

---

## SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO SOB A ÓTICA FEMININA

FERREIRA, Amanda<sup>1</sup>  
COSTA, Barbara Regina Lopes<sup>2</sup>  
ARAÚJO, Richard Medeiros<sup>3</sup>

---

Recebido em: 2023.02.28    Aprovado em: 2024.10.30    ISSUE DOI: 10.3738/1982.2278.4100

---

**RESUMO:** Este *paper* teve como objetivo analisar os serviços de transporte por aplicativo sob a ótica feminina no Estado de São Paulo, com o propósito de identificar se as mulheres se sentem seguras ao usarem os serviços e/ou se tornarem motoristas de transporte por aplicativo, compreendendo se esses serviços são opções consideradas seguras para mulheres, sejam elas passageiras ou profissionais da área, considerando que a expansão das plataformas privadas de transporte por aplicativo trouxeram mudanças no mercado de trabalho para as mulheres, proporcionando-lhes liberdade de circulação e autonomia. Foram aplicados dois questionários por meio de amostragem não probabilístico, um deles foi destinado às mulheres motoristas de transporte por aplicativo, seu envio foi feito de forma direcionada para motoristas selecionadas, caracterizando uma amostra por conveniência e o outro destinado às passageiras, gerado pela participação voluntária das internautas que utilizam a rede social virtual Facebook. Os dados foram tratados por meio da estatística descritiva. Os resultados da pesquisa identificaram que os serviços de transporte por aplicativo não são opções consideradas como seguras para as mulheres, devido a casos de assédio físico, moral e violência que elas sofrem diariamente, podendo forçá-las a utilizarem estratégias de segurança. O que torna necessário uma maior atenção a esse público como passageiras e/ou motoristas de transporte por aplicativo.

**Palavras-chave:** Transporte por aplicativo; Mulheres; Motoristas; Passageiras.

### APPLICATION TRANSPORTATION SERVICES FROM A FEMALE PERSPECTIVE

**SUMMARY:** This paper aimed to analyze transport services by application from a female perspective in the State of São Paulo, in order to identify whether women feel safe when using the services and/or becoming transport drivers by application, understanding if these services are considered safe options for women, whether they are passengers or professionals in the area, considering that the expansion of private transport platforms by apps has brought changes in the labor market for women, providing them with freedom of movement and autonomy. Two questionnaires were applied through non-probabilistic sampling, one of them was intended for women transport drivers by application, sent in a targeted way to selected drivers, featuring a convenience sample, and the other for female passengers, generated by voluntary participation of internet users who use the virtual social network Facebook. Data were treated using descriptive statistics. The survey results identified that transport services by application are not considered safe options for women, due to cases of physical and moral harassment and violence that they suffer daily, which may force them to use security strategies. Making it necessary to pay greater attention to this audience as passengers and/or transport drivers per application.

**Keywords:** Transport by application; Women; Drivers; Passengers.

---

## 1 INTRODUÇÃO

A violência contra as mulheres presente em sucessivas gerações, no âmbito doméstico, social, profissional e das relações afetivas, são fenômenos sociais e culturais cercados pelo medo, silêncio, dor e degradação da integridade feminina. Entende-se como violência contra as

---

<sup>1</sup> <https://orcid.org/0009-0006-3046-4713> Tecnóloga em Gestão de Serviços pela FATEC Indaiatuba.

<sup>2</sup> <http://orcid.org/0000-0002-5756-3256> Dra. em Administração - Universidad de la Empresa. Professora de Graduação e Pós-graduação. Empreendedora.

<sup>3</sup> <https://orcid.org/0000-0002-6718-8912> Doutor em Administração pelo PPGA/UFRN. [richardmaraujo@uol.com.br](mailto:richardmaraujo@uol.com.br)

mulheres qualquer ação violenta que se baseia no gênero, a qual resulte ou possa resultar em danos para elas (Adeodato *et al*, 2005).

No trânsito a violência também se faz presente, maximizado pela má qualidade dos transportes públicos/coletivos que incentivam o uso de meios de transporte particulares, o que ocasiona o aumento do trânsito (Anjos *et al*, 2007), podendo gerar estresse nos motoristas. Os acidentes de trânsito ficam somente atrás de doenças cardíacas e câncer quando se diz respeito às maiores causas de morte no mundo (SOMA, 2016).

O comportamento discriminatório está enraizado na cultura brasileira quando se diz respeito a mulheres no volante, decorrente também de um conflito de gerações, ocasionando impactos psicológicos. Cerca de dois milhões de brasileiros não dirigem decorrente de medos, fobias e inseguranças, sendo as mulheres representadas por 80% dessa relação (ABRAMET, 2018, *apud* ANDE BEM, 2020), restringindo ainda mais a sua liberdade e dificultando sua inserção no mercado de trabalho, mesmo diante de constantes mudanças no mundo de trabalho, que trouxeram uma maior participação feminina, não exclusivamente pela necessidade de completar a renda familiar, mas também pela quebra de padrões comportamentais que essas mudanças trouxeram (Amaral, 2012).

Na contração dessas situações limitantes, a expansão de plataformas privadas de transporte por aplicativo, vem se tornando uma forma de alavancar mudanças tanto na questão do mercado de trabalho quando se refere a inserção das mulheres nesse meio, bem como na forma delas usufruírem deste serviço, oportunizando maior liberdade de circulação.

Diante deste cenário, as questões de pesquisa que nortearam o desenvolvimento deste trabalho foram: As mulheres se sentem seguras ao usarem os serviços e/ou se tornarem motoristas de transporte por aplicativo? Os serviços de transporte por aplicativo são opções consideradas como seguras para mulheres, sejam elas passageiras e/ou profissionais?

Assim, esse estudo buscou identificar se as mulheres se sentem seguras para usarem e/ou atuarem no mercado de transporte por aplicativo, pois o histórico de violência contra as mulheres pode fazer com que elas se sintam inseguras para utilizarem ou atuarem nos transportes por aplicativo, e/ou se o preconceito também pode interferir no ingresso das mulheres no mercado de transporte por aplicativo.

Contudo, para maior explicitação e por razões operacionais, a abordagem deste estudo teve foco nas mulheres que interagem com os serviços de transporte por aplicativo no estado de São Paulo. A população feminina no estado de São Paulo representa 51% da população, totalizando em 22,9 milhões de cidadãs no estado (SEADE, 2020).

Embora os termos de uso dos aplicativos apresentam regras que somente maiores de 18 anos possam fazer um cadastro e que se torna proibido o deslocamento de menores de idade desacompanhados de um adulto, esse estudo se delimitou em mulheres, com idade mínima de 14 anos, residentes no estado de São Paulo, indiferente de sua naturalidade, com o intuito de coletar a percepção de jovens e mulheres adultas a respeito do transporte por aplicativo, sendo elas passageiras e/ou profissionais, além de averiguar se as mulheres menores de 18 anos faz ou pretendem fazer o uso desses meios de transporte desacompanhadas.

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO-EMPÍRICO**

### **2.1 Mulher subalterna e violência feminina**

Compreende-se a construção do gênero como um processo infinito de modelagem e conquista dos seres humanos, referindo-se às relações sociais entre mulheres, entre homens e, respectivamente, entre os dois (Safiotti, 1992). Reforçando, Santos e Oliveira (2010) sustentam que esta construção social do ser mulher e ser homem se relacionam diretamente com o sistema patriarcal, onde o homem organiza e dirige, predominantemente, a vida social. Assim, entende-se que apesar da constante evolução da sociedade, o ser humano ainda se vê regido por valores que derivam de outras gerações, resultantes de fatores que influenciam diretamente o papel do cidadão como ser social, ressaltando o ser feminino, a quem foi ensinado, desde os primórdios, como se comportar e agir, em contrapartida do masculino, que observa sua superioridade e que, gradativamente, ganha força frente ao gênero feminino que assim passa a ser visto e se padece como inferior.

Freitas e Costa (2020) comentam que a naturalização da mulher como ser do lar e o homem como ser social segue sendo um paradigma para autonomia e inserção das mulheres na sociedade, existindo resquícios consideráveis do sistema patriarcal de submissão da mulher. Observa-se uma repreensão do feminino, dificultando a sua busca pela liberdade e trazendo uma subordinação da mulher diante dos homens, sendo eles, segundo Silva (2015) figuras de referência para a sociedade, o que resulta na adaptação feminina aos preceitos masculinos.

O sexismo, “ato de preconceito relativo ao sexo” (COLAB, 2020), é um determinante de usos e costumes quando se diz respeito aos sexos, principalmente no que se refere ao gênero feminino, ligado a estereótipos e a crenças de que um gênero é superior ao outro (INSECTA, 2017).

A religião, independentemente de sua origem, também se tornou um fator decisivo na definição de padrões comportamentais femininos, infligindo ao sexo feminino as mais pungentes

humilhações e cerceamento de liberdade individual (Almeida, 2007). Por isso Silva (1992, p.71) enfatiza que, “a religião tem sido um dos elementos fundamentais na reafirmação da representação do feminino como imperfeito e inferior, exposto ao mal e à submissão ao homem”, identifica-se a utilização do sagrado para concretização do que humanamente foi estruturado, reforçando a imagem de uma mulher submissa, frágil e inferior aos olhos da sociedade.

A inferiorização da mulher é um processo histórico carregado de oposições e peculiaridades (Lazari, 1991), resultantes da cultura, onde ensina-se desde o início da vida que as mulheres são subalternas aos homens e que são incapazes de ocuparem o mesmo espaço que eles, refletindo a figura feminina somente ao lar e aos cuidados dos filhos, impedindo, na maioria das vezes, sua busca pela liberdade, ação essa que percorre de geração em geração, trazendo como resultados atos de violência física, sexual, psicológica e moral.

Apesar do passar das décadas, as mulheres ainda se veem vítimas de atos discriminatórios e situações de violência, como em casos de salários desiguais, discrepâncias de níveis de carreira e baixo acesso a determinadas profissões. A violência contra a mulher se caracteriza, segundo a Lei Maria da Penha, nº 11.340 (Brasil, 2006, art.5º) como “qualquer ação ou omissão baseada no gênero que lhe cause morte, lesão, sofrimento físico, sexual ou psicológico e dano moral ou patrimonial”. A lei Maria da Penha, criminaliza a violência contra a mulher, propondo medidas educativas, de prevenção e servindo como amparo às mulheres que sofrem ou sofreram algum tipo de violência.

Compreende-se a violência como um dos principais obstáculos para a garantia dos direitos e liberdades fundamentais para mulheres e meninas (Engel, 2020). Machado (1998) sustenta que os altos índices de violência contra as mulheres no mundo e, especificamente, no Brasil, retratam a necessidade de mudanças e tomadas de atitudes no que se diz respeito à violência de gênero, que apresenta um trágico quadro no cenário atual.

A violência contra a mulher é um problema social e de saúde pública, que se encontra disseminado em grande parte da sociedade, mulheres de diferentes idades, são submetidas a alguma forma de violência, assédio, estupro, exploração sexual, violência psicológica, agressões e perseguições, crimes esses de natureza tentada ou consumada, podendo ser praticados por pessoas conhecidas pela vítima ou desconhecidas (Pasinato *et al*, 2016).

O Anuário brasileiro de segurança pública de 2020, apresentado na figura 1, demonstra um constante aumento nos percentuais e registros de violência doméstica e sexual, dados que consistem em uma trágica situação da sociedade, configurada como um grave problema e um enorme desafio social a ser enfrentado (Diamante; Silva, 2020).

**Figura 1:** Violência doméstica e sexual em 2019

Fonte: Anuário Brasileiro de Segurança Pública (2020, p.13).

De diversas formas e constâncias, a violência é vivenciada pelas mulheres, perpetuando um ciclo de dependência da vítima com o agressor, a violência acontece em diversos âmbitos sociais, contudo, observa-se uma maior incidência no âmbito doméstico (Carvalho, 2020). A figura 2, expõe as fases da violência que ocorre no ambiente doméstico, apresentando as fases de acúmulo de tensão (espancamento leve), explosão (espancamento grave) e lua de mel (homem se arrepende e pede desculpas).

**Figura 2:** Fases da violência

Fonte: Lei Maria da Penha (2011, p.25).

Diante do exposto, entende-se que a violência decorre de questões do gênero, associada em conceitos histórico-culturais, tornando-se necessário que os homens e as mulheres quebrem os estereótipos de gênero e os ensinamentos sobre seu sexo biológico, de forma que eles assumam outros papéis em suas relações e abram espaço para que as mulheres assumam também papéis voltados para além da concepção imposta de “mulher doméstica” ensinada desde o princípio (Carvalho, 2020).

A sociedade brasileira foi construída em torno de um senso comum, um estereótipo relacionado as mulheres, tornando-se isso o primeiro passo para o preconceito e discriminação existente há décadas. Contudo entende-se que esses fatores expostos, precisam ser analisados, estudados, proibidos e punidos sob todas as formas (Silva, 2010), para que assim ocorra a redução dos percentuais relacionados a violência e discriminação contra as mulheres.

### **2.3 Mobilidade urbana, aplicativos e as mulheres**

Levando em consideração que diariamente as pessoas precisam deslocar-se através de diferentes meios de locomoção, sejam eles veículos ou caminhadas, interpreta-se mobilidade urbana como o facilitador de deslocamento de pessoas e bens (Almeida; Costa; Araújo, 2022), pois as atividades comerciais, industriais, educacionais e de entretenimento, consideradas essenciais nas cidades modernas, tornam-se disponíveis pela possibilidade de deslocamento de pessoas e produtos (Ferraz; Torres, 2001), possibilitando o desenvolvimento e a qualidade de vida dos cidadãos urbanos. A mobilidade urbana é considerada fundamental para as atividades econômicas e sociais, pois supre a necessidade básica de locomover-se de um lugar a outro (Brandão; Brandão; Fonseca, 2017), apresentando melhores oportunidades no desenvolvimento econômico e impactando a qualidade de vida das pessoas dentro de uma cidade.

O crescimento na demanda de transporte e o uso gradual de combustíveis fósseis amplia as emissões de poluentes provindas de veículos motorizados (Vasconcellos; Carvalho; Pereira, 2011). Costa (2008) argumenta que cidades que adotam políticas de mobilidade sustentável garantem as ações e as funções urbanas, por meio de maior e melhor circulação de pessoas e bens, prevenindo então à desordem comum às grandes cidades, quando se diz respeito à logística urbana, gestão de pessoas e trânsito.

Levando em consideração que a maneira como as pessoas se movimentam tem um impacto direto em suas rotinas, Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011) destacam a importância de estudar os vieses da mobilidade urbana, explorando as políticas públicas para que os problemas sejam reduzidos e a qualidade de vida da população aumente. Uma forma encontrada para tal foi a criação de transportes por aplicativo.

Dusi, Taco e Neto (2016) argumentam que a disseminação da tecnologia provocou mudanças no mercado de serviços e produtos, afetando de forma significativa também a oferta de serviços de transporte particular individual.

Os serviços de viagens por aplicativo tornaram-se um importante transformador no que se diz respeito à mobilidade urbana de grandes cidades, modificando a forma como as pessoas se deslocam, tornando-se uma opção rápida e confortável para aqueles que têm acesso a ela. A Uber

---

– *startup* de transporte particular – revolucionou o mercado de transporte por aplicativo, onde o usuário através de um aplicativo instalado em seu *smartphone* consegue solicitar uma viagem com um motorista autônomo (Diaz, 2017).

Os aplicativos de transporte existem no mercado há mais de 12 anos, no Brasil, os primeiros motoristas de transporte por aplicativo surgiram em 2015, originando-se através de aplicativos de serviço de carona, como Uber e Cabify (Rodrigues; Vieira, 2017), apresentando vantagens como liberdade, flexibilidade e independência para os motoristas autônomos. Souza (2021) apresenta datas divergentes, ao apontar que a Uber, pioneira, se instalou no Brasil no ano de 2014, tendo como principais concorrentes no país, a 99 – Carro particular e táxi, criada em 2012, a Cabify, chegou no Brasil em meados de 2016, e o Lady Driver, lançado no dia da mulher no ano de 2017, aplicativo destinado exclusivamente para mulheres, sejam elas motoristas ou passageiras.

Abreu e Gomes (2019) destacam que empresas como a Uber e Cabify conseguiram pelo uso do *global positioning system* (GPS), potencializar a mobilidade aproximando um passageiro que deseja solicitar uma corrida de um motorista que procura uma forma de complementar sua renda.

Os serviços de transporte por aplicativo seguem em constante expansão, tornando-se essencial no que se diz respeito à mobilidade urbana, considerando que as pessoas procuram agilidade e rapidez que os aplicativos de transporte proporcionam, possibilitando também um menor impacto no meio ambiente, pois reduz o uso do transporte particular.

A industrialização e a urbanização alteraram a vida cotidiana, principalmente das mulheres, que passaram a, cada vez mais, ocupar o espaço das ruas, a trabalhar fora de casa e a estudar (Blay, 2003). As mulheres passaram a ter a liberdade de transitarem sozinhas impactando os aplicativos de transporte, sendo elas passageiras ou motoristas.

Ramos (2020) destaca que em 2019, o Brasil totalizou 12,4 milhões de desempregados, sendo 53,8% dessa relação contabilizados por mulheres. Assim, surge a oportunidade de trabalhar como motorista de aplicativo, com flexibilidade de horário, liberdade e autonomia. Os principais motivos para que as mulheres iniciem na carreira de motorista são os conflitos pessoais, profissionais e financeiros, atrelados à flexibilidade de agenda que torna um fator motivador para que elas continuem exercendo a profissão (Fallavena, 2017). Entretanto, elas vivenciam em suas carreiras, momentos de falta de reconhecimento, cenários de exploração, humilhações e situações constrangedoras (Ramos, 2020), destacando a importância de uma atenção maior para esse público na carreira de motorista de transporte por aplicativo.

Da mesma forma e apesar do aplicativo de transporte possibilitar a alteração de trajeto, compartilhamento de viagem e atendimento de suporte emergencial, as passageiras estão expostas ao fazerem uma corrida com um motorista desconhecido e vivenciarem comportamentos, que as incomodam, por parte dos motoristas de aplicativo (Mobilidade Sampa, 2020).

Há empresas de transporte por aplicativo que trabalham exclusivamente para o público feminino. A Uber criou a opção U-Elas, que permite que motoristas mulheres escolham transportar apenas passageiras, no entanto, a opção não está disponível para as passageiras que solicitaram uma corrida somente com motorista mulher (Carvalho, 2021). Uma opção viável para passageiras é o Lady Driver, o aplicativo aceita somente cadastro de mulheres, tanto para solicitar corridas quanto para dirigir, podendo homens usarem o serviço somente como acompanhantes (Lady Driver, 2017).

Observa-se assim, a importância de ter um olhar mais atento ao público feminino no que se diz respeito ao transporte por aplicativo, tanto no papel de passageira quanto no de motorista, levando em consideração que o histórico de preconceito e violência as deixa diariamente expostas a riscos e falta de incentivo para exercerem a profissão.

### **3 METODOLOGIA DA PESQUISA**

A abordagem desta pesquisa é suportada por um mercado que está em transição, embora as mulheres já estejam inseridas e usufruam deste serviço, elas ainda sofrem preconceito e estão diariamente expostas a riscos. O propósito do estudo foi identificar se as mulheres se sentem seguras ao usarem e/ou se tornarem motoristas de transporte por aplicativo e analisar se os serviços de transporte por aplicativo são opções seguras para mulheres, sejam elas passageiras ou profissionais da área. O sujeito da pesquisa foram as mulheres que interagem com os serviços de transporte por aplicativo no estado de São Paulo, sem definição do quantitativo, sendo assim uma amostragem de cunho não probabilístico.

Os procedimentos utilizados para a realização do estudo foram de caráter empírico exploratório, visto que nesse tipo de pesquisa deseja-se “conceituar as inter-relações entre as propriedades do fenômeno, fato ou ambiente observado” (Marconi; Lakatos, 2006). Vergara (2007), comenta que as análises exploratórias e qualitativas, visam extrair dos entrevistados seus pensamentos que foram livremente expostos sobre determinado tema, objeto ou conceito.

A fim de conhecer o perfil das mulheres passageiras e motoristas de transporte por aplicativo, analisando as dificuldades enfrentadas por elas, foram aplicados dois questionários. Gil (2008), explica que o uso de questionário é uma técnica de investigação social composta por

perguntas dedicadas a pessoas com o intuito de recolher informações sobre conhecimentos, crenças, valores, temores e comportamentos referentes ao passado e presente.

Optou-se pelo uso de dois questionários, um deles foi destinado às mulheres motoristas de transporte por aplicativo, seu envio foi feito de forma direcionada para motoristas selecionadas, caracterizando uma amostra por conveniência e o outro destinado às passageiras, gerado pela participação voluntária das internautas que utilizam a rede social Facebook, constituída pelo método bola-de-neve virtual ou cadeia. São internautas que vivem no estado de São Paulo, indiferente de sua naturalidade, e que se identificam com o chamado feito por meio de um *post*, publicado inicialmente no perfil do emissor da mensagem/pesquisadora e depois, voluntariamente, compartilhado na rede. O *post* solicitou, além da participação, o repasse do *link* da pesquisa, caracterizando a estratégia viral. Vasconcellos e Guedes (2007) e Costa (2018), explicam que este método resulta em amostras não representativas da população, devido à existência de diferenças socioeconômicas entre as pessoas que utilizam a internet e o restante da população (nível de escolaridade e renda mais altos e maior percentagem de solteiros, por exemplo); baixo controle amostral, devido à falta de conhecimento do respondente; limitação dos respondentes às pessoas com acesso à internet; demanda de grau de educação e familiaridade com informática que permitam responder um questionário eletrônico; dificuldade para selecionar endereços eletrônicos aleatoriamente. Collado *et. al* (2014, p.573), explicam que esse método de geração da amostra é adequado para localizar mais participantes e denominam este processo de ‘amostra por rede’, o que corrobora com a proposta deste estudo e confirma a proposta viral.

O questionário destinado às passageiras foi publicado no período de 16 de agosto a 31 de agosto, totalizando 15 dias de coleta de dados; para manter a postagem em destaque no *feed* de notícias do *Facebook*, foram realizadas atualizações na publicação. Ao todo, o *post* do questionário destinado às passageiras obteve, de forma voluntária, 22 compartilhamentos e 441 respostas. O questionário destinado as motoristas, alcançou o número de 7 participantes; seu envio foi feito de forma direcionada para motoristas selecionadas através das redes sociais, no mês de agosto de 2021.

Os dados foram tratados no *software* Excel® e adotou-se a estatística descritiva como meio para viabilizar o alcance do objetivo deste estudo. Desta forma a abordagem do problema foi quantitativa (Collado *et al.*, 2014), uma vez procurou-se expressar em porcentagens as opiniões daqueles que voluntariamente responderam o instrumento de coleta de dados e atendiam a delimitação geográfica, previamente definida.

## 4 ANÁLISE DOS DADOS E RESULTADOS

Conforme previsto na metodologia, para a investigação dos dados utilizou-se dois questionários, formatados no *google forms*, sendo um deles destinado às passageiras dos serviços de transporte por aplicativo, com o total de 16 perguntas, e o outro, destinado às motoristas dos serviços de transporte por aplicativo, com o total de 14 perguntas. Os questionários foram divididos em duas partes, a primeira visava identificar o perfil socioeconômico das mulheres pesquisadas, com perguntas sobre características sociais, utilizando a classificação da Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa (ABEP), a segunda parte teve como propósito observar as vivências das mulheres enquanto passageiras e/ou motoristas de transporte por aplicativo, visando identificar se existem obstáculos que as impedem de usufruir ou trabalhar nos serviços de transporte por aplicativo.

### 4.1 No papel de passageiras

No convite à participação da amostra, havia a especificação para que as mulheres respondentes fossem residentes do Estado de São Paulo, respeitando a delimitação do estudo. A maioria das respondentes (66,4%) possuem entre 18 e 24 anos, 27% estão na faixa etária de 25 a 39 anos, 2,9% dos 40 aos 55 anos e 3,4% são representadas por menores de idade dos 14 aos 17 anos. O estudo de Almeida, Costa e Araújo (2022), que embora tenha contemplado ambos os sexos, verificou uma predominância do público feminino e as faixas etárias se assemelham a este estudo. Fonseca (2020) ratifica que os jovens são responsáveis por mudar o conceito de mobilidade urbana, destacando o uso de serviços de transporte por aplicativo.

Embora os termos de uso dos serviços de transporte por aplicativo informam que somente maiores de 18 anos possam ter um cadastro e que se torna proibido o deslocamento de menores de idade desacompanhados de um adulto responsável (UOL, 2019), a pesquisa averiguou que as mulheres, menores de 18 anos, já fizeram o uso desses meios de transporte desacompanhadas (50,8%).

A legislação nacional do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), lei n. 8.069, (Brasil, 1990, art. 3º) afirma que “Nenhuma criança ou adolescente menor de 16 (dezesesseis) anos poderá viajar para fora da comarca onde reside desacompanhado dos pais ou dos responsáveis sem expressa autorização judicial”, em contrapartida dentro da cidade não há uma legislação específica que proíba o deslocamento de menores desacompanhados de seus responsáveis legais, designando aos responsáveis o papel de supervisão, monitoramento e prevenção da integridade da criança ou adolescente.

Elas declaram-se, quanto ao seu estado civil, que 85% são solteiras, 9,8% casadas e 5,2% enquadram-se na categoria outro.

Em análise a escolaridade, nota-se que 57,1% das mulheres respondentes do questionário possuem ensino médio completo e superior incompleto/cursando, seguido da porcentagem com ensino superior completo correspondendo a 38,5% das respondentes, 3,6% com fundamental III completo e ensino médio incompleto e 0,7% com fundamental I completo e fundamental II incompleto. Segundo a PNAD 2014 (IBGE, 2016) e Costa (2018) o ato de utilizar a internet relaciona-se diretamente com os anos de estudos dos respondentes, indicando que pessoas com níveis mais altos de escolaridade são mais propensas a participarem de pesquisas que circulam nas redes sociais virtuais.

Para avaliar a classificação socioeconômica das respondentes, foi utilizado o Critério de Classificação Econômica Brasil (CCEB) 2021, desenvolvido ABEP, que tem como objetivo estimar o poder de compra das famílias. Através desse critério, foi possível constatar que das 441 respondentes do questionário, a maioria (31,3%) são pertencentes à classe B2, seguida pelas classes A e B1, com 24% e 21,3% respectivamente. Já a classe C1 representou 18,4% das respondentes, enquanto 4,8% pertencem à classe C2 e 0,2% à classe D-E. Este cenário é diferente do cenário geral do país, uma vez que no Brasil, segundo ABEP (2021) a classe D-E é representada por 28,7% da população, seguida pelas classes C2 e C1, com 26,4% e 21,1% respectivamente. As classes mais altas possuem o menor número de representantes, sendo 16,4% na Classe B2, 4,9% na Classe B1 e apenas 2,5% na classe A.

O panorama dessa pesquisa ainda é bem diferente se comparado ao Estado de São Paulo, onde 51,9% representam as classes C1 e C2, as classes B1 e B2 são representadas por 30,3%, a classe D-E representa 12,6% e a classe A apenas 5,2%. A utilização desses serviços pelas classes econômicas mais altas podem ser justificadas pela alta dos combustíveis, o que gerou um aumento de 10% a 25% nas tarifas cobradas pelas empresas de transporte por aplicativo no Estado de São Paulo (Amazonas Atual, 2021).

Analisando a frequência que as mulheres utilizam os serviços de transporte por aplicativo, 57,8% das respondentes usam de forma esporádica, 22% utilizam de uma a três vezes na semana, 13,2% somente aos finais de semana e embora o convite para participar da pesquisa tenha sido direcionado às mulheres que utilizam os serviços de transporte por aplicativo, 2,5% afirmam não utilizá-los. Na questão de múltiplas respostas a respeito dos períodos do dia em que mais utilizam os serviços de transporte por aplicativo, 65,8% das respondentes afirmam utilizar mais o serviço no período da noite, 55,3% no período da tarde, 34,2% no período da manhã e 24,9% no período da madrugada.

Em relação ao sentimento vividos durante corridas com motoristas homens, 43,1% das respondentes afirmam que na maioria das vezes se sentem inseguras, 40,6% às vezes não se sentem seguras, 14,3% declaram se sentirem seguras na maioria das corridas e 2% das mulheres se sentem sempre seguras.

Uma pesquisa realizada pelos institutos Patrícia Galvão e Locomotiva, com apoio da Uber, apresentou que 97% das brasileiras com mais de 18 anos já foram assediadas durante uma corrida de transporte por aplicativo (Acayaba; Arcoverde, 2019). Ao fazerem uma corrida com um desconhecido as passageiras estão expostas a vivenciarem comportamentos desagradáveis. Mobilidade Sampa (2020) expõem que as mulheres enfrentam situações como olhares insistentes, perguntas desnecessárias sobre suas vidas pessoais, assobios e comentários não solicitados sobre suas aparências, os dados apontam a falta de segurança das mulheres ao usarem os serviços de transporte, reforçando a importância da luta delas contra o assédio e opressão.

Quando questionadas em relação aos sentimentos vividos quando a motorista de transporte por aplicativo é uma mulher, 58,3% das respondentes afirmam sempre se sentirem seguras, 40,1% se sentem segura na maioria das vezes, 1,1% relatam não se sentirem seguras às vezes e 0,5% demonstram na maioria das vezes se sentirem inseguras.

Observa-se um contraste nos dados quando se refere a motoristas homens e mulheres, devido ao histórico de violência e assédio sofridos pelas mulheres diariamente. Gnipper (2017), aponta que 56% das mulheres que utilizam os serviços de transporte por aplicativo preferem motoristas mulheres, uma vez que elas se sentem mais seguras realizando corridas com outra mulher, evidenciando um sentimento de sororidade entre elas, deixando-as mais confortáveis e seguras (Moura, 2019).

Na questão de múltiplas respostas a respeito das estratégias de segurança utilizadas durante as corridas, observou-se que 5,2% das respondentes afirmaram não utilizar nenhuma estratégia de segurança, enquanto a maioria (81%) utiliza a estratégia de compartilhar a corrida com um amigo/familiar e 80% acompanham o trajeto da corrida pelo celular. Outras duas estratégias utilizadas com frequência citadas foram tirar print do perfil do motorista e ligar para um amigo/familiar durante a corrida, com 62,1% e 43,5% respectivamente. Além das opções sugeridas no instrumento, as respondentes ainda relataram utilizar estratégias como usar o sistema de gravação do aplicativo, fingir conversar com alguém no telefone, checar o trajeto percorrido, ir narrando a viagem por *WhatsApp* para amigos/familiares e não utilizar o serviço desacompanhada. Ações que se tornam necessárias, pois o público feminino é o mais vulnerável a sofrer violências nos meios de transporte (Bitar, 2021).

Quando questionadas a respeito dos aplicativos de transporte oferecidos exclusivamente para mulheres, 44% das respondentes afirmam nunca terem usado, enquanto 18,4% relatam já terem usufruído desse serviço, oportunizando-as uma saída que ofereça conforto e segurança na hora de se locomover pelas cidades. No entanto, estes *apps* não estão disponíveis em todas as cidades do Estado de São Paulo, uma vez que 18,6% das respondentes confirmam a indisponibilidade do serviço em suas respectivas cidades. Nota-se a necessidade de expansão e maior divulgação desse serviço.

Questionadas se já sofreram assédio durante uma corrida, 61% afirmaram nunca terem passado por essa situação, 20,9% sofreram uma vez e 18,1% disseram sofrer de forma frequente. Segundo Nunes (2020), mais de 20% dos incidentes que acontecem entre motoristas homens e passageiras tem relação com casos de assédio, uma solução encontrada pelas empresas de mobilidade urbana por aplicativo foi o uso de inteligência artificial, que identificam situações de vulnerabilidades como trajetos noturnos, regiões perigosas e chamadas feitas por terceiros. Duarte (2021) complementa que a estratégia resultou em uma redução de 13% nas denúncias relacionadas a assédios, durante o período de julho de 2020 e julho de 2021.

A industrialização e a urbanização mudaram a vida das mulheres, elas passaram a ter a liberdade de transitarem sozinhas e assim quando questionadas se elas deixaram de utilizar os serviços de transporte por aplicativo após vivenciar algum tipo de assédio, 87,1% afirmam que não, enquanto 12,9% das respondentes dizem que sim.

Da mesma forma, foi também questionado se elas já deixaram de utilizar os serviços de transporte por ter medo de sofrer algum tipo de assédio, 52,8% das respondentes afirmam que sim e 47,2% que não. A insegurança de andar sozinha e utilizar serviços de transporte é um fator que aflige as mulheres o tempo todo.

Em relação ao uso do aplicativo em nome de outra pessoa, a pesquisa constatou que 40,1% das respondentes afirmam terem feito uma viagem em nome de um terceiro mais de uma vez, contradizendo os termos de uso dos aplicativos de transporte que não permitem a solicitação de uma corrida em nome de outra pessoa, 38,1% nunca fizeram uma corrida em nome de outra pessoa e 15% das mulheres já fizeram uma vez.

#### **4.2 No papel de motorista**

No convite à participação da amostra, havia a especificação para que as mulheres respondentes atuassem no Estado de São Paulo, respeitando a delimitação do estudo.

A maioria das respondentes (42,9%), possuem entre 25 e 32 anos, 28,6% estão na faixa etária de 21 a 24 anos, seguido das idades de 41 a 50 anos e 51 a 59 anos que se enquadram em

14,3%, respeitando os termos dos aplicativos de transporte que exigem a idade mínima de 21 anos para se tornar um motorista (Uber Digital, 2021).

Quanto ao estado civil, elas declaram que 42,9% são solteiras, 14,3% casadas e 42,9% enquadram-se na categoria outro.

Para avaliar a classificação socioeconômica das motoristas, foi utilizado o Critério de Classificação Econômica Brasil (CCEB) 2021, da ABEP, que tem como objetivo estimar o poder de compra das famílias. Através desse critério, foi possível constatar que das 7 respondentes do questionário, a maioria (42,9%) é pertencente à classe B2, seguida pela classe C1 com 28,6%, enquanto as classes B1 e A são representadas por 14,3%. Este cenário é diferente do cenário nacional e do Estado de São Paulo.

Em análise ao tempo de carreira, a maioria das respondentes (71,4%) atuam no mercado de transporte por aplicativo de 2 a 3 anos, 14,3% trabalham de 4 a 6 anos e 14,3% atuam no mercado há menos de um ano.

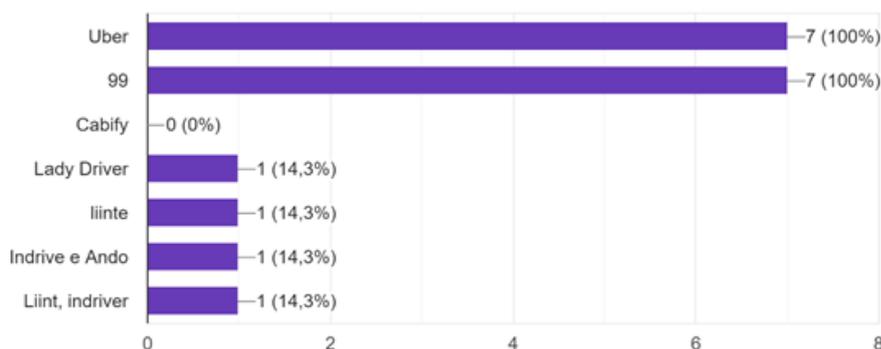
Na questão de múltiplas respostas sobre os fatores que motivaram as motoristas a trabalharem nesse mercado, 71,4% das respondentes apontam a flexibilidade de horário, 57,1% a oportunidade de trabalhar por conta própria, 57,1% a oportunidade de fazer o que gosta, 28,6% a possibilidade de ganhar uma renda extra. Outros fatores apontados pelas respondentes foram o desemprego e o fato do mercado de trabalho não valorizar pessoas acima dos 50 anos, ambos informados por 14,3%. As respostas das motoristas corroboram com Fallavena (2017), que diz que os principais motivos das mulheres iniciarem na carreira de motorista são os conflitos pessoais, profissionais e financeiros.

Questionadas se trabalham como motorista de transporte por aplicativo para complemento de renda ou como emprego fixo, 57,1% das respondentes afirmam trabalharem como emprego fixo e 42,9% utilizam da ferramenta para complemento de renda. Guimarães (2021), ressalta que 11,4 milhões de brasileiros recorreram aos aplicativos de transporte para garantir uma parcela ou a totalidade de sua renda mensal, essa ferramenta de serviços trouxe a oportunidade de recolocação profissional para as motoristas, possibilitando-as maior liberdade financeira, liberdade no trabalho e poder de decisão.

No que se refere às horas trabalhadas por dia, 42,9% das respondentes afirmam trabalhar de 10 a 12 horas, 28,6% mais de 12 horas, 14,3% afirmaram trabalhar de 6 a 8 horas e 14,3% até 4 horas por dia. A autonomia para escolher qual o melhor horário para trabalhar traz benefícios profissionais e pessoais para as motoristas, por outro lado, o prolongamento de horas trabalhadas, dirigindo sem pausas para descanso físico e psicológico, pode acarretar problemas graves de saúde (Ramos, 2020).

Em relação a quais empresas as motoristas trabalham (vide figura 3), todas afirmaram trabalhar na Uber e na 99, enquanto duas utilizam também os serviços da empresa Liint e da Indriver. Duas respondentes informaram também trabalhar na Ando e a Lady Driver, essa, destinada apenas para motoristas e passageiras mulheres, conforme explicado anteriormente no Referencial Teórico deste estudo.

**Figura 3:** Empresas cadastradas



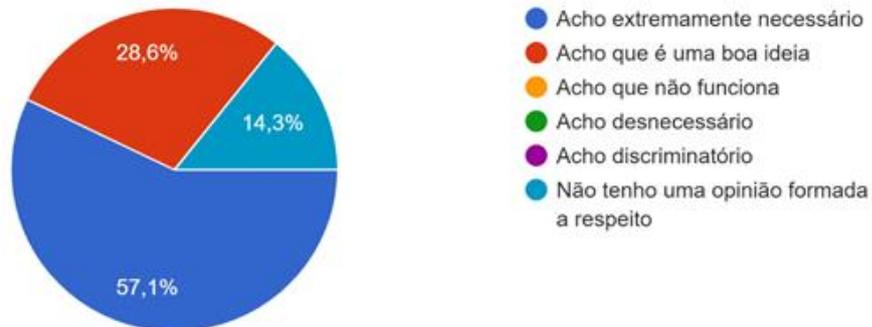
Fonte: elaborado com base na pesquisa de campo

Quando questionadas se já sofreram assédio durante uma corrida, em uma questão de múltiplas respostas, 42,9% das respondentes afirmam já terem sofrido, mas terem continuado a corrida que estava em andamento, 42,9% afirmam nunca terem sofrido, 14,3% expõem que sofreram assédio, responderam ao passageiro e reportaram ao aplicativo e 14,3% nunca sofreram, mas não descartam a possibilidade. Como resposta aberta à pergunta, uma motorista revelou nunca ter sofrido assédio, porém não descarta a possibilidade de que isso possa acontecer um dia e para se prevenir, mesmo sabendo que isso não descarta a possibilidade de passar por essa situação, tem que, contra a sua vontade, andar de roupas largas, cabelo desgrehado, estar sempre de cara fechada e não dar assunto quando o passageiro é do sexo masculino. Levando em consideração o crescimento de motoristas mulheres nesse segmento, torna-se importante as discussões em torno da proteção dessas condutoras, considerando que a sensação de vulnerabilidade é constante, as deixando diariamente expostas a riscos (Cruz, 2019).

A partir da figura 4 tem-se a análise da percepção das respondentes sobre os aplicativos de transportes destinados somente às mulheres, sejam elas motoristas ou passageiras, 57,1% afirmam acharem extremamente necessário, enquanto 28,6% acham que é uma boa ideia e 14,3% afirmam não terem uma opinião formada a respeito. O diferencial apresentado nesses aplicativos é a maior segurança para as mulheres que utilizam os serviços. Barros (2021), aponta que os

casos de assédio por milhão de corridas, no segundo semestre de 2020, diminuíram em 5% e que os aplicativos destinados somente às mulheres são responsáveis por essa queda.

**Figura 4:** Percepção sobre os aplicativos de transporte destinados somente às mulheres



Fonte: elaborado com base na pesquisa de campo

Analisando se as condutoras se sentem seguras ao exercerem sua profissão, 14,3% responderam apenas que sim, 42,9% das respondentes afirmam que sim, exceto no período noturno, 28,6% relatam que se sentem seguras na maioria das vezes e 14,3% afirmam que não se sentem seguras. Luz (2019), comenta que o medo e a insegurança são sentimentos frequentes na rotina das motoristas de aplicativos de transporte, ressaltando uma maior atenção para esse público na carreira de motorista de transporte por aplicativo.

Questionadas se utilizam alguma estratégia de segurança durante as corridas, as respondentes relataram usar taser, uma arma que dispara sondas elétricas que dão um choque elétrico, causando paralisia temporária (Educalingo, 2021) e compartilhar com outras pessoas a localização em tempo real durante o trabalho.

Na questão de múltiplas respostas a respeito de quais situações as motoristas já vivenciaram durante sua carreira, elas relataram situações negativas e positivas. Cinco respondentes afirmaram vivenciar exposição a riscos e situações constrangedoras, quatro das condutoras informaram a oportunidade de complementar a renda, três delas passaram por machismo, oportunidade de recolocação no mercado de trabalho, falta de reconhecimento e flexibilização dos horários de trabalho, duas delas sofreram preconceito e desmotivação com a atividade exercida, enquanto uma motorista informou sofrer "calote de pagamento". As vantagens prometidas nesse mercado, como rotina flexível, ganhos de acordo com a produtividade, segurança, não é uma realidade vivenciada pela parcela feminina que compõem esse grupo de trabalhadores, pelo contrário, existem diversos problemas resultantes da jornada desgastante ao volante (Tapajós de Fato, 2021).

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo buscou analisar a percepção das mulheres quanto à utilização dos serviços de transporte por aplicativo, oportunidade em que foi possível verificar vivências e entendimentos a respeito deste mercado no que se diz respeito à mobilidade urbana.

A primeira problematização norteadora deste trabalho foi: “As mulheres se sentem seguras ao usarem os serviços e/ou se tornarem motoristas de transporte por aplicativo?”. A pesquisa de campo revelou que o sentimento de insegurança das mulheres ao utilizarem e/ou atuarem nos serviços de transporte por aplicativo se faz presente em quase todas as corridas quando o motorista ou o passageiro é homem, podendo forçá-las a utilizarem estratégias de segurança.

A segunda questão de pesquisa, visava descobrir se os serviços de transporte por aplicativo são opções consideradas como seguras para mulheres, sejam elas passageiras e/ou profissionais. Analisando os dados coletados, foi possível identificar que esses serviços não são opções consideradas como seguras para as mulheres, devido a casos de assédio físico, moral e violência que elas sofrem diariamente, confirmando a hipótese de que histórico de violência contra as mulheres pode fazer com que elas se sintam inseguras para utilizarem ou atuarem nos transportes por aplicativo. A hipótese de que o preconceito pode interferir no ingresso das mulheres neste mercado também foi ratificada, visto que quando uma mulher decide atuar em uma profissão, que culturalmente é ocupada pelo sexo masculino, o cenário se torna complexo desmotivando-as a exercerem a atividade.

O estudo faz um adendo com vista a identificar se as mulheres menores de 18 anos fazem ou pretendem fazer o uso desses meios de transporte desacompanhadas, resultando em dados que confirmam que as mulheres menores de idade já fizeram uso desses meios desacompanhadas, apesar dos termos de uso dos aplicativos proibirem o ato.

Entende-se que o objetivo estabelecido foi contemplado, sendo ele – identificar se as mulheres se sentem seguras ao usarem e/ou atuarem no mercado de transporte por aplicativo – atingido através do levantamento de campo com a participação voluntária dessas mulheres e suas declarações quanto aos serviços de transporte por aplicativo.

Embora esse novo serviço de mobilidade urbana seja transformador e tenha mudado a forma das pessoas se deslocarem e ampliado a possibilidade de ingresso ou retorno ao mercado de trabalho, a realidade vivenciada pela parcela feminina é oposta à vivida pela masculina, tornando necessário uma maior atenção a esse público como passageiras e/ou motoristas de transporte por aplicativo, investindo em ações de seguranças eficazes, visto que diante dos dados o público feminino é o mais vulnerável a sofrer violências nos meios de transporte.

Este trabalho possui limitação de região, portanto dentre as sugestões de pesquisa é importante que novos estudos sejam realizados de forma a abranger outros estados. Assim, será possível alcançar a percepção de outras mulheres quanto ao uso dos transportes por aplicativo.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Luís Felipe Domingues; GOMES, Carlos Eduardo Rodrigues da Cunha. **Análise da percepção do uso de aplicativos de transporte de jovens**. 2019. 86 p. Monografia (Bacharelado em Engenharia Civil) - Universidade de Brasília, Brasília, 2019. Disponível em: <<https://bdm.unb.br/handle/10483/25953>>. Acesso em: 01 mai. 2021.

ACAYABA, Cíntia; ARCOVERDE, Léo. 97% das mulheres dizem já ter sido vítima de assédio no transporte público e privado no Brasil. **Agência Patrícia Galvão**, 2019. Disponível em: <<https://agenciapatriciagalvao.org.br/destaques/97-das-mulheres-dizem-ja-ter-sido-vitima-de-assedio-no-transporte-publico-e-privado-no-brasil-diz-pesquisa/>>. Acesso em: 14 set. 2021.

ADEODATO, Vanessa Gurgel *et al.* Qualidade de vida e depressão em mulheres vítimas de seus parceiros. **Revista de Saúde Pública**, v. 39, n. 1, fev. 2005 (online). Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/rsp/v39n1/14.pdf>>. Acesso em: 04 mar. 2021.

ALMEIDA, Jane Soares. Mulheres, educação e religião: as interfaces do poder numa perspectiva histórica. **Mandrágora**, v. 13, n. 13, p. 52-63, 2007. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.15603/2176-0985/mandragora.v13n13p52-63>>. Acesso em: 01 abr. 2021.

ALMEIDA, Richard; COSTA, Barbara Regina Lopes; ARAÚJO, Richard Medeiros de. Novos serviços de mobilidade urbana no estado de São Paulo. **Nucleus**, v.19, n.1, abr.2022. Disponível em: <https://www.nucleus.feituverava.com.br/index.php/nucleus/article/view/3960/3394>. Acesso em 27 fev. 2023.

AMARAL, Gaziele Alves. Os desafios da inserção da mulher no mercado de Trabalho. **Itinerarius Reflectionis**, Jataí, v. 2, n. 13, p.1-20, 2012. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/rir/article/view/22336/19243>>. Acesso em: 11 mar. 2021.

ANJOS, Kátia Campos *et al.* Paciente vítima de violência no trânsito: análise do perfil socioeconômico, características do acidente e intervenção do Serviço Social na emergência. **Acta ortop. Bras**, v.15, n.5, São Paulo, 2007. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/aob/v15n5/a06v15n5.pdf>>. Acesso em: 05 mar. 2021.

AMAZONAS ATUAL. **Alta do combustível deixa classe média sem carros de aplicativo**. 2021. Disponível em: <<https://amazonasatual.com.br/alta-do-combustivel-deixa-classe-media-sem-carros-de-aplicativo/>>. Acesso em: 17 out. 2021.

ANDE BEM. Medo de dirigir. **Ande Bem Instituto de Psicologia do Trânsito**, 2020. Disponível em: <<http://www.andebem.com.br/noticias/135/medo-de-dirigir>>. Acesso em: 10 mar. 2021.

BARROS, Matheus. 99 mulher: novo recurso permite corridas exclusivas entre motoristas e passageiras. **Olhar Digital**, 2021. Disponível em: <<https://olhardigital.com.br/2021/03/04/pro/99mulher-novo-recurso-permite-corridas-exclusivas-entre-motoristas-e-passageiras/>>. Acesso em: 27 out. 2021.

---

BRASIL. **Estatuto da Criança e do Adolescente**. Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990. Brasília, DF. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18069.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18069.htm)>. Acesso em: 13 set. 2021.

BRASIL **Lei Maria da Penha**. Lei nº. 11.340, de 7 de agosto de 2006. Brasília, DF. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2006/Lei/L11340.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Lei/L11340.htm)>. Acesso em: 25 mar. 2021.

BRANDÃO, Caio Cheker; BRANDÃO, João Pedro; DA FONSECA, João Vitor Siqueira. **Aplicativos de serviço de transporte individual (ridesourcing) e seu impacto no comportamento de viagem**: um estudo aplicado aos estudantes da Escola de Engenharia da UFG, 2017. 95p. Monografia. (Curso de Graduação em Engenharia Civil) - Faculdade de Engenharia, Escola de Engenharia Civil e Ambiental - EECA/UFG, Goiás. Acesso em: 26 abr. 2021.

BLAY, Eva Alterman. Violência contra a mulher e Políticas Públicas. **Estudos Avançados**, v. 17, n. 49, p. 87-98, 2003. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0103-40142003000300006>>. Acesso em: 30 abr. 2021

CARVALHO, Isabela Pires Villas Boas. **Gênero e Violência Contra as Mulheres no Brasil**: preconceito e discriminação – implicações para a psicologia. 2020. Disponível em: <<https://repositorio.uniceub.br/jspui/handle/prefix/14467>>. Acesso em: 07 abr. 2021.

CARVALHO, Priscila. Estupro e luta com passageiro: mulheres motoristas de app relatam assédios. **Universa UOL**, 14 de abr. de 2021. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/universa/noticias/redacao/2021/04/12/estupro-e-luta-com-passageiro-motoristas-de-aplicativo-revelam-assedios.htm?cmpid=copiaecola>>. Acesso em: 01 maio 2021.

COLLADO, Carlos Fernández; LUCIO, María del Pilar Baptista; SAMPIERI, Roberto Hernández. **Metodología de la investigación**. 6. ed. México: Editora McGRAW-HILL: 2014, p. 573. Acesso em: 01 maio 2021.

COSTA, Barbara Regina Lopes. **Bola de Neve Virtual**: O Uso das Redes Sociais Virtuais no Processo de Coleta de Dados de uma Pesquisa Científica. 2018. Disponível em: <<https://portalseer.ufba.br/index.php/rigs/article/view/24649/16131>>. Acesso em 28 de set. de 2021.

COSTA, Marcela da Silva. **Um índice de mobilidade urbana sustentável**. 2008. 274p. Tese (Doutorado em Engenharia Civil). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. São Carlos, 2008. Disponível em: [https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-01112008-200521/publico/Tese\\_MCOSTA.pdf](https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-01112008-200521/publico/Tese_MCOSTA.pdf) . Acesso em: 27 abr. 2021.

CRUZ, Bruna Souza. Motoristas mulheres relatam casos de assédio durante o trabalho. **Uol**, 2019. Disponível em:<<https://www.uol.com.br/tilt/reportagens-especiais/motoristas-mulheres-relatam-casos-de-assedio-durante-o-trabalho/>>. Acesso em: 27 out. 2021.

DIAMANTE, Guilherme Dantas; SILVA, Hugo C. Espigarolli. Violência Contra a Mulher no Contexto Social Brasileiro. **ETIC- Encontro de Iniciação Científica-ISSN 21-76-8498**, v. 16, n. 16, 2020. Disponível em: <http://intertemas.toledoprudente.edu.br/index.php/ETIC/article/view/8822> . Acesso em: 25 mar. 2021.

DIAZ, Luís Felipe Alves. **Mobilidade Urbana: Um estudo sobre a aceitação e uso de aplicativos**. 2017. Disponível em: <[https://bdm.unb.br/bitstream/10483/20500/1/2017\\_LuisFelipeAlvesDiaz\\_tcc.pdf](https://bdm.unb.br/bitstream/10483/20500/1/2017_LuisFelipeAlvesDiaz_tcc.pdf)>. Acesso em: 28 abr. 2021.

DUARTE, Marcella. Como a IA pode ajudar a reduzir casos de assédio em corridas da 99. **UOL**, 2021. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2021/09/28/como-a-ia-pode-ajudar-a-reduzir-casos-de-assedio-em-corridas-da-99.htm>> . Acesso em: 15 set. 2021.

DUSI, Luiza de Alencar; TACO, Pastor Willy Gonzales; NETO, Ingrid Luiza. Análise da usabilidade e do serviço dos aplicativos de transporte individual para smartphone 99taxi e Uber. **Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes**, Rio de Janeiro, p. 1-11, jan. 2016. Acesso em: 29 abr. 2021.

ENGEL, Cíntia Liara. A violência contra a mulher. In FONTOURA, Natália; REZENDE, Marcela; QUERINO, Ana Carolina. **Beijing +20: avanços e desafios no Brasil contemporâneo**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2020, Cap. 4, p. 161-218. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/201111\\_livro\\_beijing\\_20\\_book\\_web.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/201111_livro_beijing_20_book_web.pdf) . Acesso em: 07 abr. 2021.

FALLAVENA, Lúcia Helena Andrade. **Agora é que são elas: trajetórias de carreiras de mulheres motoristas de aplicativos de transportes**. 2017. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/169881>> . Acesso em: 29 abr. 2021.

FERRAZ, Antonio Cloves Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte público urbano**. São Carlos: Rima, 2001.

FONSECA, Luciana. Como a geração z está mudando a relação com a mobilidade urbana. **Consumidor Moderno**, 2020. Disponível em: <<https://www.consumidormoderno.com.br/2020/11/17/como-a-geracao-z-esta-mudando-a-relacao-com-a-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 14 set. 2021.

FREITAS, Maria; COSTA, Marli. A desconstrução do conceito de mulher-família para mulher-para-si: uma análise sobre a (re)inclusão das mulheres na sociedade e no mercado de trabalho contemporâneo. **Argumenta Journal Law**, Jacarezinho – PR, Brasil, n. 32, 2020, p. 297-316. Disponível em: < <https://core.ac.uk/download/pdf/327193043.pdf>>. Acesso em: 23 mar. 2021.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GNIPPER, Patrícia. Quais são os apps de transporte que permitem escolher uma motorista mulher. **Canal Tech**, 2017. Disponível em:< <https://canaltech.com.br/apps/quais-sao-os-apps-de-transporte-que-permitem-escolher-uma-motorista-mulher/>>. Acesso em: 15 set. 2021.

GUIMARÃES, Fernanda. Cerca de 11,4 milhões de brasileiros dependem de aplicativos para ter uma renda. **CNN Brasil**, 2021. Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/business/cerca-de-11-4-milhoes-de-brasileiros-dependem-de-aplicativos-para-ter-uma-renda/>>. Acesso em: 02 nov. 2021.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio - **Acesso à internet e à televisão e posse de telefone móvel celular para uso pessoal**: 2014. Coord. de Trabalho e Rendimento. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

LAZARI, Joana Sueli. Inferioridade Feminina: O (des)enredo da violência. **Revista de Ciências Humanas**, v. 7, n. 10, p. 72-88, 1991. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/revistacfh/article/view/23754/21320>>. Acesso em: 05 abr. 2021.

LUZ, Andréa. Mulheres ganharam as ruas em busca de independência financeira, mas o medo e a insegurança acompanham a rotina das motoristas de aplicativos. **ND+**, 2019. Acesso em: <<https://ndmais.com.br/direitos/assedio-assalto-e-preconceito-o-dia-a-dia-das-motoristas-de-aplicativos/>>. Acesso em: 02 nov. 2021.

MACHADO, Lia Zanotta. Matar e morrer no feminino e no masculino. In OLIVEIRA, et al. **Primavera já partiu: retrato dos homicídios femininos no Brasil**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1998. p.96-121.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. -São Paulo: Atlas, 2006. Acesso em: 03 maio 2021.

MOBILIDADE SAMPA. **Transporte por aplicativo e táxi são os mais seguros para mulheres, aponta pesquisa da 99**. 2020. Disponível em: <<https://mobilidadesampa.com.br/2021/03/transporte-por-aplicativo-taxi-mais-seguros-para-mulheres/>>. Acesso em: 01 maio 2021.

MOURA, Edson. Só para mulheres: aplicativo de transporte conecta motoristas a passageiras. **Blog THN1**, 2019. Disponível em: <<https://blog.tnh1.com.br/pajucaraauto/2019/07/17/so-para-mulheres-aplicativo-de-transporte-conecta-motoristas-a-passageiras/>>. Acesso em: 14 set. 2021.

NUNES, Thaís. Denúncias de assédio banem mais de 700 pessoas de app de transporte. **SBT News**, 2020. Disponível em: <<https://www.sbtnews.com.br/noticia/brasil/156204-denuncias-de-assedio-banem-mais-de-700-pessoas-de-app-de-transporte>>. Acesso em: 14 set. 2021.

PASINATO, Wânia *et al.* **Diretrizes Nacionais Femicídio**: investigar, processar e julgar com perspectiva de gênero as mortes violentas de mulheres. Brasília – Distrito Federal, 2016. Disponível em: <[https://www.onumulheres.org.br/wp-content/uploads/2016/04/diretrizes\\_femicidio.pdf](https://www.onumulheres.org.br/wp-content/uploads/2016/04/diretrizes_femicidio.pdf)>. Acesso em: 07 abr. 2021.

RAMOS, Noézia Maria. “**Mulheres no volante – você trabalha ou só dirige?**” **uma análise das relações de trabalho por aplicativo no contexto da precarização**. São Paulo, 2020. 333 p. Tese (Doutorado em Administração de Empresas) - FGV EAESP - Escola de Administração de Empresas de São Paulo. Disponível em: <[http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/29635/Tese\\_No%C3%A9zia-Ramos\\_%28Vers%C3%A3o-Final%29.pdf](http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/29635/Tese_No%C3%A9zia-Ramos_%28Vers%C3%A3o-Final%29.pdf)>. Acesso em: 01 maio 2021.

RODRIGUES, Ana Carolina; VIEIRA, Vanessa. Economia com apps de caronas e compartilhamento de carros pode chegar a R\$ 700 por mês. **Revista Exame**, São Paulo, 2017. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/carreira/economia-com-apps-de-caronas-ecompartilhamento-de-carros-pode-chegar-a-r-700-por-mes/>>. Acesso em 29 abr. 2021.

SANTOS, Silvana Mara de Moraes; OLIVEIRA, Leidiane. Igualdade nas relações de gênero na sociedade do capital: limites, contradições e avanços. **Revista Katálysis**, v. 13, n. 1, p. 1-9, 2010. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rk/v13n1/02.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

SEADE. **Seade divulga perfil das mulheres no Estado de São Paulo**, 2020. Disponível em: <<https://www.seade.gov.br/seade-divulga-perfil-das-mulheres-no-estado-de-sao-paulo/#:~:text=De%20acordo%20com%20as%20informa%C3%A7%C3%B5es,mais%20do%20que%20os%20homens.>>. Acesso em: 15 mar. 2021.

SILVA, Amanda Daniela. Ser homem, ser mulher: as reflexões acerca do entendimento de gênero. In: **Mãe/mulher atrás das grades: a realidade imposta pelo cárcere à família monoparental feminina** [online]. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015, pp. 51-100. Disponível em: <<http://books.scielo.org/id/vjtsp/pdf/silva-9788579837036-04.pdf>>. Acesso em: 30 mar. 2021.

SILVA, Marlise Vinagre. **Violência contra a mulher: quem mete a colher?** São Paulo. Cortez. 1992. Acesso em: 01 abr. 2021.

SILVA, Sergio Gomes da. Preconceito e discriminação: as bases da violência contra a mulher. **Psicologia: ciência e profissão**, v. 30, n. 3, p. 556-571, 2010. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/pcp/v30n3/v30n3a09.pdf>>. Acesso em: 24 mar. 2021.

SOMA. Violência no Trânsito – A terceira maior causa de mortes no mundo. **Soma segurança do trabalho**, 2016. Disponível em: <<https://www.soma-ne.com.br/morte/06/violencia-no-transito-a-terceira-maior-causa-de-mortes-no-mundo/#:~:text=As%20principais%20causas%20apontadas%20para,inabilidade%20dos%20motoristas%20no%20tr%C3%A2nsito.>>. Acesso em: 07 mar. 2021.

SOUZA, Thulio. Concorrentes da Uber: conheça os 6 maiores. **Usemobile**, 2021. Disponível em: <<https://usemobile.com.br/concorrentes-da-uber/>>. Acesso em: 29 abr. 2021.

UBER DIGITAL. **Como ser motorista de Uber? Requisitos**. 2021. Disponível em: <<https://uberdigital.com.br/como-ser-motorista-do-uber/>>. 22 out. 2021.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1373>>. Acesso em: 27 abr. 2021.

VASCONCELLOS, Liliana; GUEDES, Luis F. A. **E-surveys: Vantagens e Limitações dos Questionários Eletrônicos via Internet no Contexto da Pesquisa Científica**. In: X SemeAd - Seminário em Administração FEA/USP (São Paulo, Brasil), 2007. Disponível em: <<http://sistema.semead.com.br/10semead/>>. Acesso em: 03 maio 2021.

VERGARA, S. Estreitando relacionamentos na educação a distância. **Cadernos EBAPE.br**. v. 5, jan. 2007. Edição especial.