



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS  
CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**

**ASSÉDIO SEXUAL CONTRA MULHERES EM TRANSPORTE PÚBLICO:  
DAS PASSAGEIRAS À EMPRESA**

**LUIZA DE MEDEIROS SILVA**

Orientadora: Profa. Dra. Lúcia Cavalcanti de Albuquerque Williams

**São Carlos  
Outubro, 2018**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS**  
**CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**

**ASSÉDIO SEXUAL CONTRA MULHERES EM TRANSPORTE PÚBLICO:  
DAS PASSAGEIRAS À EMPRESA**

**LUIZA DE MEDEIROS SILVA**

Orientadora: Profa. Dra. Lúcia Cavalcanti de Albuquerque Williams

Dissertação em formas de artigos apresentada ao Programa de Pós Graduação em Psicologia, da Universidade Federal de São Carlos, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Psicologia.

**São Carlos**  
**Outubro, 2018**



**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**  
**COMISSÃO JULGADORA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**  
**Luíza de Medeiros Silva**  
**São Carlos, 10/10/2018**

Prof.ª Dr.ª Lúcia Cavalcanti de Albuquerque Williams (Orientadora e Presidente)  
Universidade Federal de São Carlos/UFSCar

Prof.ª Dr.ª Ana Carolina Gravena Vanalli  
Universidade Federal do Triângulo Mineiro/UFTM

Prof. Dr. Alex Sandro Gomes Pessoa  
Universidade Federal de São Carlos/UFSCar

Submetida à defesa em sessão pública  
realizada às 09h00 no dia 10/10/2018.

Comissão Julgadora:  
Prof.ª Dr.ª Lúcia Cavalcanti de Albuquerque Williams  
Prof.ª Dr.ª Ana Carolina Gravena Vanalli  
Prof. Dr. Alex Sandro Gomes Pessoa

Homologada pela CPG-PPGpsi na  
\_\_\_\_\_ª Reunião no dia \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Prof.ª Dr.ª Débora Hollanda de Souza  
Coordenadora do PPGpsi

## SUMÁRIO

Resumo .....	1
Apresentação.....	3
Assédio sexual de mulheres em espaços públicos: uma revisão da produção empírica.....	5
Assédio sexual contra mulheres em transporte público: o que dizem as usuárias? O que diz a empresa? .....	24
Considerações finais .....	52
Anexo A - Questionário “Passageiras e assédio sexual no transporte público” .....	53
Anexo B - Roteiro de entrevista semi-estruturada.....	58
Anexo C - Parecer do Comitê de Ética .....	59
Anexo D - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido para mulheres usuárias de transporte público .....	62
Anexo E - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido para a empresa.....	64

Medeiros-Silva, L. (2018). *Assédio sexual contra mulheres em transporte público: das passageiras à empresa*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.

## **RESUMO**

Muito tem se falado sobre assédio sexual, principalmente por parte da mídia e cada vez mais o assunto abrange os espaços públicos. É um problema que afeta os âmbitos de segurança e de saúde, pois a violência sexual acarreta consequências danosas às vítimas. Os objetivos deste trabalho foram realizar uma revisão na literatura sobre assédio sexual em espaços públicos, a fim de analisar o enfoque que pesquisadores ao redor do mundo dão ao tema e em consequência realizar uma pesquisa com usuárias de transporte público da cidade de São Paulo sobre situações de assédio sexual no transporte, identificando qual o posicionamento dessas mulheres sobre sua própria segurança e comparando tal posicionamento com dados fornecidos por entrevista com um funcionário da empresa responsável pelo metrô da cidade. A revisão da literatura identificou 9 pesquisas empíricas, principalmente na Ásia, sobre incidência de assédio sexual em espaços públicos, porém no Brasil não se detectou estudos publicados a respeito do tema, em especial sobre assédio sexual em transportes públicos. Assim o estudo empírico dessa dissertação configura-se como pioneiro em tal área, no Brasil. Os resultados da pesquisa realizada com as usuárias do transporte público de São Paulo mostraram que 43,8% das passageiras sabem como proceder caso sofram ou presenciem episódios de assédio sexual nos transportes. Altos índices apareceram quando foram questionadas se já haviam presenciado assédio sexual em transporte público (65,5%) e se haviam sofrido assédio (75,6%). A comunidade científica ainda precisa aprofundar tal tema, realizando mais pesquisas empíricas, especialmente no Brasil, para que haja maiores discussões a respeito da vulnerabilidade da mulher ao ocupar o espaço público e da falta de punição quando crimes como esses acontecem.

*Palavras-chave:* assédio sexual; transporte público; espaços públicos, violência sexual

Medeiros-Silva, L. (2018). *Sexual harassment against women in public transport: from the passengers to the company*. Masters dissertation. Federal University of São Carlos, São Carlos.

## **ABSTRACT**

Much has been said about sexual harassment, mainly by the media and more coverage has been given recently to harassment in public spaces. This is a problem that affects the health and safety domains, as sexual violence has harmful consequences to victims. The objectives of the present theses was to review the literature on sexual harassment in public spaces, and as a consequence to analyze the approach researchers around the world give to the topic, and subsequently to conduct a survey with female users of public transportation in the city of São Paulo regarding sexual harassment in transportation identifying how they consider their own safety and compare their position with data resulting from an interview with an employee of the company responsible for the Sao Paulo subway system. The literature review identified 9 empirical studies, mainly in Asia on the incidence of sexual harassment in public spaces, and zero studies from Brazil on the subject, especially sexual harassment in public transport. Thus, the empirical study from this thesis is a pioneer one in the area in such country. The survey results carried out with users of the public transport in São Paulo showed that 43.8% of the women said they knew how to proceed if they suffered or witnessed episodes of sexual harassment in transportation. High rates appeared when asked if they had already witnessed sexual harassment of women on public transport (65.5%) and if they had suffered harassment (75.6%). The scientific community needs to enhance empirical research on the subject, especially in Brazil, so that there is more discussion about the vulnerability of women when they occupy public spaces and about the lack of punishment when crimes like these occur.

*Keywords:* sexual harassment; public transport; public spaces; sexual violence

## APRESENTAÇÃO

Quando me vi indo diversas vezes a São Paulo e, por quase todas elas, tendo que utilizar o sistema de metrô como meio de transporte, pensava sobre as notícias que eu via na mídia a respeito de assédio sexual dentro de vagões e ônibus e me surgia o questionamento principal sobre as situações péssimas nas quais as mulheres que eram vítimas tinham que encontrar. Somado a isso, em determinada época, o Metrô de São Paulo veiculou cartazes dentro dos vagões com campanhas para o combate ao assédio sexual, cuja mensagem se resumia em: mulheres, vocês estão seguras aqui. Aí começou minha verdadeira inquietação.

A mensagem nos cartazes era clara, mas será que também estava claro o fato de que as mulheres se sentiam protegidas, como dizia a campanha? Comecei a me questionar também se as empresas tinham ciência da responsabilidade que a elas cabia e se de fato havia uma preocupação que era transformada em ações para auxílio dessas vítimas no transporte público. Àquela época, eu precisava pensar sobre um problema de pesquisa para o ingresso no mestrado que eu, então, almejava. Um útil ao agradável e estava feito: um ótimo conteúdo para eu preencher o meu projeto. “Dar voz” às usuárias do transporte público da cidade de São Paulo, a maior rede de transportes da América Latina (tendo também a oportunidade de coletar dados sobre casos de assédio sexual per se), ouvir o que a empresa de Metrô tinha a dizer a respeito do assunto e analisar quais eram as convergências e divergências de ambos os lados.

Foi uma motivação ainda maior quando percebi que no meio acadêmico quase não havia pesquisas a respeito do tema, principalmente no Brasil (praticamente nulo o número de publicações). Senti imensa satisfação ao ser aprovada e ver que eu poderia dar um viés científico a um assunto que estava em voga na mídia, ao mesmo tempo em que tanto me atraía, por poder tratar diretamente com mulheres que passam por situações reais de assédio em público todos os dias e não sabem como agir. Via também uma oportunidade em chamar atenção para a área de políticas públicas e ações que as próprias empresas podem por em prática, a fim de contribuir com a prevenção e a criação de uma rede forte de apoio às vítimas.

Meu objetivo foi fazer a diferença, evidenciando o lugar de fala de mulheres que sofrem violência urbana e têm que continuar omissas, numa tentativa de, injustamente, se esquivarem de mais sofrimento. Sendo assim, o objetivo desta dissertação foi pesquisar sobre a ocorrência de casos de assédio sexual em transporte público na cidade

de São Paulo pela visão das passageiras mulheres, bem como o posicionamento destas em relação à sua própria segurança e como a empresa responsável pelo metrô de São Paulo lida com questões relacionadas ao assédio sexual e à segurança de suas próprias passageiras. Esta dissertação se apresenta na forma de dois artigos: o primeiro diz respeito à pesquisa de artigos empíricos publicados que abrangem investigação sobre o assédio em público; o segundo se trata do artigo sobre a pesquisa empírica realizada pela autora sobre o assédio sexual em transporte público na cidade de São Paulo, na visão das passageiras e na visão da empresa de metrô.

Sou muito grata pela oportunidade de ter escrito esse trabalho e ter dado voz às mulheres e visibilidade ao problema. “*Gracias a la vida!*”

**ASSÉDIO SEXUAL DE MULHERES EM ESPAÇOS PÚBLICOS: UMA  
REVISÃO DA PRODUÇÃO EMPÍRICA**

Luiza de Medeiros Silva

Lúcia Cavalcanti de Albuquerque Williams

Universidade Federal de São Carlos

Versão preliminar do artigo a ser submetido  
à revista *Psicologia: Ciência e Profissão*.

## RESUMO

O presente estudo teve como objetivo realizar uma revisão da literatura a respeito da produção empírica publicada em revistas indexadas sobre assédio sexual sofrido por mulheres em espaços públicos, particularmente em meios de transporte (ex. ônibus, metrô, trem). Foram utilizadas as palavras-chave que corresponderam às palavras-chave “assédio sexual”, “transporte público”, “assédio em público”, em inglês e português. A busca nas bases de dados Emerald Insight, Sage Publishing, Elsevier, Springer, PsycINFO e Google Scholar resultou em 39 artigos, dos quais foram selecionados e analisados apenas 9, pois esses atendiam ao critério estudo empírico. Sete artigos apontaram dados a respeito das experiências de mulheres especificamente com assédio sexual em espaços público e revelaram que um número significativo de mulheres se sente insegura no que se refere à mobilidade em espaços e transportes públicos. A revisão deixou evidente uma lacuna presente na literatura internacional a respeito de pesquisas sobre o assédio sexual sofrido por mulheres em transportes públicos. No caso do Brasil tal lacuna é ainda mais evidente, pois não foram localizadas publicações empíricas sobre o assunto.

*Palavras-chave:* assédio sexual, transporte público, espaço público, assédio em público

## **ABSTRACT**

This study was aimed at reviewing the literature on empirical publications about sexual harassment suffered by women in public places, particularly on public transport (e.g. bus, subway, train). The following keywords were used: “sexual harassment”, “public transport”, and “public and harassment” and their equivalent in Portuguese. The search in the databases Emerald Insight, Sage Publishing, Elsevier, Springer, PsycINFO and Google Scholar resulted in 39 studies, of which 9 were selected and analyzed as they met criteria for empirical study. Seven studies revealed data about female experiences with sexual harassment on public spaces, showing that a significant number of women feel insecure about mobility in public spaces and public transport. The review revealed a gap in the international literature regarding research on sexual harassment suffered by women on public transport. In Brazil, the gap is even more concerning, because not a single empirical study was found.

*Key-words:* sexual harassment, public transportation, public space, public harassment

## **Assédio sexual contra mulheres em espaços públicos: uma revisão da produção empírica**

### **Sexual harassment against women in public spaces: a review of empirical production**

A violência sexual afeta fortemente as mulheres em diversos ambientes (Drezett, 2003). Tal conceito abrange o de violência de gênero que, para Bandeira (2014), é ilustrada por ações violentas produzidas em contextos e espaços relacionais, diante de cenários históricos desiguais, voltadas contra a mulher, sejam físicas, sexuais, patrimoniais, psicológicas ou morais, nos âmbitos privado-familiar, público e de trabalho, devido à historicidade de relações assimétricas entre gêneros. Trata-se de um fenômeno que abrange diversas classes sociais, culturas e nacionalidades, praticados em qualquer etapa da vida de mulheres, por estranhos ou parentes e conhecidos (Saffioti & Almeida, 1995).

Segundo a Organização Mundial de Saúde, a OMS (2002), a violência sexual é definida como atos que são praticados a fim de gratificação sexual do agressor sem que haja consentimento da vítima e incluem carícias, práticas de atos sexuais havendo ou não penetração e manipulação de regiões íntimas (gentitálias, ânus ou mama). Esse tipo de violência pode acarretar consequências danosas à vítima, em curto e longo prazo, como depressão e isolamento, culpa, constrangimento, vergonha do próprio corpo, distúrbios de sono, ideação suicida, dificuldades para relações sexuais, irritabilidade, entre outros, particularmente nos casos que envolvem violência grave e incestuosa (Williams, 2014). Assim, é de extrema importância por parte da comunidade científica debater e analisar intersecções desse subtipo de violência sexual que envolve situações cotidianas como, por exemplo, o assédio e sua ocorrência em público.

O assédio sexual parece não encontrar na literatura uma definição padrão. Para Sobrinho (1996), o assédio sexual:

[...] é o comportamento consistente na explicitação de intenção sexual que não encontra receptividade concreta da outra parte, comportamento esse reiterado após a negativa. [...] O assédio sexual, por óbvio, é materializado em um comportamento comissivo do assediador, pelo que não se há de se pensar em assédio por omissão sob pena de

a lógica ser agredida. [...] decisivo para o conceito de assédio sexual é o comportamento subsequente à não aceitação da proposta de índole sexual. [...] se a outra parte não se mostra inclinada a aceitar essa proposta e mesmo assim continua sendo abordada na mesma direção, nesse momento surge a figura do assédio sexual. [...] e isto é assim porque nesse momento haverá uma agressão à esfera de liberdade do assediado que, naturalmente, não é obrigado a copular com quem não deseja” (Sobrinho, p. 62)

Para Crouch (2009), os episódios em que as mulheres sofrem assédio sexual em espaços públicos incluem comentários sobre seus corpos, toques indesejados e gestos obscenos, tendo essa forma de assédio sexual características que a distinguem do assédio sexual no trabalho, pois esse, por exemplo, muitas vezes, é executado por estranhos. Segundo a autora, ainda há a crença por parte das pessoas de que esse tipo de comportamento não tem importância, sendo por vezes lisonjeiro ou tido como um elogio. Pode-se apontar, assim, uma possível dificuldade em considerar o assédio sexual em público como um tipo de violência. Por outro lado, a maioria das mulheres o caracteriza como agressivo, como uma violação de sua liberdade no espaço público, sendo assim alvo de hostilidade (Crouch, 2009).

Um dos locais em que a ocorrência de assédio sexual contra mulheres em público tem recebido atenção cada vez maior por parte da imprensa é o transporte público coletivo que abrange, por exemplo, sistemas de trens metropolitanos, metrô e ônibus. Esse tipo de assédio ocorre dentro das lotações, que por serem espaços fechados, facilitam o contato corporal e oportunidades para estranhos poderem assediar (Gardner, Cui & Coiacetto, 2017). Apesar de o índice de vitimização de mulheres a respeito de assédio sexual ser alto no geral, classificar o assédio sexual no transporte público tem sido difícil, por não haver uma definição que padronize o mesmo. Entretanto, tal tipo de assédio está sendo cada vez mais reconhecido como um problema em diversos países (Gardner, Cui & Coiacetto, 2017).

O assédio sexual no transporte público pode representar, além de tudo, entraves a atividades cotidianas da vítima. Por exemplo, na Índia, algumas

mulheres restringem sua presença em atividades acadêmicas para evitar o assédio, não participando de atividades noturnas, por não se sentirem seguras ao utilizarem um transporte para voltarem para casa (Crouch, 2009).

Pontua-se, então, a importância de haver estudos sobre o tema que tragam maior visibilidade sobre o assunto e, com isso, discussões que possibilitem mobilizações a respeito da prevenção e amparo às vítimas de assédio sexual em transportes públicos, bem como a punição dos agressores. Dessa forma, o presente estudo teve como objetivo realizar uma revisão da literatura a respeito de artigos empíricos que tratem do assédio sexual em público a mulheres, particularmente em transportes coletivos.

## **MÉTODO**

Para a composição deste estudo, foram utilizadas as palavras-chave “*sexual harassment*”, “*public transport*”, “*public space*”, “*public harassment*”, e “*public spaces*”, em inglês e seus equivalentes em português. As bases de dados eletrônicas utilizadas para encontrar os artigos indexados foram Emerald Insight, Sage Publishing, Elsevier, Springer e PsycINFO.

Os critérios de inclusão utilizados foram: artigos que apresentassem dados empíricos a respeito do assédio sexual a mulheres em transporte público e/ou em espaços públicos até 2017. Os critérios de exclusão foram: a) artigos que não fossem empíricos ou de campo (sem coleta de dados); b) que não tratassem ou apontassem o tema assédio sexual em público ou em transportes públicos; e c) que não abordassem a vivência de mulheres nos transportes ou em público.

## **RESULTADOS**

A busca resultou inicialmente em 39 artigos internacionais que discutiam assuntos relacionados a assédio sexual contra mulheres e ausência de publicações nacionais. Aplicando-se os critérios de exclusão, foram selecionados 9 artigos empíricos.

A Tabela 1 a seguir sintetiza os artigos empíricos encontrados. Quando não especificado o número distinto de homens e mulheres participantes, é porque no artigo não consta a informação.

**Tabela 1**

Síntese dos estudos empíricos encontrados

<b>Identificação</b>	<b>País</b>	<b>N (número de participantes)</b>	<b>Instrumento de Coleta de Dados</b>	<b>Tema</b>
Lynch & Atkins (1988)	Inglaterra	249 mulheres usuárias de transporte público	Questionário com questões abertas e fechadas	Assédio sexual em espaços públicos
Swim & Hyers (1999)	EUA	108 mulheres estudantes de psicologia	Questionário de escala Likert de 7 pontos	Assédio sexual em espaços públicos
Loukaitou-Sideris & Fink (2009)	EUA	Representantes de 131 agências de transporte (1 representante por agência, homens e mulheres responderam)	Questionário <i>online</i> com perguntas fechadas e abertas	Segurança de mulheres passageiras em transportes públicos
Dhillon & Bakaya (2014)	Índia	20 mulheres	Entrevista semi-estruturada	Assédio sexual de rua
Neupane & Chesney-Lind (2014)	Nepal	238 mulheres	Entrevista semi-estruturada	Assédio sexual no transporte público
Hashemianfar & Golestan (2015)	Irã	400 pessoas (homens e mulheres responderam)	Questionário com questões fechadas	Assédio sexual em espaços públicos
Mohammed & Hashish (2015)	Egito	150 mulheres	Entrevista estruturada	Assédio sexual e consequências
Madan & Nalla (2016)	Índia	1387 (621 homens e 766 mulheres)	Questionário com questões fechadas e com escala Likert de 7 pontos	Assédio sexual em espaços públicos
Tandogan & Ilhan (2016)	Turquia	252 mulheres	Questionário com questões fechadas	Medo do crime em espaços públicos

O estudo de 1988 de Lynch e Atkins procurou investigar a incidência de medo e insegurança em mulheres de sofrer assédio sexual em espaços públicos ao se locomoverem de um local a outro. Dentre os resultados, a pesquisa mostrou que 34% das 249 participantes se sentiam inseguras ao caminharem durante o dia e 59% relataram sentir medo na parte da noite. Particularmente, as mulheres evitavam frequentar parques e metrô quando era possível. 30% relatou não utilizar o metrô durante o dia e 70% relatou tal restrição durante o período noturno, por medo. Em relação à utilização de ônibus, 22% relataram se sentir inseguras à noite.

O estudo de Swim e Hyers (1999), realizado nos EUA, procurou investigar reações (privadas e públicas, quando há reação explícita) de mulheres que são vítimas de assédio em público. Dentre os resultados apontados pelas estudantes de psicologia, 45% das participantes informaram já ter confrontado um homem que fez uma observação sexista a respeito de si própria, sendo que, dessa parcela, 15% relatou ter confrontado com comentários verbais diretos, como pronunciar que aquele comentário sexista era inapropriado e que o agressor deveria se retratar. O enfrentamento foi mais comum entre mulheres ativamente comprometidas com a luta contra o sexismo em suas atividades diárias. Os resultados revelaram, segundo os autores, que a difusão da responsabilidade, as pressões normativas para não responder, as pressões sociais para serem polidas e a preocupação com a retaliação provavelmente são a base do não enfrentamento da violência, bem como o medo de represálias por parte do agressor.

Loukaitou-Sideris & Fink, em 2009, realizaram um estudo nos EUA com a finalidade de fazer um levantamento sobre os tipos de estratégias que as empresas de transporte público de diversos estados norte-americanos teriam usado, estariam usando no momento da pesquisa ou planejavam usar para a segurança de seus passageiros e a eficácia percebida dessas possíveis estratégias. Outro objetivo da pesquisa foi identificar se representantes dessas agências acreditavam que as passageiras mulheres necessitariam de medidas especiais de segurança e se também estariam colocando em prática ou idealizando medidas para a segurança dessas passageiras. Dentre os resultados, pode-se destacar que sobre a perspectiva das empresas a respeito da segurança de passageiras, 67%

(de 131) dos entrevistados (entre homens e mulheres) indicaram que as passageiras possuíam necessidades especiais de segurança, porém apenas 35% acreditava que as agências de trânsito devessem colocar em prática programas específicos de segurança para as mulheres. Uma porcentagem maior de mulheres (74%) em relação aos homens (65%) entrevistados achava que as passageiras do sexo feminino tinham necessidades especiais de segurança. Um número significativo de empresas (não consta no artigo quantas exatamente) prestava serviços especiais para outros subgrupos de clientes vulneráveis (idosos, deficientes físicos, entre outros), mas alegaram estarem preocupados em serem acusados de discriminação ao reverso (estarem discriminando o público masculino, por exemplo) se desenvolvessem estratégias de segurança específica para mulheres.

A pesquisa feita por Dhillon e Bakaya (2014), em Nova Déli, investigou o assédio de rua sofrido por mulheres entre 18 e 30 anos residentes na cidade. Os resultados mostraram que maior parte dos assédios ocorriam em locais lotados e em plena luz do dia. As mulheres atribuíram os episódios de violência à fraca implementação de leis de segurança e crenças rígidas em relação ao comportamento de mulheres. Os achados do estudo também revelaram que: as participantes relataram ter suas atividades cotidianas restringidas por causa do assédio; as vítimas julgavam a polícia como sendo apática (indiferente) e, por vezes, as próprias vítimas teriam que ser responsáveis por evitar o assédio sofrido; e geralmente as mulheres optavam por tentar se afastar do agressor ao invés de enfrentá-lo, por medo de represália, sendo que algumas participantes relataram que ficar quieta permitia a perpetuação do assédio. A principal mudança que as participantes relataram para que houvesse uma diminuição de atos de assédio foi uma maior participação policial na represália aos atos violentos.

Neupane & Chesney-Lind (2014), em sua pesquisa, visaram explorar dois pontos: a extensão do problema do assédio sexual em espaços públicos no Nepal e as consequências psicológicas e legais de tais vitimizações. Os dados apontaram que, das 238 mulheres pesquisadas, 227 utilizavam transportes públicos e 97% dessas usuárias haviam sofrido um ou mais incidentes de assédio sexual nesses lugares. Segundo os autores, o assédio sexual pode ser descrito

como uma realidade praticamente constante no cotidiano das mulheres na cidade pesquisada (Katmandu). Dentre essas mesmas participantes que sofreram assédio, ao serem questionadas sobre as possíveis explicações para os episódios de assédio ocorridos, 46% relatou ser a sociedade dominada por homens que acabam possuindo certo aval para fazerem o que querem, devido à “superioridade masculina”.

Apenas 7% das entrevistadas atribuíram a responsabilidade pelo assédio às próprias mulheres, pelas roupas que estariam usando. Um índice de 12,5% considerou a falta de regras e regulamentações sobre o assédio como um dos fatores importantes que proporcionam aos assediadores oportunidades de praticarem o delito.

O estudo de Hashemianfar & Golestan (2015), realizado no Irã, teve como objetivo coletar dados a respeito do ponto de vista de homens e mulheres sobre o assédio de rua, bem como se já haviam testemunhado algum tipo de assédio em público. Dentre os resultados obtidos, os autores apontaram que 98,25% dos participantes (400) de ambos os sexos relataram ter testemunhado algum tipo de assédio sexual em transportes públicos, universidades, trabalho, rua ou outros locais públicos. O maior percentual de assédio observado foi na rua (83,8%), entre os horários de 19h e meia noite. Dentro de ônibus, o horário em que foi observado maior percentual de assédio foi entre 10 e 16 horas (18%), geralmente horário de maior movimentação de usuários.

A pesquisa realizada no Egito (Mohammed & Hashish, 2015) com pacientes do Hospital Universitário do Canal de Suez tratou do impacto da violência sexual sobre a mulher, constatando que a maior parte das vítimas de assédio sexual se encontrava em locais públicos (79%), seguidos de meios de transporte (54%). As mulheres foram questionadas sobre o número de ocorrências dessas situações, o tipo de violência, a relação com os agressores e possíveis atitudes que pudessem ter sido tomadas contra esses agressores. O assédio verbal foi o mais citado, com 99,3% de ocorrência entre as participantes, seguido de contato em diferentes partes do corpo, com 37,3%. Um elevado índice (68,7%) preferiu não informar qualquer pessoa ou tomar alguma atitude a respeito do episódio de assédio.

No estudo de Madan e Nalla, de 2016, os autores investigaram as condições de vitimização sexual feminina em espaços públicos (meios de transporte público, parques, ruas, paradas de ônibus e outros espaços públicos) em Nova Déli, na Índia, com participantes de ambos os sexos. Os autores exploraram as diferenças de gênero nas percepções sobre a ocorrência e localização do assédio sexual em locais públicos, assim como o quanto tais comportamentos eram considerados graves e o sentimento de segurança. Dentre alguns resultados que podem ser destacados, observa-se que menos mulheres (27%) em relação aos homens (51%) sentem-se seguras para usar os espaços públicos; 88% das mulheres consideraram o sistema de transporte público (ônibus e metrô) como locais prováveis para a ocorrência do assédio sexual contra mulheres, em comparação a 65% dos homens; 58% das mulheres relataram ter sofrido algum tipo de assédio sexual, sendo 79% desses assédios ocorridos na parte do dia.

Ainda sobre o mesmo estudo, os autores consideraram os tipos de assédio como verbal, não-verbal e físico. De todos os comportamentos identificados, ambos os gêneros consideraram o assédio (mulheres 91% vs. homens 73%) como o comportamento menos grave. Os tipos de assédio tiveram diferenças em atribuição de seriedade: um assédio sexual como ato físico (por exemplo, inclinar-se para perto de uma mulher) foi considerado menos grave pelas mulheres (32,7%) do que comentários sexuais sobre roupa, aparência ou corpo (54,2%). Outro achado interessante é que ligeiramente mais mulheres perceberam verbalizações de natureza sexuais sobre roupas, corpo ou aparência como graves (99,5% mulheres vs. 94,8% homens), assim como bater nas nádegas (98,7% mulheres contra 94,4% homens). Em contraste, comportamentos como encostar o pênis foram considerados por ambos os gêneros de modo similarmente graves (98,7% mulheres vs. 96,8% homens). Dessa forma, os autores destacaram a importância de se investigar mais a respeito da gravidade dos diferentes atos de assédio sexual, uma vez que o assédio físico é tido comumente como mais grave do que o verbal. Para os autores, a falta de supervisão nos meios de transporte superlotados também contribuiu para a ocorrência de episódios de assédio.

O estudo de Tandogan & Ilhan (2016) procurou ilustrar o medo que mulheres possuíam em espaços públicos abertos. Foram coletados dados com mulheres entre 21 e 40 anos. Um índice de 69,7% de participantes relatou ter sido exposta a algum tipo de crime (minha casa foi invadida; sofri roubo ou furto em espaço urbano; sofri assédio verbal por um estranho; sofri assédio físico por um estranho; sofri assédio sexual ou tentativa de estupro por um estranho; fui seguida na rua; fui exposta à atenção indesejada de um estranho), sendo que 72,7% das respondentes relataram se sentir inseguras sozinhas nos espaços urbanos.

É importante ressaltar que 85,6% do total das participantes relataram sentir medo em metrô escuros e 57,6% apontaram sentirem-se inseguras em estações de metrô e outros tipos de transporte público, sendo que 64% afirmaram nunca usar metrô escuro (com pouca iluminação) e isolado (com baixo número de usuários em circulação) quando estão sozinhas. Quando perguntadas sobre quais medidas deveriam ser tomadas para se sentirem mais seguras em espaços urbanos, 52% apontou a educação da sociedade, particularmente as crianças do sexo masculino, sobre a incorporação da perspectiva de gênero (a maior frequência de resposta). Outras precauções que deveriam ser tomadas e foram frequentemente relatadas consistem em: aumentar as medidas de segurança, aumentar a duração das penas para crimes e melhorar a iluminação dos espaços públicos.

## **DISCUSSÃO**

O levantamento bibliográfico a respeito da produção acadêmica sobre o tema de assédio sexual em público foi feito com o objetivo de realizar uma análise a respeito da existência ou não de lacunas na literatura e investigar a maneira como a comunidade acadêmica tem lidado com o tema em diferentes países. Com os dados encontrados, é possível traçar um panorama do que já foi e está sendo tratado em pesquisas sobre o assunto, quais regiões estão mais engajadas nesse tipo de investigação e o que os dados nos dizem de maneira geral sobre as situações de assédio pelas quais as mulheres passam.

Nota-se que, dos nove artigos encontrados, cinco foram publicados no continente asiático (apesar de parte da Turquia estar situada na Europa), dois foram

publicados na América do Norte, um na Europa e um na África. Os países mais frequentemente responsáveis pela coleta de dados foram os Estados Unidos com dois estudos (Swim & Hyers, 1999, Loukaitou-Sideris & Fink, 2009) e Índia igualmente com dois estudos (Dhillon & Bakaya, 2014, Madan & Nalla, 2016). Chama atenção o número reduzido de estudos realizados nos Estados Unidos, país que lidera a produtividade científica mundial. Por outro lado, o interesse da Índia está possivelmente associado à comoção causada pela estudante de medicina de 23 anos, à época chamada pela imprensa de Nirbhaya (a mídia não revelou o verdadeiro nome), vítima de estupro coletivo perpetrado por seis homens em um ônibus de Nova Déli, no ano de 2012 (R7, 2012), vindo a falecer após 12 dias (G1 Mundo, 2012).

Chama, também, atenção haver apenas um estudo sobre a temática proveniente da Europa. Haveria pouca frequência de assédio em tal continente? Se sim, estaria o fenômeno igualmente distribuído em todos os países europeus com culturas e economias contrastantes? – questões que só poderão ser respondidas após estudos epidemiológicos associados com análise da legislação vigente.

Na América do Sul não foram encontradas publicações científicas sobre o tema assédio sexual em transporte público, o que é espantoso, sobretudo em termos da realidade brasileira, cuja mídia (fontes importantes de notícias como G1, Estadão, UOL Notícias, entre outras), tem noticiado de maneira cada vez mais frequente episódios graves de assédio sexual contra mulheres em metrô e ônibus especialmente em grandes centros urbanos.

No estudo de Lynch e Atkins (1988), quatro categorias foram identificadas quanto ao posicionamento das mulheres sobre o que deveria melhorar para a segurança delas: maior policiamento e pessoal de ruas e sistemas de transporte; melhorias ao nível e qualidade dos serviços de transporte público, especialmente para as mulheres; modificação do ambiente no qual a viagem acontece (melhorias na iluminação e na vigilância para prevenção de crime) e prevenção do crime social (tem como alvo as causas subjacentes do crime e do comportamento inadequado, geralmente envolvendo algum tipo de trabalho diretamente com os agressores). O artigo reforça, então, a questão da segurança, que é negligenciada por autoridades e responsáveis pela manutenção

da segurança nos transportes públicos, já que foram situações apontadas pelas participantes que careciam de melhoras. Nota-se que, apesar do estudo ter sido feito há 30 anos e, pelo que é evidenciado nos artigos mais recentes encontrados na revisão, a situação de periculosidade para mulheres não mudou de maneira efetiva nos outros países. São necessárias mais pesquisas na Inglaterra para se ter o conhecimento sobre a situação atualmente.

No estudo de Swim e Hyers, de 1999, com estudantes de psicologia a respeito de enfrentamento do assédio diretamente com o agressor, os resultados mostraram que a falta de um enfrentamento direto (respostas verbais explícitas) por parte de mulheres a situações de assédio não significa complacência ou a ausência de pensamentos sobre querer enfrentar essas situações. Pode-se abranger, então, uma discussão a respeito da pressão social para que as mulheres sejam educadas e o medo de represálias por parte do agressor (Swim & Hyers, 1999). Isto significa que se espera que o comportamento de mulheres seja polido na relação com o outro, mesmo em situações em que são violentadas, o que provavelmente resulta em um quadro de não enfrentamento de situações violentas resultando, assim, na falta de conhecimento por parte da população destas situações. Adicionalmente, o fato de que mulheres ativas em lutas contra o sexismo responderam às agressões com maior frequência comparado às mulheres que não se engajavam diretamente em manifestações dessa natureza, revela a importância de se discutir o tema com abrangência, atingindo a população de mulheres de maneira generalizada.

O artigo de Neupane & Chesney-Lind (2014) traz a discussão sobre a reprodução do privilégio masculino: a vitimização das mulheres no contexto da violência sexual que sofrem no ambiente privado passou para o âmbito público, pelo fato de haver uma maior participação feminina nos locais de trabalho e na mobilidade espacial fora das esferas domésticas. Quando a privacidade e autonomia pessoal das mulheres são violadas no espaço público – onde a fronteira só deve ser ultrapassada com consentimento mútuo (Neupane & Chesney-Lind, 2014), fica claro que o exercício do privilégio e da dominação masculinas sobre o corpo da mulher é uma constante nesses espaços. É importante salientar que o índice de mulheres que atribuiu ao domínio masculino na sociedade as ocorrências de assédio sexual foi expressivo (46%). Esse

resultado mostra a crença de que a intenção do comportamento é baseada no gênero, na dominação do masculino sobre o feminino e não simplesmente na expressão de um desejo sexual.

Examinando-se os resultados dos estudos citados, especialmente o de Loukaitou-Sideris & Fink (2009), uma vez que foi o único estudo realizado que utilizou entrevistas também com as empresas de transporte, pode-se argumentar que em se tratando de mobilidade em tais meios de transportes, há a necessidade de lidar com a segurança de passageiras mulheres de maneira diferenciada, por parte de setores como empresas prestadoras de transporte, autoridades governamentais, polícia e os próprios pesquisadores, tal como Smith, 2008 argumenta. O mesmo autor defende que mulheres relatam um medo maior em relação à locomoção para a jornada de trabalho em transportes públicos comparado aos homens, e têm medo de delitos diferentes: no Reino Unido, enquanto homens têm medo de assaltos violentos, mulheres alegam temer estupros e agressões sexuais (Smith, 2008). No artigo de Loukaitou-Sideris & Fink (2009), fica evidente que o conceito de prestação de serviços e segurança sob medida parece não ter sido ainda defendido pelos operadores de trânsito nos EUA, apesar de grande parte admitir que mulheres necessitassem de segurança maior do que os homens.

É preciso maiores esforços da área acadêmica para se levar um conhecimento embasado em teoria e metodologia confiáveis, no auxílio à criação de políticas de segurança e prevenção de casos que possam agredir o corpo e a segurança de mulheres. É evidente a lacuna em pesquisas na área de assédio sexual em público que utilizem rigor metodológico consistente. Poderia haver um maior aprimoramento nas pesquisas indo-se a campo, como os próprios locais em que circulam os transportes (estações e paradas) e outros lugares públicos, ou mais pesquisas de levantamento com as usuárias de transporte público e com as empresas responsáveis. A ideia de utilizar outros espaços como hospitais para realizar a coleta, Mohammed & Hashish (2015) fizeram, também parece ser interessante.

Tal escassez de artigos sobre o tema dificulta o esforço de levantamento de trabalhos para uma revisão literária concisa e um embasamento teórico que dê suporte prévio à realização de estudos na área. Assim, pode-se concluir que

há necessidade urgente de estudos envolvendo todas as regiões do planeta, e sobretudo aquelas que concentram menor IDH e maior desigualdade pois certamente o transporte público é mais precário em tais realidade.

Há total defasagem na investigação a respeito do assunto, com pesquisas que possam levantar dados com as próprias usuárias e as empresas envolvidas. A falta de estudos sobre o tema reflete sua invisibilidade e a invisibilidade das vítimas, bem como a impunidade dos ofensores, desobrigando empresas de transporte e gestores municipais de tomarem medidas efetivas. Adicionalmente, a falta de estudos conceituais sobre o tema faz com que o estudo científico desse sério problema permaneça estagnado e restrito às discussões pela mídia e redes sociais

Nota-se, também, que apenas um artigo (Swim & Hyers, 1999) foi publicado em uma revista de psicologia, embora quatro estudos tenham sido publicados em revistas de áreas afins: dois em ciências sociais (Dhillon & Bakaya, 2004; Hashemianfar & Golestan, 2015); e três em revistas forenses ou de criminologia (Neupane & Chesney-Lind, 2014; Mohammed & Hashish, 2015; e Madan & Nalla, 2016). Por fim, três estudos foram publicados em revistas de engenharia ou urbanismo (Lynch & Atkins, 1988; Loukaitou-Sideris & Fink, 2009; e Tandogan & Ilhan, 2016).

A carência de publicações especializadas em psicologia é desconcertante, uma vez que tal disciplina tem um vasto campo teórico que contribui expressivamente para a pesquisa e intervenção da violência como um todo, e em especial à violência de gênero e violência sexual. A psicologia poderia ser de importante contribuição ao tratar do tema da violência sexual urbana, oferecendo ações preventivas e interventivas para ajudar a mapear tais situações e amenizar os riscos e danos que mulheres possam enfrentar diariamente ao lidar com problemas desta natureza.

Os crimes de natureza sexual que ocorrem em transportes públicos, dentre os quais está o assédio sexual são praticados, em grande maioria, contra o público feminino, sendo perpetrados por homens (Stringer, 2007). Por esta razão, Wiener & Gutek, 1999 defendem a importância de apontar o problema como sendo relativo ao gênero ou a estereótipos ligado ao gênero, quando se

espera que mulheres se comportem de determinada maneira e há a dominação da figura masculina sobre a feminina em seus comportamentos .

É pertinente, também, analisar o contexto em que situações de assédio ocorrem, como horário, número de passageiros, estações, linhas, índice de criminalidade nas proximidades e o quanto o medo afeta a decisão de passageiras em usar o transporte público. Tais fatores, segundo Smith, 2008 influem no desenvolvimento e implementação de soluções de problemas, pois, a partir de dados como esses, decisões podem ser tomadas a respeito de quantidade de recursos a serem utilizados na prevenção da criminalidade. Finalmente, com a crescente ocupação da mulher no mercado de trabalho, a utilização do espaço público é observada e esperada por esse público, sendo de extrema importância que sejam oferecidas medidas de proteção também nesses espaços, nos quais a impunidade ao agressor é facilitada pela possibilidade de anonimato e de mobilidade.

## REFERÊNCIAS

- Bandeira, L. M. (2014). Violência de gênero: A construção de um campo teórico e de investigação. *Sociedade e Estado*, 29(2), 449-469. doi: 10.1590/S0102-69922014000200008
- Crouch, M. A. (2009). Sexual harassment in public places. *Social Philosophy Today*, 25, 137-148. doi: 10.5840/socphiltoday20092511
- Dhillon, M., & Bakaya, S. (2014). Street harassment: A qualitative study of the experiences of young women in Delhi. *SAGE Journals*, 4(3), 1-11
- Drezett, J. (2003) Violência sexual contra a mulher e impacto sobre a saúde sexual e reprodutiva. *Revista de Psicologia da UNESP*, 2(1), 36-50.
- G1. Morre vítima de estupro coletivo na Índia. 2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2012/12/morre-vitima-de-estupro-coletivo-na-india.html>
- Gardner N., Cui, J. & Coiacetto, E. (2017). Harassment on public transport and its impacts on women's travel behaviour. *Australian Planner*. 54(1). 8-15. doi: 10.1080/07293682.2017.1299189
- Hashemianfar, S. A., & Golestan, Z. (2015). Street harassment in the Isafahan city (Iran) according to the witnesses' viewpoint. *Jurnal UMP - Universiti Malaysia Pahang Social Sciences and Technology Management*, 3(2), 619-624. Recuperado de <http://jsstmump.org/2015%20Volume%203,%20Issue%202/619-624.pdf>
- Loukaitou-Sideris, A. & Fink, C. (2009). Addressing women's fear of victimization in transportations: A survey of U.S. transit agencies. *Urban Affairs Review*, 44(4), 554-587. doi:10.1177/10780874083228744
- Lynch, G., & Atkins, G. (1988). The influence of personal security fears on women's travel patterns. *Transportation*, 15(3), 257-277
- Madan, M., & Nalla, M. K. (2016). Sexual harassment in public spaces: E gender differences in perceived seriousness and victimization. *International Criminal Justice Review*, 26(2), 80-97
- Menezes, P. R. M, Lima, I. S., Correia, C. M., Souza, S. S., Erdmann, A. L., & Gomes, N. P. (2014). Enfrentamento da violência contra a mulher: Articulação intersetorial e atenção integral. *Saúde e Sociedade*, 23(3), 778-786. doi:10.1590/S0104-12902014000300004

- Mohammed, G. F., & Hashish, R. (2015). Sexual violence against females and its impact on their sexual function. *Egyptian Journal of Forensic Sciences*, 5(3), 96-102. doi:10.1016/j.ejfs.2014.08.004
- Neupane, G., & Chesney-Lind, M. (2014). Violence against women on public transport in Nepal: sexual harassment and the spatial expression of male privilege. *International Journal of Comparative and Applied Criminal Justice*. 38(1). 23-38. dx.doi.org/10.1080/01924036.2013.794556
- R7. Jovem estuprada dentro de ônibus na Índia diz que quer viver. 2012. Disponível em: <https://noticias.r7.com/internacional/jovem-estuprada-dentro-de-onibus-na-India-diz-que-quer-viver-22122012>
- Saffioti, H.I.B. (2001). Contribuições feministas para o estudo da violência de gênero. *Cadernos Pagu*. 16. 115-136. Recuperado de <http://www.scielo.br/pdf/cpa/n16/n16a07.pdf>
- Saffioti, H.I.B. (2004). *Gênero, patriarcado, violência*. (1ª ed). São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo. p 74.
- Saffioti, H.I.B.; Almeida, S. S. (1995). *Violência de gênero: Poder e impotência*. Rio de Janeiro: Livraria e Editora Revinter.
- Sobrinho, J. W. F. (1996). Assédio sexual e justa causa. *Repertório IOB de jurisprudência*. São Paulo: IOB, 4. p. 62.
- Organização Mundial da Saúde (2002). *World Report on Violence and Health*. Geneva: World Health Organization Press. Disponível em: <[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/violence/world\\_report/en/full\\_en.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/violence/world_report/en/full_en.pdf?ua=1)>
- Smith, M. J. (2008). Addressing the security needs of women passengers on public transport. *Security Journal*, 21(1,2), 117-33. doi: 10.1057/palgrave.sj.8350071
- Swim J.K., & Hyers L.L. (1999). Excuse me—what did you just say?!: Women's public and private responses to sexist remarks. *Journal of Experimental Social Psychology*, 35(1), 68–88. doi: 10.1006/jesp.1998.1370
- Tandogan, O., & Ilhan, B. S. (2016). Fear of crime in public spaces: from the view of woman living in cities. *Procedia Engineering*. 161. 2011-2018. doi: 10.1016/j.proeng.2016.08.795
- Wiener, R. L., Gutek, B. A. (1999). Advances in sexual harassment research, theory and policy. *Psychology, Public Policy and Law*, 5(3), 507-518
- Williams, L. C. A. (2014). Virginia Woolf's history of sexual victimization: A case study in light of current research. *Psychology*, 5(10), 1151-1164. doi:10.4236/psych.2014.510128

**ASSÉDIO SEXUAL CONTRA MULHERES EM TRANSPORTE  
PÚBLICO: O QUE DIZEM AS USUÁRIAS? O QUE DIZ A EMPRESA?**

Luiza de Medeiros Silva  
Lúcia Cavalcanti de Albuquerque Williams  
Universidade Federal de São Carlos

## RESUMO

A violência pode ser dividida em tipos, sendo a violência sexual uma de suas modalidades. A violência sexual contra a mulher, que pode abarcar a idéia da violência de gênero, traz inúmeras consequências negativas a quem sofre. O assédio sexual enquadra-se em um subtipo de violência sexual sob a perspectiva de violência de gênero e pode ser definido como “constranger alguém com o intuito de obter vantagem ou favorecimento sexual, prevalecendo-se o agente da sua condição de superior hierárquico ou ascendência inerentes ao exercício de emprego, cargo ou função”. Tendo em vista as constantes notícias na mídia de casos de assédio sexual no transporte público, este estudo teve como objetivo realizar um levantamento sobre o tema com mulheres que utilizam transporte público na cidade de São Paulo e com a empresa responsável pelo metrô na mesma cidade. Foi aplicado um questionário pela plataforma online *Google Forms*, a 173 mulheres entre 18 e 61 anos, contendo 11 perguntas socioeconômicas e 24 questões sobre a segurança das passageiras e assédio sexual em transporte público. Foi também realizada uma entrevista *online* com um roteiro semi-estruturado com um funcionário da Companhia de Metrô de São Paulo. Dentre os resultados coletados com as usuárias de transporte público, foi possível levantar que 81,9% relataram acreditar que as passageiras mulheres necessitam de medidas de segurança especiais ao utilizarem o transporte público. 91,4% acreditavam que deveria haver mudanças para a melhoria da segurança das passageiras em trens, metrôs e ônibus. 43,8% respondeu afirmativamente ao serem questionadas se saberiam como proceder em casos de presenciarem ou sofrerem assédio sexual nesses locais. Além disso, 65,5% das participantes afirmou já ter presenciado outras mulheres sofrerem assédio e 75,6% relatou já ter sofrido assédio. O funcionário da empresa responsável pelo metrô afirmou que, desde 2014, campanhas publicitárias são realizadas a fim de combater o assédio sexual, tendo aumentado o número de denúncias após as campanhas e, segundo pesquisas feitas com usuários, o índice de satisfação com a publicidade é alta. Conclui-se que as pesquisas na área devem ser pertinentes a fim de sanar a lacuna na comunidade acadêmica sobre o tema, bem como incentivar a divulgação de informação para a população como um todo, para diminuir cada vez mais a barreira entre os casos de assédio e os números oficiais sobre o tema.

*Palavras-chave:* violência sexual; assédio sexual; transporte público.

## **ABSTRACT**

Violence can be divided in different modalities, with sexual violence being one of them. Sexual violence against women, which can encompass the idea of gender-based violence, has many negative consequences for those who suffer it. Sexual harassment is a subtype of sexual violence from the perspective of gender-based violence and can be defined as "constraining someone with the purpose of gaining advantage or sexual favor, in which the agent of aggression takes advantage of his status or ancestry as superior i in the econtext of employment, position or function". Considering the constant media news about sexual harassment cases in public transportation, this study aimed to provide a survey on the subject with women who use public transportation in the city of São Paulo and with the company responsible for the subway in the same city. A questionnaire was applied through the Google Forms online platform to 173 women between 18 and 61 years old, containing 11 socioeconomic questions and 24 questions about passenger safety and sexual harassment in public transport. An online interview with a semi-structured format was also conducted with an employee of the São Paulo Subway Company. Among the results collected with public transport female users, it was found that 81.9% reported believing that women passengers needed special security measures when using public transportation; 91.4% believed that there should be changes to improve passenger safety on trains, subways and buses. 43.8% answered affirmatively when asked if they would know how to proceed in cases of witnessing or suffering sexual harassment in these places. In addition, 65.5% of respondents reported having seen other women being sexually harassed and 75.6% reported having already been sexually harassed. An employee of the subway company said that advertising campaigns have been carried out in the Sao Paulo subway system to combat sexual harassment, since 2014, when the number of sexual harassment reports have increased, and, according to surveys done with users, the satisfaction level from consumers with such campaigns is high. Research in the area is called to remedy the gap from the academic community on the subject, as well as to encourage the dissemination of information to the population as a whole, to further reduce the barrier between harassment cases and official figures on the subject.

*Key-words:* sexual violence; sexual harassment; public transport

## **Assédio sexual contra mulheres em transporte público: o que dizem as usuárias?**

### **O que diz a empresa?**

#### **Sexual harassment against women on public transport: what do female users say? What does the company say?**

A violência é um tema que deve ser tratado com atenção, pelo fato de acarretar inúmeros prejuízos, sejam físicos e psicológicos, a quem sofre. A violência é definida, segundo a Organização Mundial de Saúde (2002), como a utilização de força física ou poder, sob ameaça ou na prática, contra si próprio, outra pessoa ou contra um grupo ou uma comunidade que resulte ou tenha a possibilidade de resultar em sofrimento, morte, desenvolvimento prejudicado, dano psicológico ou privação.

Ainda segundo a OMS (2002), o fenômeno da violência pode ser dividido conforme a sua natureza e de acordo com as consequências que acarreta. As formas mais citadas são a física, psicológica e sexual. A violência física é definida como atos que visem ferir a integridade física do indivíduo (chutes, tapas, socos, beliscões, entre outros); a violência psicológica inclui ações que acarretam danos psicológicos ou emocionais a quem sofre, e podem ser exemplos o uso situações que gerem medo, a ridicularização de atitudes da vítima, o uso de degradação verbal que vise humilhar e danificar a auto-estima, identidade e desenvolvimento; a violência sexual é definida como atos que são praticados a fim de gratificação sexual do agressor sem que haja consentimento da vítima e incluem carícias, práticas de atos sexuais havendo ou não penetração e manipulação de regiões íntimas (genitálias, ânus ou mama) (OMS, 2002).

A violência sexual contra a mulher exerce um importante impacto sobre a saúde, sendo considerada uma das principais causas de perda de anos de vida saudáveis por incapacidade (Drezett, 2003). Tal modalidade de violência é persistente e cruel, sendo predominantemente perpetrada por homens, demonstrando o poder deste sobre o corpo feminino, que passa a ser visto como mero objeto (Delziovo, Coelho, d'Orsi, & Lindner, 2018). Esse tipo de violência atinge diversas classes sociais, tipos de cultura, grau de desenvolvimento econômico, podendo ocorrer em qualquer lugar (espaços públicos ou privados), em qualquer etapa da vida da mulher e sendo praticadas por estranhos ou conhecidos (Saffioti & Almeida, 1995).

A violência sexual pode acarretar consequências como depressão, isolamento, culpa, constrangimento, ideação suicida, vergonha do próprio corpo, irritabilidade, entre outros prejuízos à vítima, em curto e longo prazo (Williams, 2014). Adicionalmente, há risco de abuso de álcool e drogas, síndrome do pânico, baixa auto-estima (Casique & Furegato, 2006), fobias e Transtorno de Estresse Pós-Traumático (Faúndes, Rosas, Bedone, & Orozko, 2006).

Em se tratando de violência contra a mulher, podemos tratar da questão diretamente como violência de gênero. Essa tipificação da violência passa a existir em espaços relacionais, sendo caracterizados pelas desigualdades voltadas contra a mulher, nos aspectos comportamentais, físicos, sexuais, psicológicos e patrimoniais, em espaços públicos ou privados, devido à diferença relacionada entre os sexos masculino e feminino. É um fenômeno que abrange classes sociais e culturas distintas, podendo ser praticados por estranhos ou conhecidos e em qualquer fase da vida da mulher (Bandeira, 2014; Saffioti & Almeida, 1995, apud Medeiros-Silva & Williams, 2018).

Para Saffioti (2001), a violência de gênero abrange vítimas como mulheres, crianças e adolescentes de ambos os sexos, sendo que os homens, exercendo a função patriarcal, possuem o poder de determinar a conduta destas categorias sociais, obtendo autorização ou tolerância da sociedade para poder punir o que considerarem como sendo desviante. Sendo assim, para que a categoria social homens possa exercer sua capacidade de mando e executar o projeto de dominação-exploração, há a necessidade do uso da violência, uma vez que a ideologia de gênero não é suficiente para garantir que as potenciais vítimas obedeçam a ditames do patriarca (Saffioti, 2001).

A ideologia sexista fundamentada na visão negativa das mulheres auxilia na caracterização da desigualdade de gênero (Saffioti, 2001). Seguindo critérios impostos culturalmente e baseando-se numa graduação de autoridade, é possível perceber a intenção da sujeição em relações entre homens e mulheres (Oliveira & Cavalcanti, 2007). Ainda em Saffioti (2001), este tipo de violência seria o principal fator que constituiria a desigualdade, principalmente entre os dois gêneros.

O assédio sexual enquadra-se em um subtipo de violência sexual sob a perspectiva de violência de gênero, visto que Gelfand, Fitzgerald & Drasgow (1995) sugeriram que o assédio sexual possa ser dividido em três tipos: assédio de gênero, atenção sexual indesejada e coerção sexual. Segundo os autores, o assédio de gênero

está relacionado a comportamentos verbais e não verbais que geralmente não visam uma cooperação sexual, e, ao contrário, estão relacionados a atitudes hostis e degradantes sobre as mulheres, podendo incluir apelidos, insultos, provocações, atos ameaçadores, intimidatórios e hostis, gestos, exibição ou distribuição de materiais obscenos ou pornográficos.

A atenção sexual indesejada é mais facilmente reconhecida como assédio pela maioria dos indivíduos. Incluindo comportamentos verbais e não verbais, podendo variar em pedidos repetidos e não recíprocos para encontros, telefonemas intrusivos, o ato de tocar e agarrar, gerando preocupação, imposição sexual grosseira ou agressão. Distingue-se da terceira categoria (coerção sexual) por não apresentar perdas ou benefícios relacionados ao trabalho, explícita ou implicitamente (Gelfand, Fitzgerald & Drasgow, 1995). A coerção sexual é o clássico exemplo do assédio sexual que se refere a como uma troca de favores e refere-se a subornos e ameaças, sendo explícitas ou não, que condicionam algum benefício relacionado a relações de trabalho na cooperação sexual (Gelfand, Fitzgerald & Drasgow, 1995).

Há também a definição de assédio sexual em lei. Configura-se como “constranger alguém com o intuito de obter vantagem ou favorecimento sexual, prevalecendo-se o agente da sua condição de superior hierárquico ou ascendência inerentes ao exercício de emprego, cargo ou função” (Lei nº 10.224/2001).

#### *Assédio sexual no transporte público*

O transporte público coletivo, que também abrange vans, lotações, bondes, mas, principalmente, os sistemas de trem metropolitano, metrô e ônibus, tem recebido atenção cada vez maior da imprensa pelo alto número de casos de assédio sexual contra mulheres ocorrendo no trajeto diário de centenas de mulheres. Defrontamo-nos com denúncias de forma cada vez mais frequentes nesses ambientes: segundo o site G1 de notícias (2015), com base em dados foram obtidos pela Secretaria de Transportes Metropolitanos de São Paulo (STM/SP), as denúncias de abuso sexual no Metrô de São Paulo feitas por celular cresceram 64% em 2015. Nos nove primeiros meses deste ano, tal empresa recebeu 87 mensagens de celular com denúncias de assédio sexual dentro de trens e metrôs, sendo que, no mesmo período de 2014, essas tinham sido apenas 53.

Porém, muitos casos de assédio sexual a mulheres ainda podem permanecer sem serem notificados, o que pode sugerir falta de apoio por parte das empresas de transporte

para com as vítimas. Em abril de 2018, o mesmo site de notícias, divulgou com dados da Secretaria de Estado da Segurança Pública, por meio da Lei de Acesso à Informação, que os casos de assédio sexual no transporte público da cidade de São Paulo cresceram 9% de janeiro a março do referido ano, em comparação ao mesmo período em 2017 (G1, 2018).

Funcionários e agentes responsáveis pela segurança em empresas de transporte público podem e devem receber e tomar providências a respeito de casos de assédio sexual contra mulheres que ocorrem dentro dos meios de transporte. É esperado que as empresas possam capacitar seus funcionários para lidar com esse tipo de acontecimento e que planejem e executem programas de prevenção a esse tipo de violência, para que seja oferecida a segurança necessária a usuárias que sofreram ou presenciarem assédio sexual. Medeiros-Silva & Williams (2018, em preparo) realizaram um estudo de levantamento bibliográfico para investigar a produção empírica a respeito do tema assédio sexual em público, em especial em transportes públicos. Não foram encontrados artigos publicados no Brasil sobre o tema, revelando uma defasagem do assunto na comunidade científica sobre o que a mídia noticia com números alarmantes.

Visto o que foi exposto, os objetivos do presente artigo consistem em: (1) realizar um levantamento com usuárias do transporte público da cidade de São Paulo a respeito de situações de assédio sexual sofridas e/ou presenciadas e percepção da própria segurança ao utilizarem os meios de transporte e (2) investigar o posicionamento da empresa responsável pelo Metrô da Cidade de São Paulo a respeito das situações de assédio sexual contra mulheres e se a empresa possui estratégias para o enfrentamento do assédio sexual, averiguando possíveis discordâncias e concordâncias entre os dois conjuntos de participantes.

## **MÉTODOS**

### ***Participantes***

Os participantes do estudo foram:

A) 173 mulheres, entre 18 e 61 anos. A média de idade foi de 26,5 anos e o desvio padrão de 7,2. As participantes utilizavam o sistema de transporte público (metrô, trem, ônibus e/ou vans) na cidade de São Paulo. Tais mulheres eram predominantemente de etnia branca (68,4%); seguidas por parda (16,9%); negra (10,7%), amarela (3,4%) e indígena (1%). Eram, também, na maioria solteiras

(72,3%); seguidas por união estável (12,4%); casadas (10,7%); separadas (3,4%) e viúva (1%). Com relação à escolaridade, tinham predominantemente curso superior incompleto (37,3%); seguido de pós-graduação (26,3%) e curso superior completo (26%); curso médio completo (7,3%); médio incompleto e fundamental incompleto (ambos com 1%) e fundamental completo (0,6%). A renda familiar média das participantes era de R\$5.470,00 (3-6 SM), sendo que a maior proporção declarou renda de 1-3 salários mínimos (SM) (31,1%); seguido por 1-3 SM (26,6%); 6-9 SM (16,4%); mais de 12 SM (12,3%), 9-12 SM (10,2%); e até 1 SM (3,4%). Aproximadamente metade das participantes relatou contribuir para a renda familiar, sendo que 23,2% declararam ser chefes da família, tendo a maior renda.

B) Um funcionário do Metrô de São Paulo, que exercia a função de supervisor na área de relacionamento com o cliente. O participante era homem, tinha 32 anos, trabalhava no metrô há 10 anos e possuía ensino superior completo.

### ***Instrumentos***

A) Foi utilizado um questionário disponibilizado na plataforma digital *Google Forms*, denominado “Passageiras e assédio sexual no transporte público”, desenvolvido pela primeira autora da pesquisa, contendo 11 perguntas socioeconômicas e 24 questões ao todo, abrangendo dados sobre uso de transportes (por exemplo, “Qual tipo de transporte público coletivo você utiliza ou já utilizou?”), sobre a própria segurança (por exemplo, “Em sua opinião, deveria haver mudanças para melhorar a segurança de mulheres dentro de trens, metrôs e ônibus?) e sobre situações de assédio no transporte público (como por exemplo, “Você já presenciou outras mulheres serem assediadas sexualmente dentro do transporte público?), sendo dessas, 18 questões de múltipla escolha e 6 questões abertas. Duas perguntas continham a Escala Likert de 1 a 5 para as questões “Com que frequência você já presenciou outras mulheres sofrerem assédio?” e “Com que frequência você já sofreu assédio?”, sendo 1 relativo a “pouco frequente”, 2 relativo a “frequência moderada”, 3 relativo a “frequente”, 4 relativo a “muito frequente” e 5 relativo a “muito frequente”. O questionário foi aplicado em um estudo piloto com seis mulheres, via plataforma digital. As participantes relataram que as questões estavam redigidas com clareza e, assim, não houve necessidade em realizar mudanças no instrumento (ver Anexo A para cópia do instrumento aplicado).

B) Um roteiro de entrevista semi-estruturada elaborado pela primeira autora, contendo 10 questões abertas, baseado no instrumento utilizado na pesquisa de Loukaitou-Sideris & Finks (2009), com autorização das respectivas autoras. O instrumento original continha 17 perguntas (5 de múltipla escolha, 11 abertas e 1 escala Likert) que também abrangiam os temas sobre posicionamento da empresa a respeito da segurança das passageiras e programas existentes que visavam a segurança das passageiras (por exemplo: “Na sua visão, as passageiras mulheres possuem necessidades especiais de segurança?” e “Você acha que empresas de transporte deveriam possuir programas de segurança para passageiras? Explique”). O funcionário do metrô de São Paulo foi entrevistado por um programa online de chamadas de áudio (o Anexo B contém uma cópia do roteiro de entrevista utilizado).

### ***Procedimentos éticos***

O projeto foi submetido e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisas em Seres Humanos da Universidade Federal de São Carlos (parecer nº 2.268.777) tendo sido aprovado (ver Anexo C). Antes de iniciar as respostas ao questionário, todas as participantes tinham que selecionar a opção de que concordavam com o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE, ver Anexo D) e aceitavam participar da pesquisa. No TCLE havia informações sobre os detalhes da pesquisa, contato dos pesquisadores e da instituição e laboratório responsáveis, caso haja alguma necessidade, assim como informes sobre a garantia de anonimato, a não obrigatoriedade em participar e a possibilidade de desistência a qualquer momento. Um TCLE diferente (ver Anexo E) foi encaminhado ao funcionário do metrô para que assinasse antes de ser realizada a entrevista. Ao receber o termo assinado, a pesquisadora deu início ao procedimento.

### ***Procedimento de coleta de dados***

Para realizar a coleta com as usuárias do metrô, a autora divulgou via e-mail e via postagem em rede social (na página da própria pesquisadora, em uma rede social e na página do Laprev nessa mesma rede social) um convite especialmente criado para explicar os objetivos da pesquisa, a manutenção do sigilo das informações, o tempo médio para resposta do questionário (20 minutos) e a obrigatoriedade em ser maior de 18 anos para responder. Foi disponibilizado um link que continha o questionário e as respostas foram armazenadas anonimamente em um banco de dados pela plataforma *Google Forms*, cujo acesso só estava ao alcance da pesquisadora. O link poderia ser

compartilhado em modo público por outros usuários da rede social na qual foi lançado. A coleta durou aproximadamente 30 dias.

A entrevista com o representante do Metrô de São Paulo foi realizada *on-line*, via programa de chamadas de áudio e durou aproximadamente 40 minutos.

### ***Análise dos Resultados***

Planejamento amostral: foi considerado como parâmetro de maior interesse uma proporção populacional, admitindo-se um erro máximo na estimativa de 7,5%, com confiabilidade de 95% e variabilidade amostral conservadora de 25% na estimativa da proporção. Nestas condições, o tamanho calculado de amostra foi de 173 entrevistas. Os métodos de análise utilizados foram análise descritiva, análises de frequências, Word cloud, Pearson Chi-Square e teste exato de Fisher quando o objetivo era testar a diferença entre duas proporções.

## **RESULTADOS**

### **Resultados obtidos com as usuárias do transporte público de São Paulo**

A Tabela 1 a seguir sistematiza o meio de transporte coletivo utilizado pelas participantes frequentemente ou que já tinham utilizado alguma vez (era permitido marcar mais de uma alternativa), qual a finalidade do uso de tal trabalho, o período utilizado e horário que consideravam mais perigoso para utilizá-lo.

Tabela 1  
**Caracterização do uso de transportes pelas participantes em porcentagens.**

---

<b><i>Meios de transporte utilizados</i></b>	
Ônibus	98,9%
Trem/metrô	91,5%
Van	27,1%
<b><i>Finalidade de uso do transporte</i></b>	
Ir ao trabalho	82,5%
Lazer (festas, cinema, teatro)	80,2%
Estudos (ir à escola/faculdade)	33,5%
<b><i>Horário em que utilizavam o transporte</i></b>	
De manhã	94,9%
À tarde	78%
À noite	84,7%
<b><i>Horários que as passageiras consideravam mais</i></b>	

---

---

*perigosos*

Não considero nenhum horário perigoso	2,8%
De manhã	40,7%
À tarde	19,8%
À noite	90,4%*

---

\*: p-valor: 0.000

As participantes relataram que é mais perigoso utilizar o transporte público à noite, comparado ao período da manhã. Na comparação entre o período da manhã e o da tarde, o período da noite foi considerado pelas participantes significativamente mais perigoso segundo o teste de 2 proporções exato de Fisher.

Em relação à pergunta “Você acha que as passageiras mulheres possuem necessidades especiais de segurança ao utilizar o transporte público?”, 81,9% das participantes responderam afirmativamente. Ao serem questionadas o motivo, as respostas que apareceram com mais frequência foram: preocupação com assédio e violência dentro dos transportes (28%); assédio por parte de homens em horário de pico e com os transportes cheios (22%); falta de preparo das empresas em lidar com ocorrências de assédio (14%); direito de circular pela cidade sem medo (10%); e medo de andarem sozinhas ao utilizarem o transporte público (9%).

Ao serem questionadas se deveria haver mudanças para melhorar a segurança das passageiras dentro de trens, metrô e ônibus, 91,4% respondeu afirmativamente. As respostas que apareceram com mais frequência sobre quais seriam, na opinião das participantes, essas mudanças foram: mais iluminação (principalmente em pontos de ônibus) (26%); maior número de pessoas fazendo a segurança nos pontos e veículos (24%); funcionários mais bem treinados para lidar com recebimento de denúncias (20%); câmeras de vigilância (16%); rigor na punição para quem comete crimes de assédio sexual e assalto (13%); presença de um “botão de pânico” (10%); mais espaços nos veículos (9%) e maior publicidade contra assédio sexual (9%). Três participantes (1,73%) responderam que o problema está no fato de a população masculina não respeitar as mulheres e não nas medidas de segurança em si.

Ao serem questionadas se possuíam conhecimento a respeito de estratégias e/ou programas adotados por empresas de transporte público no Brasil ou em outros países que abordem a segurança de passageiras mulheres no uso desses transportes, 36,9% respondeu afirmativamente. Na pergunta em sequência “o que você sabe a respeito?” as

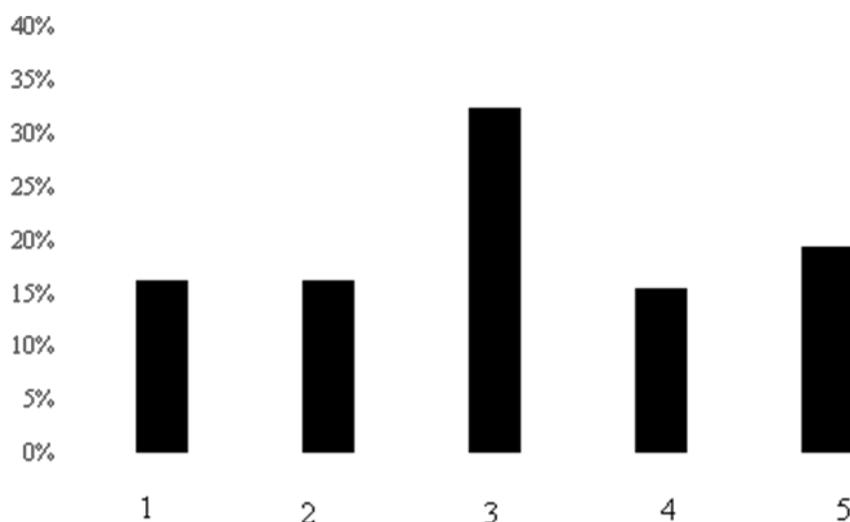
respostas que apareceram com maior frequência foram: serviços de mensagem por celular para denúncia; vagão específico para mulheres; parada do ônibus fora do ponto à noite; e campanhas publicitárias.

Uma participante respondeu em relação a tal pergunta:

*Em SP, vejo anúncio de serviços de denúncia disponíveis e campanhas contra assédio passando nas telas que ficam dentro dos vagões de metrô. No entanto, não tenho conhecimento sobre a efetividade desses serviços, em especial o de denúncia.*

Para a pergunta “Caso você presencie ou sofra assédio sexual no transporte público, você sabe como proceder?”, 43,8% das participantes respondeu afirmativamente. Ao serem questionadas se já presenciaram outras mulheres serem assediadas sexualmente dentro do transporte público, 65,5% das participantes responderam afirmativamente.

A Figura 1 ilustra a frequência com que as participantes presenciaram outras mulheres serem assediadas, sendo 1 relativo a “pouco frequente”, 2 relativo a “frequente”, 3 relativo a “frequência moderada”, 4 relativo a “bastante frequente” e 5 “muito frequente”.



**Figura 1** - Frequência com que as participantes presenciaram outras mulheres sofrerem assédio (N=133). 1=Pouco frequente; 2=Frequência moderada; 3=Frequente; 4=Bastante frequente; 5= Muito frequente

Ao serem questionadas sobre que comportamentos presenciaram em cenas de assédio sexual a outras mulheres, as respostas que apareceram foram: aproximação física; apalpadinhas e toques (26%); olhares incômodos (20%); comentários indesejados ou assédio verbal (13%); masturbação (4%); perseguições (2%); fotos sendo tiradas (1%); e homem mostrando o órgão genital para a mulher (1%). Ao todo foram 87 respostas à questão que era opcional.

A Tabela 2 ilustra as medidas tomadas pelas participantes ao presenciarem outras mulheres sofrerem assédio sexual, bem como a consequência recebida pelo autor do assédio.

Tabela 2

**Medidas tomadas ao presenciarem mulheres sofrerem assédio em porcentagens (N=120)**

---

*O que fez ao presenciar mulheres sofrerem assédio*

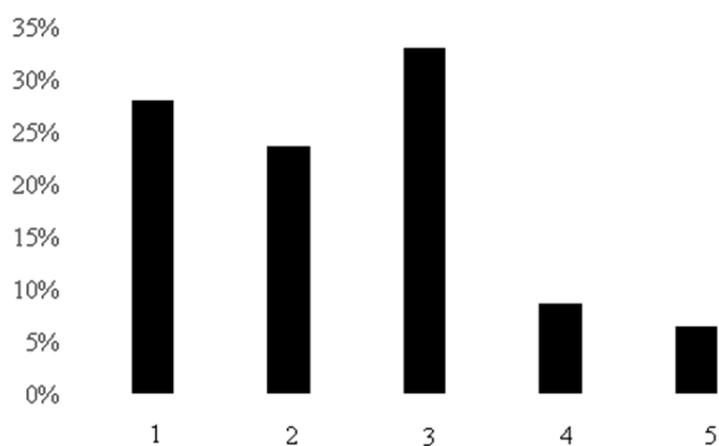
Notifiquei e a empresa não tomou iniciativa	15%
Notifiquei e a empresa tomou iniciativas	0,8%
Não notifiquei, mas mesmo assim a empresa tomou iniciativas	4,2%
Não notifiquei e a empresa não tomou iniciativa	80%

*O que aconteceu com o autor do assédio que as participantes presenciaram*

Foi punido	39%
Nada	60,2%
Não sei	0,8%

---

Ao serem perguntadas se já haviam sofrido assédio sexual em transporte público, 75,6% das participantes responderam afirmativamente. A Figura 2 ilustra a frequência com que sofreram assédio.



**Figura 2** - Frequência com que sofreram assédio (N= 142). 1=Pouco frequente; 2=Frequência moderada; 3=Frequente; 4=Bastante frequente; 5=Muito frequente

A Tabela 3 mostra quais as medidas tomadas pelas participantes que relataram ter sofrido assédio sexual, bem como as consequências dadas ao agressor.

**Tabela 3**

Medidas tomadas após sofrerem assédio em porcentagens (N=134)

***O que fez ao sofrer assédio***

Notifiquei e a empresa não tomou iniciativa	11,1%
Notifiquei e a empresa tomou iniciativas	1,5%
Não notifiquei, mas mesmo assim a empresa tomou iniciativas	0%
Não notifiquei e a empresa não tomou iniciativa	87,4%

***O que aconteceu com o autor do assédio sofrido pelas participantes***

Foi punido	88,8%
Nada	3%
Não sei	8,2%

Seguem-se exemplos de justificativas dadas pelas participantes ao serem questionadas sobre, ao relatarem o caso de assédio, qual(is) a(s) iniciativa(s) tomada(s) pela empresa:

*Não notifiquei, pois em ônibus não temos a quem recorrer.*

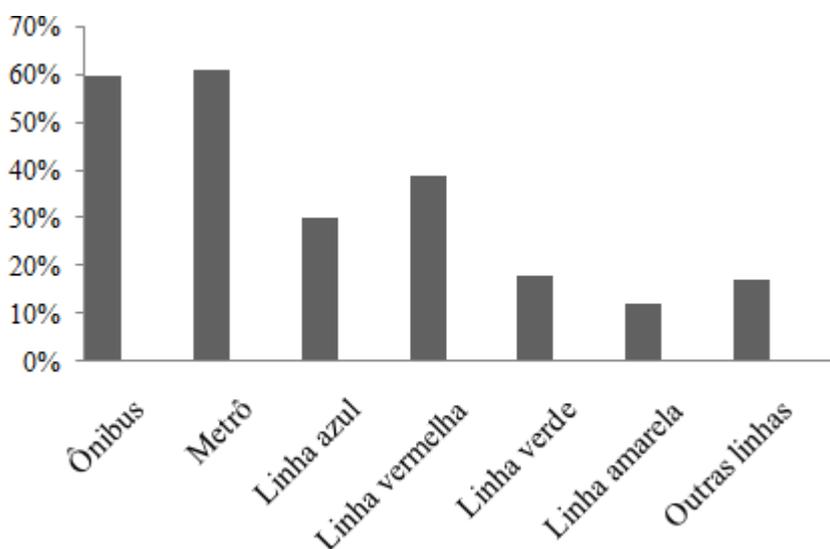
*Nunca notifiquei, porque estava sem acompanhante e senti medo de sofrer algum tipo de violência a mais.*

*Gritei e todos expulsaram o meliante do ônibus.*

*Uma vez uma mulher ao perceber que estava sendo assediada chamou o segurança que pediu pro homem se retirar*

*Apesar de ser uma iniciativa bem ridícula, ele foi encaminhado à delegacia depois da empresa ter me questionado varias vezes se era aquilo mesmo que eu queria.*

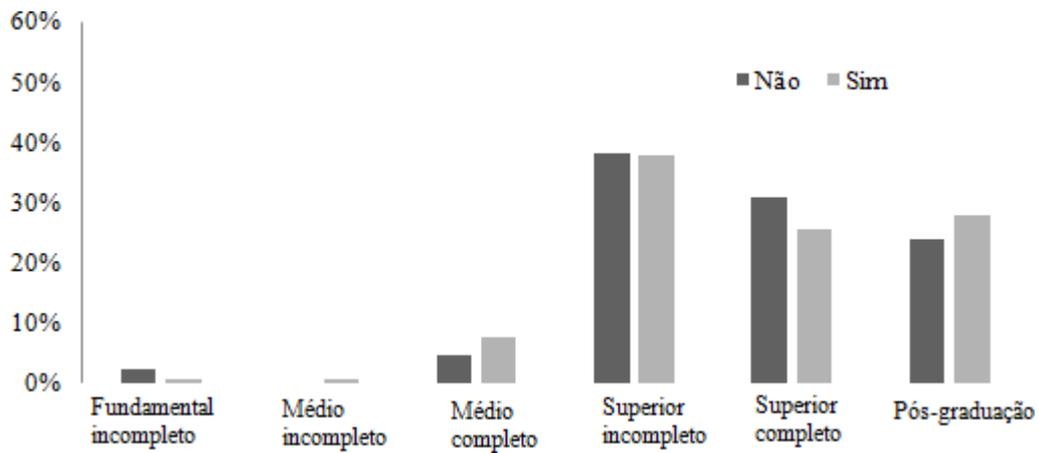
A Figura 3 mostra em quais linhas de metrô da cidade (assim como se ocorreu em ônibus) as participantes foram assediadas e/ou presenciaram assédio sofrido por outras mulheres.



**Nota:** Linha azul, linha vermelha, linha verde e linha amarela são referentes às linhas do metrô.

**Figura 3** – Prevalência de assédio por tipo de transporte (N=145).

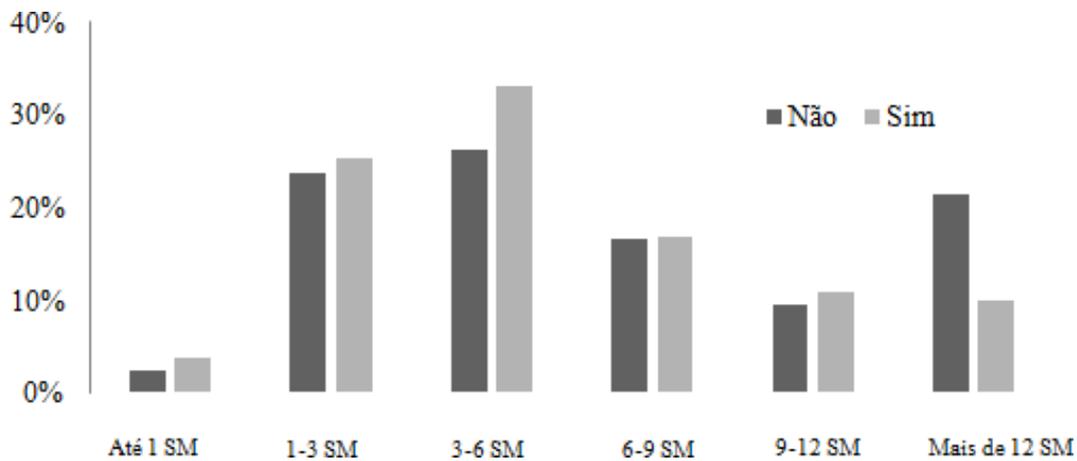
A Figura 4 indica a relação entre escolaridade e ocorrência de assédio sexual sofrido pelas próprias participantes.



**Figura 4** – Escolaridade e ocorrência de assédio.

Não houve diferença estatística entre renda familiar e o fato de ter sofrido ou não assédio nessa amostra (variáveis independentes, portanto estatisticamente iguais. Pearson Chi-Square = 0,707; DF = 3; P-Value = 0,872).

A Figura 5 mostra a relação entre renda familiar e se sofreu ou não assédio sexual (no início da coleta, o salário mínimo era de R\$937,00).



**Figura 5** – Renda familiar e ocorrência de assédio

Também não houve diferença estatística entre renda familiar e o fato de ter sofrido ou não assédio nessa amostra (variáveis independentes, portanto estatisticamente iguais. Pearson Chi-Square = 0,707; DF = 3; P-Value = 0,872).

## **Entrevista com representante do Metrô da Cidade de São Paulo**

Serão explicitadas a seguir as respostas na íntegra em relação à entrevista realizada com o responsável pela Companhia de Metrô de São Paulo.

- 1) Na sua visão, as passageiras mulheres possuem necessidades especiais de segurança, em se tratando de transporte público?

*Sim, mas depende o que é entendido pelas necessidades. O metrô é contra a questão da segregação. O vagão rosa [vagão destinado somente a mulheres] é custoso operacionalmente, de difícil fiscalização, há conflito, ocorrência de violência. É legítimo? Mais da metade dos usuários são mulheres. Tem também as questões dos trans, não binários. A propaganda é algo positivo para comunicar com o seu público. Para o público feminino.*

- 2) A sua empresa já realizou algum programa de segurança específico para passageiras mulheres?

*Sim, nós já realizamos três campanhas de publicidade abrangendo esse tema do assédio sexual no metrô. Também implementamos o sistema de denúncia por mensagens no celular, SMS e por um aplicativo posteriormente.*

- 3) Explique quais são as principais características do programa e se há outros órgãos envolvidos.

*A primeira campanha foi em 2014 com o uso da denúncia via mensagem de celular e o aplicativo Metrô Conecta. A segunda campanha foi de 2015 a 2017, com o uso de quadros publicitários fixados nos vagões, com participantes voluntários. A campanha dizia que a usuária poderia se sentir segura com a equipe. Nesse período houve também a capacitação dos funcionários, com palestras para supervisores de operação, distribuição de cartilhas para os empregados de linha de frente, escritas pela defensoria pública. Distribuimos para 4000 empregados. Houve conscientização do quadro operativo, porque precisa trabalhar preconceitos para ter o acolhimento correto. A terceira campanha foi de 2017 a 2018. A juíza Tatiane procurou o metrô para fazer uma campanha para juntar as demais empresas de transporte. O Metrô, a CPTM [Companhia Paulista de Trens e Metrôs] e a EMTU [Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos], os ônibus que ligam municípios. Também houve participação da SPTrans [São Paulo Transporte], Ministério Público, Tribunal de Justiça, Polícia Civil e Polícia Militar. Recentemente, teve a lei aprovada após o caso do ônibus. Agora pode trancar as portas do ônibus e chamar a polícia. A gente também chamou grande parte de motoristas e cobradores para palestras e mostrar o novo protocolo.*

- 4) Quais as vantagens do programa?

*Verificamos um aumento das denúncias. Houve maior discussão do problema de subnotificação dos casos de assédio sexual, porque o assédio acaba se enquadrando em uma lei desatualizada.*

5) Quais as desvantagens do programa?

*Do ponto de vista do metrô, a construção das narrativas, como a mídia apresenta a informação e os dados. As questões do assédio são difíceis para a imagem do metrô. A campanha pede que aumentem as denúncias. É preciso deixar claro, porque a mídia reporta que os casos crescem em números 300%. As manchetes são negativas. A narrativa jornalística atrapalha e acaba transferindo a culpa para o metrô.*

6) Em uma escala de 0 a 10, qual a eficácia do programa (atinge o objetivo proposto?)

*Excelente, 10.*

7) Por que o programa foi eficaz ou não eficaz?

*Foi eficaz porque houve aumento de denúncias entre 2012 e 2017. Após a 2ª campanha, fizemos uma pesquisa pra avaliar a eficácia, entrevistamos 600 pessoas, sendo 200 homens e 400 mulheres. 83% falaram que se lembravam da campanha sem mostrar o estímulo visual. Quando era mostrado o estímulo visual, 93% se lembravam. Quando perguntamos se o usuário se sentiu representado, 90% respondeu que sim e entre as mulheres esse número era de 93%. Quando perguntamos se os participantes acreditariam que as denúncias aumentariam após a campanha, 92% respondeu que sim e entre as mulheres, 91% também respondeu que sim. Em uma pesquisa feita para saber a satisfação com a campanha, as respostas foram: 0% muito ruim, 2% ruim, 19% regular, 57% bom, 22% muito bom.*

8) O que a sua empresa entende por assédio sexual contra mulheres?

*Popularmente as pessoas costumam se referir a tais casos como assédio sexual. A orientação do nosso jurídico, usada em todas campanhas, é de usar a expressão abuso sexual no lugar de assédio. Pelo que entendi esse termo ficou muito associado no âmbito jurídico ao assédio sexual nas relações de trabalho. Entendemos que, independente da nomenclatura, toda forma de agressão está no âmbito do que visamos combater nessas campanhas. Assim, mesmo o problema do "fiu-fiu", as cantadas desrespeitosas (ao contrario do flerte, onde há interesse de ambas as partes) devem ser combatidos no transporte. Mesmo esses casos, onde o abuso é verbal, devem ser denunciados.*

- 9) Acredita que o assédio sexual sofrido por passageiras mulheres no transporte público seja considerado um problema grave?

*Sim, é um problema que deve ser tratado por diversas instâncias na sociedade.*

- 10) Acredita que seus(suas) funcionários(as) estão devidamente preparados(as) para lidar com casos de assédio sexual contra mulheres no transporte público?

*Sim, como eu já disse, nós realizamos palestras e entrega de cartilhas para todos os nossos funcionários.*

## **DISCUSSÃO**

Em primeiro lugar iremos examinar os dados demográficos das participantes da pesquisa, a fim de realizar uma comparação com os dados da cidade de São Paulo. Em 2010, a cidade tinha uma população residente feminina de 5.924.871 (Atlas Brasil, 2013). Em 2010, também segundo o Atlas Brasil (2013), comparando com os dados desta pesquisa, 31,5% da população de mulheres da cidade possuía ensino fundamental incompleto (vs. 1% no presente estudo), seguidos de 26,8% com superior incompleto (vs. 37,7% no estudo), 27% com superior completo (vs. 26%) e 16,9% com fundamental completo (vs. 0,6%). Assim, os dados a amostra da presente pesquisa não foi representativa da população feminina residente de São Paulo com menor ensino (ensino fundamental completo e incompleto).

A hipótese para as discrepâncias entre as taxas das participantes com apenas fundamental incompleto e fundamental completo pode envolver o alcance limitado da divulgação da pesquisa a mulheres com escolaridade mais alta, devido, possivelmente, ao acesso à internet não ser possibilitado à população de mais baixa renda e/ou escolaridade. Para ilustrar a hipótese, o site de notícias Agência Brasil (2016) noticiou uma pesquisa feita pelo CETIC (Conselho Estadual de Tecnologia da Informação e Comunicação) em 2015, feita em 26.465 domicílios no território nacional, apontando a proporção de domicílios com acesso à internet: 97% dos domicílios da classe A possuíam acesso à rede, caindo para 82% da classe B, 49% da classe C e 16% da D/E.

Analisando-se os dados sobre escolaridade, nota-se uma maior frequência de participantes com nível superior incompleto (37%), seguido de pós-graduação (26,6%) e superior completo (26%). Os níveis até o ensino médio completo somam 9%. A

presença de mais participantes que possuíam entre o ensino superior incompleto e a pós-graduação pode ser decorrente da metodologia de coleta de dados e divulgação da pesquisa: ocorreu por meio de convite *online*.

Adicionalmente, outra possível hipótese reside no fato de que pessoas com menos escolaridade tenham dificuldades de leitura de questionários (seja em plataforma digital ou impressos) e assim para atingir tal população a metodologia teria que ser ajustada para entrevistas (com leituras dos questionários), sendo esse o ajuste de procedimento utilizado no estudo em questão. Pesquisas futuras poderiam abranger e ajustar o procedimento de coleta para atingir um número representativo de mulheres com menor escolaridade.

Em se falando da renda média da população à época da realização deste estudo era de 4,2 salários mínimos (IBGE, 2017), encontrando-se na média de faixa das participantes da pesquisa (de 3-6 SM). Portanto, o estudo parece ter tido uma amostra representativa da renda das participantes.

Examinando-se as respostas dadas sobre o assédio sexual sofrido pelas usuárias do transporte público de São Paulo, constata-se um alto índice de respostas afirmativas em relação a ter presenciado (65%) e ter sofrido (76%) assédio sexual. Além disso, cerca de metade das participantes (56%) respondeu que não sabe como proceder de maneira adequada se presenciar ou sofrer algum episódio de assédio, o que sugere que uma parcela significativa de usuárias não possui informações suficientes para realizar denúncias a pessoas responsáveis dentro das empresas de transporte (vale salientar que as respostas das participantes se referiram tanto ao uso de ônibus quanto de metrô, logo, os índices citados precisam ser considerados para ambos os tipos de transporte. Para se obter resultados mais precisos, é necessária investigação específica sobre as usuárias de metrô ou sobre as usuárias de ônibus, somente). Verificou-se também que 84% das usuárias que presenciaram cenas de assédio a outras mulheres não notificaram à empresa e 87% das passageiras que sofreram assédio também não notificaram, outro índice expressivo.

Em se tratando do posicionamento da empresa em relação aos casos de assédio, de acordo com a entrevista feita com o funcionário responsável pela empresa de metrô, desde 2014, campanhas publicitárias são realizadas a fim de divulgar e conscientizar os usuários sobre a importância de se identificar e denunciar, bem como a realização de treinamento e preparo de funcionários para oferecer a devida segurança a essas usuárias.

É citado também que o número de denúncias aumentou desde a implantação de tais campanhas publicitárias, o que corrobora o dado da notícia exposta anteriormente de aumento de denúncias de assédio no metrô desde 2015 (G1, 2015) e se mostra como um avanço na promoção destas ações, pois desmascara o problema, que deixa de ser oculto, pouco conhecido. O funcionário também relatou a procura por assessoria jurídica na realização das campanhas e pesquisas subsequentes com obtenção de dados oficiais, o que configura um ponto positivo na rede que compõe a realização das atividades para o combate do assédio, integrando a empresa, o jurídico e a equipe de policiamento da cidade.

Uma hipótese a ser levantada olhando-se para a discrepância entre o que o funcionário do metrô relata (*Quando perguntamos se o usuário se sentiu representado, 90% respondeu que sim e entre as mulheres esse número era de 93%. Quando perguntamos se os participantes acreditariam que as denúncias aumentariam após a campanha, 92% respondeu que sim e entre as mulheres, 91% também respondeu que sim*) e dados das participantes da pesquisa (por exemplo, 43,8% das participantes relataram saber como proceder em casos de assédio sexual), poderia ser a falta de alcance da informação sobre denúncias à população. Outro dado que se destaca é o fato de casos de assédio sexual ocorrerem em igual proporção em ônibus (60%) em comparação ao metrô (60,7%), dentro do universo de participantes que relataram já ter sofrido ou presenciado assédio sexual e optaram por responder à pergunta. Como não foi realizada entrevista com a empresa de ônibus da cidade (por falta de resposta à solicitação de entrevista feita pela pesquisadora), são desconhecidas as iniciativas da empresa responsável pelo gerenciamento das linhas de ônibus a respeito do combate ao assédio.

São necessárias pesquisas futuras para investigar especificamente a comparação entre o que dizem usuárias de ônibus e as respectivas empresas de transporte. Porém, vale lembrar que existe uma lei municipal na cidade de São Paulo que permite que mulheres (e idosos) desembarquem em locais que considerarem mais seguros ao utilizarem ônibus, das dez horas da noite às cinco horas da manhã (Lei nº 16.490/2016). Avanços nesse sentido são importantes para o combate aos casos.

Cabe destacar que 90% das participantes relataram sentir mais medo no período da noite ao utilizarem o transporte público. Com esse dado, fica evidente a importância de também de investimento por parte dos órgãos responsáveis em segurança nesses

horários, principalmente os de menor movimento. As empresas responsáveis pelo transporte também devem capacitar mais funcionários para uma ronda noturna mais eficiente, visto que um alto índice demonstra insegurança ao se locomoverem em horários noturnos.

A falta de punição ao agressor também é um problema que deve ser discutido por pesquisadores, empresas de transporte e órgãos públicos: 60% das participantes que relataram ter presenciado assédio a outras mulheres responderam que nada aconteceu ao agressor e 89% das mulheres que sofreram assédio também relataram não ter havido punição. A maioria dos crimes contra a mulher podem não ser registrados devido à falta de punição aos agressores (Americas Watch, 1991; DeSouza, Baldwin & Rosa, 2000).

Há, também, a questão da ineficiência e da inadequação geral do sistema judiciário brasileiro, que podem demonstrar indícios de preconceito para com a vítima e incompetência por parte das autoridades responsáveis, o que também faz com que as mulheres não procurem justiça (DeSouza, Baldwin & Rosa, 2000). O preconceito frente à denúncia abre espaço para a discussão a respeito da culpabilização da mulher pelos outros. Ainda há um domínio sobre o corpo e o comportamento da mulher, inclusive em espaços públicos. As regras ditando como se comportar, se vestir e agir dão suporte para que, caso infrinjam tais regras, possam ser as culpadas em sofrer algum tipo de violência (Gekoski, Adler, & Horvath, 2017).

A questão da falta de informação sobre como proceder ao presenciar ou sofrer assédio sexual pode levar ao problema da subnotificação oficial dos casos. Os dados dessa pesquisa mostram que 56,2% das participantes não saberiam de que maneira proceder caso presenciassem e/ou sofressem assédio sexual no transporte público. Para que haja uma maximização do trabalho em relação à segurança de passageiras mulheres, tanto pelas empresas quanto por autoridades governamentais, é essencial, segundo Smith (2008), que haja a expansão de dados a respeito de vitimização e situações em que ocorrem assédio sexual nos transportes públicos.

Sendo assim, deveria haver maior divulgação também dos dados levantados a respeito da prevalência de assédio à população em geral, bem como maior alcance sobre de que maneira proceder em casos de assédio. Essas medidas podem facilitar a criação de um banco de dados mais robusto, o que conseqüentemente viabilizaria uma estratégia mais eficiente na prevenção e combate destes atos, aumentando também as denúncias (Bedone & Faúndes, 2007).

Além disso, retomando o que já fora exposto anteriormente, segundo Saffioti (2001), o homem possui o aval social para poder punir o que não considera como dentro da norma. Essa premissa também poderia ajudar a explicar a dificuldade de punição de homens que perpetram violências contra mulheres, em âmbito público e privado.

A medida que se escrevia a últimas linhas do presente estudo foi sancionado no Brasil uma lei para coibir o assédio sexual. Em 24 de setembro de 2018 foi sancionada lei que tipifica crime de importunação sexual (Lei nº 13.718/2018). A importunação sexual se configura como prática contra alguém sem a sua anuência ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro (Decreto-Lei nº 2.848/1940), tendo sido apenas contravenção penal antes da aprovação. Tal prática prevê de 1 (um) a 5 (cinco) anos de reclusão, caso o fato não constitua crime mais grave (Lei nº 13.718/2018). Assim, a recente lei pode ser considerada um avanço para que haja punição mais severa em casos de assédio sexual em transporte público.

A questão da violência sexual contra mulheres encontra problemas que em muito prejudicam o real conhecimento, entendimento e medidas a serem tomadas acerca do fenômeno, como por exemplo as falhas no encaminhamento adequado das vítimas e nas medidas a serem adotadas para prevenção e interrupção e punição dos agressores. Tem-se a necessidade de uma rede intersetorial que seja adequadamente articulada para se lidar com o problema (Borsoi, Brandão & Cavalcanti, 2009). Deve haver divulgação dessas instituições, para facilitar o acesso à informação e levar conhecimento de tais serviços à população.

Muitos serviços ainda não sabem lidar com a situação de violência. Por isso é importante o suporte de serviços de atenção, como jurídico, policial, social, de geração e renda, habitação e saúde, pois assim se tem suporte para o desenvolvimento de ações necessárias. A visibilidade de questões que prejudicam o processo de atenção à mulher em situação de violência é importante, pois oferece subsídios para se pensar ações e estratégias de prevenção e enfrentamento do fenômeno (Menezes et al., 2014). Dessa maneira, é preciso abranger também os locais públicos como alvos de divulgação do problema da violência contra a mulher e preparação e conhecimento por profissionais que atuam nesses tipos de locais.

Para Safiotti e Almeida (1995), a violência de gênero é um fenômeno onipresente que se manifesta na sociedade por esta ser centrada na figura masculina. Sendo assim, para que a categoria social (formada por) homens possa exercer sua

capacidade de mando e executar o projeto de dominação e exploração da figura da mulher, há a necessidade do uso da violência, uma vez que somente a ideia da dominação pelo gênero não é suficiente para garantir que as potenciais vítimas obedçam ao que dita o patriarca (Saffioti, 1995). A sociedade normaliza e naturaliza os maus tratos sofridos por mulheres por parte de homens (Saffioti, 2004). A partir desse raciocínio, podem-se compreender os cenários diários de violência que homens praticam contra os corpos e a figura das mulheres e a necessidade de tornar cada vez mais público questões relacionadas à violência de gênero.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pode-se concluir, assim, que a lacuna de estudos na área constada pela revisão de Medeiros-Silva & Williams (2018, em preparo), sobre violência urbana contra as mulheres ilustra não somente uma necessidade de se coletar dados sobre o tema *per se*, mas, sobretudo, de se discutir sob a luz de referenciais teóricos que associem o problema ao quadro da violência de gênero e da dominação do patriarcado sobre o que representa a figura social do que é ser mulher.

As limitações da pesquisa que também poderiam ser sanadas em pesquisas futuras envolvem, além da abrangência da população de usuárias, a amostra de participantes, que pode ser maior e com maiores informações de natureza qualitativa, como por exemplo, a utilização e exploração de roteiros de entrevistas semi-estruturadas complementando os dados quantitativos. Como já foi dito antes, podem ser realizadas também entrevistas com representantes de outras empresas, como as empresas de ônibus, para obtenção de dados mais robustos, já que as participantes da pesquisa relataram mais assédio em tal transporte. As publicações sobre assédio sexual em espaços públicos são escassas e carecem um olhar atencioso da comunidade científica, visto que também se torna um problema de saúde pública quando temos vítimas relacionadas à agressão sexual (Watts & Zimmerman, 2002). Apesar das limitações do presente estudo, trata-se de uma iniciativa pioneira, pois ao que sabemos com base na revisão de Medeiros-Silva & Williams (2018, em preparo), esse é um dos primeiros a coletar dados empíricos sobre o assédio sexual a mulheres brasileiras em transporte público.

## REFERÊNCIAS

Agência Brasil. (2016). Pesquisa mostra que 58% da população brasileira usam a internet. Disponível em <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/pesquisa-e-inovacao/noticia/2016-09/pesquisa-mostra-que-58-da-populacao-brasileira-usam-internet>>

Americas Watch. (1991). Criminal injustice: Violence against women in Brazil. *Human Rights Watch*: New York

Atlas Brasil. (2013). São Paulo, SP. Disponível em <[http://atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil\\_m/sao-paulo\\_sp](http://atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/sao-paulo_sp)>

Bandeira, L. M. (2014). Violência de gênero: a construção de um campo teórico e de investigação. *Sociedade e Estado*, 29(2), 449-469. doi: 10.1590/S0102-69922014000200008

Bedone, A. J. & Faúndes, A. (2007). Atendimento integral às mulheres vítimas de violência sexual: Centro de Assistência Integral à Saúde da Mulher, Universidade Estadual de Campinas. *Caderno de Saúde Pública*. 23(2), 465-69

Borsoi, T.S., Brandão, E. R. & Cavalcanti, M. L. T. (2009). Ações para o enfrentamento da violência contra a mulher em duas unidades de atenção primária à saúde no município do Rio de Janeiro. *Interface - Comunicação, Saúde, Educação*, 13(28), 165-174. doi:10.1590/S1414-32832009000100014

Casique, L. C., & Furegato, A. R. F. (2006). Violência contra mulheres: Reflexões teóricas. *Revista Latino-Americana de Enfermagem*, 14(6), pp. 950-956. doi:10.1590/S0104-11692006000600018

Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (1940). Diário Oficial da União, Brasília.

Delzivo, C. R., Coelho, E. B. S., d'Orsi, E. & Lindner, S. R. (2018). Violência sexual contra a mulher e o atendimento no setor saúde em Santa Catarina. *Ciência & Saúde Coletiva*. 23(5). <http://dx.doi.org/10.1590/1413-81232018235.20112016>

DeSouza, E. & Baldwin, J. R., Rosa, F. H. (2000). A construção social dos papéis sexuais femininos. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 13(3), 485-96. [dx.doi.org/10.1590/S0102-79722000000300016](https://doi.org/10.1590/S0102-79722000000300016)

Drezett, J. (2003) Violência sexual contra a mulher e impacto sobre a saúde sexual e reprodutiva. *Revista de Psicologia da UNESP*, 2(1), 36-50.

Faúndes, A., Rosas, C. F., Bedone, A. J. & Orozco, L. T. (2006). Violência sexual: Procedimentos indicados e seus resultados no atendimento de urgência de mulheres vítimas de estupro. *Revista Brasileira de Ginecologia e Obstetrícia*, 28(2), pp. 126-135. [doi:10.1590/S0100-72032006000200009](https://doi.org/10.1590/S0100-72032006000200009)

G1 (2015). Denúncias de abuso sexual no Metrô de SP crescem 64% em 2015. 2015. Disponível em <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/10/denuncias-de-abuso-sexual-no-metro-de-sp-crescem-64-em-2015.html>

G1 (2018). Casos de abuso sexual no transporte público de SP crescem 9% no 1º trimestre. 2018. Disponível em <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/casos-de-abuso-sexual-no-transporte-publico-de-sp-crescem-9-no-1-trimestre.ghtml>

Gekoski, A., Gray, J. M., Adler, J. R. & Horvath, M. A. H. (2017). The prevalence and nature of sexual harassment and assault against women and girls on public transport: an international review. *Journal of Criminological Research, Policy and Practice*, 3(1), 3-16

Gelfand, M.J., Fitzgerald, L.F., & Drasgow, F. (1995). The structure of sexual harassment: A confirmatory analysis across cultures and settings. *Journal Of Vocational Behavior*, 47(2), 164-77. [doi:10.1006/jvbe.1995.1033](https://doi.org/10.1006/jvbe.1995.1033)

IBGE. (2017). Panorama da cidade de São Paulo. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama>

Lei nº 10.224, de 15 de maio de 2001 (2001). Altera o Decreto-Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, para dispor sobre o crime de assédio sexual e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília.

Lei nº 16.490, de 15 de julho de 2016 (2016). Dispõe sobre o desembarque de mulheres e idosos, usuários do Sistema de Transporte Coletivo, e dá outras providências. Secretaria do Governo Municipal, São Paulo.

Lei nº 13.718, de 24 de setembro de 2018 (2018). Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para tipificar os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro, tornar pública incondicionada a natureza da ação penal dos crimes contra a liberdade sexual e dos crimes sexuais contra vulnerável, estabelecer causas de aumento de pena para esses crimes e definir como causas de aumento de pena o estupro coletivo e o estupro corretivo; e revoga dispositivo do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941 (Lei das Contravenções Penais). Diário Oficial da União, Brasília.

Loukaitou-Sideris, A. & Fink, C. (2009). Addressing women's fear of victimization in transportations: A survey of U.S. transit agencies. *Urban Affairs Review*, 44(4), 554-587. doi:10.1177/10780874083228744

Medeiros-Silva, L. & Williams, L. C. A. (2018, em preparo). Assédio sexual de mulheres em espaços públicos – uma revisão da publicação empírica.

Menezes, P. R. M, Lima, I. S., Correia, C. M., Souza, S. S., Erdmann, A. L., & Gomes, N. P. (2014). Enfrentamento da violência contra a mulher: articulação intersetorial e atenção integral. *Saúde e Sociedade*, 23(3), 778-86. doi:10.1590/S0104-12902014000300004

Oliveira, A. P. G. & Cavalcanti, V. R. S. (2007). Violência doméstica na perspectiva de gênero e políticas públicas. *Revista Brasileira Crescimento Desenvolvimento Humano*, (17)1, 39-51. doi:10.7322/jhgd.19813

Organização Mundial da Saúde (2002). *World Report on Violence and Health*. Geneva: World Health Organization Press. Disponível em:

<[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/violence/world\\_report/en/full\\_en.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/violence/world_report/en/full_en.pdf?ua=1)>

Saffioti, H.I.B. (2001). Contribuições feministas para o estudo da violência de gênero. *Cadernos Pagu*, 16, 115-136. Recuperado de <http://www.scielo.br/pdf/cpa/n16/n16a07.pdf>

Saffioti, H.I.B. (2004). *Gênero, patriarcado, violência*. (1ª ed). São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo. p 74.

Saffioti, H.I.B. & Almeida, S. S. (1995). *Violência de gênero: Poder e impotência*. Rio de Janeiro: Livraria e Editora Revinter.

Smith, M. J. (2008). Addressing the security needs of women passengers on public transport. *Security Journal*, 21(1,2), 117-33. doi: 10.1057/palgrave.sj.8350071

Watts, C. & Zimmerman., C. (2002). Violence against women: lobal scope and magnitude. *Lancet*. 359(9313), 1232-7. doi: 10.1016/S0140-6736(02)08221-1

Williams, L. C. A. (2014). Virginia Woolf's history of sexual victimization: A case study in light of current research. *Psychology*, 05(10), 1151-64. doi:10.4236/psych.2014.510128

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo investigar na literatura o que se tem produzido sobre assédio em público, especialmente em transportes públicos e, além disso, realizar um levantamento junto a usuárias de transporte público na cidade de São Paulo a respeito de sua própria segurança e de casos de assédio sexual nesses transportes, bem como pesquisar sobre o posicionamento de ao menos uma empresa responsável pelo transporte público na mesma cidade sobre a segurança de passageiras e programas existentes que visem a segurança desse público. Os resultados do primeiro estudo nos mostraram uma defasagem de estudos empíricos na área, que investiguem diretamente o fenômeno do assédio sexual contra mulheres em público e, ao mesmo tempo, uma alta incidência de assédio sexual contra o público feminino em transportes públicos, como mostra o estudo realizado em São Paulo. Apesar das limitações, este trabalho pode ser considerado pioneiro no Brasil, além de abranger como participantes não só as usuárias do transporte público coletivo, mas também uma das empresas responsáveis por um tipo de transporte.

Realizar esta pesquisa foi um desafio pessoal, pois tinha nas mãos a responsabilidade de pôr em prática um estudo que pode ser considerado inédito no meio de pesquisa brasileiro e, ao mesmo tempo, produzir conhecimento e aporte para pesquisas futuras. Acredito que não teria conseguido sem o auxílio do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da UFSCar, que deu ao meu trabalho a instituição necessária para ser realizado e sem o conhecimento e paciência da minha orientadora.

Anexo A - Questionário “Passageiras e assédio sexual no transporte público”

**QUESTIONÁRIO Passageiras e assédio sexual no transporte público**

Não é necessário se identificar. Suas respostas serão mantidas no mais absoluto sigilo.  
O preenchimento deste questionário levará, em média, 30 minutos.

Qual a sua idade? \_\_\_\_\_

Você se considera:

- Branca
- Negra
- Parda
- Amarela (oriental)
- Indígena

Estado civil:

- Solteira
- Casada
- União estável
- Separada/divorciada
- Viúva

Com quem você mora? (pode ser marcada mais de uma resposta)

- Pai
- Mãe
- Padrasto
- Madrasta
- Irmãos
- Avós
- Tios
- Pais adotivos
- Filho(a)(s)
- Marido, esposa, companheiro(a)
- Sozinha

Outro: \_\_\_\_\_

Qual o seu grau de instrução?

- Fundamental incompleto (1º grau)
- Fundamental completo (1º grau)
- Médio completo (2º grau)
- Médio incompleto (2º grau)
- Superior incompleto (universitário)
- Superior completo (universitário)
- Pós-graduação
- Não sei

Você contribui para a renda familiar?

- Sim
- Não

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

- Fundamental incompleto (1º grau)
- Fundamental completo (1º grau)
- Médio completo (2º grau)
- Médio incompleto (2º grau)
- Superior incompleto (universitário)
- Superior completo (universitário)
- Pós-graduação
- Não sei

Qual a renda mensal familiar total do seu domicílio, aproximadamente?

- Nenhuma renda
- Até 1 (um) salário mínimo (R\$ 937,00)
- De 1 (um) a 3 (três) salários mínimos (de R\$ 937,00 a R\$ 2.811,00)
- De 3 (três) a 6 (seis) salários mínimos (de R\$ 2.811,00 a R\$ 5.622,00)
- De 6 (seis) a 9 (nove) salários mínimos (de R\$ 5.622,00 a R\$ 8.433,00)
- De 9 (nove) a 12 (doze) salários mínimos (de R\$ 8.433,00 a R\$ 11.244,00)
- Mais de 12 (doze) salários mínimos (mais de R\$ 11.244,00)

Quantas horas semanais você trabalha?

- Não trabalho
- Até 10 horas semanais (sem jornada fixa)
- De 11 a 20 horas semanais
- De 21 a 30 horas semanais
- De 31 a 40 horas semanais
- Mais de 40 horas semanais

Você pode ser considerada a chefe da família? (pessoa que contribui com a maior parte da renda)

- Sim
- Não

Considerando o trecho da rua do seu domicílio, você diria que a rua é:

- Asfaltada/pavimentada
- Terra/cascalho

## Mulheres e o assédio sexual no transporte público

1) Qual tipo de transporte público coletivo você utiliza ou já utilizou, além de metrô? (pode ser marcada mais de uma resposta)

Trem/metrô

Ônibus

Van

Outro:

2) Para que fim você utiliza ou utilizou o transporte público? (pode ser marcada mais de uma resposta)

Ir ao trabalho

Ir para a escola/universidade

Lazer (ir a festas, ao cinema, teatro, parques, etc)

Outro:

3) Qual o horário em que você costuma ou costumava usar o transporte público? (pode ser marcada mais de uma resposta)

De manhã

À tarde

À noite

4) Você considera algum horário como sendo mais perigoso para mulheres utilizarem o transporte público? Se sim, qual? (pode ser marcada mais de uma resposta)

Não considero nenhum horário perigoso

De manhã

À tarde

À noite

5) Na sua visão, as passageiras mulheres possuem necessidades especiais de segurança ao utilizar o transporte público (ônibus, metrô, trem, etc)?

Sim

Não

5) a) Por que?

6) Em sua opinião, deveria haver mudanças para melhorar a segurança de mulheres em pontos de ônibus e plataformas de trem e metrô? (em situação de espera do transporte)

Sim

Não

6)a) Em caso afirmativo, explique quais

7) Em sua opinião, deveria haver mudanças para melhorar a segurança de mulheres dentro de trens, metrôs e ônibus?

Sim

Não

7)a) Em caso afirmativo, explique quais

8) Você tem conhecimento de estratégias e/ou programas adotados por empresas de transporte público no Brasil ou em outros países que abordem a segurança de passageiras mulheres em ambientes de trânsito?

Sim

Não

8)a) Em caso afirmativo, o que você sabe a respeito?

Considere como assédio sexual no transporte público qualquer ato praticado contra sua vontade, podendo ser: aproximação física intencional, apalpadinhas, toques, masturbação, ejaculação, comentários indesejados, olhares que gerem incômodo e quaisquer atos que se encaixem nessas características e causem constrangimento, medo e/ou insegurança.

9) Caso você presencie ou sofra assédio sexual no transporte público, você sabe como proceder?

Sim

Não

10) Você já presenciou outras mulheres serem assediadas sexualmente dentro do metrô?

Sim

Não

10)a) Em caso afirmativo, com que frequência você já presenciou outras mulheres serem assediadas sexualmente, em uma escala de 1 a 5, sendo: 1=pouco frequente; 2=frequência moderada; 3=frequente; 4=bastante frequente; 5=muito frequente? (opcional)

Pouco frequente

Muito frequente

1

2

3

4

5

10)b) O que você presenciou? (opcional)

Sua resposta

11) Caso você já tenha presenciado outras mulheres sofrerem assédio sexual no transporte público, você notificou algum funcionário da empresa responsável? A empresa responsável tomou alguma iniciativa sobre o ocorrido?

Notifiquei e a empresa não tomou nenhuma iniciativa

Notifiquei e a empresa tomou iniciativas

Não notifiquei, mas mesmo assim a empresa tomou iniciativa

Não notifiquei e a empresa não tomou nenhuma iniciativa

11)a) O que aconteceu com o agressor? (caso tenha presenciado)

Foi punido

Nada aconteceu

Não sei

12) Você já foi vítima de assédio sexual dentro do transporte público? (opcional)

Sim

Não

12)a) Em caso afirmativo, com que frequência você já foi assediada sexualmente, no transporte público, em uma escala de 1 a 5, sendo: 1=pouco frequente; 2=frequência moderada; 3=frequente; 4=bastante frequente; 5=muito frequente? (opcional)

Pouco freqüente

Muito freqüente

1

2

3

4

5

12)b) O que aconteceu com o agressor? (caso você tenha sofrido o assédio)

Foi punido de algum forma

Nada aconteceu

Não sei

13) Caso você já tenha sofrido assédio sexual no transporte público, você notificou algum funcionário da empresa responsável? A empresa responsável tomou alguma iniciativa sobre o ocorrido?

Notifiquei e a empresa não tomou nenhuma iniciativa

Notifiquei e a empresa tomou iniciativa

Não notifiquei, mas mesmo assim a empresa tomou iniciativa

Não notifiquei e a empresa não tomou nenhuma iniciativa

13)a) Em caso afirmativo sobre a empresa ter tomado iniciativa, qual foi?

14) Marque, caso se recorde, a(s) linha(s) do sistema de Metrô (ou ônibus) em que você foi assediada ou presenciou assédio sexual contra outra(s) mulher(es) (pode ser marcada mais de uma resposta).

Linha azul

Linha verde

Linha amarela

Linha vermelha

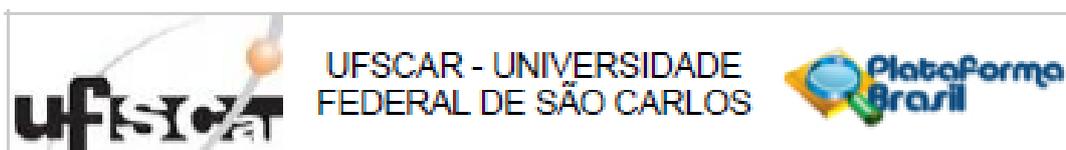
Outras linhas

Ocorreu no ônibus

Não lembro

## Anexo B - Roteiro de entrevista semi-estruturada para funcionário da empresa

- 1) Na sua visão, as passageiras mulheres possuem necessidades especiais de segurança, em se tratando de transporte público?
- 2) A sua empresa já realizou algum programa de segurança específico para passageiras mulheres?
- 3) Explique quais são as principais características do programa e se há outros órgãos envolvidos.
- 4) Quais as vantagens do programa?
- 5) Quais as desvantagens do programa?
- 6) Em uma escala de 0 a 10, qual a eficácia do programa (atinge o objetivo proposto?)
- 7) Por que o programa foi eficaz ou não eficaz?
- 8) O que a sua empresa entende por assédio sexual contra mulheres?
- 9) Acredita que o assédio sexual sofrido por passageiras mulheres no transporte público seja considerado um problema grave?
- 10) Acredita que seus(suas) funcionários(as) estão devidamente preparados(as) para lidar com casos de assédio sexual contra mulheres no transporte público?



## PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

### DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

**Título da Pesquisa:** Assédio sexual em transporte público: a visão das usuárias versus a visão das empresas

**Pesquisador:** Luiza de Medeiros Silva

**Área Temática:**

**Versão:** 3

**CAAE:** 68683617.6.0000.5504

**Instituição Proponente:** CECH - Centro de Educação e Ciências Humanas

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

### DADOS DO PARECER

**Número do Parecer:** 2.268.777

#### **Apresentação do Projeto:**

Estudo descritivo do tipo transversal, com aplicação de questionários a 150 participantes, a fim fazer o levantamento da opinião de usuárias e de responsáveis pela empresa Metrô de São Paulo a respeito do assédio sexual contra mulheres que ocorrem nesses transportes.

#### **Objetivo da Pesquisa:**

##### **Objetivo Primário:**

Tendo em vista a importância do papel das empresas e demais órgãos em combater o assédio sexual e pôr em práticas medidas efetivas de

segurança as usuárias, o presente estudo tem como objetivos:

- Realizar um levantamento sobre estratégias utilizadas e/ou planejadas pela empresa de metrô da cidade de São Paulo para a segurança das passageiras mulheres, bem como o posicionamento de seus representantes sobre o assunto.
- Realizar um levantamento sobre a opinião e relatos das mulheres usuárias do metrô de São Paulo a respeito do assédio sexual sofrido por mulheres dentro desses meios de transportes e se de fato sentem-se protegidas com possíveis

Endereço: WASHINGTON LUIZ KM 235

Bairro: JARDIM GUANABARA

CEP: 13.565-005

UF: SP

Município: SÃO CARLOS

Telefone: (15)3351-0683

E-mail: cephumanos@ufscar.br



Continuação do Parecer: 2.260.777

estratégias utilizadas pela empresa de transporte em combater o assédio sexual.

- Realizar comparações para análises de concordâncias e discordâncias entre as respostas dos dois públicos.

#### **Avaliação dos Riscos e Benefícios:**

##### **Riscos:**

As participantes poderão sentir algum desconforto em relação ao tema, uma vez que vítimas de assédio sexual podem ter reações de ansiedade ao relembrar a(s) situação(ões) que vivenciou ou relatar sobre casos presenciados. Caso as perguntas suscitem reações e sensações dessa natureza, o participante poderá entrar em contato com o pesquisador responsável pela pesquisa, cujo e-mail para contato estará ao final do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido ou através do número de telefone do Laboratório de Análise e Prevenção da Violência (LAPREV), da UFSCar, também constando ao final do TCLE, para que haja maiores esclarecimentos e encaminhamentos se necessário. Além disso, os participantes poderão sentir algum desconforto ao responder ao questionário devido ao número de perguntas.

##### **Benefícios:**

Acredita-se que pode ser benéfico aos participantes falar sobre a situação de assédio sexual nos transporte públicos de maneira reflexiva e protegida. Ao responderem às questões sobre assédio sexual em transporte público, os participantes, principalmente usuárias do transporte público, também estarão contribuindo para uma ampliação do conhecimento sobre o assunto no Brasil e, como conseqüências, poderão se beneficiar dos resultados obtidos com possíveis aplicações destes resultados no que se refere a políticas de segurança em transporte público, entre outros.

#### **Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:**

-

#### **Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

Todos os termos apresentados adequadamente.

#### **Recomendações:**

-

#### **Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:**

Projeto sem pendências.

Endereço: WASHINGTON LUIZ KM 235

Bairro: JARDIM GUANABARA

CEP: 13.565-005

UF: SP

Município: SÃO CARLOS

Telefone: (16)3351-0683

E-mail: cephumanos@ufscar.br

Continuação do Parecer: 2.268.777

**Considerações Finais a critério do CEP:**

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB INFORMACOES BÁSICAS DO PROJETO 908670.pdf	25/08/2017 13:54:00		Acelto
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	ProjetoFinal.pdf	25/08/2017 13:48:26	Luiza de Medeiros Silva	Acelto
Outros	ObjetivoMudanca.doc	05/08/2017 01:26:38	Luiza de Medeiros Silva	Acelto
Outros	AutorizacaoMetro.pdf	04/08/2017 03:20:57	Luiza de Medeiros Silva	Acelto
Outros	QuestionarioEmpresas1.pdf	16/05/2017 16:28:12	Luiza de Medeiros Silva	Acelto
Outros	QuestionarioMulheres.pdf	16/05/2017 15:47:24	Luiza de Medeiros Silva	Acelto
Folha de Rosto	FolhadeRosto.pdf	16/05/2017 15:11:46	Luiza de Medeiros Silva	Acelto
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLEmulheres.doc	14/05/2017 16:44:25	Luiza de Medeiros Silva	Acelto
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLEempresas.doc	14/05/2017 16:44:15	Luiza de Medeiros Silva	Acelto

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

SAO CARLOS, 11 de Setembro de 2017

---

Assinado por:  
Priscilla Hortense  
(Coordenador)

Endereço: WASHINGTON LUIZ KM 235

Bairro: JARDIM GUANABARA

CEP: 13.565-905

UF: SP

Município: SAO CARLOS

Telefone: (16)3351-0683

E-mail: cephumanos@ufscar.br

## Anexo D - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido para mulheres usuárias de transporte público

Você está sendo convidada para participar da pesquisa “Assédio Sexual em Transporte Público: A Visão das Usuárias versus A Visão das Empresas”. O projeto está sendo realizado por Luiza de Medeiros Silva, Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal de São Carlos, orientada pela Profa. Dra. Lúcia Cavalcanti de Albuquerque Williams, docente do Departamento de Psicologia e coordenadora do Laboratório de Análise e Prevenção da Violência.

O objetivo deste estudo é avaliar a opinião e as vivências das usuárias de transporte público a respeito do assédio sexual sofrido por mulheres dentro desses transportes e o posicionamento das empresas de transporte público sobre o assunto. Você foi selecionada por ter mais de 18 anos e utilizar o transporte público na cidade de São Paulo. Sua participação é voluntária, isto é, a qualquer momento você pode desistir de participar e retirar seu consentimento. A sua recusa não trará qualquer prejuízo na sua relação com o pesquisador ou com a instituição que forneceu os dados.

A coleta de dados será composta por um questionário, contendo 30 questões, que será respondido on-line e as respostas serão salvas em um banco de dados que somente as pesquisadoras terão acesso. Inicialmente, serão coletadas informações para sua identificação (sem que seja necessário preencher o seu nome) e informações socioeconômicas. Em seguida, haverá questões que avaliarão a sua opinião e vivências a respeito de assédio sexual no transporte público e segurança das passageiras. O tempo utilizado para a coleta dos dados será de aproximadamente trinta minutos.

Suas respostas serão tratadas de forma anônima e confidencial, ou seja, em nenhum momento será divulgado seu nome em qualquer fase do estudo. Os dados coletados poderão ter seus resultados divulgados em eventos, revistas e/ou trabalhos científicos.

O preenchimento deste questionário não oferece risco imediato a você, porém considera-se a possibilidade de um risco subjetivo, pois certas perguntas podem remeter a algum desconforto, evocar sentimentos ou lembranças desagradáveis ou levar a um leve cansaço após responder os questionários. Caso algumas dessas possibilidades ocorram, você poderá optar pela suspensão imediata da participação e/ou entrar em contato por telefone ou e-mail com as pesquisadoras no Laboratório de Análise e Prevenção da Violência da UFSCar (LAPREV) para que possam ser feitos os devidos esclarecimentos e encaminhamentos, se necessário.

Você não terá nenhum custo ou compensação financeira ao participar do estudo.

Este trabalho poderá contribuir de forma indireta na ampliação do conhecimento sobre o o assédio sexual em transporte público no Brasil.

Você poderá salvar em seu computador uma cópia deste termo. Você poderá tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação agora ou a qualquer momento pelo e-mail indicado.

Caso sinta algum desconforto e se você sentir a necessidade de conversar sobre o assunto, pode entrar em contato com a pesquisadora pelo e-mail ou telefone. Seus dados serão mantidos em absoluto sigilo.

Dados para contato:

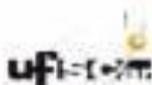
Pesquisador Responsável: Luiza de Medeiros Silva / Mestranda – Laboratório de Análise e Prevenção da Violência / Departamento de Psicologia / UFSCar Rod. Washington Luis, km 235 - São Carlos/SP

E-mail: lumedeiros26@gmail.com  
Telefone: (16)98202-5224.

( ) Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar. A pesquisadora informou que o projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos da UFSCar que funciona na Pró-Reitoria de Pesquisa da Universidade Federal de São Carlos, localizada na Rodovia Washington Luiz, Km. 235 - Caixa Postal 676 - CEP 13.565-905 - São Carlos - SP – Brasil. Fone (16) 3351-8028. Endereço eletrônico: cephumanos@ufscar.br

(A sua participação para responder o questionário só será viabilizada após assinalar a caixa acima)

## Anexo E - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido para a empresa



**LAPREV**  
Laboratório de Análise e Prevenção da Violência  
Universidade Federal de São Carlos - Departamento de Psicologia  
Fone: (16) 3351-8745 - www.ufscar.br/laprev



### Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Você está sendo convidado(a) para participar da pesquisa "Assédio Sexual em Transporte Público: o que dizem as usuárias? O que diz a empresa?". O projeto está sendo realizado por Luiza de Medeiros Silva, Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal de São Carlos, orientada pela Profa. Dra. Lúcia Cavalcanti de Albuquerque Williams, docente do Departamento de Psicologia e coordenadora do Laboratório de Análise e Prevenção da Violência.

O objetivo deste estudo é avaliar a opinião das usuárias de transporte público a respeito do assédio sexual sofrido por mulheres dentro desses transportes e o posicionamento das empresas de transporte público sobre o assunto. Você foi selecionado(a) por ser responsável para responder às questões referentes ao posicionamento da empresa sobre assédio sexual em transportes públicos. Sua participação é voluntária, isto é, a qualquer momento você pode desistir de participar e retirar seu consentimento. A sua recusa não trará qualquer prejuízo na sua relação com o pesquisador ou com a instituição que forneceu os dados.

A coleta de dados será composta por um questionário, contendo 22 perguntas, que será respondido *on-line* e as respostas serão salvas em um banco de dados que somente as pesquisadoras terão acesso. Serão coletadas informações para sua através de questões que avaliarão o posicionamento da empresa sobre a segurança das passageiras mulheres. O tempo utilizado para a coleta dos dados será de aproximadamente trinta minutos.

Suas respostas serão tratadas de forma anônima e confidencial, ou seja, em nenhum momento será divulgado seu nome em qualquer fase do estudo. Os dados coletados poderão ter seus resultados divulgados em eventos, revistas e/ou trabalhos científicos.

O preenchimento deste questionário não oferece risco imediato a você, porém considera-se a possibilidade de ocorrer um leve cansaço ao responder o questionário. Caso ocorra, você poderá optar pela suspensão imediata da participação e/ou entrar em contato por telefone ou e-mail com as pesquisadoras no Laboratório de Análise e Prevenção da Violência da UFSCar (LAPREV) para que possam ser feitos os devidos esclarecimentos.

Você não terá nenhum custo ou compensação financeira ao participar do estudo.

Este trabalho poderá contribuir de forma indireta na ampliação do conhecimento sobre o assédio sexual em transporte público no Brasil.

Você poderá salvar em seu computador uma cópia deste termo. Você poderá tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação agora ou a qualquer momento pelo e-mail indicado.

Luiza de Medeiros Silva / Mestranda – Laboratório de Análise e Prevenção da  
Violência / DPsi / UFSCar Rod. Washington Luiz, km 235 - São Carlos/SP  
Fone: (16) 3351-8745 E-mail: lumedeiros26@gmail.com

Assinatura:

  
Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar. A pesquisadora informou que o projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos da UFSCar que funciona na Pró-Reitoria de Pesquisa da Universidade Federal de São Carlos, localizada na Rodovia Washington Luiz, Km. 235 - Caixa Postal 676 - CEP 13.565-905 - São Carlos - SP - Brasil. Fone (16) 3351-8028. Endereço eletrônico: cephumanos@ufscar.br

#### Dados para contato:

Pesquisador Responsável: Luiza de Medeiros Silva

E-mail: lumedeiros26@gmail.com

Telefone do LAPREV (UFSCar): (16) 3351-8745