pesquisa tinha como um de seus objetivos identificar os locais percebidos como inseguros nos seus deslocamentos diários. O intuito era de que as participantes enviassem imagens dos locais onde se sentiam mais inseguras nos seus trajetos, porém por falta de oportunidade de maior aproximação com essas mulheres, esse objetivo não foi alcançado. Entretanto, foi possível identificar características de zonas urbanas que influenciam na percepção de (in)segurança das mulheres. Como, por exemplo, áreas escuras ou mal iluminadas e terrenos baldios. A teoria apresenta alguns exemplos de aspectos ambientais que influenciam na sensação de segurança ou insegurança, que condizem com os resultados: a presença de iluminação, movimentação de pessoas, policiamento, presença de comércios, a qualidade dos calçamentos, a criminalidade (CARDOSO *et al.*, 2013; VARGAS *et al.*, 2016).

5 CONCLUSÃO

A partir dos resultados apresentados no presente trabalho, é possível identificar que mulheres mais jovens se sentem menos seguras, bem como mulheres que utilizam caminhada ou meio de transportes público no seu trajeto diário. Também estão associadas à percepção de insegurança, mulheres que já vivenciaram algum tipo de violência e mulheres com renda até um salário mínimo. Entretanto, mulheres que utilizam carro próprio como meio de transporte no seu dia a dia têm maior associação a sentirem-se mais seguras.

De modo geral, a metodologia escolhida para a realização da presente pesquisa mostrou-se eficaz para obtenção de resultados iniciais acerca do tema. Porém, se faz necessário um estudo mais pormenorizado, onde seja possível maior aproximação das mulheres, e aprofundamento deste tema, tendo em vista que se trata de um assunto de grande relevância, não apenas no município de Canoas, mas no mundo todo.

REFERÊNCIAS

- AGRESTI, A. **Categorical data analysis** (2nd Ed.). New York: Wiley, 2002.
- AUGÉ, M. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: UFAL, UNESP. 2010.
- BALDIN, N.; MUNHOZ, E. M. B. **Snowball (bola de neve): uma técnica metodológica para pesquisa em educação ambiental comunitária**. 2011. Disponível em: https://educere.bruc.com.br/CD2011/pdf/4398_2342.pdf. Acesso em: 15 mar. 2020.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Presidência da República. 1988.
- CAMPOS, C. B. **Gênero e a cidade: impactos da violência na cidade**. Revista Neurociências. São Paulo, 2019.
- CARDOSO, G. R.; SEIBEL, E. J.; MONTEIRO, F. M.; RIBEIRO, E. A. **Percepções sobre a sensação de segurança entre os brasileiros: investigação sobre condicionantes individuais**. Revista brasileira de segurança pública, São Paulo, v. 7, n. 2, p. 144-161, 2013.
- CARVALHO, J. M. C. **Cidadania no Brasil: o longo caminho**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2018.
- CONOVER, W. J. **Practical Nonparametric Statistics**. 3. ed. Wiley, Hoboken: NJ. 1999.
- CRESWELL, J. W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativos, quantitativos e mistos**. 3. ed. Porto Alegre: Bookman: Artmed. 2010.

CRESWELL J. W.; CLARK, V. L. P. **Métodos de pesquisa: pesquisa de métodos mistos**. 2. ed. Porto Alegre: Penso. 2013.

CRUZ, L. M. **Relações entre espaço, crime e percepção da violência: um estudo de caso em bairros do Recife**. 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/15525/1/TESE%20Luciana%20Maria%20da%20Cruz.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2020.

DANTAS, G. F. L.; PERSIJN, A.; SILVA, A. P. J. **O medo do crime**. Belo Horizonte. 2007. Disponível em: <https://revista.policiamilitar.mg.gov.br/periodicos/index.php/alferes/article/view/41/80>. Acesso em: 08 abr. 2020.

FELTRAN, F. R. **A lei 12.587/2012: política nacional de mobilidade urbana como instrumento de efetivação do direito à cidade**. São Paulo. 2012. Disponível em: <http://oapecsuperior.com.br/revista-cientifica/index.php/REJU/article/viewFile/58/79>. Acesso em: 07 abr. 2020.

FERNANDES, I. P.; MOURA, N. C. S.; COSTA, A. A. Impressões qualitativas em espaços urbanos noturnos por meio de ambientes virtuais imersivos. **SciELO**, São Paulo. 2018. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/urbe/v10n1/2175-3369-urbe-2175-3369010001A008.pdf>. Acesso em: 2 abr. 2020.

FERREIRA, A. P. M.; SILVA, L. B. G. da; REIS, M. A. C. dos; HU, O. R. T.; PAMBOUKIAN, S. V. D. **Sistema viário de São Paulo: análise da implantação de um corredor de ônibus e sua eficiência na melhoria da mobilidade urbana**. São Paulo. 2016. Disponível em: https://www.mackenzie.br/fileadmin/OLD/62/ARQUIVOS/PUBLIC/user_upload/_imported/fileadmin/LABGEO/Trabalhos/Cobenge2016/SISTEMA_VIARIO_DE_SAO_PAULO__ANALISE_DA_IMPLANTACAO_DE_UM_CORREDOR_DE_ONIBUS_E_SUA_EFICIENCIA_NA_MELHORIA_DA_MOBILIDADE_URBANA.pdf. Acesso em: 2 abr. 2020.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. **Atlas da violência**. 2019. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatorio_institucional/190605_atlas_da_violencia_2019.pdf. Acesso em: 15 mar. 2020.

LOPES, L. Medo faz parte da rotina das mulheres. **Estadão**. São Paulo. 07 jun. 2019. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-com-seguranca/medo-faz-parte-da-rotina-feminina-nas-cidades/>. Acesso em: 2 abr. 2020.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano.** 2005. Disponível em: polis.org.br/uploads/922/922.pdf. Acesso em: 24 mar. 2020.

OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA DO MUNICÍPIO DE CANOAS. **ObservaSinós.** 2017. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/observasinos/vale/seguranca/estatisticas-criminais-no-municipio-de-canoas-em-2017>. Acesso em: 30 mar. 2020.

OCHOA, C. **Amostragem não probabilística:** amostra por bola de neve. Netquest. 2015. Disponível em: <https://www.netquest.com/blog/br/blog/br/amostra-bola-de-neve>. Acesso em: 30 mar. 2020.

OLEKSZECHEN, N.; KUHNEN, A. Barreiras e facilitadores no uso da bicicleta como meio de transporte entre universitários. **Revista de Ciências HUMANAS**, Florianópolis, v. 51, n. 1, p. 269-286, 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Declaração universal dos direitos humanos.** 2009. Disponível em <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2018/10/DUDH.pdf>. Acesso em 31 mar. 2020.

PLASSA, W.; CUNHA, M. S. **Sensação de insegurança pública no Brasil:** análise estrutural das vulnerabilidades e do efeito da vitimização direta. *Economic Analysis of Law Review*. v. 7, n. 1, p. 266-290, jan./jun, 2016. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/311592679_Sensacao_de_Inseguranca_Publica_no_Brasil_Analise_Estrutural_das_Vulnerabilidades_e_do_Efeito_da_Vitimizacao_Direta. Acesso em: 30 mar. 2020.

PREFEITURA DE CANOAS. **Canoas reduz índices de violência, um ano após prefeitura entregar novas viaturas.** 2019. Disponível em: <https://www.canoas.rs.gov.br/noticias/canoas-reduz-indices-de-violencia-um-ano-apos-prefeitura-entregar-novas-viaturas/>. Acesso em: 30 mar. 2020.

R CORE TEAM. **R:** A language and environment for statistical computing. R Foundation for Statistical Computing, Vienna, Austria. 2019. Disponível em: <https://www.R-project.org/>.

REA, L. M.; PARKER, R. A. **Designing and conducting survey research:** a comprehensive guide. John Wiley & Sons, 2014.

SANTOS, A. P. **Direito das mulheres à cidade e à mobilidade urbana:** notícias de violência de gênero. Florianópolis, SC. 2017. Disponível em: <http://www.>

wwc2017.eventos.dype.com.br/resources/anais/1499437482_ARQUIVO_Direitodas-mulheresacidade-UltimaVersao.pdf/. Acesso em: 31 mar. 2020.

SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA DO RIO GRANDE DO SUL. **Indicadores da violência contra as mulheres do RS**. Porto Alegre, RS. 2019. Disponível em: <https://www.ssp.rs.gov.br/indicadores-da-violencia-contra-a-mulher>. Acesso em: 06 mai. 2020.

SILVA, M. B. A informatização na criminalidade globalizada. **Revista Âmbito Jurídico**. 2007. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/edicoes/revista-41/a-informatizacao-na-criminalidade-globalizada/>. Acesso em: 05 mai. 2020

SOUZA, E. R.; LIMA, M. L. C. **Panorama da violência urbana no Brasil e suas capitais**. Rio de Janeiro, RJ. 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csc/v11s0/a11v11s0.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2020.

SPRENT, P. Fisher exact test. *In*: LOVRIC, M. (ed.). **International Encyclopedia of Statistical Science**. Springer, Berlin, Heidelberg. 2011.

SVAB, H. **Evolução dos padrões de deslocamento na região metropolitana de São Paulo**: a necessidade de uma análise de gênero. 2016. 228 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

VARGAS, J. C. B.; URIARTE, A. M. L.; CYBIS, H. B. B. Explorando as viagens a pé: estrutura urbana e sensação de segurança. Rio Grande do Sul. 2016. Disponível em: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/artigos-cientificos/2016/1005-explorando-as-viagens-a-pe-estrutura-urbana-e-sensacao-de-seguranca/file>. Acesso em: 1 abr. 2020.

VASCONCELLOS, H. Como Esteio, Canoas e Alvorada reduziram os homicídios pela metade. **Zero Hora**, Porto Alegre. 14 maio 2019. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/seguranca/noticia/2019/05/como-esteio-canoas-e-lvorada-reduziram-os-homicidios-pela-metade-cjvo3l63c043j01mawz0xownd.html>. Acesso em: 30 mar. 2020.

VINUTO, J. A. Amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate aberto. **Metodologias**, v. 22, n. 44, p. 203-220, 2014.

ZANDONADE, P.; MORETTI, R. O padrão de mobilidade de São Paulo e o pressuposto de desigualdade. **EURE (Santiago)**, v. 38, n. 113, p. 77-97, 2012.

Recebido em: 08/09/2020

Aceito em: 27/10/2020