

Artigo

A importunação sexual no transporte coletivo de Pelotas – RS

Marina Nogueira Madruga*

Jiulia Estela Heling**

Flávia Giribone Acosta Duarte***

Resumo

Neste texto apresentamos dados sobre o assédio sexual contra mulheres no interior do transporte coletivo no município de Pelotas-RS. Trata-se de pesquisa coordenada pelo Grupo Interdisciplinar de Trabalhos e Estudos Criminais – Penitenciários, do Programa de Pós-Graduação em Política Social e Direitos Humanos da Universidade Católica de Pelotas, intitulada “Pesquisa de Vitimização de Assédio e Violência Sexual”. A metodologia é de caráter quantitativo e utiliza questionário estruturado. O referencial teórico prioriza duas categorias: gênero e violência. Com as análises realizadas, verificou-se que o município está acima da média brasileira em relação ao assédio sexual no transporte público. Ainda, observa-se que o silêncio se faz presente, pois 70% das vítimas nada fizeram, por acreditarem que nada seria resolvido, mesmo com a denúncia. Nota-se que a cidade apresenta um grave cenário, caracterizado por enraizamento e naturalização da violência sexual contra a mulher no transporte público. A perspectiva contributiva da análise é fomentar o debate sobre a violência contra a mulher e visualizar o assédio sexual como tal, além de buscar a visibilização da realidade pelotense.

Palavras-chave: Assédio sexual. Transporte coletivo. Mulheres. Importunação sexual.

Sexual importunation in the collective transport of Pelotas – RS

Abstract

In this text we present data on sexual harassment against women in public transportation in the municipality of Pelotas-RS. This is a research coordinated by the Interdisciplinary Group of Criminal Works and Studies – Penitentiaries, from Post-Graduate Program in Social Policy and Human Rights of the Catholic University from Pelotas, entitled “Research on Victimization of Harassment and Sexual Violence”. The methodology is quantitative and uses a structured questionnaire. The theoretical framework prioritizes two categories: gender and violence. With the analyzes carried out, it was found that the municipality is over the Brazilian average in relation to sexual harassment in public transport. Still, it observes that silence is present, since 70% of the victims did nothing, because they believed that nothing would be resolved, even with the complaint. It is noted that the city presents a serious scenario, characterized by the rooting and naturalization of sexual violence against women in public transportation. The contributory perspective

of the analysis is to foster the debate on violence against women and to visualize sexual harassment as such it, in addition to seeking to make the Pelotense reality more visible.

Keywords: *Sexual harassment. Public transportation. Women. Sexual harassment.*

* Mestra em Política Social e Direitos Humanos pela Universidade Católica de Pelotas (2020).

** Doutoranda em Sociologia pela Universidade Federal de Pelotas.

*** Doutoranda no Programa de Pós-graduação em Política Social e Direitos Humanos na Universidade Católica de Pelotas.

O transporte coletivo, como espaço público, é um ambiente de interações, o que pode ser entendido como facilitador para a ocorrência de diferentes violências, incluindo a de gênero, através do crime de importunação sexual. Embora a legislação brasileira, a partir do clamor social em busca de soluções jurídicas eficazes aos inúmeros casos de ataques sexuais em transportes coletivos pelo país, tenha tipificado o crime de importunação sexual em 2018¹, a norma mostra-se insuficiente, pois não consegue dar conta das complexidades existentes na sociedade.

A não resolução do problema social através da criação da norma, visto também a falta de denúncia por parte das vítimas, ficará evidenciada no decorrer deste texto, a partir dos dados que serão apresentados, nos quais é possível verificar um número elevado de casos de importunação sexual, bem como o descrédito das vítimas para com a resposta punitiva estatal, e consequente não notificação aos órgãos competentes para apurar os fatos.

Neste estudo propomos apresentar o levantamento de dados de um cenário de violências cotidianas vivenciadas pelas mulheres que utilizam o transporte coletivo no município, problematizando o ocultamento e a naturalização de assédios sexuais nesse espaço social. O texto tem como conteúdo a importunação sexual contra mulheres, conhecida popularmente como assédio sexual², ocorrida no transporte coletivo³ da cidade de Pelotas,

Rio Grande do Sul⁴. A população feminina pelotense é de 52,97% (180 mil mulheres), tornando o município o segundo mais feminino do Estado, conforme números da Secretaria de Planejamento e Orçamento do Governo do Estado (SEPLAG-RS, 2019). Mulheres diariamente, por uma, duas ou mais vezes, em espaços públicos, são vítimas de diferentes tipos de violências, dentre elas, abordagens constrangedoras de cunho sexual no interior do transporte público, sobre as quais iremos nos debruçar neste trabalho.

Iniciamos com os aspectos metodológicos da pesquisa, seguidos de uma abordagem que apresenta o assédio nas ruas, no ponto de ônibus e no transporte coletivo como condutas rotineiras. Apresentamos a legislação pertinente ao que se refere à proteção da mulher e lançamos algumas considerações acerca da objetificação do corpo feminino e da “normalização” das violências impetradas a esses corpos. Em seguida, apresentamos os dados referentes à realidade do município de Pelotas.

Pretendemos com este texto contribuir para o debate, a análise e a visibilização da violência contra a mulher, especialmente caracterizada como assédio e/ou importunação sexual no transporte coletivo, a partir da demonstração da realidade pelotense das mulheres que utilizam o transporte público.

Metodologia

O presente trabalho tomará por base os dados alcançados através da pesquisa quantitativa coordenada pelo Grupo Interdisciplinar de Trabalhos e Estudos Criminais - Penitenciários (GITEP), do Programa de Pós-Graduação em Política Social e Direitos Humanos da Universidade Católica de Pelotas, intitulada “Pesquisa de Vitimização de Assédio e Violência Sexual”. Por meio desta, buscou-se identificar o percentual de incidência de importunação sexual às usuárias do transporte coletivo na cidade, portanto, com uma abordagem local.

O universo de pesquisa é o público feminino que utiliza o ônibus como meio de transporte na cidade. A aplicação dos questionários ocorreu nas paragens centrais, com o cuidado de selecionar pontos cujo percurso fosse abranger o maior número de rotas e bairros possível. Nos atentamos para o fato de deixar as entrevistadas mais confortáveis ao responder o questionário, convidando apenas mulheres para aplicá-lo.

Como instrumento de coleta de dados, utilizou-se um questionário (enquete) estruturado com sete perguntas de múltipla escolha, sem a identificação da participante, garantindo-lhe o anonimato. A aplicação do instrumento contou com dez pesquisadoras e teve duração de duas horas e meia, totalizando 407 entrevistadas. A pesquisa ocorreu no ano de 2019. Tendo em vista a população feminina de Pelotas que utiliza transporte coletivo, a pesquisa tem uma margem de confiança de 95%, e 5% de erro.

A escolha do objeto de pesquisa se deu em razão do surgimento da Campanha Permanente de Conscientização e Enfrentamento ao Assédio e Violência Sexual no Município de Pelotas, pelo Decreto Legislativo nº 672. Até o momento, inexistiam dados que demonstrassem a realidade da mulher usuária do transporte coletivo no município.

Para as mulheres que disseram já terem sido assediadas, foram feitas perguntas sobre a faixa etária (com categorias de 16 até mais de 60 anos de idade), a cor (branca, preta, amarela, parda, indígena)⁵, quais as modalidades de assédio/violência sofridos (com categorias de assédio verbal, assédio com contato físico caracterizados como toques e aproximação corporal inoportuna, assédio com contato físico forçoso, estupro, ou outro), qual a frequência desse assédio (de nenhuma vez a três vezes ou mais no decorrer do último ano), a atitude delas em relação ao constrangimento e no caso de não haverem realizado a denúncia, o porquê. Tanto no caso das modalidades de violência sofrida, quanto em sua atitude em relação à violência e os motivos para a não realização da denúncia, havia a possibilidade de assinalar mais de uma opção.

Vale destacar que apesar de se buscarem informações sobre violências sofridas, que se encontram tipificadas no Art. 215-A do Código Penal como importunação sexual, o vocabulário utilizado durante a aplicação das entrevistas e também ao longo do trabalho é “assédio sexual”. Esta escolha deve-se ao fato de esta ser a expressão comumente utilizada pela população para se referir às situações aqui abordadas. Logo, a utilização de tal linguagem facilita a comunicação e o entendimento entre aplicadoras da pesquisa e entrevistadas, valendo-se de uma linguagem comum/cotidiana de fácil compreensão.

Assédio nas ruas, no ponto e no ônibus: “normalidade” e silêncio

Práticas de cunho sexual em espaços públicos, transportes públicos ou pontos de ônibus têm sido evidenciadas por pesquisas com o intuito de lançar luz sobre esse problema social. A prática “contra alguém e sem a sua anuência [de] ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro” caracteriza o crime de importunação sexual, segundo o Código Penal. No entanto, “a forma como a sociedade normaliza esse tipo de conduta, encarando como situações aceitáveis, acabam desencorajando a realização de denúncias, pois em vários casos, a própria polícia trata episódios como esses com desinteresse e menosprezo para com as vítimas e seus relatos” (SILVA; OLIVEIRA, 2019, p. 6).

A pesquisa “Meu nome não é psi!”: Assédio nas ruas e a luta dos feminismos por reconhecimento jurídico, de Yasmin Curzi de Mendonça, declara que o assédio nas ruas é banalizado pelas instituições, sendo uma manifestação de desrespeito social. Segundo a autora:

Na esfera social, observamos que mulheres têm o reconhecimento negado por não integrarem a comunidade de valores universais. Fazemos tal afirmação ao observarmos que as instituições sociais desconsideram as particularidades femininas e que seus objetivos e desideratos subjetivos continuam sendo tolhidos por uma injusta distribuição de poder social. Sem esta distribuição equitativa, mulheres estão sob o constante risco de sofrerem degradações e

ofensas, simplesmente por não serem igualmente consideradas pelo grupo social. O assédio nas ruas é uma manifestação empírica do desrespeito social, por se tratar de ofensa e degradação que debilita a formação da autoestima feminina. Há também o fato de ser banalizado pelas instituições da vida pública democrática, o que impacta profundamente o exercício da cidadania feminina (MENDONÇA, 2017, p. 104).

Para Mendonça, o assédio nas ruas decorre da ausência de reconhecimento das mulheres como grupo social, e “pode abranger uma gama de comportamentos verbais ou não-verbais incutidos nas relações cotidianas entre homens e mulheres, que trazem em si mensagens veladas de poder e sujeição” (MENDONÇA, 2017, p. 11).

Beatriz Ferreira Honorato da Silva e Teresa Cristina Oliveira explicam que:

Nos transportes públicos do Brasil, os casos de importunação podem ser configurados através do toque em qualquer parte do corpo feminino, cantadas maldosas e “encoxadas” do órgão genital masculino por trás da mulher, ou em casos mais gravosos, como por exemplo, a ejaculação sobre corpo delas, são reclamações quase que unânimes entre as mulheres no país [...] (SILVA; OLIVEIRA, 2019, p. 6).

Maria Conceição dos Santos em “Corpos em trânsito: um estudo sobre o assédio sexual nos transportes coletivos de Aracaju” conceitua assédio sexual como

Abordagens invasivas, constrangedoras e ameaçadoras de cunho sexual, sem o consentimento da outra parte. Podendo manifestar-se na forma de toques indesejados em partes íntimas das passageiras e dos chamados “encoxamentos” – termo popular para descrever o ato de o passageiro encostar-se maliciosamente contra o corpo das mulheres. O assédio sexual apresenta-se também na forma verbal e através de atos obscenos, quando o passageiro exhibe e/ou toca os órgãos genitais em público, geralmente encarando para uma mulher (SANTOS, 2016, p. 12).

A pesquisa “Meu Ponto Seguro” revela que 77,8% das mulheres respondentes que utilizam o transporte coletivo se sentem inseguras nos pontos de ônibus (THINK OLGA, 2020). Os dados do Instituto Locomotiva e Instituto Patrícia Galvão, de 2019, revelam que, dentre as entrevistadas, 97% das mulheres já sofreram assédio em transporte público⁶.

A etimologia da palavra assédio significa insistência inoportuna e ocorre sob formas de “perguntas, propostas, pretensões, etc. Assediar é perseguir com insistência.”. Logo, “o assédio é compreendido como um tipo de violência que se dá através de importunações, gestos, falas, intimidação, etc., e como uma manifestação de discriminação de gênero, que pode vir a afetar o modo pelo qual as mulheres interagem no espaço público” (SANTOS, 2016, p. 7).

Maria Stela Grossi Porto (2010, p. 35) apresenta uma noção operacional para caracterizarmos violências como a desconsideração do outro como sujeito, ou seja “se pode falar de violência sempre que a alteridade for desconsiderada, ‘esquecida’, ‘desconhecida’, ‘negada’. Em outras palavras, sempre que o outro for desconsiderado como sujeito e, em função disso, tratado como objeto”. Nesse sentido, a desconsideração da mulher e o tratamento dela como objeto é o que caracteriza um dos tipos de violências a que são submetidas, principalmente a sexual. Isso, pois, demonstra as relações de poder que enrijecem as relações sociais entre os sexos feminino e masculino.

Essa objetificação, intimamente ligada à função do corpo feminino enquanto objeto de prazer sexual masculino, surge nos mais diversos comportamentos sexuais no interior no transporte coletivo, quando a mulher é “encoxada”⁷, quando seu corpo é tocado sem seu consentimento, quando é beijada forçosamente, quando os órgãos genitais do passageiro são exibidos a ela, quando há olhar inoportuno e até mesmo uma intenção verbalizada, com comentários de cunho sexual.

Lya Fuentes Vásquez (2019) expõe:

A construção arbitrária do corpo e da sexualidade feminina e, portanto, do corpo e da sexualidade masculina, surge e se concretiza no assédio sexual, na medida em que as mulheres são tratadas como objetos disponíveis para o desejo masculino em ação, e porque essa objetificação as subordina e as coloca em um lugar de dominação [...] (VÁSQUEZ, 2019, p. 141, *tradução nossa*).

Juliana Jiménez e Maria Sierra (2017), quando nos falamos sobre a violência de gênero, elencam que se trata de uma discriminação sexista, em que há a separação entre tarefas masculinas e femininas, gerando a dominação do homem sobre a mulher. Elucidam que o aspecto estrutural destas violências se refere ao fato de que tais situações não são somente permitidas nos espaços privados, porém, também são toleradas nos espaços públicos. Apontam ainda que estas violências nos espaços públicos são naturalizadas inclusive por outras mulheres e que isto ocorre pelo lugar que é socialmente destinado às mulheres (JIMÉNES; SIERRA, 2017).

As autoras apontam ainda que o sistema patriarcal causou dominação do masculino sobre o feminino, gerador, portanto de discriminação e desigualdade; logo, a partir de sua estrutura, se permitiriam violências no espaço público.

A violência contra as mulheres nos espaços públicos é legitimada, ou seja, é socialmente aceita, até por algumas mulheres; Há uma naturalização dessa violência, relacionada em parte aos acontecimentos do cotidiano e à posição atribuída à mulher na sociedade (JIMÉNES, SIERRA, 2017, p. 78, *tradução nossa*).

Às mulheres é reservado o papel de submissas aos desejos masculinos, isto não apenas no espaço privado, mas também no público. Neste podemos destacar a violência enfrentada pelas mulheres no transporte coletivo.

É necessário discutir a violência sexual silenciada que ocorre nos transportes coletivos, pois os dados da realidade nacional sobre assédio em locais públicos são assustadores: a organização internacional *Action Aid*, em 2016, apontou que 86% das mulheres brasileiras entrevistadas já foram vítimas de assédio em espaços públicos (ACTION AID, 2016).

Diante dos dados apresentados pela pesquisa no município de Pelotas, onde os índices são muito maiores do que a média nacional de violência no transporte público, se percebe que o assédio sexual é uma variável presente no dia a dia das mulheres.

Santos (2016) explica que o gênero faz com que as mulheres sejam assediadas. Conforme a autora: “ao contrário do que popularmente é afirmado, qualquer mulher pode ser assediada, independente de critérios como idade, peso, cor, vestimentas, etc.” (SANTOS, 2016, p. 137), peculiaridades essas comprovadas pela pesquisa pelotense, apuradas com vítimas de dezesseis a mais de sessenta anos, de diferentes etnias.

O problema social de violência de gênero ocorre pela naturalização deste comportamento pela sociedade. Santos (2016) traz percepções quanto à naturalização das violências sexuais no ambiente social:

percebi como o assédio ainda é uma conduta naturalizada por ser compreendido como: uma ação que está relacionada à possibilidade de estabelecer um envolvimento afetivo; um comportamento natural dos homens por possuírem uma tendência à conquista, à tomada de iniciativa; uma atitude esperada e desejada pelas mulheres, por gostarem de ser elogiadas. Deste modo, vê-se como as relações de gênero estão entrelaçadas à questão da violência sexual (SANTOS, 2016, p. 136).

Há no senso comum, ancorado no machismo, a ideia de que as mulheres “gostam de ser paqueradas” e por este sentido muitas atitudes são consideradas “normais”, apesar de desrespeitarem a vontade feminina. Em 2014, o IPEA lançou os resultados da pesquisa “Tolerância social à violência contra as mulheres”. Tratou-se de uma pesquisa domiciliar e presencial, que possuía o objetivo de “captar a percepção das famílias acerca das políticas públicas implementadas pelo Estado, independentemente destas serem usuárias ou não dos seus programas e ações” (IPEA, 2014, p. 2).

Nesta pesquisa, 16% dos entrevistados concordaram (parcial ou totalmente) com a afirmação “Mulheres que usam roupas que mostram o corpo merecem ser atacadas”; já 58,5% concordam (parcial ou totalmente) com a afirmação “Se as mulheres soubessem como se comportar, haveria menos estupros” (IPEA, 2014, p. 23). Ainda se delega à vítima a culpa pelas violências sofridas.

A culpabilização das vítimas, associada ao machismo estrutural, conduz à incerteza quanto à validade das denúncias e suas consequências. Muitas mulheres não se visualizam como vítimas de violência, fato este que pode ser constatado durante a aplicação das entrevistas da “Pesquisa de Vitimização de Assédio e Violência Sexual”, pois algumas mulheres afirmavam não terem sido vítimas de violência sexual no transporte coletivo, porém ao tomarem contato com o rol de possibilidade de ações que configuram tal violência, elencavam já terem passado por tal situação. Este processo de “naturalização” da violência gera o silenciamento das mulheres, por não se reconhecerem como vítimas da violência.

Diante desse panorama, observa-se a problemática social do assédio em lugares públicos e no transporte coletivo encarado como “normal” e silenciado, principalmente pelas vítimas. Assim, mirando a presente pesquisa para uma realidade local, pretende-se analisar o fenômeno da importunação sexual nos transportes públicos da cidade de Pelotas.

As leis que protegem mulheres

No final dos anos 1960 e início da década de 1970, no mundo, a proteção da mulher e a melhora de sua condição de vida passou a ser pauta em um processo de conscientização para a criação de seus mecanismos (TILIO, 2012). Nesse sentido, Rafael de Tilio (2012) destaca que:

Datam deste período os significativos marcos legislativos e documentos internacionais, todos da ONU: em 1967 a Declaração para a Eliminação da Discriminação Contra as Mulheres; 1975 é decretado o Ano Internacional da Mulher, mesmo ano em que ocorreu na Cidade do México a 1ª Conferência Sobre as Mulheres; e entre 1975 e 1985 é decretada Década das Mulheres; todos esses são prenúncios da Convenção para Eliminação de Todas as Formas de Discriminação Contra as Mulheres (CEDAW) em 1979. Foi nesta convenção que a violência contra as mulheres passou a ser reconhecida oficialmente como um crime contra a humanidade (TILIO, 2012, p. 74).

Nos anos seguintes, destacam-se importantes conferências internacionais sobre o enfrentamento e a prevenção de violência contra mulheres: 1980, em Copenhague; 1985, em Nairóbi; 1995 em Pequim, seguidos da Conferência sobre os Direitos Humanos, realizada em 1993 em Viena; em 1995 a 4ª Conferência Mundial da ONU Sobre as Mulheres; em 1997, a Organização Mundial da Saúde (OMS) enquadrando a violência sexual como um problema de saúde social e coletiva; o II Plano Nacional de Enfrentamento à Violência, de 2008, etc. (TILIO, 2012). O estado brasileiro é signatário desses mecanismos de proteção.

Em âmbito nacional, ressalta-se a igualdade entre os sexos estabelecida pela Constituição Federal de 1988; a reformulação em 2003 do Código Civil Brasileiro, e em 2005 a revisão do Código Penal Brasileiro, atentando-se para questões de gênero; a criação da Secretaria Especial de Políticas para as Mulheres (2003); a realização da 1ª, 2ª e 3ª Conferência Nacional de Políticas para as Mulheres. Nos anos seguintes, o Brasil atentou para a definição e publicação do I e II Plano Nacional de Políticas Para as Mulheres, todos preocupados com a criação de políticas para mulheres, construção da igualdade e equidade de gênero (TILIO, 2012).

Como principais legislações presentes na modernidade, que trazem a proteção dos direitos das mulheres em relação ao tema da violência sexual, se destaca a Lei Maria da Penha⁸ e a Lei nº 13.718 de 2018, a qual tipifica o crime de importunação sexual.

A discussão que fomentou a criação do novo tipo penal nomeado *importunação sexual* iniciou após um caso no transporte coletivo de São Paulo, em que um homem ejaculou no pescoço de uma passageira durante o percurso⁹, pois colocava-se na balança de um lado a desproporcionalidade pela punição do agressor pelo crime de estupro *versus* uma punição branda caracterizada pelo enquadramento no art. 61 da Lei das Contravenções Penais¹⁰, a qual não iria configurar efetiva violação da dignidade sexual da mulher. Nesse contexto, em 2018 alterou-se o Código Penal, acrescentando o Art. 215-A - importunação sexual, tipificando como crime a prática de ato

libidinoso contra alguém sem a sua anuência “com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro” (BRASIL, 2020a).

A criação do delito de importunação sexual deu-se, portanto, por demandas sociais, por insistência de profissionais do Direito e por grupos de defesa das mulheres, que pretendiam enquadrar os constrangimentos e as violações (toques indesejados, encoxamentos, exibição de partes íntimas, etc.) que ocorrem rotineiramente no interior do transporte público, em outro tipo legal, que não fosse caracterizado como estupro¹¹, nem como contravenção penal do art. 61 (BRASIL, 2020b). Mas essa aclamação popular em busca de uma punição mais severa, de um possível desincentivo dessas violências, sozinha, não é capaz de solucionar o problema social do assédio sexual no transporte coletivo.

A cidade de Pelotas possui uma iniciativa legislativa municipal para o combate à violência sexual, o Decreto Legislativo nº 672, que criou a Campanha Permanente de Conscientização e Enfrentamento ao Assédio e Violência Sexual no Município de Pelotas. A normativa pretende divulgar os direitos das mulheres e os contatos para acolhimento e atendimento das vítimas, informar da necessidade de denúncia e da busca por conscientização da população das violências (MADRUGA, 2020).

A Campanha municipal possui as seguintes pretensões: elaborar palestras que divulguem os direitos da mulher; divulgar material gráfico, como *banners*, cartilhas e cartazes para serem expostos em certos locais da cidade; colocar avisos e alertas de violências no interior dos ônibus e placas nos pontos de embarque e em pontos de venda de passagens. Um dos seus bordões é: “O TRANSPORTE É PÚBLICO. O CORPO DAS MULHERES NÃO! EM CASO DE ASSÉDIO SEXUAL, DENUNCIE. LIGUE 180” (MADRUGA, 2020).

Até hoje, mais de três anos depois da criação da Campanha, nenhuma das ações propostas foi cumprida em sua totalidade (MADRUGA, 2020) e os casos de assédio sexual no interior do transporte coletivo em Pelotas são gritantes. Por isso, não desmerecendo nenhuma das legislações mencionadas,

pois todas têm fundamental importância na luta pela proteção dos direitos das mulheres, precisamos dizer que sozinhas essas leis não bastam ao enfrentamento da violência de gênero, o que pode ser visualizado pelos elevados índices de ocorrência de crimes de caráter sexual, principalmente no transporte público, objeto de análise da presente pesquisa.

Nesse sentido, Denice Santiago (2019) aponta que:

a resposta para o enfrentamento dessas questões se dá no fomento de ações preventivas e protetivas, além de pressionarmos o Estado para a ampliação dos Equipamentos e Serviços de Enfrentamento ao Fenômeno da Violência Doméstica e Familiar contra a Mulher” (SANTIAGO, 2019, p. 45).

Em suma, neste cenário de violências cotidianas, as leis penais por si só não reduziram a vitimização; sendo assim, é imperioso que os Poderes Públicos e a Sociedade Civil atuem de forma mais enérgica e efetiva para minimizar o problema social do assédio sexual contra a mulher.

Cenário de assédio sexual no transporte coletivo: a realidade pelotense

A pesquisa realizada na cidade de Pelotas comprova que a importunação sexual acontece com regularidade no transporte coletivo. Os números mostram que 34,4% das usuárias do transporte público entrevistadas já sofreram assédio; destas vítimas, 28,3% sofreram três ou mais vezes a violência no período de um ano.

Conforme Pesquisa “Visível e invisível: a vitimização de mulheres no Brasil”, realizada pelo Fórum Nacional de Segurança Pública, o índice nacional é de 7,8% (FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA, 2019). Neste cenário, Pelotas se apresenta com um percentual que ultrapassa em muito a média nacional.

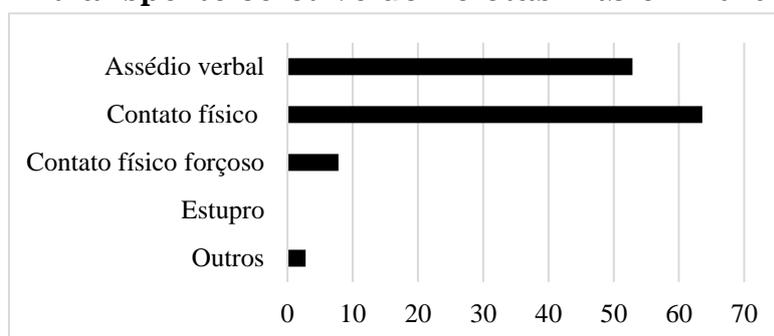
A comparação entre os dados oriundos da pesquisa nacional com a pesquisa local demonstra o quanto é grave a realidade na qual vivem as mulheres pelotenses. Reconhecemos que em não se tratando de uma mesma

pesquisa, a metodologia aplicada sofre alterações, o que pode fazer com que as entrevistadas sintam-se mais ou menos confortáveis para expor a violência que sofreram. Porém, mesmo reconhecendo a possibilidade de uma margem de alteração metodológica, a diferença entre a realidade macro e local é considerável.

No documento de pesquisa, privilegamos também elementos de faixa etária e raça. Obtivemos os seguintes resultados: das vítimas entrevistadas, a faixa etária de maior incidência se dá no grupo jovem, mulheres entre 16 a 24 anos (45,7%). Os números vão de encontro aos dados nacionais, em que a vitimização prevalece entre vítimas mais jovens, as quais estão mais expostas a violências urbanas, como o caso do assédio no transporte coletivo. Quanto ao percentual racial, identificamos o seguinte: 68,6% das vítimas entrevistadas são brancas, seguido de 19,3% de mulheres pretas e 12,1% de mulheres pardas. Nenhuma se declarou amarela ou indígena.

No tocante às modalidades de assédio/violência sexual, a mais incidente foi a de contato físico como toques e aproximação corporal inoportuna (63,6%), seguida de assédio verbal, como cantadas, gracejos e piadas indecorosas (52,9%), assédio com contato físico forçoso, como agarrar, abraçar, beijar forçosamente, com um índice de 7,8%, estupro (0) e outras modalidades, 2,8%, conforme gráfico a seguir:

Gráfico 1 - Modalidades de assédio sexual sofridas no transporte coletivo de Pelotas - RS em 2019



Fonte: Elaborado pelas autoras. Pesquisa de Vitimização de Assédio e Violência Sexual em Pelotas – RS

Há duas modalidades que envolvem contato físico que obtiveram um índice elevado, uma englobando toques e aproximação corporal inoportuna, e outra envolvendo atos como agarrar, abraçar e beijar forçosamente. A terceira modalidade, o estupro, não obteve respostas positivas. Percebe-se que há uma forte violação dos corpos destas mulheres, não possuindo estas a liberdade de transitar em espaços públicos sem a persistência do medo da violação.

Destaca-se, quanto à frequência com que ocorreu o assédio sexual no transporte coletivo em Pelotas, que nos últimos doze meses, anteriores à aplicação da pesquisa, a maioria das vítimas sofreu constrangimentos três vezes ou mais (28,3%), uma vez (21,4%), e duas vezes (20%) ou nenhuma (30%).

Diante disso, devemos atentar não só para o alto índice de mulheres que já sofreram assédio sexual no transporte público, mas também a repetição, somando as entrevistadas que responderam terem sofrido violência duas, três ou mais vezes, temos um percentual de 48,3%, ou seja, para quase metade das mulheres de Pelotas, o assédio sexual se apresenta como uma realidade constante.

Buscamos também identificar a reincidência das violências na modalidade de assédio verbal, como cantadas, comentários, gracejos ou piadas indecorosas, proposta, etc. Observamos a reiteração da ocorrência de assédio sexual no transporte coletivo, onde as vítimas sofreram três vezes ou mais (31,1%), duas vezes (27%), e uma vez (16,2%), conforme gráfico:

Gráfico 2 – Reincidência em assédio verbal nos últimos doze meses no transporte coletivo de Pelotas – RS



Fonte: Elaborado pelas autoras. Pesquisa de Vitimização de Assédio e Violência Sexual em Pelotas – RS

Quando perguntado especificamente sobre a modalidade de assédio verbal, a reincidência dos casos é ainda maior. 58,1% das mulheres respondentes passaram por esta violência duas vezes ou mais no último ano. Esta modalidade de assédio sexual por vezes não é reconhecida como uma violência, uma vez que a cultura machista atribui estas condutas à virilidade e tentativa de conquista por partes dos homens. No entanto, estas práticas não devem ser normalizadas.

A pesquisa também questionou as vítimas sobre a denúncia, restando o silêncio como meio preponderante para essas mulheres, que sofreram caladas. Dentre as entrevistadas que afirmaram ter sido vítimas de alguma das formas de violência sexual, nenhuma procurou a Delegacia de Polícia para registro de Boletim de Ocorrência. Este fato demonstra a enorme subnotificação dos dados de violência sexual contra as mulheres usuárias do transporte coletivo.

Em Pelotas, 70% das mulheres declararam que nada fizeram em relação ao assédio sofrido, algumas buscaram amparo da família (11,4%), de amigos (0,7%), ou da igreja (0,7%). A fim de entender quais fatores mantiveram essas vítimas em silêncio e os motivos em não denunciar, colhemos os seguintes dados: a vítima é descrente em relação aos órgãos públicos de proteção, pois acredita que nada seria resolvido, mesmo com a denúncia (43%). Outras respostas foram levantadas: não sabia a quem denunciar (10%); teve vergonha (5%); pensou que não iriam acreditar nela e/ou que seria desrespeitada (5%); medo (7%) e outro (30%)¹².

Quando a mulher rompe com o silêncio e busca auxílio, os meios selecionados são extra-estatais, como a família, os amigos ou a igreja. Há uma descrença no sistema de justiça. O registro do Boletim de Ocorrência seria o ingresso da denúncia no Sistema de Justiça, porém, as vítimas não se sentem seguras quanto ao tratamento que será dispensado a elas e temendo uma revitimização optam pelo silêncio.

Tal situação demonstra que a criminalização e a disponibilização de canais próprios e considerados adequados, como seria o caso das Delegacias Especializadas para Mulheres, órgão que existe na cidade de Pelotas, não são suficientes para romper com o ciclo de violência e o machismo estrutural que domina a sociedade.

Neste cenário, observa-se a situação dramática das mulheres que sofrem violência urbana, cujos percentuais colocam o município de Pelotas em uma grave situação quanto ao assédio no transporte público.

Considerações finais

Diante dos dados apresentados neste escrito, podemos concluir que o assédio sexual contra as mulheres se constitui como um problema social e que no caso da cidade de Pelotas, a realidade não é distinta, pois elas não se encontram protegidas no transporte coletivo.

Os dados alcançados com a pesquisa realizada com as usuárias de ônibus na cidade demonstram que a modalidade mais comum de assédio sexual no transporte coletivo é contato físico, nas suas diferentes possibilidades, como toques e aproximação corporal inoportuna (63,6%), seguida de assédio verbal, como cantadas, gracejos e piadas indecorosas (52,9%). Há uma perpetuação desses constrangimentos/violência, havendo um índice elevado de respondentes que indicaram ter sofrido assédio sexual três vezes ou mais no último ano.

Também foi possível observar que na faixa mais jovem, o número de vítimas é maior, mas em todas as idades podemos encontrar mulheres que figuraram como vítimas de assédio, demonstrando que a violência não é exclusiva de determinada faixa etária. No tocante à cor das respondentes vítimas de violência, apesar de a maioria se autodeclarar branca, negras e pardas também entram nas estatísticas de violência. Isso pois, basta o fato de ser mulher para que a objetificação de seu corpo e a “normalidade” de atitudes sexuais indesejadas surjam.

Apesar dos altos níveis de ocorrência, as mulheres tenderam a não denunciar, supondo que não seriam levadas a sério. Muitas temeram sofrer mais constrangimentos. Outras pensaram que o que aconteceu com elas não foi grave, ou não tinham certeza se era crime ou apenas um “comportamento desagradável”. Este fator tem relação com a “normalização” do comportamento masculino com as mulheres, elucidando os traços machistas presentes na sociedade. As vítimas de assédio nas ruas, no ponto e no ônibus simplesmente se afastam do agressor, com a sensação de estar resolvendo o problema. Estes elementos nos permitem constatar que há uma subnotificação muito elevada em relação à ocorrência do assédio sexual no transporte coletivo pelotense, silenciando tais práticas abusivas.

Verifica-se que a criação de uma legislação específica, seja em âmbito nacional ou local, não consegue impedir a ocorrência de violências, que possui raízes estruturais, dificultando a ação das vítimas, que entendem que nada será resolvido com a denúncia dos atos. Como exposto anteriormente, 70% das vítimas nada fizeram a respeito da violência sofrida, algumas buscaram amparo da família, dos amigos ou da igreja, mas nenhuma das entrevistadas procedeu à denúncia junto à Delegacia de Polícia.

Torna-se necessário dar seguimento à produção de informações que contribuam para dar visibilidade ao fenômeno, monitorá-lo e assim subsidiar políticas públicas efetivas e perenes ao enfrentamento da violência contra a mulher e consequente diminuição de casos de assédio sexual.

Marina Nogueira Madruga é advogada. Mestra em Política Social e Direitos Humanos pela Universidade Católica de Pelotas (2020). Especialista em Direito Constitucional Aplicado pela Faculdade Damásio (2017) e Especialista em Direito Processual Penal pela Faculdade Damásio (2018). Membro do Grupo Interdisciplinar de Trabalho e Estudos Criminais-Penitenciários (GITEP - UCPEL).
Contato: marina_mad@hotmail.com

Jiulia Estela Heling é Doutoranda em Sociologia pela Universidade Federal de Pelotas (ingresso em 2020). Especialista em Ciências Criminais pelo Complexo Educacional Renato Saraiva - CERS (2020). Mestra em

Política Social e Direitos Humanos (2019) e graduada em Direito (2016) pela Universidade Católica de Pelotas. Membro do Grupo Interdisciplinar de Trabalho e Estudos Criminais-Penitenciários (GITEP - UCPEL) e do Laboratório de estudos sobre ação coletiva, movimentos e violência (LAMOVS - UFPel).

Contato: jiuliaestela@hotmail.com

Flávia Giribone Acosta Duarte é Doutoranda no Programa de Pós-graduação em Política Social e Direitos Humanos na Universidade Católica de Pelotas. Mestre em Sociologia pela Universidade Federal de Pelotas. Membro do GITEP (grupo interdisciplinar de trabalho e estudos criminais-penitenciários - UCPEL).

Contato: flavicaacosta@gmail.com

Artigo recebido em: 29-09-2021

Aprovado em: 29-10-2021

Como citar este texto: MADRUGA, Marina Nogueira; HELING, Julia Estela; DUARTE, Flávia Giribone Acosta. A importunação sexual no transporte coletivo de Pelotas – RS. **Perspectivas Sociais**, Pelotas, vol. 07, nº 01, p. 80-101, 2021.

Referências

ACTION AID. **Em pesquisa da ActionAid, 86% das brasileiras ouvidas dizem já ter sofrido assédio em espaços urbanos.** 2016. Disponível em: http://actionaid.org.br/na_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos/. Acesso em: 03 ago. de 2020.

BRASIL. **Código Penal Brasileiro.** 2020a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 08 ago. de 2020.

BRASIL. **Lei das Contravenções Penais.** 2020b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del3688.htm. Acesso em: 14 ago. de 2020.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **Visível e Invisível: A vitimização de mulheres no Brasil.** 2ª edição. 2019. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/institucional/procuradoria/publicacoes/relatorio-vitimizacao-de-mulheres-no-brasil-2deg-edicao>. Acesso em: 16 ago. de 2020.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades: Pelotas.** 2020. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/pelotas/panorama>. Acesso em: 08 ago. de 2020.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Tolerância social à violência contra as mulheres.** Governo Federal, 2014. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/140327_sips_violencia_mulheres.pdf. Acesso em: 14 set. de 2020.

JIMÉNEZ, Juliana Tora; SIERRA, María Ochoa. Violencia de género y ciudad: cartografías feministas del temor y el miedo. **Soc. Econ. Cali**, n. 32, p. 65-84, June 2017.

MADRUGA, Marina Nogueira. Violências sexuais no município de Pelotas - RS: apontamentos sobre o Decreto Legislativo nº 672. **Perspectivas Sociais**, Pelotas, vol. 06, nº 01, p. 153-175, 2020.

MENDONÇA, Yasmin Curzi. **"Meu nome não é psiu!"**: Assédio nas ruas e a luta dos feminismos por reconhecimento jurídico. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Departamento de Ciências Sociais, 2017.

O GLOBO. **Preso novamente, homem que ejaculou em passageira é autuado por estupro.** 2017. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/preso-novamente-homem-que-ejaculou-em-passageira-autuado-por-estupro-21778244>. Acesso em: 08 ago. de 2020.

PELOTAS. **DECRETO LEGISLATIVO nº 672 de 13 de Junho de 2018.** Pelotas, Câmara Municipal de Pelotas, [2018]. Disponível em: <https://sapl.pelotas.rs.leg.br/norma/2631>. Acesso em: 03 de Set. de 2020.

PORTO, Maria Estela Grossi. **Sociologia da Violência: Conceito às Representações Sociais**. Editora Francis, 2010.

SANTIAGO, Denice. As interseccionalidades necessárias à questão do enfrentamento da violência contra mulher. In: FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **Visível e Invisível: A vitimização de mulheres no Brasil**. 2ª edição. 2019.

SANTOS, Maria da Conceição dos. **Corpos em trânsito: casos de assédio sexual nos transportes coletivos de Aracaju**. 2016. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2016.

SEPLAG-RS - Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão. **Estimativas Populacionais do RS**. 2020. Disponível em <https://planejamento.rs.gov.br/analise-de-emprego-e-desemprego>. Acesso em: 24 ago. de 2020.

SILVA, Beatriz Ferreira Honorato; OLIVEIRA, Teresa Cristina. **Corpos femininos em trânsito: a importunação sexual contra mulheres em transportes e vias públicas no Brasil**. Disponível em: <http://ri.ucs.br:8080/jspui/bitstream/prefix/1443/1/TCCBEATRIZSILVA.pdf>. Acesso em: 15 Jan. de 2021.

THINK OLGA. **Meu Ponto Seguro: Como melhorar a vida das mulheres que caminham**. Disponível em: https://thinkolga.com/wpcontent/uploads/2020/11/MeuPONTOSeguro_ThinkOlga.pdf. Acesso em 28 de Jan. de 2021.

TILIO, Rafael De. Marcos legais internacionais e nacionais para o enfrentamento à violência contra as mulheres: Um percurso histórico. **Revista Gestão e Políticas Públicas**, 2012.

VÁSQUEZ, Lya Yaneth Fuentes. "Cuentos que no son cuentos": acoso sexual, violencia naturalizada en las aulas universitarias. **Nómadas**, Bogotá, n. 51, pág. 135-153, dezembro de 2019.

¹ O Estado tem por hábito recorrer ao direito penal para solucionar os problemas presentes na sociedade. Compreendemos que não se trata de uma estratégia eficaz.

² O termo assédio sexual utilizado na pesquisa é de linguagem comum, falado no cotidiano. Observa-se que é utilizado nesse estudo como sinônimo de importunação sexual: crime previsto no Artigo 215 - A do Código Penal Brasileiro.

³ O termo transporte coletivo utilizado na pesquisa, quando se referir à cidade de Pelotas, compreende unicamente a modalidade ônibus.

⁴ Pelotas é um município da região Sul do estado do Rio Grande do Sul, no Brasil. Sua população, conforme estimativas do IBGE para 2020, é de 343.132 habitantes (IBGE, 2020).

⁵ Utilizaram-se as categorias empregadas pelo Censo do IBGE, e as respostas foram baseadas na autodeclaração.

⁶ 97% das mulheres dizem que já sofreram assédio no transporte público e privado no Brasil, diz pesquisa. G1 SP e GLOBO NEWS, 18 de Junho de 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/06/18/97percent-das-mulheres-dizem-ja-ter-sido-vitima-de-assedio-no-transporte-publico-e-privado-no-brasil-diz-pesquisa.ghtml>> Acesso em: 02 Jan. 2021.

⁷ *Encoxada* é um termo popular para descrever o ato de o passageiro encostar-se maliciosamente contra o corpo das mulheres.

⁸ Lei nº 11.340, de 7 de agosto de 2006. Entre suas pretensões, cria mecanismos para coibir a violência doméstica e familiar contra a mulher.

⁹ O GLOBO. Preso novamente, homem que ejaculou em passageira é autuado por estupro. 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/brasil/preso-novamente-homem-que-ejaculou-em-passageira-autuado-por-estupro-21778244>>. Acesso em: 08 ago. de 2020.

¹⁰ O Art. 61 da Lei das Contravenções Penais tinha a seguinte redação: “Importunar alguém em lugar público ou acessível ao público, de modo ofensivo ao pudor”, prevendo uma multa de duzentos mil réis a dois contos de réis, revogado pela Lei nº 13.718, de 2018 (BRASIL, 2020b).

¹¹ Art. 213. Constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça, a ter conjunção carnal ou a praticar ou permitir que com ele se pratique outro ato libidinoso (BRASIL, 2020a).

¹² Esta pergunta admitia assinalar mais de uma alternativa.