

OS TRANSPORTES PÚBLICOS TAMBÉM FORAM FEITOS PARA AS MULHERES

Giovana Friaes (IC) e Fabiano Augusto Petean (Orientador)

Apoio: PIBIC Mackenzie

RESUMO

O presente trabalho tem como intuito explorar as variadas formas de assédio que as mulheres sofrem diariamente nos transportes públicos coletivos. Os dados levantados por essa Iniciação Científica, são referentes ao Brasil, principalmente no estado de São Paulo, por ser um lugar com o maior número de casos e por apresentar grande acesso às informações sobre o tema. Com o propósito de agregar conhecimento à pesquisa, foi realizada uma coleta de informações sobre a história dos tipos de locomotores - como metrô, ônibus e trens metropolitanos -, a quantidade de passageiros que transportam em um dia, como se dá a gradual aglomeração cotidiana e o motivo pelo qual a sociedade acha benéfico os transportes coletivos. Diante da apuração dos dados referentes aos transportes, faz-se possível estabelecer uma conexão com os assédios que as mulheres enfrentam e suas demais consequências. Ao longo do trabalho, foi possível determinar como os crimes contra as mulheres ocorrem e a forma estas se defendem. Por fim, além da conclusão da pesquisa, essencialmente, se fez necessário elencar as possíveis ferramentas para o combate desses assédios, além da legislação brasileira como mecanismo de defesa, é igualmente importante desenvolver uma conscientização social, em que as pessoas ao presenciarem situações de assédio, devem ajudar a vítima. Além da necessidade de conscientização, foi inevitável discorrer sobre meios de educação, para que as futuras gerações consigam lidar melhor com essas situações constrangedoras e invasivas.

Palavras-chave: Mulheres. Assédio. Transportes Públicos.

ABSTRACT

The article aims to explore different ways of sexual harassment experienced daily by women. The data collected by this study were aimed at Brazil, especially the state of São Paulo, for being a place with the largest number of cases and for presenting great access to information on the subject. With the purpose of adding knowledge to the research, information was collected on the history of the types of locomotors - such as subway, buses and commuter trains - the amount of passengers they carry in a day, how the gradual daily agglomeration occurs, and the reason why society finds public transportation beneficial. In the light of the data concerning transportation, it is possible to establish a connection with the harassment that women face and its other consequences. Throughout the work, it was possible to determine

how crimes against women occur and how women defend themselves. Finally, in addition to the conclusion of the research, it was necessary to list the possible tools to combat these harassments. Besides the Brazilian legislation as a defense mechanism, it is equally important to develop social awareness, in which people who witness harassment situations should help the victim. Besides the need for awareness, it was inevitable to talk about means of education, so that future generations can better deal with these embarrassing and invasive situations.

Keywords: Woman. Harassment. Public Transportation.

1. INTRODUÇÃO

O tema principal a ser abordado nesta Iniciação Científica é o assédio e a violência ao corpo das mulheres nos transportes públicos coletivos no Brasil. Visando à prevalência de situações cotidianas, enfrentadas nos trajetos realizados até suas instituições de ensino, locais de trabalho, entre outros. Assim, analisando as consequências que esses atos acarretam, tanto física, quanto psicologicamente, nas vítimas.

Sendo assim, as perguntas que esse trabalho pretende responder são: até quando a sociedade feminina será vítima dos atos de assédio nos transportes públicos? Como essas situações podem ser sanadas?

O objetivo principal deste trabalho é dar enfoque para todas as situações constrangedoras e abusivas que as mulheres enfrentam no dia a dia quando utilizam os transportes públicos. Situações as quais têm como consequência danos físicos e mentais, e que desenvolvem medo e receio nas vítimas que anseiam de algo mais grave acontecer, como perseguições ou violações ao corpo da mulher.

O motivo principal que instigou a elaboração dessa Iniciação Científica foi o fato de enunciar a quantidade de mulheres que utilizam esses meios de locomoção para o cumprimento de suas obrigações e como esse percurso pode ser perigoso.

Fatos evidenciados dos Relógios da Violência do Instituto Maria da Penha (2018) mostram que a cada 1,4 segundos uma brasileira é vítima de assédio. Os transportes públicos coletivos do Brasil, são um dos principais meios de propagação do assédio, uma vez que os locomotores transitam, diariamente, milhares de pessoas. Muitas vezes, por conta do grande movimento, há uma facilidade dos agressores em praticarem atos ilícitos, exemplo é quando encostam seus corpos contra os das vítimas, causando-lhes desconforto e alegando que o vagão está lotado (INSTITUTO MARIA DA PENHA, 2018 s/pg.).

Diante da quantidade de assédios, que mulheres sofrem diariamente nas locomoções públicas, se torna evidente a necessidade de falar sobre como o problema pode acarretar situações mais graves. Dados do Ministério da Saúde, mostram que no Brasil a cada quatro minutos uma mulher é violentada por um homem. Em 2018, foram registrados 145 mil casos de violência contra a mulher, podendo ser de agressões físicas, psicológicas, sexuais, ou até mesmo uma combinação dessas, o que por muitas vezes pode acabar resultando no feminicídio (BRASIL, 2020).

A pesquisa a ser conduzida durante a Iniciação Científica com o intuito de realizar uma dissertação, teve uma abordagem quantitativa proveniente da coleta e documentação de dados, tais como as inúmeras normas federais e estaduais que regulamentam o tema.

Inicialmente, levou-se em questão o problema em si, no caso os assédios verbais e físicos contra as mulheres em transportes coletivos. Buscou-se compreender o motivo pelo qual essas situações ocorrem diariamente com as mulheres e se as mesmas são tratadas como questões ilícitas. A metodologia descritiva se deu a partir de dados experimentais, como a busca de notícias e fatos que contestem todas as agressões que as vítimas sofrem durante a locomoção.

Ademais, além dessas ferramentas, também foi efetuada a pesquisa teórica doutrinária sobre o tema, utilizando-se do levantamento bibliográfico e leitura de obras e artigos indicados nas referências da pesquisa.

2. DESENVOLVIMENTO DO ARGUMENTO

2.1. O transporte público como ferramenta de locomoção em massa

Rotineiramente, a população se desloca para resolver seus compromissos. Existem inúmeras possibilidades para se locomover até o destino desejado, porém, nas cidades grandes, é comum o uso de transportes públicos coletivos, como trens metropolitanos, metrô e ônibus, por sua praticidade e preço acessível em comparação aos veículos próprios ou serviços de motoristas de aplicativos ou táxis.

No Brasil, o salário-mínimo é de aproximadamente R\$1.100,00, tendo como base o ano de 2021. Ao comparar com o preço da passagem, que gira em torno de R\$4,40, supondo que uma pessoa utilize esse transporte duas vezes ao dia e em uma média de 20 dias ao mês, seriam gastos, aproximadamente, R\$176,00. Dessa forma, os transportes públicos se tornam meios de locomoção mais vantajosos, tanto pela praticidade de se deslocar pelas grandes cidades, quanto por serem um meio mais econômico. Ademais, algumas empresas disponibilizam o bilhete único carregado, e as faculdades o bilhete estudantil, o qual permite o estudante adquirir a passagem pela metade do preço (SÃO PAULO, 2019).

O deslocamento realizado por meio de trens metropolitanos, permite acesso aos extremos da cidade. Quando se trata de São Paulo, a operadora responsável por este meio de transporte, é a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que há 28 anos estabeleceu uma sociedade de economia mista com a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (STM), criada pela Lei nº 7.861 de 28 de maio de 1992. Os transportes sobre trilhos, permitem acesso a 23 municípios, operando atualmente em sete linhas, além das 94 estações operacionais. Baseando-se nos dados levantados pela CPTM, por dia, os trens metropolitanos deslocam em torno de três milhões de passageiros (SÃO PAULO, 1992).

O sistema de transporte metroviário conecta diferentes localidades dentro de uma cidade rapidamente. O metrô de São Paulo, fundado em 24 de abril de 1968, tem como responsável a Companhia do Metropolitano de São Paulo, é considerado o maior e mais movimentado transporte metroviário do Brasil. O metrô paulistano possui seis linhas, 89 estações, além da integração com as linhas da CPTM. Durante a comemoração dos cinquenta anos do transporte público, em 2018, a Companhia Metropolitana de São Paulo realizou uma pesquisa que apontava o deslocamento de quatro milhões de passageiros diariamente (COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO, 2018).

Nos transportes terrestres, os ônibus, são de responsabilidade do governo municipal e da São Paulo Transporte (SPtrans), desde 8 de março de 1995. Existem mais de 15 mil ônibus paulistanos e 1.314 linhas. Os ônibus intermunicipais são de responsabilidade da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) e do governo estadual, possuindo mais de 500 linhas. Cotidianamente se utilizam os ônibus mais de oito milhões de passageiros numa frota de mais ou menos 14.000 coletivos, levando em consideração que cada ônibus tem em média 300 lugares para serem ocupados (SPTRANS, 2020).

2.2. As aglomerações nos transportes coletivos como fonte de prática do ato ilícito contra as mulheres

Devido à alta demanda de pessoas que frequentam diariamente os transportes públicos, como visto anteriormente, uma consequência é a formação de aglomerações, especialmente nos horários de grande fluxo, como na parte da manhã por volta das 8 horas e a noite por volta das 18 horas. Os passageiros que enfrentam a superlotação nos transportes públicos coletivos, realizam seus percursos em posições desconfortáveis, grudados uns aos outros, podendo gerar empurrões, principalmente quando novos indivíduos tentam entrar nos vagões já em capacidade máxima. Essas situações de superlotação, principalmente nos horários de grandes fluxos, facilitam para os assediadores praticarem possíveis atos contra as mulheres, diante da vulnerabilidade de todos os presentes.

O assédio pode ser compreendido, como uma serie de comportamentos que ofendem ou perturbam uma pessoa. Essa conduta é criminosa, e acaba por humilhar, ridicularizar ou amedrontar as vítimas. O ato ilícito se ramifica em variadas vertentes, como assédio sexual, moral e psicológico (JESUS, 2012).

O assédio sexual, é definido pela Lei nº 10.224, de 15 de maio de 2001, a qual introduziu no Código Penal o artigo 216-A, como o ato de “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”. A pena para quem comete esse crime, se dá de 1 (um) a 2 (dois) anos (BRASIL, 2001, s/pg.).

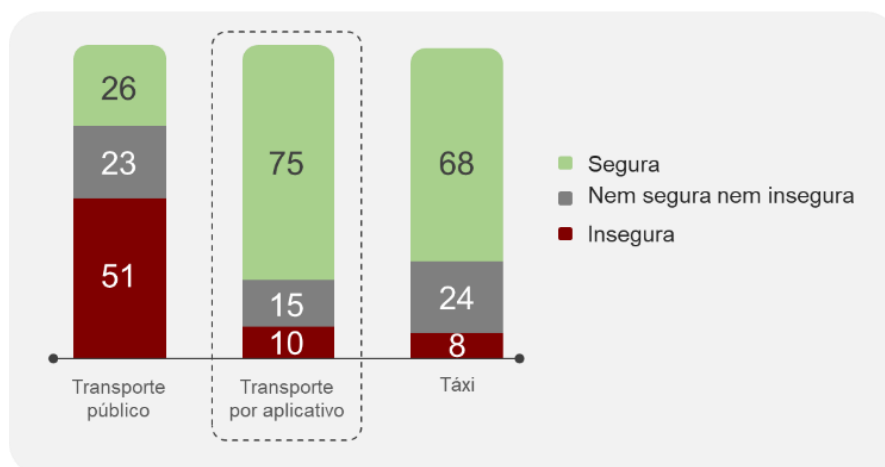
O assédio moral ocorre quando uma pessoa expõe a outra em situações de acanhamento, humilhação e perseguição, sendo esse o tipo de assédio mais comum de acontecer, exemplo é a atribuição de apelidos constrangedores. Tendo em vista o Código Penal, art. 147-A, inciso II, o qual dispõe: “perseguir alguém, reiteradamente e por qualquer meio, ameaçando-lhe a integridade física ou psicológica, restringindo-lhe a capacidade de locomoção ou, de qualquer forma, invadindo ou perturbando sua esfera de liberdade ou privacidade, terá uma pena de 6 (seis) meses a 2 (anos), e essa será aumentada uma vez que o crime for cometido contra a mulher por razões da condição do sexo feminino, nos termos do § 2º-A do art. 121 deste Código.” (BRASIL, 1940, s/pg.).

Por fim, o assédio psicológico é aquele que gera violências emocionais, estando associado aos transtornos psicológicos nas vítimas. Em 28 de julho 2021, foi sancionada a Lei nº 14.188, que incluiu ao Código Penal, art. 147-B, e dispõe:

(...) causar dano emocional à mulher que a prejudique e perturbe seu pleno desenvolvimento ou que vise a degradar ou controlar suas ações, comportamentos, crenças e decisões, mediante ameaça, constrangimento, humilhação, manipulação, isolamento, chantagem, ridicularização, limitação do direito de ir e vir ou qualquer outro meio que cause prejuízo à sua saúde psicológica e autodeterminação, terá uma pena de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos (BRASIL, 2021, s/pg.).

Uma pesquisa realizada pelo Instituto Maria Galvão em parceria com o Instituto Locomotiva em 2019, mostra que 97% da população feminina brasileira já sofreu algum tipo de assédio nos transportes públicos coletivos. De acordo com o documento, 72% das mulheres conhecem outras que também já sofreram assédio em espaços públicos. Apesar da necessidade de se deslocar diariamente, 46% das mulheres têm medo e, não se sentem confortáveis para utilizarem os transportes (INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO, 2019, s/pg.).

Analisando-se o gráfico abaixo, fica evidente a situação da mulher no transporte público coletivo.

Gráfico 1: % Se sente segura/insegura em cada meio de transporte

Fonte: Instituto Patrícia Galvão e Instituto Locomotiva, 2019.

Os assediadores depreciam as mulheres diariamente nos transportes públicos, analisam-nas de cima a baixo, praticam atos obscenos, abusando moralmente e psicologicamente das mulheres, insinuam que elas estão provocando-os, pela roupa que vestem, pelo estilo do cabelo, pelo olhar. Mulheres se sentem inseguras no deslocamento até seus destinos, como instituições de ensino e trabalho. Todos os dias elas são submetidas ao constrangimento, além do medo que sentem no momento que o vagão está lotado ou quando o ônibus não tem mais espaço vago.

Durante o percurso, elas podem enfrentar, na maioria dos casos, olhares maliciosos, principalmente com relação aos seus corpos e estética de suas faces, podem presenciar também conversas sobre suas vestimentas, como o tamanho dos shorts ou camisetas, toques indevidos realizados propositalmente quando os assediadores as encurralam.

Um ponto muito importante para destacar, são as atitudes dos outros passageiros diante das situações de assédios. Muitos se calam ou ignoram por temerem o agressor ou não saberem se o mesmo carrega consigo algum tipo de arma. No entanto, existem os passageiros que estão dispostos a ajudar, sentando ao lado de uma moça no transporte público que se encontra sozinha, ou até mesmo enfrentando o assediador.

2.3. A fragilidade da mulher perante o transporte público coletivo

Os autores Benedito Medrado e Jorge Lyra, por meio do projeto de pesquisa “Por uma matriz feminista de gênero para os estudos sobre homens e masculinidades”, buscam evidenciar o gênero feminino pelas lentes dos homens machistas. Os autores mostram como os homens desmerecem as mulheres, por muitas vezes, as comparando como inferiores ao sexo masculino, como se fossem frágeis. A abordagem de gênero, não tem uma mudança tão drástica pelo fato de se dar por uma construção social, ainda que esteja muito evoluída hoje

em dia com as mulheres no mercado de trabalho, por exemplo, uma vez que levarão muitos anos para que seja de fato desconstruída (MEDRADO & LYRA, 2008, p.809).

Além disso, os autores, apresentam fatos que o nível da agressividade de um homem varia de acordo com o local e o espaço em que se encontra, ou seja, se no transporte público o sexo masculino se enxerga como superior em relação às mulheres, o seu nível de “machismo” se adapta a situação. Além dos casos de violência, os autores ainda elencam situações em que o trabalho profissional das mulheres e suas experiências acadêmicas, não se sobressaem quando são disputadas com um indivíduo do sexo masculino. Ao concluírem o trabalho, Medrado e Lyra, mostram que a melhor forma para a desconstrução das sociedades machistas, é por meio da união das mulheres, que por meio do feminismo conseguem explicar para os homens que uma roupa não define seu caráter e muito menos serve como convite (MEDRADO & LYRA, 2008, p.833).

Tendo em vista a situação machista que as mulheres seguem enfrentando, mesmo durante o século XXI, Angela Nakefreeo, por meio do seu trabalho “Liberdade de Locomoção”, estabelece uma relação entre transportes públicos e os gêneros que nele frequentam. De acordo com o trabalho, fica evidente a situação que muitas mulheres enfrentam nos percursos rotineiros, relatando acontecimentos horrendos, principalmente a agressão verbal e o toque em seus corpos que em nenhum momento tiveram o consentimento da vítima (NAKEFREEO, 2016, p. 11).

Esses abusos contra os corpos das mulheres acabam gerando medo e preocupação, ainda mais quando se sentem inseguras em tomar alguma atitude, por medo de que algumas pessoas não acreditem no ocorrido a partir de seus relatos, por não possuírem provas físicas constatando esse assédio. Muitas das mulheres, além de enfrentarem situações de machismo e assédio nos transportes públicos coletivos, enfrentam o medo de realizar denúncia. O receio de denunciar essas situações que enfrentam, fortalecem ainda mais as violações de seus corpos, como se fossem públicos, uma vez que não dizendo o quão comum é ser violentada em transportes públicos, aqueles que agem maldosamente continuam tomando as mesmas atitudes, em proporções, muitas vezes, maiores, julgando que nunca serão condenados devido ao silêncio das vítimas, que por medo, muitas vezes preferem se esconder (NAKEFREEO, 2016, p. 11).

Alguns homens “objetificam” e sexualizam o corpo das mulheres, rotineiramente. Elas, pelas lentes deles, são vistas como produtos, como pessoas inferiores. Nos transportes públicos, acontecem muitas situações desagradáveis, quando homens ficam as olhando e desejando ou julgando as pelas roupas que usam. Devido a essas circunstâncias, as mulheres passaram a buscar meios de se defenderem dos assédios em transportes públicos coletivos.

Fato este que, perante a sociedade, foi considerado como uma atitude problemática, uma vez que a vítima não deveria viver encurralada, buscando meios de se proteger dos assediadores, mas sim, de uma vez por todas, sanar o assédio.

Maria da Conceição Santos, publicou um estudo chamado “Corpos em Transição: um estudo sobre o assédio sexual nos transportes coletivos de Aracaju”, o qual discorre sobre a naturalização dos assédios nos transportes públicos coletivos. As mulheres acabam se sentindo muito encurraladas, evitando ao máximo contatos físicos, buscando por utilizar os transportes em horários mais flexíveis, fugindo dos vagões superlotados quando possível, evitando a utilização de um vestuário mais informal (como shorts, regatas), evitando sempre o uso de cabelos soltos, além de andarem com guarda-chuvas ou objetos que possam servir como alguma “arma”, uma vez que o maior medo que todas possuem, é a dúvida se o agressor está armado ou não. Assediadores tratam esses contextos como vantagem, fazendo com que as vítimas se sintam culpadas (SANTOS, 2015, p. 15).

2.4. A Legislação brasileira em face dos assédios nos transportes públicos coletivos

Diante da situação da mulher frente aos transportes públicos, faz-se necessário entender como a mesma poderia se proteger dos assédios rotineiros e como a legislação brasileira pode intervir.

Em São Paulo, o ex-Prefeito do Município Fernando Haddad, buscando por garantir maior tranquilidade e segurança para as mulheres ao realizarem o desembarque dos transportes públicos coletivos, decretou e promulgou a Lei nº 16.490, de 15 de julho de 2016. O art. 1º dispõe que: “as mulheres e os idosos que utilizam o transporte coletivo urbano de passageiros podem optar pelo local mais seguro e acessível para desembarque a partir das 22 horas e até às 5 horas do dia seguinte. ” O art. 2º, dispõe que: “a parada para desembarque deverá ocorrer em local que obedeça ao trajeto regular da linha e onde não seja proibida a parada de veículos. “O artigo 3º, dispõe que: “as despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário. ” (SÃO PAULO, 2016).

Além do estado de São Paulo, outros estados desenvolveram leis de proteção ao assédio em transportes públicos, como Belo Horizonte em que foi desenvolvida a Lei nº 11.258, de 4 de novembro de 2020, a qual define o município como responsável por campanha permanente contra o assédio sexual de mulheres no transporte coletivo. O texto determina uma série de medidas para combate e prevenção de casos de assédio e abuso sexuais no transporte coletivo de Belo Horizonte. O projeto ainda prevê o treinamento de trabalhadores do setor em parceria com órgãos públicos e ONGs (Organizações Não Governamentais), orientando-os na atuação em casos de abuso sexual, além de orientações

sobre números de telefone para denúncias. Atualmente, o transporte coletivo de Belo Horizonte possui apenas o “botão do pânico”, instalado desde 2018, como recurso ao combate do assédio sexual em ônibus. No caso, o condutor é responsável por acionar o dispositivo que fica dentro do próprio veículo, e emite um alerta para o COP (Coordenação de Operações Policiais), que entra em contato com a Guarda Municipal (BELO HORIZONTE, 2018).

Já em Brasília, foi desenvolvida a Lei nº 6.560, de 28 de abril de 2020, a qual dispõe sobre o protocolo de segurança no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF) voltado ao enfrentamento da violência contra a mulher. Por meio do art. 2º¹, visa proteger a vida e a integridade da mulher, bem como desestimular a violência por razões de gênero.

Ademais, a Lei garantiu que a informação sobre o assédio fosse repassada de forma mais “natural” aos passageiros, por meio de campanhas educativas, que estimulam denúncias e buscam conscientizar a população sobre as práticas violentas, além de instruir as autoridades competentes a lidarem com tais crimes. Ainda desenvolveu um sinal de emergência em que quando os funcionários presenciarem cenas de assédio ou importunação sexual, devem acionar rapidamente as autoridades policiais. No mais, quando o ato ilícito ocorrer com crianças e adolescentes o conselho tutelar deverá ser acionado (BRASÍLIA, 2020).

Por sua vez, o Rio de Janeiro, desenvolveu a Lei nº 4.733, de 23 de março de 2006, em que as empresas encarregadas pela administração dos sistemas ferroviário e metroviário se responsabilizaram por desenvolverem vagões exclusivos para as mulheres durante o período de superlotação dos transportes públicos, estes são conhecidos como “vagões rosas”. Essa estratégia de proteção contra o assédio se mostrou muito eficaz e importante, além de ser uma medida rápida, uma vez que separam os homens das mulheres. O governo pretende adotar os Vagões Rosas em grande parte do Brasil. No período matutino, os vagões exclusivos funcionam das 6 às 9 horas da manhã, enquanto no período da diurno, os vagões exclusivos funcionam das 17 às 20 horas (RIO DE JANEIRO, 2006).

Além das leis que asseguram amparo às mulheres em relação aos transportes públicos coletivos, também pode-se citar a Lei nº 11.340, de 7 de agosto de 2006, conhecida

¹ Art. 2º: O protocolo de segurança tem como objetivos: I – estimular a atuação de todos os envolvidos, direta ou indiretamente, em situação de violência contra a mulher no STPC/DF; II – proteger a vida e a integridade da mulher; III – desestimular a violência contra a mulher por razões de gênero; IV – garantir a segurança do serviço prestado no STPC/DF; V – coibir o abuso sexual nos veículos de transporte coletivo do Distrito Federal; VI – criar campanhas educativas para estimular denúncias de violência contra a mulher; VII – conscientizar a população sobre a importância de denunciar as práticas de violência contra a mulher à autoridade competente; VIII – criar mecanismos que possibilitem a aplicação da legislação vigente referente a atos de violência contra a mulher e aos crimes de importunação sexual.

como Lei Maria da Penha, que garante a segurança da mulher em situações de violência. Especificamente, o artigo 7º que trata da violência psicológica e sexual contra as mulheres e suas consequências (BRASIL, 2006).

A Delegacia da mulher (DDM), é um órgão público brasileiro, criado para combater a violência contra as mulheres. A DDM, possui um atendimento especializado para mulheres vítimas de violência. O órgão é responsável pelo registro de ocorrências, investigação e apuração de crimes exclusivamente relacionados à gênero. Nesse sentido, as DDM têm uma atribuição muito específica, a dizer, especializada em razão da matéria e da finalidade para qual foram criadas. Só em São Paulo, atualmente, já existem 138 unidades, 25 na capital e 108 no interior (SSP/SP, 2001, s/pg.).

Em casos extremos onde o assédio pode acarretar da vítima, a Lei nº 13.104/15, Lei do Feminicídio, é acionada. Esta considera como feminicídio o assassinato que culmina da violência doméstica e familiar, menosprezo ou discriminação à condição de mulher da vítima. Torna o feminicídio um homicídio qualificado e o coloca na lista de crimes hediondos, com penas mais altas, de 12 a 30 anos (BRASIL, 2015).

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do presente estudo, possibilitou o entendimento sobre as dificuldades da mulher em relação ao constrangimento nos transportes públicos coletivos por meio do assédio, e as variadas formas de combate ao crime.

Além dos instrumentos citados para a prevenção e proteção legal da mulher frente ao ato ilícito, pode-se elencar as possíveis ferramentas para o combate desses assédios, como a busca por uma conscientização social, por meio da mídia, que ao presenciar situação de assédio, deverem ajudar a vítima. Ajuda pode ser feita por meio de sinais, movimentos, ficar ao lado das possíveis vítimas, não as deixarem sozinhas, entre outros.

Os transportes públicos coletivos, precisam urgentemente, mostrar para os passageiros a quantidade de assédios que ocorrem no dia a dia. Cartazes com o número 180 de denúncia para ajudar as vítimas femininas das violências, uma vez que esse número é aceito em todo território brasileiro (Lei nº 13.445, de 6 de outubro de 2015), precisam estar a mostra em todos os locais dos locomotores. Estimativas do acontecimento desses fatos devem ser apresentadas por meio de propagandas, como nas telas dos vagões do metrô. Ademais, faz-se necessário que em cada transporte público coletivo, em cada vagão e veículo, esteja presente um funcionário, principalmente nos horários de superlotação, de forma que este possa ajudar e acolher a vítima de possíveis situações de assédio, além de tentar evitar que esses acontecimentos ocorram, identificar o assediador e conseguir detê-lo.

Tendo em vista a necessidade de conscientização, é inevitável não discorrer sobre meios de educação, para que as futuras gerações consigam lidar melhor com essas situações constrangedoras e invasivas. O tema assédio deveria ser mais aprofundado nas escolas e instituições de ensino superior, visando ensinar o quanto são comuns, o quanto podem lesionar a vítima, buscando incentivar o respeito ao próximo e oferecer ajuda quando for preciso. Desenvolver aulas obrigatórias sobre o machismo e o feminismo no século XXI, priorizando a evolução da sociedade em busca da igualdade. Além disso, é importante que haja grupos de apoio e psicólogos nas instituições de ensino, uma vez que nem todos têm acesso a esse tipo de ajuda e são aliadas no combate.

Diante dos dados e fatos levantados sobre o tema assédio sexual nos transportes públicos coletivos, é importante destacar a realidade atual do mundo. Em março de 2020, a pandemia do COVID-19 se instalou no Brasil, e fez com que a maioria das pessoas passassem a estudar e trabalhar em casa, e com a alta demanda de pessoas em casa, o fluxo de indivíduos diários nos transportes públicos diminuiu.

A situação da pandemia, trouxe inúmeros problemas para a sociedade, no entanto, a maioria das mulheres que estão trabalhando em *homeoffice* (trabalho remoto em casa) e tendo aulas pelo Ensino a Distância (EAD), se sentiram, em alguma medida, aliviadas pelo fato de não precisarem enfrentar assédio todos os dias nos transportes públicos.

Infelizmente, no momento em que o assédio diminuiu nos transportes públicos coletivos, devido a pandemia, o índice de violência doméstica passou a aumentar gradualmente. Inúmeras mulheres dizem que quando a pandemia estiver contida, e a vida de volta aos trilhos, não sabem se irão preferir permanecer em casa, e continuar a sofrer a violência doméstica, ou voltar a viver rotineiramente as variadas formas de assédios nos transportes públicos coletivos, uma vez que não sabem de qual forma se sentirão mais expostas aos crimes.

Contudo, faz-se necessário falar sobre o assunto, abordar as situações, apresentar os problemas rotineiros enfrentados pelas mulheres nos transportes públicos e tentar, de certa forma, solucioná-los.

4. REFERÊNCIAS

BAZANI, Adamo. **Curiosidades sobre os transportes coletivos por ônibus da cidade de São Paulo**. Em: Diário do Transporte, 2020. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2020/01/06/curiosidades-sobre-os-transportes-coletivos-da-cidade-de-sao-paulo/>>. Acesso: 19 de fevereiro de 2021.

BELINAZI, Larissa. **Lei sobre combate ao assédio em transporte coletivo é aprovado em BH.** Em: Agora Simples, 2020. Disponível em: <<https://www.google.com.br/amp/s/agoraesimples.com.br/diversidade/pl-sobre-combate-ao-assedio-em-transporte-coletivo-bh/>> Acesso: 7 de fevereiro de 2021.

BERTHO, Helena. **O que a delegacia da mulher pode – e deve – fazer por você** (e também o que não deve). Em: Azmina, 2021. Disponível em: <<https://azmina.com.br/reportagens/o-que-a-delegacia-da-mulher-pode-e-deve-fazer-por-voce-e-tambem-o-que-nao-deve/amp/>> Acesso: 18 de janeiro de 2021.

BRASIL. **Lei nº 13.104**, de 9 de março de 2015. Altera o art. 121 do Decreto-Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal, para prever o feminicídio como circunstância qualificadora do crime de homicídio, e o art. 1º da Lei no 8.072, de 25 de julho de 1990, para incluir o feminicídio no rol dos crimes hediondos. Diário Oficial da União, Brasília -DF, 2015. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/mulheres/wp-content/uploads/sites/35/2020/07/LEI-Nº-13.104-DE-9-DE-MARÇO-DE-2015.pdf>. Acesso: 29 de agosto de 2020.

_____. **Decreto-Lei nº 2.848**, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. Diário Oficial da União, Brasília – DF, 1940. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso: 13 de julho de 2021.

_____. **Lei nº 11.340**, de 7 de agosto de 2006. Cria mecanismos para coibir a violência doméstica e familiar contra a mulher, nos termos do § 8º do art. 226 da Constituição Federal, da Convenção sobre a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Mulheres e da Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência contra a Mulher; dispõe sobre a criação dos Juizados de Violência Doméstica e Familiar contra a Mulher; altera o Código de Processo Penal, o Código Penal e a Lei de Execução Penal; e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília – DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/l11340.htm>. Acesso: 27 de março de 2020.

_____. **Lei nº 14.188**, de 28 de julho de 2021. Define o programa de cooperação Sinal Vermelho contra a Violência Doméstica como uma das medidas de enfrentamento da violência doméstica e familiar contra a mulher previstas na Lei nº 11.340, de 7 de agosto de 2006 (Lei Maria da Penha), e no Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), em todo o território nacional; e altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para modificar a modalidade da pena da lesão corporal simples cometida contra a mulher por razões da condição do sexo feminino e para criar o tipo penal de violência psicológica contra a mulher. Diário Oficial da União, julho de 2021. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.188-de-28-de-julho-de-2021-334902612>. Acesso: 23 de agosto de 2020.

BELO HORIZONTE. **Lei nº 11.258**, de 4 de novembro de 2020. Institui medidas de prevenção e combate ao assédio sexual contra a mulher no Sistema Municipal de Transporte Público Coletivo de Passageiros, e dá outras providências. Câmara Municipal de Belo Horizonte, novembro de 2020. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/11258/2020>. Acesso: 16 de junho de 2021.

BUTLER, Judith. **Problemas de gênero: feminismo e subversão de identidade**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 6ª edição, 2013.

CAMÂRA DE SÃO PAULO. **Lei do Feminicídio**. Em: Mulheres, legislação. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/mulheres/legislacao/lei-do-feminicidio/?amp>. Acesso: 29 de agosto de 2020.

CONSULTORIA S2. **Assédio Moral**. Em: Consultoria S2, Dimensão Humana de Risco, s/data. Disponível em: <https://s2consultoria.com.br/quais-sao-os-principais-tipos-de-assedio-entenda/>. Acesso: 17 de novembro de 2020.

COUTO, Cecília de Freitas Vieira; FERRAZ, Késsia Nathasha Videres; DIAS, Clóvis; ANDRADE, Nilton Pereira de. **O que as experiências com o vagão rosa nos ensinaram até agora**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP – ano 41, p. 24-36, 2019. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-3.pdf>. Acesso: 9 de setembro de 2020.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 6.560**, de 28 de abril de 2020. Dispõe sobre o protocolo de segurança no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF voltado ao enfrentamento da violência contra a mulher. Distrito Federal - STPC/DF voltado ao enfrentamento da violência contra a mulher. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=393858>. Acesso: 28 de novembro de 2020.

FREITAS, Maria Ester de. **ASSÉDIO MORAL E ASSÉDIO SEXUAL**: faces do poder perverso nas organizações. Em: RAE - Revista de Administração de Empresas, São Paulo, vol. 41, n 2, p. 8 – 19, 2001. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rae/v41n2/v41n2a02.pdf>. Acesso: 25 de janeiro de 2021.

GOFFMAN, Erving. **Comportamentos em Lugares Públicos** – Nota sobre a organização social dos ajuntamentos. Petrópolis: Editora Vozes, 1ª edição, 2010.

HONNETH, Axel. **Luta por Reconhecimento**: a gramática moral dos conflitos sociais. São Paulo: Editora 34, 2ª edição, 2003.

INSTITUTO MARIA DA PENHA. **Aumento no índice de violência contra a mulher; Saiba como denuncia**. Em: Relógios da violência, 2021. Disponível em: relogiosdaviolencia.com.br. Acesso: 9 de setembro de 2020.

INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO; INSTITUTO LOCOMOTIVA. **97% das mulheres disseram já ter sido vítimas de assédio em meios de transporte**. Em: Agência Patrícia Galvão, 2019. Disponível em: <https://agenciapatriciagalvao.org.br/violencia/violencia-sexual/97-das-mulheres-disseram-ja-ter-sido-vitimas-de-assedio-em-meios-de-transporte/?print=pdf>. Acesso: 20 de fevereiro de 2021.

MEDRADO, Benedito; LYRA, Jorge. **Por uma matriz feminista de gênero para os estudos sobre homens e masculinidades**. Revista Estudos Feministas, Florianópolis, vol. 16(3): 424, p. 809-840, 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ref/a/7VrRmvB6SNMwQL5r6mXs8Sr/?lang=pt&format=pdf>. Acesso: 9 de março de 2021.

METRO-SP. **Site Comemorativo Metro-SP 50 anos**. Disponível em: <http://50anos.metrosp.com.br/>. Acesso: 4 de janeiro de 2021.

MINISTÉRIO PÚBLICO DE SÃO PAULO. **Assédio Sexual**. Em: Núcleo de Gênero, Ministério Público do Estado de São Paulo. Disponível em: http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/Nucleo_de_Genero/assedio_sexual/assedio_legis/crime%20de%20%20assédio%20sexual.pdf. Acesso: 8 de setembro de 2020.

MORO, Pedro Tegen. **Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)**. Site Governo de São Paulo, Órgãos e Entidades, Empresas. Disponível em: Nossa História | CPTM. Acesso: 6 de fevereiro de 2021.

NAKEFEERO, Angela. **Liberdade de locomoção**: as experiências das mulheres com os transportes públicos urbanos em Bangladesh, Brasil e Nigéria, e como os montantes recuperados de perdas fiscais poderiam melhorá-los. ActionAid, 2016. Disponível em: https://actionaid.org.br/wp-content/files_mf/1493419684liberdade locomocao_completo_0.pdf. Acesso: 16 de março de 2021.

NETO, Francisco Michell do Nascimento. **Assédio Sexual contra Mulher no Trabalho**. Em: Artigos Jus.com.br, 2019. Disponível em: https://jus.com.br/artigos/74708/assedio-sexual-contra-mulher-no-trabalho#_Toc10640540. Acesso: 14 de dezembro de 2020.

PENHA Maria da. **Sobrevivi... Posso contar**. Ed. Armazém da Cultura; 2ª edição, 2012.

RAFAEL, Kelen Cristina de Lima. **Assédio Moral e Sexual no Trabalho**. Em: Brasil Escola, Atualidades (uol.com.br), s/data. Disponível em: <https://meuartigo.brasilecola.uol.com.br/atualidades/assedio-moral-sexual-no-trabalho.htm#:~:text=Assédio%20é%20uma%20palavra%20muito%20ampla%20em%20seus,%C3%ADtima%20como%20uma%20ameaça%2C%20e%20é%20potencialmente%20perigosa>. Acesso: 27 de março de 2021.

RIO DE JANEIRO. **Lei nº 4.733**, de 23 de março de 2003. Dispõe sobre a destinação de espaços exclusivos para mulheres nos sistemas ferroviário e metroviário do Estado do Rio de Janeiro. Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/b24a2da5a077847c032564f4005d4bf2/8b7edb66591cb20b832571450063d55e?OpenDocument>. Acesso: 5 de julho de 2021.

REDAÇÃO JORNAL DE BRASÍLIA. **Violência Contra a Mulher no Brasil registra um caso de agressão a cada 4 minutos**. Em: Jornal de Brasília, 2020. Disponível em: <https://jornaldebrasilia.com.br/noticias/brasil/violencia-contra-a-mulher-no-brasil-registra-um-caso-de-agressao-a-cada-4-minutos/>. Acesso: 14 de dezembro de 2020.

SÃO PAULO. **Decreto nº 68.639**, de fevereiro de 2019. Dispõe sobre a consolidação e atualização das normas sobre Bilhete Único. São Paulo- SP, 2019. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58639-de-22-de-fevereiro-de-2019>. Acesso: 7 de janeiro de 2021.

_____. **Decreto nº 58.639**, de 22 de fevereiro de 2019. Dispõe sobre a consolidação e atualização das normas sobre Bilhete Único. Prefeitura de São Paulo, Legislação Municipal, 2019. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58639-de-22-de-fevereiro-de-2019#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%2058.639%2C%20DE%2022%20DE%20FEVEREIRO%20DE,lei%2C%20D%20E%20C%20R%20E%20T%20A%3A>. Acesso: 27 de março de 2021.

_____. **Lei nº 7.861**, de 28 de maio de 1992. Autoriza o Poder Executivo a construir a Companhia Paulistana de Trens Metropolitanos – CPTM, e dá outras providências. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, 1996. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1992/lei-7861-28.05.1992.html>. Acesso: 11 de dezembro de 2020.

_____. **Lei nº 16.490**, de 15 de julho de 2016. Dispõe sobre o desembarque de mulheres e idosos, usuários do Sistema de Transporte Coletivo, e dá outras providências. Legislação Municipal, Prefeitura de São Paulo, julho de 2016. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16490-de-15-de-julho-de-2016>. Acesso: 4 de agosto de 2021.

SANTOS, Maria da Conceição dos. **Corpos em trânsito**: um estudo sobre o assédio sexual nos transportes coletivos de Aracaju. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia na Universidade Federal do Sergipe, São Cristóvão, 2015. Disponível em: https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/8649/2/MARIA_CONCEICAO_SANTOS.pdf. Acesso: 27 de março de 2021.

SANTOS, Simone Alves. **Assédio sexual nos espaços públicos**: reflexões históricas e feministas. Brasília: Revista do Programa de Pós-Graduação em História – UnB, vol.3, no 6: História das Mulheres, 2015. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/hh/article/view/10907/9567> Acesso: 10 de março de 2020.

SSP-SP, Secretaria de Segurança Pública de São Paulo. **Delegacia de Defesa da Mulher (DDM)**. Disponível em: <http://www.ssp.sp.gov.br/fale/institucional/answers.aspx?t=7>. Acesso: 10 de março de 2021.

SILVA, Luiza de Medeiros. **Assédio sexual contra mulheres em transportes públicos**: das passageiras à empresa. Dissertação em formas de artigos apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia na Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/10822/Dissertação%20%283%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso: 12 de março de 2020.

SPTTrans. **SPTTrans**: Sobre. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/sptrans/>. Acesso: 8 de fevereiro de 2021.

WEEKS, Jeffrey. **O corpo e a sexualidade**. Em: LOURO, Guacira Lopes. O Corpo Educado: Pedagogias da sexualidade. Belo Horizonte. Ed. Autêntica, 4ª edição, 2007.

Contatos: gigi.friaes@hotmail.com e 7000172@mackenzie.br