

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL – IPPUR
GESTÃO PÚBLICA PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

PATRICIA HEMILLY MACHADO VAZ

ANÁLISE DA IMPORTUNAÇÃO SEXUAL EM TRANSPORTES PÚBLICOS: A
EXPERIÊNCIA DAS MULHERES NA LINHA DE ÔNIBUS 936 (CAMPO GRANDE -
ILHA DO FUNDÃO), ZONA OESTE DO RIO DE JANEIRO

Rio de Janeiro

2024

PATRICIA HEMILLY MACHADO VAZ

ANÁLISE DA IMPORTUNAÇÃO SEXUAL EM TRANSPORTES PÚBLICOS: A
EXPERIÊNCIA DAS MULHERES NA LINHA DE ÔNIBUS 936 (CAMPO GRANDE -
ILHA DO FUNDÃO), ZONA OESTE DO RIO DE JANEIRO

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Gestão Pública
para o Desenvolvimento Econômico e
Social do Instituto de Pesquisa e
Planejamento Urbano e Regional da
Universidade Federal do Rio de Janeiro -
UFRJ, como parte dos requisitos
necessários à obtenção do grau de
Bacharel em Gestão Pública

Orientador: Prof.^a Dr.^a Taísa Sanches

Coorientadora: Maria Tereza Aguiar

Rio de Janeiro

2024

CIP - Catalogação na Publicação

V393a Vaz , Patricia Hemilly Machado
Análise da Importunação Sexual em transportes
Públicos : a experiência das mulheres na linha de
ônibus 963 (Campo Grande - Ilha do Fundão), Zona
Oeste do Rio de Janeiro / Patricia Hemilly Machado
Vaz . -- Rio de Janeiro, 2024.
33 f.

Orientadora: Taisa de Oliveira Amendola Sanches.
Coorientadora: Maria Tereza Aguiar.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) -
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto
de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional,
Bacharel em Gestão Pública para o Desenvolvimento
Econômico e Social, 2024.

1. Assédio sexual às mulheres. 2. Gênero e
violência. 3. Transporte Público. 4. Campo Grande
(Rio de Janeiro, RJ) . 5. Zona Oeste (Rio de
Janeiro, RJ) . I. Sanches, Taisa de Oliveira
Amendola , orient. II. Aguiar, Maria Tereza ,
coorient. III. Título.

Elaborado pelo Sistema de Geração Automática da UFRJ com os dados fornecidos pelo(a) autor(a), sob a responsabilidade de Miguel Romeu Amorim Neto - CRB-7/6283.

PATRICIA HEMILLY MACHADO VAZ

ANÁLISE DA IMPORTUNAÇÃO SEXUAL EM TRANSPORTES PÚBLICOS: A
EXPERIÊNCIA DAS MULHERES NA LINHA DE ÔNIBUS 936 (CAMPO GRANDE -
ILHA DO FUNDÃO), ZONA OESTE DO RIO DE JANEIRO

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Gestão Pública
para o Desenvolvimento Econômico e
Social do Instituto de Pesquisa e
Planejamento Urbano e Regional da
Universidade Federal do Rio de Janeiro -
UFRJ, como parte dos requisitos
necessários à obtenção do grau de
Bacharel em Gestão Pública

Orientador: Prof^a. Dr^a. Taísa Sanches


Apresentado em: 09/12/2024

BANCA EXAMINADORA




Dra. Taísa de Oliveira Amendola Sanches /

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – UFRJ

 Documento assinado digitalmente
MARIA TEREZA AGUIAR PARREIRA
Data: 13/12/2024 12:04:06-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

M.^a Maria Tereza Aguiar Parreira

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – UFRJ

 Documento assinado digitalmente
MARIA WALKÍRIA DE FARO COELHO GUEDES CA
Data: 13/12/2024 12:30:41-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Dra. Maria Walkíria de Faro Coelho Guedes Cabral

Faculdade de Administração e Ciências Contábeis – UFRJ

DEDICATÓRIA

Dedico aos meus pais, pelo carinho inabalável, pelo apoio constante, e pela dedicação sem medida.

Dedico às minhas irmãs, Camilla e Gabriella, por serem a força silenciosa que me impulsiona a seguir.

Dedico ao meu irmão, Marcos Vinícius, que hoje deixa saudade, mas que em vida foi um dos meus maiores incentivadores.

Dedico aos meus sobrinhos, Vithor, Guilherme, Micaella e Eduardo que me inspiram a lutar, a cada sorriso, por um mundo mais justo.

Dedico à minha afilhada, Victória, cuja luz brilha mesmo nas noites mais escuras, iluminando meu caminho.

Dedico ao amor da minha vida, Douglas, por ser meu porto seguro, meu abrigo nas tempestades.

Dedico às minhas amigas, Letícia, Mylena, Katrine e Raissa, pelo laço de companheirismo e amor que construímos na jornada da graduação.

E, finalmente, dedico a mim mesma, por enfrentar e vencer meu maior desafio: minha própria mente.

RESUMO

O presente artigo analisa a importunação sexual nos transportes públicos, com ênfase na linha de ônibus 936 (Campo Grande - Ilha do Fundão), na Zona Oeste do Rio de Janeiro. A pesquisa aborda, sob a perspectiva de gênero, a forma como os corpos femininos são tratados na sociedade e como as mulheres enfrentam desafios específicos ao se deslocarem pela cidade em um sistema de transporte público que não foi projetado com foco em suas necessidades. A partir de dados coletados por meio de questionários e relatos de usuárias, busca-se compreender os impactos da violência de gênero na mobilidade urbana e as estratégias de adaptação adotadas pelas mulheres em um ambiente marcado pela insegurança.

Palavras-chave: importunação sexual, violência de gênero, transporte público, Rio de Janeiro, Campo Grande, Zona Oeste.

ABSTRACT

This article analyzes sexual harassment in public transportation, with a focus on the 936 bus line (Campo Grande - Ilha do Fundão) in the West Zone of Rio de Janeiro. The research examines, from a gender perspective, how female bodies are treated in society and the specific challenges women face when navigating the city using a public transportation system that was not designed with their needs in mind. Based on data collected through questionnaires and user accounts, this study seeks to understand the impacts of gender-based violence on urban mobility and the coping strategies women adopt in an environment marked by insecurity.

Keywords: sexual harassment, gender violence, public transportation, Rio de Janeiro, West Zone.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 IMPORTUNAÇÃO SEXUAL	12
3 MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADES.....	15
3.1 Corpos femininos não são público	19
4 Experiências de assédio e importunação - pesquisa com usuárias da linha 936..	24
4.1 A importância da Linha de Ônibus 936	25
4.2 Desafios Enfrentados pelas Usuárias	28
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	32
REFERÊNCIAS.....	33

1 - INTRODUÇÃO

A cidade é vivida e interpretada segundo as experiências de cada indivíduo. Para as mulheres, essa vivência se transforma em um espaço de alerta constante. Como mulher, sinto que o simples ato de me deslocar pela cidade é permeado por cuidados e limitações impostas pela insegurança. O medo da violência não impede as mulheres de ocupar o espaço urbano, mas molda suas experiências de maneira específica, como aponta Kern (2021, p. 27).

A forma como as mulheres usufruem a cidade é delineada por estratégias de segurança, desde manter-se próximas a outras mulheres para se sentirem mais confiantes e protegidas, até evitar transitar por vias desertas durante a noite. As mulheres são frequentemente observadas nos espaços públicos. O olhar masculino que recai sobre elas frequentemente resulta em coação, constrangimento e desestabilização (Talone; Araújo, 2019).

Os meios de transporte configuram-se como espaços propícios à violência, onde muitas mulheres sentem-se mais acuadas e suscetíveis a algum tipo de violência. Estudos sobre assédio sexual em espaços públicos urbanos revelam a negligência em relação às experiências das mulheres, frequentemente invisibilizadas pelas políticas públicas e pelo próprio funcionamento sistema de transporte urbano.

Uma pesquisa realizada pelo Instituto Patrícia Galvão e pelo Instituto Locomotiva, denominada “Percepções e Experiência das Mulheres quando se deslocam pelas Cidades¹” (2023), relata a insegurança vivenciada pelas mulheres nos transportes públicos. Segundo o estudo, 60% das mulheres relataram terem enfrentado olhares insistentes e cantadas inconvenientes durante seus deslocamentos urbanos e 27% afirmam já terem sofrido importunação/assédio sexual.

A essa realidade de insegurança, soma-se outros desafios enfrentados pelas usuárias do transporte público no Rio de Janeiro. De acordo com uma pesquisa divulgada pelo Observatório das Metrôpoles, a cidade foi classificada como a pior

¹ A pesquisa Percepções e experiências das mulheres quando se deslocam pelas cidades foi realizada pelo Instituto Patrícia Galvão e Locomotiva, com apoio da Uber, com o objetivo de mapear hábitos de deslocamento das mulheres e entender suas percepções sobre segurança em seus trajetos pelas cidades, as situações vividas em diferentes meios de transporte e as iniciativas para contribuir para um deslocamento mais seguro. Participaram deste estudo nacional online 1.618 mulheres com 18 anos de idade ou mais, de 27 de setembro a 18 de outubro de 2023. Com margem de erro de 2,2 pontos percentuais, a pesquisa foi ponderada a partir da distribuição da população brasileira por região, sexo e escolaridade, conforme parâmetros da PNAD/IBGE.

entre 74 metrópoles avaliadas, destacando-se negativamente em aspectos como tempo de viagem, espera para embarque, número de baldeações, distâncias percorridas e custo mensal do transporte.

O transporte público precário no Rio de Janeiro, a superlotação, o longo tempo de espera e a falta de comodidade durante as viagens são algumas das consequências do desmonte dos sistemas de transporte público no município. Essa situação reflete não apenas uma deficiência na prestação dos serviços, mas também um impacto direto na qualidade de vida da população. O transporte público, tal como estruturado atualmente, privilegia trajetos padronizados, geralmente focados no deslocamento casa-trabalho em horários de pico, refletindo um modelo de cidade que não atende às necessidades diversificadas das mulheres, que realizam múltiplos deslocamentos em horários variados devido às suas diversas responsabilidades domésticas e familiares.

Essa inadequação evidencia uma cidade que não foi projetada para todos, mas que reflete uma experiência urbana restrita, reforçando divisões sociais e exclusão. Maricato (2000) argumenta que a cidade não gera desigualdades, mas sim reflexos, resultado de uma sociedade hierárquica que perpetua diversas formas de exclusão, incluindo o machismo. Dessa forma, quando o espaço urbano é moldado para atender apenas aos interesses de grupos privilegiados, ele falha em garantir o direito à cidade para todos, especialmente para as mulheres.

Dados apresentados pelo relatório Mapa da Mulher Carioca², lançado pela Prefeitura do Rio de Janeiro em 2023 apontam que, em 2022, 810 mulheres sofreram importunação sexual, sendo 20 descritas como cometidas nos transportes públicos do município.

Diante do contexto de vulnerabilidade e riscos enfrentados pelas mulheres no transporte público, este artigo concentra-se na Zona Oeste do Rio de Janeiro, que representa mais de 70% da área total da capital e abriga cerca de 41% da população carioca, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O foco específico é o bairro de Campo Grande, localizado a aproximadamente 52 km do Centro do Rio de Janeiro. O objetivo é analisar as experiências das mulheres que utilizam diariamente os sistemas de transporte público na região.

² O Mapa da Mulher Carioca apresenta dados que ajudam a entender as desigualdades e os desafios enfrentados pelas mulheres cariocas em áreas como saúde, educação, emprego, segurança pública e mobilidade urbana. Disponível em: <https://mapa-da-mulher-carioca-pcrj.hub.arcgis.com/pages/o-mapa>

O estudo enfatiza a linha de ônibus 936, que realiza o trajeto Campo Grande x Ilha do Fundão, sendo a única linha de transporte coletivo que conecta diretamente esses dois pontos. Embora Campo Grande seja o maior e mais populoso bairro do Brasil, com cerca de 352 mil habitantes (IBGE), não existem outras opções de transporte direto para a Ilha do Fundão. Isso torna a linha 936 uma rota essencial para a mobilidade dos moradores, atendendo especialmente estudantes, trabalhadores, servidores públicos e pacientes que necessitam de acesso ao Hospital Universitário localizado na Ilha do Fundão.

A escolha do tema também foi motivada por minha experiência pessoal como vítima de importunação sexual nos meios de transporte público, o que resultou em sentimentos profundos de desamparo, medo, dor e solidão. Assim, optei por investigar a linha de ônibus 936, que faz a ligação entre o bairro onde resido e a universidade que frequento, com o compromisso de dar voz a outras mulheres que, como eu, enfrentaram situações de violência sexual durante seus deslocamentos.

A partir disso, neste artigo, foi realizada uma revisão bibliográfica que teve como foco a questão da importunação sexual. Realizou-se também coleta de dados a partir de um questionário online, construído via *Google Forms*³ e compartilhado em grupos de *WhatsApp*⁴ específicos da linha de ônibus 936, que contam com mais de 500 membros, entre alunos e funcionários que utilizam essa linha regularmente. O objetivo do questionário foi compreender as experiências das usuárias em relação à importunação sexual e avaliar como o medo de sofrer violência sexual durante os deslocamentos impacta o cotidiano dessas mulheres. Ao todo, foram obtidas 60 respostas durante um período de sete dias em que o questionário esteve disponível.

Além do questionário, foram coletados relatos de estudantes do curso de Gestão Pública sobre as estratégias que elas utilizam para “evitar” a importunação sexual nos transportes públicos. Esses relatos foram obtidos por meio da minha rede de amizade feminina, proporcionada por um ambiente seguro para o compartilhamento de experiências pessoais, e as estudantes aceitaram ter seus depoimentos publicados neste artigo. Complementando a pesquisa, realizou-se uma

³ Formulário - Percepções e Experiências sobre Importunação Sexual no Transporte Público: Um Estudo de Caso da Linha de Ônibus 936 <https://forms.gle/eD2n33Cfr47RopQE8>

⁴ É comum entre os estudantes a criação de grupos no WhatsApp com o objetivo de acompanhar a localização dos ônibus, os horários e seus trajetos. Esses grupos, geralmente, possuem nomes cômicos. Um exemplo é o grupo utilizado como campo da pesquisa em questão, denominado "936

análise documental e revisão bibliográfica, utilizando conceitos sobre importunação sexual, direito à cidade e desigualdade de gênero para fundamentar a interpretação dos dados coletados.

Com isso, a seção 2, abordará o crime de importunação sexual, enfatizando sua tipificação legal e a relevância da Lei n.º 13.718/2018. A seção destaca o contexto que levou à criação da lei. Além disso, será feita uma visualização dos registros de casos de importunação sexual depois da promulgação da lei.

A seção 3 será dedicada à análise sobre o tempo gasto nos transportes públicos no Rio de Janeiro e à violência de gênero, com ênfase na importunação sexual nos transportes públicos. Serão discutidas a situação atual dos transportes na cidade, as dificuldades enfrentadas na locomoção, bem como o impacto dessas problemáticas na vida das mulheres.

Desse modo, na seção 4, serão apresentados os resultados da pesquisa qualitativa, acompanhada de descrição da importância da linha de ônibus 936 para a região de Campo Grande. A análise abordará os desafios enfrentados pelas usuárias, com ênfase especial no crime de importunação sexual.

2 - IMPORTUNAÇÃO SEXUAL

A importunação sexual é um crime relativamente recente no ordenamento jurídico brasileiro, criado para proteger a liberdade sexual das pessoas, especialmente das mulheres, que frequentemente são vítimas dessa conduta em locais públicos, como os transportes públicos. A Lei nº 13.718, de 24 de setembro de 2018, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin (PCdoB-AM), foi um marco importante, pois alterou o Código Penal e inseriu o artigo 215-A, que define a importunação sexual como "praticar contra alguém e sem a sua anuência ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro" (Brasil, 2018).

A necessidade de criminalizar tais condutas surgiu diante do aumento significativo de casos de violações sexuais de menor gravidade, especialmente em transportes públicos, onde mulheres eram frequentemente importunadas sexualmente. Um caso que ganhou grande repercussão em 2017 foi o do "Ejaculador de Ônibus", onde um homem se masturbava e ejaculava em mulheres dentro de ônibus.

O Ministério Público de São Paulo denunciou Diego Ferreira de Novais, de 27 anos, pelo crime de estupro, após ele ter sido preso em 2 de setembro esfregando o órgão genital na perna de uma mulher em um ônibus na Avenida Brigadeiro Luís Antônio, em São Paulo. Novais foi preso duas vezes na mesma semana praticando crimes semelhantes. Antes, ele havia sido preso por ejacular em uma mulher, também em um ônibus na Avenida Paulista, sendo solto, neste caso, pela Justiça. (PORTAL DE NOTÍCIAS G1 SP, 2017)

Esse incidente evidenciou a lacuna legal existente, já que não havia uma previsão específica que pudesse ser aplicada ao caso, o que levou à mobilização do Congresso Nacional para a criação de uma norma que abordasse adequadamente essas situações.

O artigo 215-A do Código Penal, portanto, visa preencher essa lacuna ao criminalizar a prática de atos libidinosos sem o consentimento da vítima. Esses atos podem incluir apalpar, tocar, lambar, desnudar, masturbar-se ou ejacular em público, entre outros comportamentos destinados a satisfazer o desejo sexual próprio ou de outra pessoa. A inserção desse artigo no capítulo "Dos Crimes Contra a Liberdade Sexual" reforça a proteção da liberdade e dignidade sexual, alinhando-se à crescente demanda por medidas legais eficazes contra a importunação sexual.

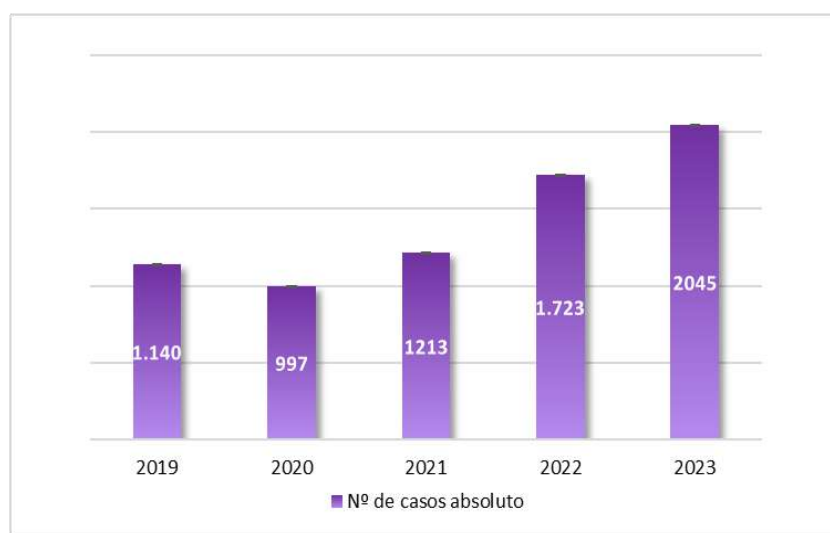
Antes da promulgação da Lei nº 13.718/2018, os crimes sexuais atualmente tipificados como importunação sexual eram enquadrados como assédio sexual, cuja pena era menos severa, variando entre 1 e 2 anos de reclusão. Com a criação do crime de importunação sexual, considerou-se a maior gravidade dessas condutas, estabelecendo-se penas mais rigorosas, que podem variar de 1 a 5 anos de reclusão. O assédio sexual, por sua vez, caracteriza-se como um crime praticado por superior hierárquico ou pessoa em posição de autoridade, que utiliza sua influência para estranhar a vítima a conceder favores de natureza sexual (BRASIL, 2018).

Após a tipificação da Lei de Importunação Sexual, observou-se um aumento significativo no registro de casos dessa natureza. No entanto, é importante destacar que esses registros envolvem apenas os casos formalmente denunciados. O número real tende a ser maior, uma vez que muitas mulheres, ao sofrerem algum tipo de violência, especialmente de caráter sexual, não conseguem formalizar uma denúncia. Isso pode ocorrer por diversos motivos, como desconhecimento dos procedimentos, sentimento de vergonha, medo de julgamentos ou falta de acolhimento adequado para proceder com uma denúncia. Segundo pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa

Econômica Aplicada (Ipea), estima-se que o Brasil registre aproximadamente 822 mil casos de estupro por ano, o que equivale a dois estupros por minuto. No entanto, apenas 8,5% desses casos chegam ao conhecimento das autoridades policiais (IPEA, 2023).

A nível regional, no estado do Rio de Janeiro, os registros de importunação sexual refletem o impacto da tipificação legal e o aumento das denúncias. O gráfico a seguir ilustra a evolução desses casos entre 2019 e 2023, com base nos dados obtidos nos relatórios anuais do Fórum Brasileiro de Segurança Pública⁵.

Figura 3 - Número de casos de importunação sexual no Rio de Janeiro de 2019 a 2023



Fonte: Anuário Brasileiro de Segurança Pública, 2019 a 2023

Nesse sentido, é fundamental destacar que 10% dos casos de importunação sexual ocorrem em transportes públicos, sendo que fatores como a superlotação facilitam a ação de abusos sexuais. Além disso, 55% das vítimas são mulheres negras e 22% são estudantes e menores de idade, conforme dados da Casa Fluminense. Os relatos mais comuns de vítimas acontecem, em sua maioria, em momentos em que os transportes são extremamente lotados, permitindo que os abusadores aproveitem a situação para cometerem os delitos. No Rio de Janeiro, a Lei Estadual n.º

⁵ O Fórum Brasileiro de Segurança Pública é uma organização não-governamental, apartidária e sem fins lucrativos cujo objetivo é construir um ambiente de referência na área da segurança pública. Integrado por policiais, gestores públicos, pesquisadores, ativistas e operadores do sistema de justiça, o FBSP contribui para a transparência de informações sobre violência e na prospecção de políticas de segurança, além de pleitear a segurança pública enquanto direito social fundamental.

4.733/2006 estabelece a obrigatoriedade de vagões exclusivos para mulheres nos horários de pico em trens e metrô, com o objetivo de proteger as usuárias contra assédio e importunação sexual.

No entanto, apesar desta legislação, muitas usuárias relatam que a sua eficácia é limitada devido à falta de fiscalização, segundo uma matéria do jornal O Globo (2019), onde mulheres relatam a presença de homens nos vagões femininos. Nos trens da Supervia, a empresa responsável pela operação ferroviária na cidade do Rio de Janeiro, a ausência de monitoramento faz com que os vagões femininos não sejam respeitados, tornando a medida ineficaz. Por outro lado, nos metrô, a fiscalização mais rigorosa contribui para um melhor cumprimento da lei, ainda que existam casos pontuais de desrespeito.

Com isso, o Anuário Brasileiro de Segurança Pública⁶ é uma ferramenta primordial para identificar problemas relacionados à violência em todo país, especialmente para as violências sexuais contra as mulheres, cujos dados são frequentemente subnotificados ou pouco divulgados. O anuário de 2023 apresentou um aumento de 48,7% nos registros de importunação sexual e de 28,5% nos casos de assédio sexual em âmbito nacional em relação ao ano anterior, destacando a gravidade do caso. Dados como esses são fundamentais para formulações de políticas públicas voltadas ao enfrentamento dos crimes de violência sexuais, certificando que as ações sejam pautadas em dados científicos, o que aumenta a probabilidade de sucesso, eficiência e eficácia dessas políticas (FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA, 2023).

3 - MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADES

A mobilidade urbana pode ser compreendida como “a capacidade dos indivíduos se moverem de um lugar para outro dentro das cidades” (Tagore et al., 1995, apud Cardoso, 2008). O conceito vai além de apenas se movimentar fisicamente; ele contorna a acessibilidade e qualidade dos sistemas de transporte que possibilitam esse deslocamento. Contudo, a cidade do Rio de Janeiro tem grandes

⁶ O Anuário Brasileiro de Segurança Pública se baseia em informações fornecidas pelas secretarias de segurança pública estaduais, pelas polícias civis, militares e federal, entre outras fontes oficiais da Segurança Pública.

desafios para implementar plenamente esse conceito, o que resulta em obstáculos diários para a população no acesso a um transporte público de qualidade.

De acordo com o Relatório Global sobre o Transporte Público (2023), o Rio de Janeiro foi classificado como a quarta pior cidade do mundo em termos de tempo médio gasto no transporte público. Segundo o estudo, o tempo médio de deslocamento dos residentes da cidade é de aproximadamente 67 minutos.

O longo tempo de deslocamento não apenas causa exaustão física e mental à população, mas também dita a dificuldade no exercício de direitos básicos, como o direito ao emprego. Um cálculo realizado pela Casa Fluminense revela que, a cada hora, 17,6 mil passageiros partem da Zona Oeste em direção ao Centro do Rio, seja para trabalhar, seja em busca de oportunidades.

Em 2020, apenas 32,98% das viagens realizadas na cidade do Rio de Janeiro foram diretas, enquanto 48,21% das viagens exigiam ao menos duas baldeações, conforme dados do *Moovit Insights*. Esses números evidenciam a desigualdade territorial enfrentada pela maior parcela da população carioca e como essa situação impacta negativamente suas vidas.

A necessidade de diversas baldeações reflete uma distribuição desigual dos serviços de transporte público, reprimindo o acesso dos moradores dessas regiões às oportunidades de emprego, lazer e outros serviços essenciais. Essa realidade pode ser entendida à luz da observação de Pires (2013), que afirma: "Quanto maior o tempo de deslocamento de um indivíduo entre a casa e o trabalho, mais desvalorizado tende a ser o contrato que ele pode estabelecer na venda da sua força de trabalho." Desta maneira, o tempo gasto no deslocamento resulta na diminuição do valor social e econômico da força de trabalho dos indivíduos.

Para as mulheres, essa desvalorização é ainda mais acentuada, tendo em conta que o Brasil ocupa a 70ª posição no ranking que mede a igualdade entre homens e mulheres segundo o Relatório Global sobre a Lacuna de Gênero (2024). Essa desvalorização não se limita apenas às dificuldades de deslocamento, mas também está profundamente enraizada em uma estrutura socioeconômica que tende a minimizar suas contribuições no mercado de trabalho. Além disso, as mulheres acumulam uma carga significativa de trabalho não remunerado, geralmente voltada ao cuidado da família. Globalmente, as mulheres dedicam, em média, 4,4 horas

diárias a atividades não remuneradas, enquanto os homens dedicam apenas 1,7 hora (Fundo Monetário Internacional, 2019)

A discrepância na qualidade da mobilidade urbana entre as diferentes regiões do Rio de Janeiro é evidente. Na Zona Sul, bairros como Ipanema e Leblon contam com duas estações de metrô, ciclovias e linhas de ônibus com horários de circulação mais precisos. Além disso, os pontos de ônibus nessas áreas são cobertos e equipados com mapas da região, proporcionando uma experiência de transporte mais eficiente aos residentes desses bairros.

A desigualdade no acesso ao transporte, tanto individual quanto coletivo, reflete as relações sociais de classe, raça e gênero que moldam o espaço urbano e seus serviços. No campo da mobilidade urbana, há uma forte inclinação para promover uma cultura que valoriza a propriedade de veículos motorizados individuais, reforçando a ideia de que o transporte é um bem de consumo associado ao status social. Nessa visão mercantilizada, possuir um carro não apenas representa um privilégio econômico, mas também reforça estruturas patriarcais, destacando a propriedade privada como um símbolo de poder e prestígio.

Essa dinâmica acaba gerando um processo de segregação social e territorial, em que o acesso ao transporte público eficiente se torna limitado para certas camadas da população. David Harvey (2014) aborda essa questão ao afirmar que a produção do espaço urbano está intrinsecamente ligada às dinâmicas do capitalismo, em que as desigualdades são espelhadas na geografia das cidades, reforçando a exclusão e a marginalização de grupos sociais vulneráveis.

Explorando essa questão, Lélia Gonzalez (1984) aborda a segregação racial nas áreas urbanas, ressaltando que as regiões mais vulneráveis das cidades são predominantemente habitadas por pessoas negras. Essa análise revela um padrão de marginalização tanto racial quanto socioeconômico, em que a população negra é afastada dos centros que oferecem acesso a bens e serviços, sendo empurrada para zonas periféricas, nas quais as oportunidades de lazer, educação e saúde são limitadas. Em contrapartida, os espaços de privilégio e conforto social costumam ser ocupados por um grupo populacional essencialmente branco e de alta renda, reforçando as disparidades raciais e sociais na configuração urbana das cidades brasileiras.

Nessa mesma lógica de exclusão, o sistema que estrutura a sociedade está intimamente ligado à formatação da cidade e de seus serviços, incluindo o transporte público, que historicamente foi concebido a partir de uma perspectiva patriarcal. Esse modelo privilegia os homens como principais usuários, ignorando as diversas especificidades da população, especialmente as relacionadas ao gênero. Conforme aponta Leslie Kern (2019), as cidades são desenhadas com base nas necessidades e experiências masculinas, o que marginaliza e desconsidera as vivências das mulheres, que enfrentam desafios particulares no uso do espaço urbano.

A mobilidade feminina dentro das cidades está atrelada a diversas atividades de serviço e cuidado. Suas atividades envolvem além da sua rotina profissional, a responsabilidade de trabalhos domésticos, cuidados com os filhos e com os idosos da família. Sendo a mulher em sua maioria a única responsável por essas tarefas. Segundo dados da Prefeitura do Rio (2021), a cidade apresenta o maior percentual de mulheres como chefes de família no Brasil, com 81% delas sendo responsáveis pelos beneficiários do Cadastro Único para Programas Sociais, promovidos pelo governo federal.

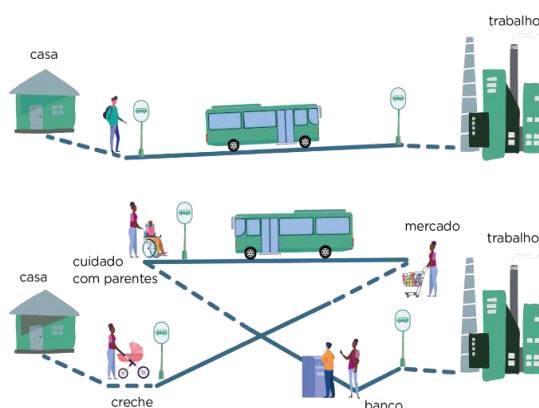
Em uma pesquisa sobre mobilidade urbana realizado por José Hercílio Pessoa (2018), nomeada Mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo – padrões diferentes e políticas homogêneas, os deslocamentos das mulheres são distintos. Enquanto os homens utilizam principalmente carros ou motocicletas para chegar ao trabalho e estudar, para muitas mulheres, especialmente as de baixa renda, o deslocamento envolve caminhar ou usar transporte público: para supermercados, farmácias, creches, escolas e postos de saúde, por exemplo. Este padrão de deslocamento exemplifica as desigualdades de gênero e socioeconômicas na mobilidade urbana e na distribuição de tarefas de cuidados.

O planejamento urbano, de maneira geral, é fundamentado em pressupostos que consideram um perfil de cidadão “típico” ao definir as necessidades e demandas relacionadas à mobilidade. No entanto, essas suposições comumente ignoram a diversidade de usuários do espaço urbano, sendo majoritariamente voltadas para as experiências masculinas. Como Kern (2021, p. 55) aponta,

Todo o sistema assume uma viagem linear sem desvios ou múltiplas paradas. E isso tem funcionado muito bem para o passageiro masculino comum. No entanto, [...] os deslocamentos das mulheres são muitas vezes mais

complexos, refletindo os deveres em camadas e às vezes conflitantes do trabalho remunerado e não remunerado.

Figura 1 - Comparativo entre deslocamentos de homens e mulheres.



Fonte: Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento - ITDP (2022)

Portanto, transitar pela cidade é um processo complexo que permeia diversas camadas sociais e de gênero, tornando o deslocamento pelo espaço urbano também um ato político, envolto em disputas de interesses. A imagem ilustra esse ponto ao comparar trajetos urbanos diferentes: enquanto o trajeto masculino é mais direto, de casa para o trabalho, o feminino destaca as múltiplas paradas realizadas pelas mulheres, como deixar crianças na creche, cuidar de parentes e ir ao mercado. O desenvolvimento urbano desigual e focado no gênero masculino reflete, portanto, um cenário propício para o surgimento de conflitos sociais em busca de mudanças.

3.1 - Corpos femininos não são público

O corpo feminino, ao ser inserido em um ambiente coletivo, é frequentemente tido como público, o que faz com que, mesmo sendo privado, seja tratado como disponível a todos simplesmente por estar em um espaço público. Essa percepção reflete o sufocamento das vivências das mulheres na sociedade e é reforçada pela

cultura patriarcal, que carrega vestígios de uma história marcada pela imposição de limites ao feminino, ditados pelos homens. Saffioti (2004) define o patriarcado como o regime de dominação-exploração das mulheres pelos homens, o que indica ainda mais as desigualdades de gênero persistentes.

No Brasil as mulheres conquistaram o direito ao voto apenas no século XX, enquanto a maioria dos homens já gozava desse direito desde a Proclamação da República, evidenciando-se como o espaço público e político foi historicamente construído e como essas dinâmicas se refletem na sociedade contemporânea. Conforme Silva (2017, p. 4), trata-se de "uma forma estruturada e estruturante de organização da sociedade, em que se estabelece e se reproduz a ideia de que o ser masculino tem poder e disposição sobre o corpo da mulher".

A maneira como o corpo feminino é percebido nos espaços públicos impacta diretamente a vivência das mulheres nesses ambientes, tornando-os desafiadores. O transporte público é um desses contextos, especialmente no que diz respeito à segurança das mulheres, sendo os ônibus um exemplo significativo dessa realidade. A pesquisa Vivências e demandas das mulheres por segurança no deslocamento, realizada pelo Instituto Patrícia Galvão e Instituto Locomotiva (2024), já citada anteriormente revela que 97% das brasileiras sentem medo de sofrer violência ao se deslocarem pela cidade, sendo o ônibus o meio no qual 59% das mulheres já sofreram importunação sexual.

No Rio de Janeiro, segundo a pesquisa citada acima, aproximadamente 61% das mulheres temem sofrer importunação sexual, e 74% expressam receio de serem vítimas de assalto, furto ou sequestro relâmpago, preocupações recorrentes no cotidiano de deslocamento pela cidade. Esse cenário é corroborado por Yavuz e Welch (2010), que apontam que as mulheres se sentem mais vulneráveis e percebem maior risco no transporte público e nos espaços públicos em comparação aos homens.

É importante ressaltar que o medo constante que as mulheres sentem ao utilizar o transporte público também está relacionado à ausência de uma atuação eficaz do Estado nessa questão. Um exemplo disso é o caso de uma estudante que foi assediada dentro de um ônibus e filmou o homem se masturbando. Embora tenha registrado um boletim de ocorrência, o agressor não foi identificado ou detido. O

depoimento abaixo, publicado no portal G1 a vítima conta como se sentiu durante o acontecido;

Ele estava me olhando fixamente e achei que ele fosse me roubar. Aí fiquei nervosa e guardei meu celular. Logo em seguida ele foi para trás de mim e ele, simplesmente, começou a se masturbar me olhando. Aí eu filmei e ele viu que eu estava o filmando", contou a vítima. (g1, 2024)

Em resposta ao ocorrido, o Rio Ônibus, sindicato que representa as empresas de transporte da capital fluminense, lamentou o incidente e afirmou que realiza campanhas de conscientização contra o assédio nos transportes, como mostra a imagem abaixo. No entanto, além de medidas como a fixação de cartazes informativos, seria necessário um passo além: a capacitação dos motoristas para lidar com essas situações. A formação desses profissionais seria uma medida eficaz para conscientizá-los e prepará-los para agir de maneira abordando casos de assédio, contribuindo, assim, para a construção de um ambiente mais seguro e acolhedor para as mulheres que utilizam o transporte público.

A figura abaixo ilustra os cartazes de conscientização contra o assédio sexual, distribuídos nos ônibus como parte da campanha de combate a esse crime.

Figura 2 – Campanha de Prevenção ao Assédio no Transporte Coletivo Público e Privado



Fonte: Rio ônibus

É, portanto, evidente que as mulheres, ao se deslocarem, necessitam estar atentas a desafios potenciais que podem surgir nesses ambientes, tornando um ato

simples, como o deslocamento, uma experiência planejada de forma cautelosa. Esse ambiente de insegurança constante não apenas limita o pleno exercício do direito de ir e vir, mas também força as mulheres a lidarem com uma realidade hostil, que as obriga a criar estratégias para "fugir" de possíveis violências, especialmente nos ônibus, que constituem o principal meio de transporte no Brasil, conforme apontado pela *Summit Mobilidade* (2022).

Ao entrar em um ônibus, o medo leva muitas mulheres a pensarem estrategicamente qual assento ocupar, em que lado se sentar, ou, caso precisem permanecer em pé, onde e como se posicionar. Esse comportamento é resultado de um histórico de violência vivida por muitas mulheres, refletindo uma necessidade constante de proteção contra possíveis situações de importunação. Como afirmam (Talone; Araújo, 2019), as mulheres desenvolvem o hábito de observar e compreender o espaço ao redor para se protegerem. Esse medo, muitas vezes silencioso, é um grito de socorro que as mulheres direcionam às mesmas, como forma de autoproteção.

É com base em suas expectativas sobre como os homens podem agir em um ônibus e/ou com o decorrer presente de uma situação que certas passageiras lançam mão de diferentes formas de impedir o contato com os mesmos de antemão, buscando anteparar um possível assédio de se concretizar. Talone e Araújo (2019, p. 1002),

Esse comportamento preventivo evidencia como o espaço público é percebido de forma diferente pelas mulheres, especialmente nos transportes coletivos. Portanto, com o intuito de incorporar experiências reais de mulheres que foram vítimas de importunação sexual ao artigo, recorri à minha rede de confiança e sociabilidade, busquei relatos de mulheres, em especial amigas universitárias, sobre suas experiências e estratégias para evitarem a importunação sexual nos transportes públicos⁷.

Esses depoimentos destacam a importância da conexão entre mulheres, que encontram umas nas outras um espaço seguro para compartilhar vivências, muitas vezes dolorosas, e estratégias para lidar com a violência. As contribuições das participantes ressaltam o papel fundamental das redes de amizade femininas, que se

⁷ Os relatos foram coletados por meio de conversas realizadas via WhatsApp, utilizando a seguinte pergunta: "Quais são "estratégias" que você usa para "fugir" da importunação sexual nos transportes públicos?" As participantes são mulheres, com idades entre 21 e 25 anos, todas alunas ou ex-alunas da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e residentes na cidade do Rio de Janeiro.

transformam em redes de confiança e possibilitam um espaço seguro de troca. A partir dessas interações, torna-se possível compreender como as mulheres constroem coletivamente mecanismos de defesa e resistência no enfrentamento dessas situações de possível violência.

Uma das estudantes, ao ser questionada sobre como tenta “fugir” de situações de assédio ou importunação sexual nos transportes públicos, relatou que, após ter sido vítima de importunação ainda muito jovem ao utilizar o ônibus como meio de deslocamento, passou a adotar algumas estratégias. Ela mencionou que sempre procura sentar-se ao lado de outras mulheres e, quando isso não é possível, prefere sentar-se ao lado do corredor. Dessa forma, caso ocorra alguma situação de assédio, ela pode se levantar e sair rapidamente. “É triste, desesperador e angustiante. Eu gostaria que nenhuma menina passasse por essa experiência”, relatou a estudante.

“Já fui vítima inúmeras vezes por importunação sexual no transporte público. Mas uma das vezes que mais me marcou foi quando eu estava voltando do trabalho, a caminho de casa e um homem começou a tocar em suas partes íntimas. Ele estava do meu lado. O ônibus estava vazio, era o da linha 862 sentido Barra x Rio das Pedras. Eu não tive forças para reagir, nem conseguia falar, só me levantei e desci no próximo ponto. Fiquei muito nervosa e geralmente é como ficamos, sem reação. Por isso, quando passamos por essa situação, não temos nenhum tipo de reação, nos sentimos apenas pequenas. E eu, com meus 19 anos, me questionava o porquê de aquilo ter acontecido comigo, já que eu só estava voltando do trabalho.” (MELLO, Adriane. Rio de Janeiro, 5 de out. 2024 Entrevista concedida a Patrícia Vaz)

Em outro caso, uma estudante que vive na região central da cidade relata que, ao se deslocar, procura evitar chamar atenção para si, saindo “desarrumada” sempre que possível e evitando o uso de shorts ou saias curtas, apesar de gostar muito dessas peças. Esse comportamento evidencia o imaginário que se forma no subconsciente feminino, no qual, apesar de saberem que a violência não é culpa delas, muitas mulheres sentem-se responsáveis por evitá-la. As mulheres são ensinadas a se comportar de maneira “adequada”, a evitar andar sozinhas e a não usar roupas consideradas provocantes, como se essas atitudes pudessem influenciar o comportamento sexual dos homens (Campo; Nunes; Silva, 2017).

(...) no ônibus, busco sempre se sentar no banco que seja o mais perto possível do motorista, se for daqueles ônibus que tem um assento só isolado é melhor ainda pra mim. Às vezes, quando percebo que alguém pode estar

me olhando, "dou de maluca" ⁸e fico falando e/ou cantando e gesticulando sozinha, em uma tentativa de afastar os homens possivelmente mal-intencionados. (SOARES, Katrine E. Rio de Janeiro, 5 out. 2024. Entrevista concedida a Patrícia Vaz)

Em contrapartida, o medo experimentado pelas mulheres no transporte público não se manifesta da mesma forma entre os homens, uma vez que estes, em geral, não enfrentam o receio de terem seus corpos violados sexualmente. As preocupações masculinas em relação à segurança nesses espaços tendem a estar mais relacionadas a crimes como roubos, furtos e agressões físicas, e raramente envolvimento o temor de violência sexual (Talone; Araújo, 2019). Enquanto as mulheres ajustam seus comportamentos para minimizar a atenção sexual indesejada, os homens, por sua vez, muitas vezes não precisam adotar precauções quanto ao vestuário ou ao modo de agir para evitar ameaças.

Observa-se, portanto, que a complexidade de existir em espaços públicos para as mulheres é uma realidade que reflete a percepção de que esses ambientes não foram construídos para elas, algo que, historicamente, reflete a realidade. Fraisse (2003, p. 103) afirma que "é como se, de repente, cada esfera pudesse pertencer apenas a um sexo: a família ao sexo feminino, a cidade ao sexo masculino", o que resulta na punição simbólica e prática das mulheres por ocuparem um espaço que, tradicionalmente, não lhes foi destinado. Contudo, apesar dessa configuração social, as mulheres não vivenciam o espaço público e o transporte coletivo de forma passiva, paralisadas pelo medo e pela vulnerabilidade (Koskela, 1999).

4 - EXPERIÊNCIAS DE ASSÉDIO E IMPORTUNAÇÃO - pesquisa com usuárias da linha 936

A pesquisa foi realizada com o objetivo de compreender as experiências das mulheres usuárias da linha de ônibus 936 (Campo Grande – Ilha do Fundão), considerando o contexto da importunação sexual nos transportes públicos. O formulário foi elaborado e disponibilizado por meio da plataforma *Google Forms*, sendo amplamente divulgado em grupos de WhatsApp específicos da linha 936, que

⁸ Gíria usada para descrever o ato de fingir desatenção, aparentar não estar consciente do que ocorre ao seu redor.

são compostos por estudantes e funcionários. Esses grupos têm a finalidade exclusiva de compartilhar informações sobre os horários dos ônibus e suas localizações, proporcionando uma rede de suporte e controle para os usuários.

O questionário ficou disponível por um período de sete dias e obteve 60 respostas. A faixa etária predominante entre os participantes variava de 16 a 24 anos, representando 60% da amostra. Além disso, comenta-se que 95% das entrevistadas pertencem ao sexo feminino. Verificou-se também que 60% dos utilizadores utilizam a linha 936 diariamente para se deslocarem entre os bairros.

A participação ativa em grupos de WhatsApp e a formação de redes de caronas pagas, em que os motoristas cobram uma tarifa média de R\$ 10 para compensar os custos de combustível, são respostas diretas à carência de serviços eficientes e à falta de uma gestão adequada do transporte público na região. Esses mecanismos informais de organização e apoio comunitário surgiram como formas de enfrentamento às deficiências estruturais e às inseguranças vivenciadas por quem depende do transporte entre Campo Grande e o Fundão.

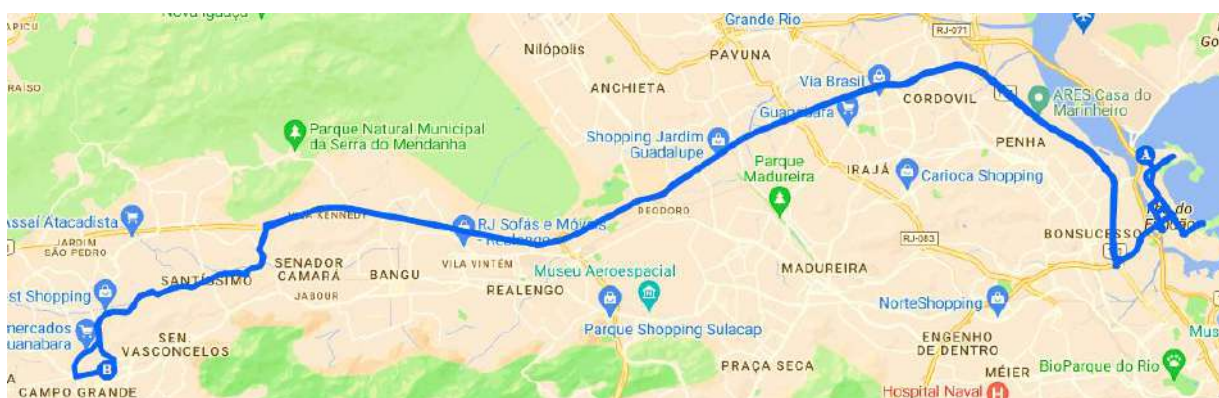
Dessa forma, os descritos detalhes se dedicam a uma análise detalhada dos dados encontrados por meio da pesquisa, aprofundando as vivências e percepções das mulheres que utilizam a linha 936. Serão discutidas suas experiências cotidianas, e os sentimentos que emergem ao usar essa linha de ônibus. A intenção é fornecer uma compreensão mais ampla e detalhada do impacto dessas situações na vida dos usuários, destacando como elas lidam com os desafios.

4.1 A importância da Linha de Ônibus 936

A linha de ônibus 936 é a única que conecta Campo Grande à Ilha do Fundão, o que revela uma carência significativa de opções de transporte público, considerando a dimensão e a população do bairro. Campo Grande é o maior bairro do Brasil e está situado na Zona Oeste do Rio de Janeiro, a região mais populosa da cidade, com 2,9 milhões de habitantes. O subdistrito de Campo Grande, por sua vez, abriga cerca de 600,4 mil pessoas, de acordo com o Censo de 2022. Mesmo com essa expressiva concentração populacional, não existem outras linhas que realizem esse trajeto.

A empresa responsável pela operação da linha é a Transportes Barra, e atua sob contrato firmado com a Prefeitura do Rio de Janeiro por meio de licitação. Embora o processo licitatório tenha como objetivo garantir a oferta de um serviço de transporte de qualidade e um custo acessível, na prática, essas instalações muitas vezes não se concretizam. Problemas como atrasos, superlotação, más condições dos veículos e falta de manutenção são recorrentes, evidenciando uma lacuna entre o que está estipulado em contrato e a realidade enfrentada pelos usuários. A linha 936 possui 92 paradas e percorre diversos bairros ao longo da Avenida Brasil, principal via do município.

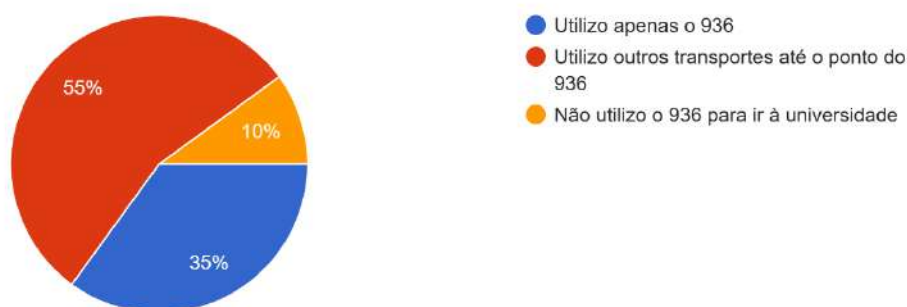
Figura 3 - Mapa do itinerário do ônibus da linha 936 da Transportes Barra - Campo Grande



Fonte: MOOVIT

A pesquisa revelou que 55% dos usuários da linha 936 precisam utilizar mais de um transporte público para chegar ao ponto de partida, localizado na estação de Campo Grande. Esse fato ocorre porque a linha realiza um trajeto único pela Estrada da Posse, não contemplando outras vias importantes do bairro, como a Estrada do Mendanha, uma das principais da região. Dessa forma, mesmo sendo Campo Grande um dos bairros mais populosos do Rio de Janeiro e responsável por uma parcela significativa da população da cidade, não há um trajeto que atenda à diversidade e à extensão do bairro de maneira eficaz.

Gráfico 1 - Percentual de estudantes que utilizam mais de um transporte para chegar à universidade



Fonte: Formulário *Google Forms*

Outra questão relevante é o tempo gasto para chegar à Ilha do Fundão. Muitos moradores de Campo Grande vivem em áreas tão afastadas do centro do bairro que levam mais de 2 horas para alcançar seu destino final. Um exemplo notório é o caso da estudante que viralizou nas redes sociais ao mostrar sua rotina de deslocamento para assistir à primeira aula do dia na Universidade Federal do Rio de Janeiro, partindo de Campo Grande e pegando o 936. Essa situação evidencia as dificuldades enfrentadas pelos moradores em termos de mobilidade e o impacto que isso tem no cotidiano de quem precisa se deslocar para áreas distantes para acessar serviços e educação.

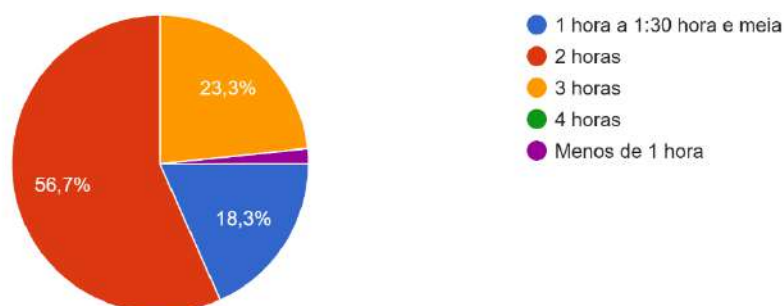
Turno de Camille

- 3h30: Ela acorda.
- 4h: Depois de se arrumar, ela aproveita a carona do pai até o ponto da van para não ir andando sozinha na escuridão.
- 4h30: Depois de pegar a van, ela ainda aguarda para que a fila do ônibus ande e seja possível ir sentada, já que o trajeto é longo.
- 5h: Embarca no ônibus e aproveita para tirar um cochilo e fazer um lanchinho.
- 6h30: Finalmente, ela chega ao campus, quando o trânsito permite, e ainda faz o trajeto até o setor onde estuda letras com licenciatura em inglês. (g1 Rio, 2023)

A experiência de Camille se confirma nos dados da pesquisa, no 56,7% dos entrevistados relatam gastar cerca de 2 horas no trajeto, enquanto 23,3% indicam uma

jornada ainda mais longa, de até 3 horas. Apenas uma pequena parcela da população, cerca de 18,3%, possui um deslocamento entre 1 hora e 1 hora e meia, e apenas 1,7% têm a possibilidade de fazer o percurso em menos de 1 hora.

Gráfico 2 - Tempo médio gasto no trajeto na linha 936



Fonte: Formulário *Google Forms*

Nesse sentido, é notória a dificuldade enfrentada pelos moradores de Campo Grande para se deslocarem para outros bairros do Rio de Janeiro. Esse problema parece ser normalizado, visto que não há um sistema de transporte público eficaz que atenda especificamente a população residente em áreas mais distantes do centro da cidade. Tal situação reflete a teoria de Harvey (2005) sobre a divisão desigual do sistema urbano, na qual a cidade é segregada por classes sociais: os mais ricos ocupam áreas com melhor infraestrutura e maior acesso a serviços, enquanto a população periférica precisa sobreviver com o mínimo de recursos.

Compreende-se, portanto, que a linha 936 desempenha um papel fundamental no deslocamento da população, especialmente para estudantes e trabalhadores que se dirigem à Ilha do Fundão. Embora essa linha não ofereça condições ideais de transporte, nem atenda plenamente às necessidades da população e à vasta extensão territorial de Campo Grande, é a única opção de transporte público disponível para esse trajeto. Conforme identificado na pesquisa, 91,7% dos estudantes e funcionários dependem dessa linha para acessar a região.

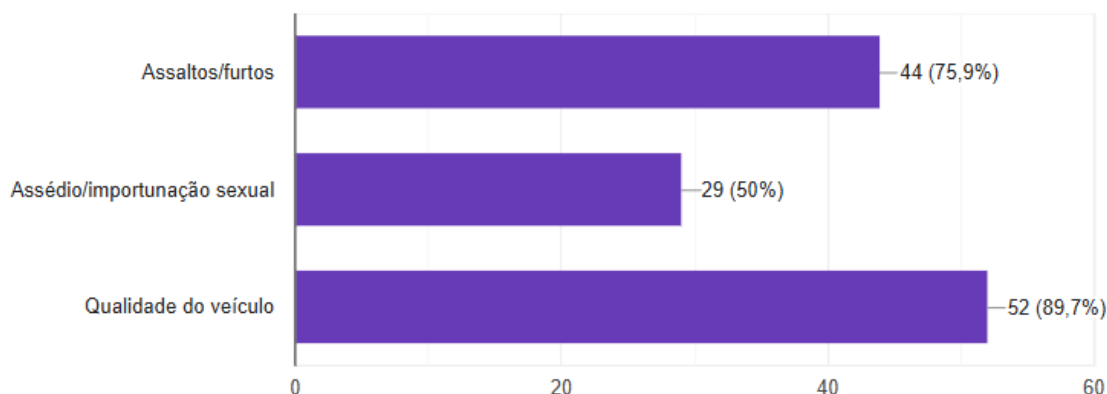
4.2 Desafios Enfrentados pelas Usuárias

Como discutido ao longo deste artigo, as mulheres possuem uma experiência única ao se deslocarem pela cidade, marcada por desafios. Com base nessas vivências, grande parte das perguntas do questionário foi elaborada a partir de uma perspectiva feminina, abordando o tema da importunação sexual. A seguir, serão apresentados os resultados coletados sob esse viés, juntamente com relatos de algumas vítimas que encontraram neste trabalho um espaço seguro, no qual suas vozes podem ser ouvidas e sua dor, reconhecida.

Dados da pesquisa revelam diferentes percepções de insegurança, tanto durante o uso da linha 936 quanto nos pontos de ônibus associados a esse trajeto. Mais de 90% das mulheres afirmaram não se sentirem seguras ao utilizar a linha 936. Em relação aos pontos de ônibus, a sensação de insegurança também é marcante: no trajeto até o ponto em Campo Grande, 68,3% das participantes relataram sentir-se inseguras; já nos pontos de ônibus da UFRJ, 58,3% das mulheres declararam não se sentirem seguras, e 25% afirmaram sentir-se seguras apenas ocasionalmente. Esses dados indicam que a insegurança é uma constante, tanto durante o trajeto de ônibus quanto nos pontos de embarque e desembarque,

As razões apontadas para essa insegurança incluem o medo de assaltos e furtos, o assédio e a importunação sexual, além da precariedade dos veículos. Esses resultados podem ser conectados aos dados já mencionados neste artigo, provenientes do Instituto Patrícia Galvão, que mostram como as mulheres enfrentam não apenas o risco de violência sexual, mas também outros temores cotidianos. Em contraste, os homens geralmente não expressam preocupações em relação a esse tipo de violência, o que evidencia uma diferença significativa nas experiências de gênero no transporte público.

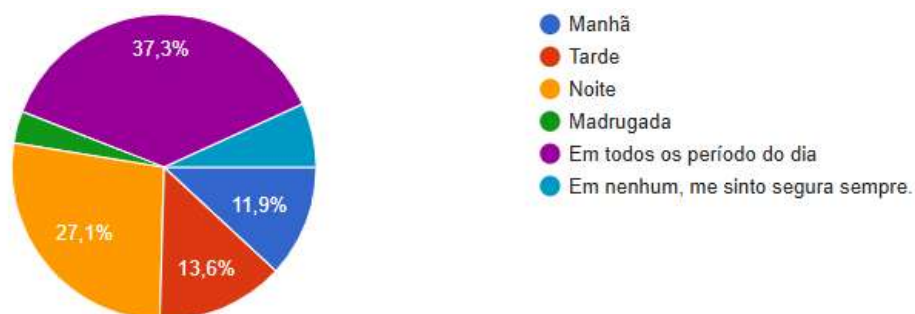
Gráfico 3 – Fatores de insegurança vivenciados pelas usuárias da linha.



Fonte: Formulário *Google Forms*

Quando questionadas sobre o período do dia em que mais se sentiram inseguras ao usar a linha de ônibus, as respostas das usuárias foram diversificadas. No entanto, a maioria destacou que não se sentia segura em nenhum momento, evidenciando que a experiência de deslocamento das mulheres é marcada por um estado constante de apreensão e medo. Essa percepção reflete o entendimento de que o espaço urbano e as vivências femininas nas cidades são caracterizadas por uma dicotomia entre liberdade e temor. Almeida (2018) e Pérez (2020) corroboram esta análise, afirmando que, embora as mulheres possam usufruir do ambiente urbano, elas são frequentemente privadas de uma segurança plena, o que as torna vulneráveis a diferentes tipos de violência.

Gráfico 4 - Período do dia em que os usuários da linha 936 relatam maior sensação de insegurança



Fonte: Formulário *Google Forms*

Em relação à experiência das usuárias da linha de ônibus 936 com importunação e assédio sexual, 38,3% das mulheres afirmaram ter sofrido algum tipo de violência sexual e 33,3% afirmam terem presenciado durante o uso da linha. Quando questionadas sobre a reação dos motoristas, condutores ou demais passageiros, 76,2% das participantes relataram que não houve qualquer intervenção por parte desses atores. Outro dado relevante revela que 80% das mulheres conhecem alguém que já passou por algum episódio de importunação sexual ou assédio sexual nos transportes públicos, não especificamente na linha 936.

Diante dessas vivências de medo e das restrições impostas, é relevante analisar a reação das mulheres após sofrerem importunação sexual ou assédio. Os dados coletados na pesquisa indicam que apenas uma vítima realizou a denúncia e utilizou a internet como meio para reportar o ocorrido. Esse baixo índice de denúncias reflete, em parte, a falta de informações claras sobre os procedimentos para registrar a queixa e o receio das mulheres de que suas experiências de violência sejam desacreditadas.

Além disso, 50% das mulheres relataram que, mesmo após vivenciarem situações de violência, não puderam alterar seus hábitos de deslocamento devido à ausência de outras opções de trajeto para chegarem a seus destinos. A pesquisa revelou ainda que 58,3% das entrevistadas já evitaram o transporte público por receio de sofrer importunação ou assédio sexual, enquanto 83,3% modificaram suas escolhas de vestimentas pelo mesmo motivo.

Por fim, observa-se na pesquisa que 63,3% das mulheres relatam não se sentir seguras em nenhum meio de transporte. Esse dado reforça as evidências discutidas ao longo deste artigo, confirmando que a experiência feminina na cidade é marcada por medos e obstáculos constantes. A vivência das mulheres no ambiente urbano é, portanto, cercada de estratégias necessárias para lidar com a insegurança e sobreviver no espaço público.

5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

O sistema de transporte público no Rio de Janeiro é estruturado de forma que não contempla as necessidades de todos os usuários, especialmente das mulheres. Esse planejamento urbano desconsidera as dinâmicas de gênero, intensificando as desigualdades e tornando o deslocamento feminino mais difícil e inseguro. A falta de uma abordagem inclusiva reflete a ausência de um planejamento que leve em conta as particularidades das diferentes parcelas da população. Portanto, é essencial uma agenda política que reconheça que as questões de gênero não são temas isolados, mas sim atravessam diferentes eixos — econômico, social, político e espacial.

Os dados obtidos nesta pesquisa, específica sobre a linha 936, que conecta Campo Grande à Ilha do Fundão, reforçam a urgência de tais políticas públicas. A linha, que é utilizada predominantemente por estudantes, trabalhadores e servidores, é um exemplo claro de como a falta de segurança afeta o dia a dia das mulheres. A ausência de medidas de proteção e fiscalização adequadas agrava a percepção de insegurança, prejudicando o acesso das mulheres ao transporte e, conseqüentemente, aos seus direitos básicos de mobilidade e cidadania.

Assim, a análise da linha 936 não apenas destaca as dificuldades enfrentadas pelas mulheres na Zona Oeste, mas também serve como um microcosmo para compreender desafios mais amplos das políticas de mobilidade urbana no Rio de Janeiro. A implementação de um planejamento urbano que considere as especificidades de gênero, aliado a políticas públicas efetivas de segurança e acolhimento, é fundamental para garantir o direito pleno e seguro das mulheres à cidade.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Ana Camila Andrade de. **Cidade segura para as mulheres: o direito à cidade da mulher e a ocupação dos espaços públicos**. 2018. 56 f. Monografia (Bacharelado em Direito) – Centro de Ciências Jurídicas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/27437/1/Monografia%20Camila%20v%20ers%20c3%a3o%20final.pdf>. Acesso em: 6 nov. 2024.

BRASIL DE FATO. O Rio de Janeiro tem o pior transporte público do mundo, segundo pesquisa internacional. 2019. Disponível em: <https://www.brasildefatorj.com.br/2019/05/30/rio-de-janeiro-tem-pior-transporte-publico-do-mundo-segundo-pesquisa-internacional>. Acesso em: 3 set. 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.718, de 24 de setembro de 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 e criar causas de aumento de pena para os crimes contra a dignidade sexual; e revoga o art. 61 da Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941 (Lei das Contravenções Penais). Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13718.htm. Acesso em: 22 jul. 2024.

CASA FLUMINENSE. **Mulheres negras são as maiores vítimas de importunação sexual no transporte do Rio**. Disponível em: <https://casافلuminense.org.br/mulheres-negras-sao-as-maiores-vitimas-de-importunacao-sexual-no-transporte-do-rio/>. Acesso em: 10 jul. 2024

FLORES, Renato; SLEEMAN, Katharine. **O custo econômico de desvalorizar o trabalho das mulheres**. *Blog do FMI*, 15 out. 2019. Disponível em: <https://www.imf.org/pt/Blogs/Articles/2019/10/15/blog-the-economic-cost-of-devaluing-women-work>. Acesso em: 10 out. 2024.

G1. Campo Grande, Zona Oeste do Rio, é o bairro mais populoso do Brasil, segundo IBGE. Rio de Janeiro, 14 nov. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2024/11/14/campo-grande-zona-oeste-do-rio-e-o-bairro-mais-populoso-do-brasil-segundo-ibge.ghtml>. Acesso em: 18 nov. 2024.

G1. Homem preso por estupro em ônibus é denunciado pelo MP-SP. G1, São Paulo, 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/ejaculador-de-onibus-e-denunciado-pelo-mp-por-estupro-em-onibus-em-sp.ghtml>. Acesso em: 23 jul. 2024.

G1. Jovem viraliza com vídeo mostrando o esforço para chegar de Campo Grande até a UFRJ. Rio de Janeiro, 4 set. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/09/04/jovem-viraliza-com-video-mostrando-o-esforco-para-chegar-de-campo-grande-ate-a-ufrj.ghtml>. Acesso em: 6 nov. 2024.

G1. Rio tem o pior sistema de transportes entre 74 cidades do mundo, diz estudo. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/rio->

[tem-o-pior-sistema-de-transportes-entre-74-cidades-do-mundo-diz-estudo.ghtml.%20](#)

Acesso em: 25 set. 2024.

GONZALEZ, Lélia. **Racismo e sexismo na cultura brasileiro**. 2. ed. São Paulo: Editora Três, 1984.

HARVEY, D. **Cidades Rebeldes: Do Direito à Cidade à Revolução Urbana**. São Paulo: Martins Editora Livraria Ltda., 2014.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005

HARVEY, David. **O Novo Imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO; INSTITUTO LOCOMOTIVA. **Percepções e Experiências das Mulheres quando se deslocam pelas Cidades**. Âmbito Nacional, 2023. Disponível em: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/percepcoes-e-experiencias-das-mulheres-quando-se-deslocam-pelas-cidades/>. Acesso em: 20 jun. 2024.

INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO; INSTITUTO LOCOMOTIVA. **Vivências e exigências das mulheres por segurança no deslocamento**. Âmbito Nacional, 2024. Disponível em: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/vivencias-e-demandas-das-mulheres-por-seguranca-no-deslocamento-instituto-patricia-galvao-instituto-locomotiva-2024/>. Acesso em: 05 set 2024

KERN, Leslie. **Cidade Feminista: Uma Memória Radical Para o Futuro**. São Paulo: Editora Globo, 2021.

KOSKELA, Hille. **Fear, control and space: geographies of gender, fear of violence and video surveillance**. PhD Tesis, Geography, University of Helsinki, 1999.

MARICATO, Eloísa. **A cidade do século XXI: a cidade e o direito à cidade**. São Paulo: Editora Hucitec, 2000.

MELLO, Adriane. **Depoimento sobre como tenta “fugir” de situações de assédio ou importunação sexual nos transportes públicos**. Rio de Janeiro, 5 de out. 2024
Entrevista concedida a Patrícia Vaz

MOROZOV, E.; BRIA, F. **A Cidade Inteligente – Tecnologias Urbanas e Democracia**. São Paulo: Ubu Editora, 2019.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. Por que o Rio tem o pior sistema de transporte? 2023. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/por-que-o-rio-tem-o-pior-sistema-de-transporte/>. Acesso em: 10 jun. 2024.

PÉREZ, Martha Cecilia Cedeño. *Mulheres e espaço público de Bogotá, Colômbia: "Un campo de batalla, de riesgo, de miedo"*. *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, Rio de Janeiro, v. 391-441, 2020. Disponível em: <https>

[://revistas .ufrj .br /index .php /dilemas /article /view /20465](https://revistas.ufrj.br/index.php/dilemas/article/view/20465) . Acesso em: 6 nov. 2024.

PESSOA, José Hercílio. **Mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo – padrões diferentes e políticas homogêneas**. São Paulo: Fundação Getulio Vargas, 2018. Disponível em: https://ceapg.fgv.br/sites/ceapg.fgv.br/files/u88/mobilidade_urbana_de_mulheres.pdf. Acesso em: 18 nov. 2024.

PIRES, L. S. **Transportes públicos e representações sobre mobilidade social: possíveis percepções a partir do Rio de Janeiro e de Buenos Aires**. Anuário Antropológico, v. 38, p. 165-193, 2013.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Mapa da Mulher Carioca 2023**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: <https://mapa-da-mulher-carioca-pcrj.hub.arcgis.com/pages/o-mapa>. Acesso em: 23 jun. 2024.

RIO DE JANEIRO. **No Rio, mulheres são 87 % dos chefes de família do maior programa nacional de transferência de renda**. Disponível em: <https://prefeitura.rio/assistencia-social-direitos-humanos/no-rio-mulheres-sao-87-dos-chefes-de-familia-do-maior-programa-nacional-de-transferencia-de-renda/>. Acesso em: 25 set. 2024.

REGUEIRA, Schiavinato e Caban. Avenida Brasil: transporte público é desafio; moradores da Zona Oeste sofrem para chegar ao Centro do Rio. **G1**, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/eleicoes/2020/noticia/2020/10/02/avenida-brasil-transporte-publico-e-desafio-moradores-da-zona-oeste-sofrem-para-chegar-ao-centro-do-rio.ghtml>. Acesso em: 17 jul. 2024.

SAFFIOTI, Heloísa Buarque de Hollanda. **A mulher e a sociedade: uma introdução à teoria feminista**. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2004.

SILVA, Anelise. **Assédio e violência no transporte público e o vagão feminino: Análise da política pública de segregação sob uma perspectiva de gênero**. 2017. Disponível em: https://emerj.tjrj.jus.br/files/pages/revistas/genero_e_direito/edicoes/1_2017/pdf/AneliseRoquedoNascimentoSilva.pdf Acesso em: 30 set. 2024

SOARES, Katrine E. **Depoimento sobre como tenta “fugir” de situações de assédio ou importunação sexual nos transportes públicos**. Rio de Janeiro, 5 out. 2024. Entrevista concedida a Patrícia Vaz

TALONE, Vittorio da Gamma e ARAÚJO, Anna Bárbara. A evitação do assédio sexual no transporte público: uma leitura pragmatista das práticas de desconfiança de mulheres na cidade do Rio de Janeiro. **Contemporânea – Revista de Sociologia da UFSCar**, v. 9, n. 3, set.- dez. 2019, pp. 989-1006.