

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM CIENCIAS SOCIAIS APLICADAS
MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS

JULIANA YURI KAWANISHI

SEU CORPO NÃO É PASSAGEM:

A limitação do direito à cidade para as mulheres em decorrência dos assédios
sofridos no transporte público coletivo no município de Ponta Grossa – PR

PONTA GROSSA

2020

JULIANA YURI KAWANISHI

SEU CORPO NÃO É PASSAGEM:

A limitação do direito à cidade para as mulheres em decorrência dos assédios sofridos no transporte público coletivo no município de Ponta Grossa – PR

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Estadual de Ponta Grossa como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais Aplicadas.

Área de Concentração: Cidadania e Políticas Públicas

Linha de Pesquisa: Estado, Direitos e Políticas Públicas.

Professor Orientador: Dr. Nei Alberto Salles Filho

PONTA GROSSA

2020

K22 Kawanishi, Juliana Yuri
Seu corpo não é passagem: a limitação do direito à cidade para as mulheres em decorrência dos assédios sofridos no transporte público coletivo no município de Ponta Grossa - PR / Juliana Yuri Kawanishi. Ponta Grossa, 2020. 148 f.

Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas - Área de Concentração: Cidadania e Políticas Públicas), Universidade Estadual de Ponta Grossa.

Orientador: Prof. Dr. Nei Alberto Salles Filho.

1. Direito à cidade. 2. Transporte público. 3. Assédio. 4. Mulher. I. Salles Filho, Nei Alberto. II. Universidade Estadual de Ponta Grossa. Cidadania e Políticas Públicas. III.T.

CDD: 305.48

JULIANA YURI KAWANISHI

SEU CORPO NÃO É PASSAGEM:

A limitação do direito à cidade para as mulheres em decorrência dos assédios sofridos no transporte público coletivo no município de Ponta Grossa – PR

Dissertação apresentada para obtenção do título de mestre na Universidade Estadual de Ponta Grossa, Área de Ciências Sociais Aplicadas.

Ponta Grossa, 22 de abril de 2020.



Prof. Dr. Nei Alberto Salles Filho – Presidente
Doutor Ensino de Ciência e Tecnologia
Universidade Estadual de Ponta Grossa



Prof. Dra. Sandra Maria Scheffer
Doutora em Gestão Urbana
Universidade Estadual de Ponta Grossa



Prof. Dra. Eloiza Aparecida Silva Ávila de Matos
Doutora em Educação pela Universidade Metodista de Piracicaba
Universidade Tecnológica Federal do Paraná

AGRADECIMENTOS

Meu agradecimento vai à todas as mulheres, a pesquisa é para todas vocês!

Aos meus amigos que a vida me presenteou e também aos amigos que a Pós Graduação me apresentou, com toda certeza vocês fizeram essa jornada ser mais fácil e leve, obrigada por todos os risos em meio as preocupações.

À Universidade Estadual de Ponta Grossa e à todos os professores/as que me ensinaram e incentivaram de algum modo à leitura e na busca pelo conhecimento. Um lugar que precisa ser ocupado por todos e todas. Em todo esse tempo de estudo e pesquisa tive a oportunidade de conhecer tantas teorias, as quais se tornam verdadeiros instrumentos de lutas e voz, transcritas em artigos, trabalhos e compartilhadas em conversas.

As professoras Dra. Sandra e Dra. Eloiza que compartilharam todo seu conhecimento para melhorar a pesquisa. Todas as orientações/sugestões foram validas afim de aprimorar o resultado final, agradeço profundamente a oportunidade de ter vocês nesse momento. E por fim agradeço meu orientador Dr. Nei Alberto Salles, por toda paciência, pela confiança e por trazer leveza em meio aos momentos mais difíceis

***“Que nada nos limite, que nada nos defina, que nada nos sujeite. Que a liberdade seja nossa própria substância, já que viver é ser livre.”
Simone de Beauvoir***

RESUMO

O presente estudo tem como foco compreender se as mulheres que utilizam o transporte público (ônibus) no município de Ponta Grossa – PR têm o seu direito à cidade afetado em decorrência dos assédios sexuais. A discussão se faz necessária diante dos constantes casos de assédio sexual que mulheres estão enfrentando dentro do transporte público, o que faz com que o direito social ao transporte e o direito de ir e vir sejam violados por um sistema patriarcal que coloca as mulheres em um grupo vulnerável de pessoas quando o assunto é direito à cidade, justamente por conta da violência sexual. Nesse sentido o objetivo geral da pesquisa é compreender como a questão do assédio é vivenciado no transporte público (ônibus) e se de alguma forma pode inibir o direito à cidade para as mulheres em meio ao espaço urbano em Ponta Grossa – PR. A pesquisa pretende demonstrar com os dados obtidos, como o assédio ocorre e a percepção das participantes sobre o mesmo. Para realizar a pesquisa parte fundamental, foi a construção do referencial teórico. A pesquisa bibliográfica-documental forneceu o embasamento e informações sobre a temática. Posteriormente foi realizada a pesquisa de campo com questionário digital disponibilizado na internet por meio de plataforma digitais, e também por cartazes com Código QR (Código Biodimensional) disponibilizados em locais estratégicos tais como nos terminais de ônibus, permitindo uma aproximação com os sujeitos de pesquisa. Ainda foi realizado um levantamento de denúncias do ano de 2018 à 2019 e registros referente à lei Nº13.718 sobre Importunação Sexual na delegacia da mulher; 13ª SDP. e Guarda Municipal. Foram solicitadas à empresa que realiza o transporte público na cidade informações referentes aos funcionários recebem treinamento/orientação/capacitação para os casos de assédio sexual dentro dos transportes públicos (ônibus). Os sujeitos de pesquisa são mulheres acima de 18 anos que utilizam ou utilizaram o transporte público na cidade de Ponta Grossa – PR. Como o assédio é um fenômeno atemporal, podendo ocorrer em vários momentos da vida de uma mulher não foi delimitado um período de tempo para a investigação. O instrumento para a coleta de dados foi um questionário com perguntas abertas e fechadas. Por fim para análise dos dados a metodologia utilizada foi análise de conteúdo. A pesquisa tem cunho qualitativo. No primeiro capítulo foi abordado o processo histórico que envolve relações de gênero, conceituando violência de gênero e posteriormente apresentando apontamentos sobre a sociologia do corpo. O segundo capítulo discorre-se sobre a construção das cidades, com ênfase no capitalismo que acelera o crescimento dos centros urbanos, contextualizando como a mulher estabelecia uma relação com o espaço urbano e a luta pelo direito à cidade e o direito ao corpo. A discussão tem como ponto inicial a construção de um Estado democrático, bem como ampliação e avanços em legislação e políticas públicas que asseguram direitos para as mulheres. No terceiro capítulo são apresentando dados do município de Ponta Grossa – PR, sendo cruzadas as informações obtidas no campo com as informações bibliográfico-documentais exploradas. Foram elencadas três categorias entre teóricas e empíricas, que possibilitaram concluir que o assédio no transporte público interfere no direito à cidade.

Palavras-chave: Direito à cidade; Transporte público; Assédio; Mulher.

ABSTRACT

The present study aims to understand if women who use public transportation (buses) in the city of Ponta Grossa - PR have their right to the city affected as a result of sexual harassment. The discussion is made necessary by the constant cases of sexual harassment that women are facing within public transport, which causes the social right to transport and the right to come and go to be violated by a patriarchal system that places women in a vulnerable group of people when it comes to the right to the city, precisely because of sexual violence. In this sense, the general objective of the research is to understand how the issue of harassment is experienced in public transportation (bus) and if in any way can inhibit the right to the city for women in the urban space in Ponta Grossa - PR. The research aims to demonstrate through the data obtained, how harassment occurs and the perception of the participants about it. To carry out the fundamental part research was the construction of the theoretical referential, so the bibliographic-documentary research provided the basics and information on the subject, later the research was done with a digital questionnaire made available in an Internet group of women from the city of Ponta Grossa that deal with sorority, this group will not be identified, respecting women who use this space and also through posters with QR Code (Biodimensional Code) made available in strategic locations, in the bus terminals, allowing an approximation with the theme. There was also a survey of denunciations and records concerning the law No. 13.718 on Sexual Impersonation in the women's police station; 13th Police and Municipal Guard. The company that performs the public transport in the city was asked if employees had a training / orientation / training when sexual harassment occurred in public transportation (buses). The research subjects are women over 18 who use or used public transportation in the city of Ponta Grossa - PR as harassment is a timeless phenomenon, occurring at various times in the life of a woman was not delimited a period of time . The instrument for data collection was used a questionnaire with open and closed questions. Finally, to analyze the data, the methodology used was content analysis, the research has a quantitative-qualitative character. The first chapter is addressed the historical process involves gender relations conceptualizing on gender violence and later notes on the sociology of the body. In the second chapter, it discusses the construction of cities with an emphasis on capitalism that accelerates the growth of urban centers by contextualizing how women establish a relationship with urban space and the struggle for the right to the city and the right to the body. The discussion has as its starting point the construction of a democratic state expansion and advances in legislation and public policies that ensure rights for women. In the third chapter is presenting data from the municipality of Ponta Grossa - PR. It will also be cross-checked the information obtained in the field you the bibliographic-documentary information explored.

Key-words: Right to the city; Public transportation; Harassment; Woman.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Relógio da Violência Mulheres que já foram assediadas no dia 17 de junho de 2019.....	41
FIGURA 2 - Mapa da campanha Chega de Fiu Fiu em Ponta Grossa – PR.....	42
FIGURA 4 – Mapa do Paraná	72
FIGURA 5 – PLANOS DO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA – PR.....	74
FIGURA 6 - Sistema de transporte coletivo no município de Ponta Grossa – PR.....	76
FIGURA 7 - Modelo de ônibus articulado de Ponta Grossa	93

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - Fluxo escolar com faixa etária de Ponta Grossa, 2010.....	73
GRÁFICO 2 - Percentual de faixa etária das mulheres que aceitaram responder a pesquisa.....	81
GRÁFICO 3 - Percentual de mulheres que identificaram culpa ou se sentiram confusas.....	85
GRÁFICO 4 - Percentual das reações das mulheres diante do assediador.....	87
GRÁFICO 5 - Percentual de mulheres que identificaram que o assédio sexual tem efeito Psicológico.	88
GRÁFICO 6 - Percentual de mulheres relataram que evitam usar o transporte público em determinados horários.....	89
GRÁFICO 7- Percentual das mulheres que se sentem seguras no transporte público coletivo.	90
GRÁFICO 8 - Percentual das linhas de ônibus que ocorreram assédio sexual	92
GRÁFICO 9 - Percentual de mulheres que já se sentiram objetificadas dentro do transporte público.....	95
GRÁFICO 10 - Percentual de mulheres que acreditam que os assédios são naturalizados pela sociedade.....	96
GRÁFICO 11 - Percentual de mulheres que já foram assediadas	98
GRÁFICO 12 - Percentual de mulheres que conhecem a lei Nº 13.718/18 – Importunação Sexual.....	99
GRÁFICO 13 - Percentual de mulheres que acreditam na importância da lei Nº13.718/18	100
GRÁFICO 14 - Percentual de mulheres sobre a importância da educação de gênero tem sobre os assédios.....	101
GRÁFICO 15- Percentual de respostas favoráveis ao uso de sites/app para denunciar o assédio sexual no transporte público.....	102
GRÁFICO 16 - Percentual de mulheres que apontam que a pesquisa é importante	103

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - Crescimento populacional e processo de urbanização 1940-2010	57
TABELA 2 - População Total, por Gênero, Rural/Urba-na- Ponta Grossa- PR	74
TABELA 3 - Frota de veículos em Ponta Grossa – PR no ano de 2018.....	75
TABELA 4 - Números de veículos (ônibus) da empresa que realiza o transporte público na cidade de Ponta Grossa – PR.....	77
TABELA 5 - Casos de importunação sexual em Ponta Grossa registrados na 13º SDP	80

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
CAPITULO 1 - RELAÇÕES DE GÊNERO: A VIOLÊNCIA CONTRA A MULHER ..	20
1.1 UMA BREVE SOCIOLOGIA DO CORPO E A IMPORTÂNCIA DA EPISTEMOLOGIA FEMINISTA PARA AS CIÊNCIAS SOCIAIS	20
1.2 A SOCIEDADE PATRIARCAL E O MOVIMENTO FEMINISTA	25
1.3 LEGISLAÇÃO BRASILEIRA SOBRE VIOLÊNCIA CONTRA A MULHER: AVANÇOS E RETROCESSOS	30
1.4 VIOLÊNCIA DE GÊNERO	34
1.4.1 Assédio Sexual.....	38
1.5 ASPECTOS CENTRAIS SOBRE O ASSÉDIO NO TRANSPORTE COLETIVO ..	40
CAPITULO 2 - O DIREITO À CIDADE: UMA CONSTRUÇÃO A PARTIR DO PLANEJAMENTO URBANO ATÉ A MOBILIDADE URBANA	44
2.1 DIREITO À CIDADE PARA QUEM? COMO A MULHER SE RELACIONA COM O ESPAÇO URBANO	44
2.2 CONSTRUINDO CIDADES PELO PLANEJAMENTO URBANO	50
2.3. CONTEXTUALIZANDO A MOBILIDADE URBANA NO TERRITÓRIO BRASILEIRO	53
2.4 LEGISLAÇÃO E POLÍTICA SOBRE MOBILIDADE URBANA.....	57
2.5 A RELAÇÃO DAS MULHERES COM TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E ESPACIALIDADE	60
CAPITULO 3 - POR TRÁS DO SILÊNCIO EXISTE UM GRITO DE SOCORRO: APONTAMENTOS SOBRE O ASSÉDIO SEXUAL NO TRANSPORTE PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA – PR.	66
3.1. PERCURSO METODOLÓGICO DA PESQUISA EMPÍRICA	66
3.2 BREVE CARACTERIZAÇÃO SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA- PR.....	72
3.3 DADOS SOBRE ASSÉDIO SEXUAL NO TRANSPORTE EM PONTA GROSSA.....	78
3.4 SUJEITOS DE PESQUISA: MULHERES USUÁRIAS DO TRANSPORTE PÚBLICO EM PONTA GROSSA – PR.....	80

CONCLUSÃO	105
REFERÊNCIAS.....	109
APÊNDICE A – CÓDIGO QR	121
APÊNDICE B – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO E QUESTIONÁRIO.....	123
APÊNDICE C - OFÍCIOS	128
APÊNDICE D – IMAGEM FOTOGRÁFICA DOS CARTAZES PARA ACESSO DOS QUESTIONÁRIOS DENTRO DOS TERMINAIS DE ÔNIBUS	135
ANEXO A – APROVAÇÃO DO PROJETO NO COMITÊ DE ÉTICA.....	137
ANEXO B – RESPOSTAS DOS OFÍCIOS.....	142

INTRODUÇÃO

Para que o leitor compreenda a motivação da presente pesquisa, é importante que saiba o lugar de fala da pesquisadora. Foram anos dependendo do transporte público na cidade de Ponta Grossa - PR e convivendo com o assédio dentro desse meio de transporte (ônibus). Na condição de vítima, também passei a enxergar outro lado obscuro, que é a naturalização do assédio e a culpabilização das mulheres quando este ocorre, sendo tal culpabilização justificada em detrimento de suas vestimentas e horários em que elas estão nas ruas. Estas vivências levaram esta pesquisadora à luta pela igualdade de gênero, pelo direito de ir e vir e o pelo respeito às mulheres, sendo esta pesquisa fruto de suas indagações, estudos e lutas diárias.

Após ler tantas notícias sobre mulheres que sofreram assédios, que foram estupradas, e que vivem com medo de sair na rua, a necessidade de pesquisar e estudar a temática foi reforçada em mim.

Percebi, portanto, o envolvimento entre os direitos humanos e as políticas públicas voltadas para mulheres na busca da emancipação dessas. Entretanto mesmo com tantas iniciativas, o cotidiano ainda se encontra com marcas de violência e estigma. Por esses fatos e pela necessidade de se pensar/planejar a relação entre o direito de ir e vir das mulheres, através do transporte público, vinculado ao direito à cidade, compreendo a importância desse estudo.

A ciência possibilita ir atrás dos determinantes culturais e políticos construídos na sociedade afim de compreender as relações sociais que fluem sobre o espaço urbano. Assim a pesquisa é produto da vida cotidiana mas também é a construção científica para o enfrentamento da problemática do assédio no transporte público e sua naturalização.

A dissertação foi construída a partir desse problema enfrentado na vida de uma mulher que depende de ônibus para fazer sua locomoção diária. Assim, esta dissertação de mestrado tem como **objeto** compreender como a questão do assédio é vivenciada no transporte público de Ponta Grossa – PR, e se de alguma forma limita o direito à cidade, em meio ao espaço urbano, para as mulheres que dependem desse meio de transporte para sua locomoção.

Levando em consideração a desigualdade entre homens e mulheres, assim como o patriarcado¹ existente na sociedade, o público alvo da pesquisa foram mulheres que utilizam o transporte público na cidade de Ponta Grossa - PR, buscando entender como estas se relacionam com os espaços públicos, tendo em vista se tratarem de pessoas que necessitam da criação de leis e de políticas públicas visando a igualdade de gênero, pois vivemos em uma sociedade que reproduz a lógica do patriarcado que subalterniza a mulher.

Outro ponto foi compreender a formação das cidades e relacionar se estas cidades estão preparadas para as mulheres.

A partir de tais premissas, justifica-se a necessidade da pesquisa na medida em que os assédios sexuais no transporte fazem parte da realidade e são problemas inerentes à locomoção. Ressalta-se que o assédio não ocorre apenas com mulheres, entretanto esta pesquisa se dedica a investigar apenas os assédios que mulheres sofreram, para fim de delimitar a pesquisa e por conta dos casos que ganharam visibilidade no ano de 2018, como por exemplo, notícias que traziam que homens haviam ejaculado em mulheres no transporte público.

O assédio dentro do transporte público coletivo é um problema que ocorre desde primórdios porém só ganhou notoriedade nos últimos anos. Mas se é um problema que já acontecia, outro questionamento é porque ainda ocorre? Estas perguntas perpassam a pesquisa, instigando aprofundar os estudos nos relatos de mulheres que já sofreram com o assédio e utilizam desse meio de transporte para se locomoverem dentro das cidades.

A pesquisa se concentrou nos ônibus, por, no Brasil, esse ser o meio de transporte público coletivo mais comum dentro das cidades. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) registrados no ano de 2013, menos de 1% das cidades têm metrô, 2,5% possuem trem e 38% ônibus municipal.

No Brasil o transporte passa a ser consolidando como um direito social a partir da Emenda 90 de 2015, que introduz no artigo 6º da Constituição Federal de 1988 que “São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à

¹ O termo patriarcado: “trata-se de um tipo de dominação em que o senhor é a lei e cujo domínio está referido ao espaço das comunidades domésticas ou formas sociais mais simples, tendo sua legitimidade garantida pela tradição” (CASTRO; LAVINAS, 1992, p. 237).

infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição" (BRASIL, 2015).

A presente pesquisa teve como lócus o município de Ponta Grossa, pois a pesquisadora reside no município além de ser usuária da política de transporte, e por ser mulher, também, estando sujeita a sofrer com esse fenômeno, além de verificar a inexistência de pesquisas sobre o assédio sexual no transporte público local. Paralelo a isso, observa-se também uma crescente denúncia sobre os assédios no transporte conforme dados disponibilizados no capítulo 3 (três). O Município de Ponta Grossa está localizado no estado do Paraná, e segundo o último censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), conta com uma população de 311.611 pessoas e extensão territorial de 2.054,732 km² (IBGE, 2010), o que justifica a necessidade de haver o transporte público coletivo. Os veículos que podem realizar o transporte público coletivo em Ponta Grossa – PR, podem ser ônibus e micro-ônibus, justificando o motivo para a pesquisa se limitar a esse meio de transporte.

Dados divulgados pelo Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES), em abril de 2018, indicam que há na cidade de Ponta Grossa 1.219 ônibus. Desses 1.219 ônibus, 217 são da empresa Viação Campos Gerais (VCG) que possui a concessão pública para ofertar o serviço de transporte no município de Ponta Grossa – PR, sendo esta a única empresa que realiza tal atividade, possuindo o monopólio do transporte público no município.

A **hipótese** levantada na presente pesquisa é de que o assédio no transporte público interfere no direito à cidade das mulheres e na locomoção diária destas, no sentido de ter um direito à cidade limitado por ser mulher decorrente de todo processo histórico da violência de gênero.

Portanto a pesquisa pretendeu investigar se as mulheres mudam seus trajetos, horários e rotina em decorrência dos assédios no transporte público. A mulher tem o espaço do seu corpo, mas esse corpo também se relaciona com os espaços públicos onde ocorrem relações sociais. Com os assédios o que surge é a violação deste espaço mais íntimo da mulher, o seu corpo.

Na pesquisa ressalta-se o transporte público como sendo um meio de locomoção de custo baixo e de fácil acesso, assim podendo ser um aliado diário para as mulheres acessarem a cidade em todos os espaços urbanos.

O **objetivo geral** da pesquisa se propôs a compreender se as mulheres que utilizam o transporte público (ônibus) no município de Ponta Grossa – PR tiveram o

seu direito à cidade limitado em decorrência dos assédios sexuais. Esta compreensão partiu da perspectiva de mulheres acima de 18 anos que utilizam ou já utilizaram o transporte público em algum momento da vida. A pesquisa não foi condicionada a um fator temporal, pois o assédio pode ocorrer em várias fases da vida da mulher, bem como a perspectiva da vítima, com o acesso às informações, pode ter sofrido alterações em decorrência de sua percepção do que é o assédio.

Como **objetivos específicos**, que foram trabalhados nos capítulos, teve-se:

- Aproximar a discussão da sociologia do corpo com as epistemologias feministas, no sentido de refletir sobre a espacialidade e o direito à cidade;
- Entender aspectos centrais da cidade de Ponta Grossa em relação à mobilidade e à participação da mulher, em suas tensões e possibilidades
- Averiguar por levantamento de dados quantos casos de assédio no transporte público coletivo (ônibus), vivido por mulheres foram denunciados para a empresa prestadora destes serviços e/ou em delegacias;
- Verificar em meio as plataformas digitais tais como: sites, blogs e demais redes sociais, se as mulheres estão utilizando essas ferramentas para relatar questões sobre assédios vivenciados em meio aos transportes públicos coletivos.

O direito de ir e vir está inteiramente ligado a como esses espaços se estruturam. No início do século XIX o país era predominantemente rural, com o desenvolvimento e a industrialização, algumas áreas rurais passam por modificações e assim passam a serem áreas urbanas para comportar o crescimento industrial e tecnológico, surgindo as cidades, as quais passam a concentrar um número maior de pessoas. Em meio a esse contexto surgem novas demandas devido à aglomeração urbana como: saneamento básico, comércio de alimentos, meios de locomoção, etc.

As cidades acabam se desenvolvendo de forma desordenada, aumentando assim sua extensão territorial. Logo, os deslocamentos de um ponto ao outro se tornam mais distantes em decorrência do crescimento do espaço urbano e do número de habitantes, fazendo-se necessário pensar em formas alternativas de transporte para que todos/as tenham o seu direito à cidade respeitado. Diante da problemática do deslocamento são criadas alternativas para exercer a mobilidade urbana.

A pesquisa se concentra no transporte públicos coletivos, os quais grande parte da população utiliza diariamente para transitar dentro do espaço urbano, tornando assim, os ambientes em espaços democratizados na busca em possibilitar a

ocupação das cidades e acesso aos equipamentos públicos. Entretanto existem determinantes históricos que fazem com que o espaço urbano não seja tão democratizado.

O patriarcado pode ser considerado um determinante já que em sua lógica se funde um sistema social onde os homens tem o controle legítima a autoridade sob as mulheres (SAFFIOTI, 1997), portanto a pesquisa investigou como foi estabelecida a relação entre a mulher e o espaço urbano, dando visibilidade a problemática dos assédios sexuais como uma das expressões da questão social que envolvem os problemas de gênero.

Para entender a mulher enquanto ser que ocupa esse espaço urbano é preciso se atentar ao significado colocado ao “corpo” (presente no título da dissertação), o qual se refere aos estudos sobre sociologia do corpo e objetificação do mesmo, assim os autores que são referência nessa categoria e fornecem embasamento teórico por meio de suas pesquisas: Butler (2017), Le Breton (2010), Foucault (1999).

A compreensão da corporeidade humana como fenômeno social e cultural, motivo simbólico e objeto de representações e imaginários. O corpo de uma mulher é seu espaço mais íntimo, mas, na forma como a sociedade vem se organizando, é tido e visto como um objeto, mesmo quando esse corpo demonstra o limite do espaço, em muitas circunstâncias não é respeitado. Tendo em vista que a transformação social ocorre diariamente, essa objetificação fica muito visível quando se trabalha a mulher nos diversos espaços, como no transporte público. O que pode refletir em como a mulher exerce o seu direito de ir e vir.

Contextualizando o processo histórico de luta das mulheres - para conquistar avanços - no que se refere aos direitos, e a relação de ocupação dentro do espaço urbano, atrelando a conjuntura atual e novas legislações que visam assegurar o direito à cidade de maneira democrática

Os assédios sexuais são violências que acompanham a mulher durante a história, porém com as transformações da sociedade essas mulheres vão ganhando vozes, reivindicando direitos, indo as ruas e se relacionam com o espaço urbano, a exigência são criações de leis que garantam o direito da mulher com o intuito de erradicar tais atos de violência. O assédio sexual no transporte público ou em outros espaços públicos só ganha legitimidade aos olhos do Estado com a criação da lei Nº 13.718 de 24 de setembro de 2018 segundo o Código de Lei torna a importunação sexual crime com penalidade segundo o artigo 215-A. A criação de políticas públicas

para enfrentar o assédio apresenta avanços para o direito à cidade das mulheres possibilitando tornar os espaços ambientes mais seguros.

A **metodologia** está disponível no capítulo 3 (três), entretanto é apresentado ao leitor de maneira breve a metodologia que foi utilizada e que forneceu a estrutura para o desenvolvimento e processo de execução de uma pesquisa científica, as quais perpassam por inúmeras dificuldades, desafios e questionamentos.

A essência da pesquisa se deu na escolha da metodologia de pesquisa se encaixando ao objeto, sendo um processo de investigação acerca do estudo e partindo de um fenômeno social ou fato. Por fim tal metodologia permitiu gerar estudos e a produção de conhecimentos com olhares diferenciados. “A pesquisa é um procedimento racional e sistemático que tem como objetivo proporcionar respostas aos problemas que são propostos”. (GIL, 2007, p. 17).

Para a pesquisa foi utilizado a pesquisa bibliográfica aproximando diversos autores que deram o embasamento teórico, necessário para a construção da parte histórica e sobre as categorias encontradas na pesquisa, aprofundando a discussão sobre a temática.

A pesquisa documental serviu para estudar os documentos existentes sobre planejamento urbano como: Constituição Federal de 1988, Estatuto das Cidades, Política Nacional de Mobilidade Urbana, Plano Diretor, Plano de Mobilidade Urbana, Lei da Importunação Sexual, entre as legislações do município de Ponta Grossa – PR.

O processo de aplicação de métodos de pesquisa e a escolha do instrumento para a análise dos resultados estão descritos passo- a-passo no capítulo 3 (três).

Para a analisar dos dados obtidos se utilizou da análise de conteúdo. Na interpretação de dados cria-se um meio de resgate de embasamento teórico, realizando a junção entre os dados e a teoria que estrutura a pesquisa desvendando os sentidos, interpretação e significados por trás dos dados, por meio da análise de conteúdo pode-se interpretar dados. Das **categorias teóricas** principais apresentadas nesse estudo se concentram sobre a construção social do corpo feminino e o direito à cidade. Tais categorias são abordadas na construção dos capítulos sendo temáticas que dialogam entre si pensando na totalidade da sociedade e como se manifestam os fenômenos acerca da questão social. Das **categorias empíricas** perpassam o medo da violência.

O percurso metodológico foi necessário para a construção do conhecimento em uma perspectiva epistemológica com o objeto. A pesquisa qualitativa visa

desvendar os fenômenos que se relacionam com as construções sociais e acabam sendo determinantes na vida dos indivíduos, mas a pesquisa também fornece a possibilidade de trabalhar com o quantitativo analisando o resultado dos dados coletados a partir do número de sujeitos que aceitaram participar da pesquisa de forma voluntária.

Dentre os resultados apresentados pode-se afirmar a partir da amostra que o medo de sofrer uma violência (assédio) interfere na relação que a mulher estabelece com a cidade, fazendo com que seja limitado.

No capítulo 1 é possível se adentrar na discussão sobre gênero, discorrendo sobre o assédio sexual, vinculada ao estudo sobre a sociologia do corpo. Para trazer a discussão e fundamentação teórica, as autoras como Scott (1989), Saffioti (1997), Beauvoir (1980) e Butler (2017), Foucault (1999) serão a base para a pesquisa.

Assim o capítulo 1 busca situar como se dá as relações de poder pautadas na diferença de gênero, como a mulher precisa lutar para ter direitos. Neste capítulo, também, se apresenta alguns dados sobre o assédio sexual no Brasil para proporcionar melhor compreensão do lugar de onde a mulher está e a luta para ter visibilidade.

O capítulo 2 aborda o direito à cidade correlacionado com o lugar da mulher dentro do espaço urbano, observando como é estabelecida uma relação conforme o contexto histórico. É pautada a importância da Constituição Federal de 1988 tanto na visibilidade para o transporte quanto na igualdade de direitos entre homens e mulheres. Perpassando a criação de Políticas Públicas e legislações que buscam combater a violência contra a mulher, contextualizando assim como se dá o cenário onde ocorrem tais relações, as cidades produtoras e reprodutoras de relações sociais. Cidades estas onde as mulheres passam a ter grandes embates na busca por direitos. Os autores que fornecem embasamento teórico para a discussão são Lefebvre(1968), Santos (2008), Rolnik (1979), Foucault (1999).

Por fim, o capítulo 3 se concentra em discorrer sobre o percurso metodológico, dados sobre o município de Ponta Grossa e a análise dos dados coletados e as categorias teóricas com a aplicação da análise de conteúdo como instrumento para a interpretação dos dados.

O objetivo maior do transporte não é apenas pensar na locomoção, mas também nos direitos das mulheres sobre seus corpos ao utilizar o transporte público coletivo. Os casos de assédio dentro do meio de transporte tem ganhado visibilidade

em âmbito nacional. O que torna de grande importância os resultados da pesquisa para que assim ela volte para a sociedade com o intuito de repensar a prática do assédio que as mulheres sofrem.

CAPITULO 1 - RELAÇÕES DE GÊNERO: A VIOLÊNCIA CONTRA A MULHER

Ao se deparar com o assédio sexual no transporte público como fenômeno recorrente durante a história, bem como a urgência para o enfrentamento de tal questão, surge a necessidade de pesquisar se os assédios sexuais limitam o direito à cidade para as mulheres.

O intuito desse capítulo foi primeiro discorrer sobre a sociologia do corpo de maneira a compreender o quanto os corpos femininos resistem em espaços públicos. Em seguida trazer o conceito de gênero e as relações de gênero inerentes à sociedade e as transformações que ocorrem na sociedade, as consequências, lutas e movimentos para a emancipação da mulher. Ressalta-se que por parte das mulheres havia demandas que eram reivindicadas conforme o tempo histórico, em uma sociedade que foi marcada pela divisão de tarefas, trabalho, salário, e funções sociais determinadas pelo gênero. Em um segundo momento será abordada a violência de gênero no contexto atual brasileiro, relacionando-a com o assédio sexual. Posteriormente traz-se apontamentos embasados em dados sobre como as mulheres enfrentam o assédio sexual no transporte público.

1.1 UMA BREVE SOCIOLOGIA DO CORPO E A IMPORTÂNCIA DA EPISTEMOLOGIA FEMINISTA PARA AS CIÊNCIAS SOCIAIS

A epistemologia ou a teoria do conhecimento é uma área da Filosofia que se dedica a estudar as relações entre sujeitos, produzindo conhecimento acerca de determinados assuntos. A epistemologia feminista é um novo paradigma que estuda e investiga os papéis de gênero que emergem na vida em sociedade, tal teoria cria um importante caminho de produção de conhecimento a partir da categoria de gênero, a teoria feminista ganha espaço dentre as teorias pós-modernas no campo da cientificidade (HARDING, 1993).

O campo das ciências sociais passa a ter um novo olhar com a epistemologia feminista, as pesquisas com viés feminista que problematizam as diferentes visões de mundo de mulheres e homens, forçam a refletir sobre as relações de poder, e a representação que as mulheres têm na história da ciência, sendo que “o esquecimento das contribuições das mulheres na produção do conhecimento, é estratégia e serve para assegurar as bases patriarcais do conhecimento” (GROSZ, 2006, p. 206). A

epistemologia feminista surge como um novo caminho de produção de conhecimento fornecendo base com metodologias plurais e teoria-metodológica para discutir relações de gênero dentro da ciência.

Cabe à epistemologia feminista propor princípios, conceitos e práticas que possam superar as limitações de outras estratégias epistemológicas, no sentido de atender aos interesses sociais, políticos e cognitivos das mulheres e de outros grupos historicamente subordinados (SARDENBERG, 2007, p. 10).

Partindo da epistemologia feminista a pesquisa estuda as cidades e os corpos que carregam experiências urbanas, que ora são produtos e ora são reprodutores de espaço (SENNETT, 1997). O corpo abordado nessa pesquisa é fruto da relação de poder e de dominação que flui através do espaço urbano, sujeitos (mulheres) que não tem o reconhecimento de pertencer e ocupar cidades. A cidade se torna “a condição e o meio no qual a corporalidade é social, sexual e discursivamente produzida” (GROSZ, 1999, p. 381), sugerindo a possibilidade de um corpo tanto transformador, quanto transformado pelo espaço.

No modo como as relações sociais se desdobram na sociedade, as de micro poder se mostram intrínsecas diariamente na convivência entre indivíduos. Sendo relações que transpassam os limites dos corpos, pois são relações de dominação e dominado (FOUCAULT, 1995). O filósofo Foucault (1995) fez a leitura dessa realidade, descrevendo sobre a arqueologia do saber e a genealogia do poder. A busca do autor se fundamentou pela procura em descobrir onde tais discursos e reproduções se tornam verdades, sem questionamentos, compreendendo que existem dispositivos que tornam os códigos morais verdades absolutas que são naturalizadas e reproduzidas socialmente. O autor em suas obras busca desconstruir meios de comandos invisíveis que colocam alguns indivíduos na posição de oprimido, sendo que a grande questão é como tais fatos disciplinam corpos.

Ressalta-se que as obras de Foucault (1995) não descrevem as relações de gênero, porém, a forma como aborda as relações de poder, e a força dos discursos, possibilita fazer a leitura das relações de gênero na contemporaneidade. Permitindo visitar o passado, através de como as percepções de assédio e a dominação sobre corpos vem se reproduzindo ao longo da história. O raciocínio elaborado por Foucault (1995) permite o debate com o feminismo, pois contrapõe questões ligadas ao corpo relacionadas ao poder, resultando em corpos disciplinados.

Para compreender a “Sociologia do Corpo” ao longo da história, é preciso entender a relação que a mulher estabelece com o corpo em sociedade e como tal passa por modificações conforme a história. As relações sociais de gênero abrangem o corpo, pois o gênero é uma forma de existir do corpo onde são recebidas informações culturais e significados (SAFFIOTI, 1992). Assim, a sociologia do corpo constitui um capítulo da sociologia especialmente dedicado à compreensão da corporeidade humana como fenômeno social e cultural, motivo simbólico, objeto de representações e imaginários. Sugere que as ações que tecem a trama da vida cotidiana, das mais fúteis ou das menos concretas até aquelas que ocorrem na vida pública, envolvem a mediação da corporeidade. O corpo, quando moldado pelo contexto cultural e social em que o corpo está inserido “é o vetor semântico pelo qual a evidência da relação com o mundo é construída” (LE BRETON, 2010, p. 07).

O estudo sobre o corpo vai além de questões biológicas e físicas, estando intrínseco ao que esse corpo representa e os significados que possui quando se relaciona com espaços. O corpo é a construção da identidade da pessoa e como se apresenta ao mundo, existindo uma ordem corporal, que Foucault (1999) aborda em alguns dos seus escritos sobre a bio-política, apresentando uma sociedade que normatiza os corpos docilizando-os e disciplinando-os.

A bio-política produz uma técnica que é centrada no corpo e produz efeitos individualizantes, manipula o corpo como foco de forças, que são necessárias para tornarem os corpos úteis e dóceis ao mesmo tempo. E, de outro lado, “temos uma tecnologia que, por sua vez, é centrada não no corpo, mas na vida; uma tecnologia que agrupa os efeitos de massas próprios de uma população” (FOUCAULT, 1999, p. 297).

A regulação ou vigilância sobre corpos também se apresenta como uma relação de poder, em alguns momentos da história a forte influência religiosa, ou seja, “a invasão do poder pastoral no plano político do corpo social” (VEIGA-NETO, 2003, p, 373) impõe padrões e atribuições sobre corpos, disciplinando-os.

As práticas reguladoras dividem as funções pautadas no gênero, assim a identidade torna-se um ideal normativo cultural que definem pessoas e corpos. A heterossexualidade compulsória vem acompanhada do feminino e masculino sendo estes atributos que expressam a sua identidade de gênero, ou a opressão que o gênero determinado impõe (FOUCAULT, 1999).

A sociologia do corpo sem dúvida não é uma sociologia setorial como as outras, possui um estatuto particular no campo das ciências sociais. Essa sociologia, quando toma as precauções epistemológicas adequadas, traça um caminho para os conhecimentos constituídos ou a serem anunciados. A sociologia aplicada ao corpo desenha uma via transversal no continente das ciências sociais, cruza permanentemente outros campos epistemológicos (história, etnologia, psicologia, psicanálise, biologia, medicina, etc) diante dos quais afirma a especificidade de seus métodos. “Essa sociologia ainda está em construção, não obstante as aquisições de pesquisadores de diferentes nacionalidades” (LE BRETON, 2010, p. 92). Os diversos contextos produzidos por vivências auxiliam na construção da estrutura de sociedade assim como: raça, gênero e classe.

A construção social sobre o “corpo” da mulher enquanto sujeito passivo na história são traços culturais de interpretação e apropriação, que resultam na ressignificação que “esse corpo” terá na reprodução social. A determinação da categoria de gênero, questiona padrões do patriarcado e normas da vida social como o machismo, masculinidade e heterossexualidade compulsória, e acabam por impactar os corpos femininos, que na história aparecem como meios passivos, em que são inscritos significados culturais ou se tornam instrumentos de apropriação (BUTLER, 2017).

Dentro da “ordem social” histórica construída a partir do patriarcado as mulheres só poderiam ser vistas como objetos, ou melhor, “como símbolos cujo sentido se constitui fora delas e cuja função é contribuir para a perpetuação ou o aumento do capital simbólico em poder dos homens” (BOURDIEU, 1995, p. 55).

A construção sociocultural presente na obra “Segundo sexo” de Beauvoir (1980), analisa a submissão, doçura e passividade da construção da mulher, como atributos que implicam em corpos “frágeis” incapazes realizar as mesmas atividades do homem. As transformações e conquistas das mulheres em busca da liberdade e do significado de seus corpos também acompanha o processo de transformação social. (BORIS; CESIDIO, 2007).

No início do século XIX quando a mulher estava em contato com espaços públicos deveria esconder suas partes íntimas, era uma sociedade que não queria mulheres com roupas provocativas (PERROT, 2003). Então seus corpos passam a ser parte de objeto de censura devida a masculinidade falocentrica. Para Beauvoir (1980), a relação das mulheres permeia a sexualização dos corpos,

consequentemente resultando em uma sociedade que não concede a independência às mulheres tal como os homens desfrutam.

Em contraponto esse mesmo corpo se torna instrumento político por meios das reivindicações e do movimento feminista. Assim, o corpo da mulher deve ser seu meio de liberdade, não se dobrando às relações de gênero (BEAUVOIR, 1980). A busca para romper o controle dos corpos das mulheres é uma luta política dentro da lógica patriarcal.

No contexto contemporâneo, mulheres estão reivindicando pelo direito ao corpo, para Butler (2018) quando corpos se reúnem em espaços públicos representam a reivindicação e exigem reconhecimento, fazendo valer a liberdade, fazendo com que proporcionem condições reais de uma vida que possa ser vivida (BUTLER, 2018).

Para Perrot (2003) o processo de conhecer o corpo está vinculado a historicidade de como esse corpo é compreendido na sociedade. O comportamento humano construído em sociedade é discutido nos estudos de gênero, porém, não exclui as diferenças biológicas existentes entre homens e mulheres, mas não considera que a biologia seja crucial para definir o que é ser homem e o que é ser mulher (SCOTT, 1989). Para isso, a construção social histórica da sociedade determina comportamentos de homens e mulheres, para tanto o lugar que a mulher ocupa na formação das cidades advém da construção de masculinidades e feminilidades, possibilitando compreender como é construída a violência urbana em torno da mulher.

Na formação das cidades as mulheres ainda estavam restritas ao ambiente doméstico e o homem se voltava para os espaços públicos, assim, quando a mulher passa a interagir com o espaço público (ruas, comércios) ela também encontra várias manifestações da violência urbana vinculado à condição de ser mulher. (PERROT, 2003). Entretanto a mulher negra tinha responsabilidades domésticas sendo associadas ao espaço público, e às atividades de cuidado domésticos de pessoas brancas (DAVIS, 2016).

De acordo com todo movimento das mulheres realizado na sociedade pelas lutas, por direitos, dignidade humana e condições de igualdade entre homens e mulheres, existe também o movimento - mesmo que forçado - da estrutura de gênero² do patriarcado que foi/é colocada sobre a mulher e seus corpos, ora censurados, ora

² CONNELL, R. (1997) – Compreender as relações de poder (dominação masculina e submissão feminina), produção (divisão sexual) e cathexis (o vínculo emocional).

motivo de prazer e ora público. Esse movimento provocado pelas transformações das relações sociais possibilita a mudança dentro da lógica do patriarcado, caminhando assim na busca de equidade nos diversos espaços.

1.2 A SOCIEDADE PATRIARCAL E O MOVIMENTO FEMINISTA

A história se mostra complexa nas relações entre homens e mulheres quando analisadas as desigualdades sociais que ocorrem nas diferentes atribuições entre ambos na sociedade. Na busca de justiça social a pesquisa feminista busca dar voz as lutas das mulheres, também refletindo sobre as relações de poder intrínsecas na vida em sociedade. A epistemologia feminista tem como base o viés pós-estruturalista para compreender o espaço social e a organização constituída a partir de discursos que recaem sobre as funções sociais (CHANTLER; BURNS, 2015). A teoria feminista permite encontrar uma linguagem que ao mesmo tempo traz significados e representações as mulheres, possibilitando dar visibilidade e vozes à estas (BUTLER, 2017).

A princípio o uso do termo “gênero” passou a ser utilizado pelas feministas americanas para dar visibilidade ao caráter social das distinções de sexo. As afirmações se voltavam para a mudança de paradigma, para que ocorressem estudos sobre mulheres possibilitando um novo jeito de contar histórias na qual elas também se tornariam sujeitos, pois até então o corpo humano era o que diferenciava homens e mulheres. Assim, o conceito de gênero seria analisado enquanto categoria, sendo a base para um novo paradigma articulado com raça e classe (SAMARA, 1997). Tais categorias, gênero, raça e classe, incorporam sujeitos que até então estavam excluídos pela desigualdade que permeia a sociedade.

As mulheres têm uma história separada da dos homens, portanto deixemos as feministas fazer a história das mulheres, que não nos concerne necessariamente” ou “a história das mulheres trata do sexo e da família e deveria ser feita separadamente da história política e econômica. (SCOTT, 1996, p.74).

Os estudos de gênero enquanto categoria são introduzidos no campo das ciências sociais na busca de compreender a relação entre homens e mulheres, sendo uma possibilidade de transformar paradigmas estabelecidos, trazendo à tona novos estudos sobre mulheres e homens. Scott (1990) descreve o gênero como um “elemento constitutivo de relações sociais fundadas sobre as diferenças percebidas

entre os sexos, e o gênero é um primeiro modo de dar significado às relações de poder” (SCOTT, 1990, p. 14).

O gênero, também, possui uma identidade subjetiva nas quais as identidades de gênero são passadas a ser construídas e se correlacionam com “seus achados com toda uma série de atividades, de organizações e representações sociais historicamente situadas” (SCOTT, 1990, p.15). Os aspectos que transmitem as diferenças de gênero na sociedade, se fazem presentes em diversos contextos se articulando com a realidade espacial das relações. No campo das

ciências sociais e humanas, o conceito de gênero se refere à construção social do sexo anatômico [...] gênero significa que mulheres e homens são produtos da realidade social e não decorrência da anatomia de seus corpos (CARRARA; HEILBORN, 2009, p. 39).

Segundo Scott (1990), gênero está diretamente ligado às relações de poder, em como a história é construída. O homem aparece como sendo um sujeito forte e responsável pelo desenvolvimento e expansão urbana, já a mulher é construída a partir da imagem materna e responsável pela reprodução (BELLINI, 2003). A história demonstra que tais relações institucionalizadas dentro da estrutura social já “educam” os sujeitos dentro dos padrões e estereótipos para se tornarem mulheres e homens.

O homem será considerado macho na medida em que for capaz de disfarçar, inibir, sufocar, seus sentimentos. A educação de um verdadeiro macho inclui necessariamente a famosa ordem: “Homem (com H maiúsculo) não chora” (SAFIOTTI, 1988, p. 25).

Tal comportamento aguardado é a consequência de normas sociais já estabelecidas acerca de gênero (HEILBORN, 1995). O conceito de gênero reflete na vida social dos indivíduos, que antes mesmos do nascimento já passam por diversas imposições, como por exemplo, a da cor rosa para menina e da cor azul para menino.

Ao contrário, na mulher há, no início, um conflito entre sua existência autônoma e seu “ser-outro”; ensinam-lhe que para agradar é preciso procurar agradar, fazer-se objeto; ela deve, portanto, renunciar à sua autonomia. Tratam-na como uma boneca viva e recusam-lhe a liberdade; fecha-se assim um círculo vicioso, pois quanto menos exercer sua liberdade para compreender, apreender e descobrir o mundo que a cerca, menos encontrará nele recursos, menos ousará afirmar-se como sujeito; se a encorajassem a isso, ela poderia manifestar a mesma exuberância viva, a mesma curiosidade, o mesmo espírito de iniciativa, a mesma ousadia que um menino. (BEAUVOIR, 1967, p. 22)

O movimento de estudos sobre a mulher proporciona a liberdade da invisibilidade em que a mulher se encontrava na história, transformando as relações sociais dentro do espaço urbano. “A crítica feminista também deve compreender como

a categoria das 'mulheres', o sujeito do feminismo, é produzida e reprimida pelas mesmas estruturas de poder, por intermédio das quais se busca a emancipação" (BUTLER, 2003, p. 19).

Ao mesmo tempo em que ocorre a luta das mulheres por direitos dentro da estrutura social posta, este também é o cenário onde são reprimidas na busca pela autonomia, salientando a necessidade de serem reconhecidas pela sociedade enquanto sujeitos de direitos. "A questão das mulheres como sujeito do feminismo suscita a possibilidade de não haver um sujeito 'perante' a lei, a espera de representação na lei ou pela lei" (BUTLER, 2008, p. 20). Tais desigualdades construídas entre homens e mulheres se ligam ao fenômeno da violência. Para Butler (2008), a questão cultural é determinante na construção de gênero, trazendo um novo olhar epistemológico sobre o conceito de gênero, vinculando as transformações sociais presentes nas relações, repensando nas categorias de identidade de gênero.

Para Butler (2008), gênero pode ser lido em todos os corpos, alguns desses trazem mais marcas e expressam maior violência que outros. Assim a demanda do feminismo é visualizar corpos marcados por exclusão e violência para que estes consigam ocupar espaços (BUTLER, 2008).

O movimento feminista surge em um primeiro momento com a reivindicação da equiparação de direitos civis e políticos, o objetivo era avançar nos direitos, possibilitando que as mulheres lutassem contra a opressão estrutural da sociedade na busca pela igualdade, assim como no direito a espaços públicos e participação política.

Entre o final do século XIX e começo do XX, em Londres, ocorreu o início do movimento sufragista³, formado por mulheres inglesas requerendo o direito ao voto. O movimento ganhou visibilidade em decorrência das manifestações e greves. Tais ações repercutiram na sociedade gerando revoltas, porém, um fato marcante foi o acidente no Hipódromo de Epsom Downs que resultou na morte de Emily Davison, ativista do movimento que se atirou na frente do cavalo do Rei da Inglaterra disposta a realizar um ato político mas acabou sendo atropelada. O funeral levou milhares de

³ *Sufragistas* - *suffragettes*, em inglês, se referia as mulheres que participavam do movimento feminista pelo direito ao voto, esse termo foi utilizado pelo jornal *The Daily Mail* para ridicularizar o movimento (MONTEIRO; GRUBBA, 2017). Disponível em: < <https://www.canallondres.tv>>. Acesso em 01 mai. 2019.

mulheres às ruas reivindicando o direito ao voto, se tornando um fato importante para o movimento Sufragista. (PINTO, 2010).

No Brasil o movimento feminista teve início com a então percursora e bióloga Bertha Luz, a qual foi estudar no exterior e quando regressou ao país no início do século XX, começou a luta pelo voto. Esse movimento da luta pelo direito ao voto da mulher tem início no ano de 1919, quando é criada a Liga para Emancipação Intelectual da Mulher, porém, esse direito só é conquistado em 1932 com o Novo Código Eleitoral Brasileiro, por meio do Decreto-lei nº 21.076, de 24 de fevereiro de 1932, do Presidente Getúlio Vargas, estabelecendo que “ É eleitor o cidadão maior de 21 anos, sem distinção de sexo, alistado na forma deste Código.” (BRASIL, 1932).

Dentro do movimento feminista, também, surge o feminismo negro, que discorre sobre raça, gênero e classe, atentando-se que dentro das pautas feministas o contexto social deveria ser levado em conta. Assim, mulheres negras participavam tanto do movimento negro quanto do feminista, por terem demandas diferenciadas. O mais adequado seria compreender as intersecções e as interconexões entre os dois movimentos. (DAVIS, 2018).

Então pela primeira vez a mulher aparece publicamente em um espaço político que antes era proibido, assim Bertha ficou conhecida como líder na luta de direitos políticos das mulheres ao iniciar uma carreira política e participar do comitê que elaborou a constituição em 1934, que na sua redação dispõe sobre igualdade de direitos políticos. Na década de 1960 o país estava sob regime militar, sendo um momento marcado pela repressão de grupos com ideais libertários e cassação de direitos políticos. Com o passar do tempo a ditadura militar foi enfraquecida, passando a emergir movimentos em prol da democracia (PINTO, 2010).

Ninguém melhor que o oprimido está habilitado a lutar contra a sua opressão. Somente nós mulheres organizadas autonomamente podemos estar na vanguarda dessa luta, levantando nossas reivindicações e problemas específicos. Nosso objetivo ao defender a organização independente das mulheres não é separar, dividir, diferenciar nossas lutas das lutas que conjuntamente homens e mulheres travam pela destruição de todas as relações de dominação da sociedade capitalista (PINTO, 2003, p. 54).

Por meio do movimento feminista a lógica do sistema patriarcal é contestada. As mulheres passam a ter representação dentro da estrutura social, ainda que oprimidas pelo patriarcado, passam a lutar contra esse sistema de opressão.

Na década de 1970 ocorre um novo momento do movimento feminista, o que resultou em avanços nas pautas. Passa a se articular com outros movimentos sociais

na conquista por moradia, transporte, saneamento básico, criação de escolas e universidades. Em 1975 a Organização das Nações Unidas (ONU) declarou o ano da mulher, tal ação refletiu sobre a condição feminina.

Em meio ao processo de redemocratização em que o Brasil se encontrava na década de 1980, emerge a luta pelo direito das mulheres ampliando as causas como: violência, direito ao trabalho, igualdade e direito à maternidade. Em 1984 através da luta do feminismo foi criado o Conselho Nacional da Condição de Mulher, que resultou em uma campanha por todo país para a inclusão do direito das mulheres na constituição (PINTO, 2010). O feminismo tem um papel fundamental na luta pela construção da cidadania, direitos das mulheres e direito sobre o próprio corpo.

Todo esse movimento contribui para a discussão de gênero, possibilitando compreender como o sistema patriarcal coloca as mulheres em desigualdades na sociedade, ainda composta sob a relação de poder estabelecida da mulher em submissão ao homem (SAFFIOTI, 1988).

Quando a filósofa Beauvoir (1980) lança em 1949 a obra intitulada “O segundo sexo” colocando que “ninguém nasce mulher, torna-se”, implicando que o corpo se torna um fator decisivo em meio às relações sociais, mas não decide se você é homem ou mulher. Por isso a necessidade acerca dos estudos de gênero.

Para Telles (1997), a luta das mulheres se dá na conquista de espaços e também nas relações livres de discriminações onde se pautem o respeito. A autora era tida como ameaça por incitar e participar da revolução feminista, dando voz às mulheres que eram silenciadas e oprimidas pelo machismo falocentrico.

Na década de 1990 pautas do movimento feminista são asseguradas na Constituição Federal de 1988, em seu art. 5º, inciso I, colocando que “homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações” (BRASIL, 2019). Esse documento é um marco na luta pela igualdade civil entre mulheres e homens. Ainda a CF/88 assegura às mulheres o direito à licença maternidade e também veta a discriminação por sexo. A Constituição Federal nesse período assegura direitos para segmentos da sociedade que até então estavam suscetíveis a maior vulnerabilidade social como às mulheres e negros.

Dentro da estrutura patriarcal a mulher foi subalternizada na sociedade, o movimento feminista lutou e resistiu para que mulheres pudessem ocupar espaços públicos e também pela garantia dos direitos de igualdade às mulheres. Todos esses avanços de direitos no Brasil decorrem da luta feminista (MELO, 2011).

1.3 LEGISLAÇÃO BRASILEIRA SOBRE VIOLÊNCIA CONTRA A MULHER: AVANÇOS E RETROCESSOS

A Organização das Nações Unidas (ONU)⁴ promulgou em 1948 a Declaração Universal dos Direitos Humanos, sendo um documento no qual fica garantida a ideia de igualdade, colocando que mulheres são portadoras de direitos, “todas as pessoas nascem livres e iguais em dignidade e direitos” (DUDH, 1948, p. 4). A partir dessas garantias asseguradas em um contexto mundial, os países passam a ter um novo olhar sobre as minorias, dando abertura para os debates sobre a desigualdade de gênero e a violência contra a mulher.

No Brasil a temática obteve ênfase com criação das Políticas Públicas voltadas para as mulheres, com a Constituição Federal de 1988 que visa os direitos das mulheres na tentativa de estabelecer relações igualitárias, e também com o movimento feminista, o qual traz uma proposta de emancipação e denúncias.

A construção histórica das relações sociais entre homens e mulheres no país nos mostra que o patriarcado foi/é predominantemente imposto na sociedade brasileira, o que reflete em como será a inserção dessas mulheres nesses espaços, colocando-as em vulnerabilidade social em vários aspectos de suas vidas, por não possuírem direitos igualitários em âmbitos como: atividades domésticas, trabalho, educação e direito à cidade. De acordo com Saffioti (2004),

as classes sociais são, desde sua gênese, um fenômeno gendrado. Por sua vez, uma série de transformações no 'gênero' é introduzida pela emergência das classes. [...] Não se trata de somar racismo + gênero + classe social, mas de perceber a realidade compósita e nova que resulta desta fusão. [...] Não se trata de variáveis quantitativas, mensuráveis, mas sim de determinações, de qualidades, que tornam a situação destas mulheres muito mais complexa (SAFFIOTI, 2004, p.115)

Devido a todo esse processo histórico onde mulheres não poderiam ser protagonistas e nem ter voz, na busca por romper com o machismo estrutural fundante na sociedade, foi necessária muita luta de mulheres para serem ouvidas e para conquistarem esses direitos, como: votar, frequentar escolas, viajar, trabalhar fora do ambiente doméstico.

⁴ ONU - Organização das Nações Unidas, é uma organização internacional formada por países que se reuniram voluntariamente para trabalhar pela paz e o desenvolvimento mundiais. Afirma os direitos fundamentais do homem, na dignidade e no valor do ser humano, na igualdade de direitos dos homens e das mulheres, assim como das nações grandes e pequenas. (ONU, 2019).

No Brasil a Constituição Federal de 1988 se constituiu como marco da democracia social no país, ampliando a responsabilidade do Estado no ramo da proteção social, indo em contra partida aos anos de omissão do mesmo, contribuindo assim no processo de institucionalização de políticas públicas. A Constituição Federal de 1988 também abordou a família proporcionando uma proteção do estado, no seu artigo 226 inciso VIII “O Estado assegurará a assistência à família na pessoa de cada um dos que a integram, criando mecanismos para coibir a violência no âmbito de suas relações” (BRASIL, 1988), promovendo mudanças na concepção sobre família e incentivando mudanças nas relações sociais. Tais leis asseguram proteção aos grupos mais vulneráveis, tornando o Estado presente através da criação de Políticas Públicas. Essas medidas trouxeram muitos avanços para legitimar e fortalecer o Estado Democrático de Direito.

O contexto político no Brasil na década de 1980 passou por um período de transição, de um governo autoritário para um governo democrático que passou a possibilitar certa autonomia política. Na queda do governo militar as “forças sociais, que, por sua vez, irão exigir deles relações não mais autoritárias.” (FAORO, 1976, p. 6). A exigência foi por democracia e participação política.

A partir da criação da Constituição Federal de 1988 também surgem mecanismos de participação e controle da sociedade civil na implementação das políticas, entretanto na estrutura social existem hierarquias e ajustamento de comportamentos e regras disciplinares para a convivência.

A minúcia dos regulamentos, o olhar esmiuçante das inspeções, o controle das mínimas parcelas da vida e do corpo darão, em breve, no quadro da escola, do quartel, do hospital ou da oficina, um conteúdo laicizado, uma racionalidade econômica ou técnica a esse cálculo místico do ínfimo e do infinito. (FOUCAULT, 2008, p. 121).

Com o estado brasileiro no período pós-redemocratização, a participação social ganha espaço proporcionando um diálogo socioestatal, sendo marcada pela criação do Conselho dos Direitos das Mulheres (CNDM). Assim,

a democracia deve proporcionar condições para que as mulheres manifestem suas perspectivas, ideias, demandas e necessidades nos espaços em que são tomadas as decisões que dizem respeito a toda a sociedade (BRASIL, 2016).

No governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2003) foi criada a Secretária de Estado dos Direitos da Mulher, com a intenção de debater e dar atenção às relações de gênero. Mas é no mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (2003-

2011) que é criada a Secretária Especial de Políticas para as Mulheres com o peso de um Ministério. Surgindo desses espaços a visibilidade para combater a violência contra a mulher dando vozes as demandas das mulheres. Embora as delegacias Policiais Especializadas em Atendimento à Mulher já existissem a partir da década 1970 somente no Governo do Presidente Luis Inácio Lula da Silva que se amplia o número de delegacias e atendimento às mulheres vítimas de violência reconhecendo a demanda das mulheres passam a serem atendidas através das Políticas Públicas, construindo assim um a rede especializada para atender esse público a “origem das políticas públicas compensatórias, visando a reduzir e até mesmo a eliminar as discriminações contra a mulher” (SAFFIOTI, 1988, p. 94).

A criação da do Plano Nacional de Políticas para as Mulheres no ano de 2005 definem ações como conferências e conselhos relacionados à mulher combater prevenir e erradicar, tendo base o princípio dos direito humanos. O Plano especifica os conceitos e tipos de violência contra as mulheres também faz uma breve abordagem sobre os tipos de assédio.

Assédio Sexual – A abordagem, não desejada pelo outro, com intenção sexual ou insistência inoportuna de alguém em posição privilegiada que usa dessa vantagem para obter favores sexuais de subalternos ou dependentes. Para sua perfeita caracterização, o constrangimento deve ser causado por quem se prevaleça de sua condição de superior hierárquico ou ascendência, inerentes ao exercício de emprego, cargo ou função. Assédio Sexual⁷ é crime (art. 216-A, do Código Penal, com redação dada pela Lei nº 10.224, de 15 de maio de 1991).

Assédio Moral – É toda e qualquer conduta abusiva (gesto, palavra, escritos, comportamento, atitude, etc.) que, intencional e frequentemente, fira a dignidade e a integridade física ou psíquica de uma pessoa, ameaçando seu emprego ou degradando o clima de trabalho (BRASIL, 2011)

No governo do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva se teve uma preocupação com a equidade de gênero no país criando mecanismos de autonomia para milhares de mulheres e implementando políticas públicas como: Minha casa, Minha vida, com a mulher tendo a preferência e a propriedade ficando em seu nome; A criação do Bolsa Família; Fome Zero entre outras.

No ano de 2006 foi aprovada a lei Maria da Penha nº 11.340/06, resultado de um esforço dos movimentos feministas sendo coordenado pela Secretaria de Políticas para as Mulheres da Presidência da República, e considerada como um grande marco desse movimento em prol dos direitos das mulheres. Tal lei dispõe em seu artigo 3º:

Serão asseguradas às mulheres as condições para o exercício efetivo dos direitos à vida, à segurança, à saúde, à alimentação, à educação, à cultura,

à moradia, ao acesso à justiça, ao esporte, ao lazer, ao trabalho, à cidadania, à liberdade, à dignidade, ao respeito e à convivência familiar e comunitária.

§ 1º O poder público desenvolverá políticas que visem garantir os direitos humanos das mulheres no âmbito das relações domésticas e familiares no sentido de resguardá-las de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão.

§ 2º Cabe à família, à sociedade e ao poder público criar as condições necessárias para o efetivo exercício dos direitos enunciados no caput. (BRASIL, 2006).

A efetivação dessa lei é um avanço no direito das mulheres na tentativa de banir a violência que assombra suas vidas diariamente, mas para que houvesse essa lei que assegura a proteção à mulher vítima de violência doméstica, muitas outras morreram, assassinadas e violentadas. Segundo dados de 2015 do Instituto de Pesquisa e Econômica Aplicada (IPEA, 2015), a lei Maria da Penha fez diminuir em cerca de 10% a projeção anterior de aumento da taxa de homicídios domésticos, desde 2006, quando a legislação entrou em vigor. Ou seja, a legislação ajudou a diminuir o crescimento nos números de assassinatos de mulheres vítimas da violência doméstica.

A lei que introduziu no Código Penal o tipo penal do feminicídio, Lei nº13.104 de 2015, sancionada pela Presidenta Dilma Rousseff torna hediondo a morte violenta em decorrência do gênero, sendo um crime de ódio. Os últimos governos possibilitaram espaços de diálogo para dar vozes aos excluídos, foram medidas de proteção e garantia de direitos para mulheres com o objetivo de diminuir as desigualdades de gênero.

O Presidente Jair Bolsonaro eleito no ano de 2018 tem enfrentado crises políticas devido aos discursos machistas, racistas e homofóbicos e retrocessos nas políticas que envolvem direitos das mulheres como: retirar o status de Ministério a Secretaria Especial de Políticas para as Mulheres (SPM) deixando de ser um Ministério e tornando-se uma pasta subordinada ao Ministério da Justiça e da Cidadania.

Nesse sentido de crise política, já alertava Beauvoir (1949)

[...] nunca se esqueça que basta uma crise política, econômica ou religiosa para que os direitos das mulheres sejam questionados. Esses direitos não são permanentes. Você terá que manter-se vigilantes durante toda a sua vida (BEAUVOIR, 1949, p. 29).

O estado e a gestão política impactam diretamente na luta pela equidade entre homens e mulheres, podendo avançar para a igualdade ou retroceder anos de lutas.

Toda lei é criada a fim de organizar a sociedade, estabelecendo o que pode ou não ser feito para assegurar direitos aos indivíduos. Nesse sentido, no ano de 2018 foi criada uma lei que se tornou um marco, a lei nº 13.718 – Importunação Sexual, a qual cabe para mulheres e homens, porém, dentro da lógica do sistema do patriarcado, as mulheres estão em maior vulnerabilidade para sofrer os assédios sexuais, visto a objetificação do corpo feminino. A lei surgiu para denunciar o assédio sexual em espaços públicos e romper com uma lógica que normalizava o assédio, devido as mobilizações frequentes que denunciavam o assédio sexual (ejaculação/masturbação/encoxadas) no transporte público - e também no período do carnaval - com a intenção de erradicar atos de violência sexual.

Anterior à lei de Importunação Sexual a mulher/homem que sofria assédio sexual não tinha respaldo legal para denunciar, pois o assédio só se encaixava enquanto crime se fosse dentro do ambiente de trabalho, descartando assim o assédio ocorrido em espaços públicos.

Assim anteriormente a essa lei havia um estado que legitimava a dominação masculina, e o poder de dominação que disciplinava a mulher na vida em sociedade. Para posteriormente se implementar um estado democrático que reconhece a mulher enquanto sujeito de direitos, devido a um processo mundial que afirmava a luta pelos direitos humanos, incluindo a mulher. Sendo este um estado que cria Políticas Públicas para combater o assédio sexual no transporte público, legitimando a luta de mulheres pelo seu corpo e o direito à cidade.

A articulação entre Políticas Públicas relacionadas às demandas de gênero amplia as necessidades das mulheres, que anteriormente não eram legitimadas pelo estado, tais ações indicam mudanças para superar as desigualdades. Compreende-se que o contexto político apresenta medidas de enfrentamento ao combate da violência contra à mulher, nesse sentido o próximo tópico aborda a violência de gênero.

1.4 VIOLÊNCIA DE GÊNERO

O conceito de violência é estudado por diversos pensadores, e está intrinsecamente ligado ao conceito de poder. Para Foucault (1979), o poder é uma prática que historicamente foi construída, ou seja, o poder não existe, o que existe é o poder nas relações de realidade onde encontra meio para ser exercido. O poder na visão do autor está vinculado em manter o controle sobre o outro, quando se mantem

tal controle, a violência emerge como meio para a manutenção de poder. Dentro das relações a violência pode agir sobre um corpo, pode forçar, submeter, machucar, ferir, entre outras. Mas a violência é utilizada como estratégia para manter a docilidade de corpos e comportamentos (FOUCAULT, 1979).

Para Arendt (2009), a noção de poder é acompanhada da violência, e esta passa a ser um instrumento para manter o poder sobre os fracos. Para a mesma existe diferença entre poder e violência, pontuando que só existe a violência quando ocorrem falhas na argumentação e convencimento.

A compreensão sobre o termo violência se faz necessário para o entendimento da violência de gênero, pois engloba as relações de poder que promovem desigualdades ligadas ao sexo e a hierarquia ocupada dentro da sociedade quando se “nasce mulher”.

A expressão violência de gênero ganhou força com o movimento feminista no final dos anos 1990, que denunciava as diversas formas de violência e de dominação masculina, assim, a violência de gênero passa a expressar as representatividades e significados construídos historicamente, que determinam o lugar que o homem ocupa na sociedade diferenciado do lugar da mulher, tal hierarquia de poder permeiam as relações. A vinculação de poder estabelecida pode ter como instrumento de dominação a violência, se mostrando de diferentes maneiras.

A hegemonia masculina constituída na vida em sociedade, perpassa funções sociais que definem o que é ser homem e mulher. Assim, as relações de poder de homens sobre as mulheres podem ser afirmadas e contribuir na violência de gênero. A violência contra a mulher permeia o processo da construção social, que reflete na restrição de liberdade social da mulher, onde determina que o homem tenha o controle sobre as mulheres e seus corpos de acordo com a ordem patriarcal.

De acordo com Saffioti (2001), o sistema patriarcal é onde a classe masculina detém o poder em vários aspectos da vida em sociedade, permitindo que sua autoridade seja imposta mesmo que necessite do uso da violência.

A violência é o modo fundamental de regulação das relações sociais entre os sexos [...]. Ela regula, tanto nos espaços públicos quanto nos espaços privados, as formas de dominação dos homens sobre as mulheres. Seu caráter central encontra sua representação em um conjunto de expressões simbólicas. Algumas são emblematizadas de maneira fálica, associando, assim, violência e masculino, outras são inscritas no corpo (WELZER-LAN, 1991, p. 23).

A violência de gênero se expressa na sociedade devido à naturalização que promove e legitima essa estrutura falocêntrica, aumentando a desigualdade entre homens e mulheres, o que reflete nas relações de vida em sociedade. Rubin (1987) cria uma teoria discorrendo sobre a opressão que as mulheres viviam, já que a teoria marxista não era entendida como suficiente para contemplar questões relacionadas ao sexo e ao corpo (HARAWAY, 2004).

Scott (1989) coloca que gênero é a primeira maneira de valer as relações de poder, são significados atribuídos de maneira cultural a corpos diferentes. A naturalização que a mulher era destinada ao ambiente doméstico e a maternidade foi construída dentro da ordem patriarcal onde o homem era a figura máxima de poder dentro da família, porém, tais condições passam a ser contrariadas com o movimento feminista.

Butler (2013) trabalha a vertente criada por Scott (1989), porém, ela tem um novo olhar sobre o conceito de gênero, agregando assim o corpo e sexo.

Se o corpo é uma situação, não há como recorrer a um corpo que já não tenha sido interpretado por meio de significados culturais; conseqüentemente, o sexo não poderia qualificar-se como uma facticidade anatômica pré discursiva. Sem dúvida, será sempre apresentado, por definição, como tendo sido gênero desde o começo (BUTLER, 2013, p. 27).

O autor Bourdieu (1995) escreveu sobre dominação masculina através da “violência simbólica”, ou seja, a naturalização das relações de dominação são as responsáveis pelas marcas de submissão nos corpos de mulheres. Tal ordem de opressão é chamada de “violência de gênero”, tal violência é fundada no patriarcado e tem uma sociedade que legitima suas ações.

O corpo: superfície de inscrição dos acontecimentos (enquanto que a linguagem os marca e as idéias os dissolvem), lugar de dissolução do Eu (que supõe a quimera de uma unidade substancial), volume em perpétua pulverização. A genealogia (...) está portanto no ponto de articulação do corpo com a história. Ela deve mostrar o corpo inteiramente marcado de história e a história arruinando o corpo (MACHADO, 1979, p. 22).

O corpo é o local e/ou espaço onde ocorrem as desigualdades decorrentes do sexo estando vinculado a dominação masculina, que institui que as práticas de dominação se tornem naturalizadas alimentando o poder simbólico. Assim o corpo de mulheres é socialmente modelado de acordo com a condição de submissão construída pela sociedade patriarcal.

O “patriarcalismo a situação na qual, dentro de uma associação, na maioria das vezes fundamentalmente econômica e familiar, a dominação é exercida

(normalmente) por uma só pessoa, de acordo com determinadas regras hereditárias fixas” (WEBER, 2000, p. 184). Dentro da história do patriarcado enquanto ordem social se dava justamente no controle sobre a mulher, corpo e sexualidade. Para Scott (1995) as atividades exercidas por homens tinham um maior valor que das mulheres; a sexualidade; o corpo e sua autonomia passavam a serem controlados por homens.

Um corpo politizado, ou se preferimos, uma política incorporada. Os princípios fundamentais da visão androcêntrica do mundo são naturalizados sob a forma de posições e disposições elementares do corpo que são percebidas como expressões naturais de tendências naturais (BOURDIEU, 1995, p. 156).

A violência de gênero se expressa principalmente em pessoas do sexo feminino, das mais variáveis maneiras como: abuso, estupro, agressões e assédio sexual. Na sociedade patriarcal essas manifestações foram toleradas e naturalizadas, colocando o homem que violenta a mulher apenas agindo por instinto, e a mulher como culpabilizada, seja pela roupa que vestia, pelo lugar e horário em que estava, etc. Tais fatos acabam por naturalizada a violência de gênero que assombra milhares de mulheres no Brasil.

São vários os tipos de violência existentes. A Lei Maria da Penha nº 11.340 de 2006 classifica os tipos de violência de gênero em seu artigo 7º:

- I - a violência física, entendida como qualquer conduta que ofenda sua integridade ou saúde corporal;
- II - a violência psicológica, entendida como qualquer conduta que lhe cause dano emocional e diminuição da autoestima ou que lhe prejudique e perturbe o pleno desenvolvimento ou que vise degradar ou controlar suas ações, comportamentos, crenças e decisões, mediante ameaça, constrangimento, humilhação, manipulação, isolamento, vigilância constante, perseguição contumaz, insulto, chantagem, violação de sua intimidade, ridicularização, exploração e limitação do direito de ir e vir ou qualquer outro meio que lhe cause prejuízo à saúde psicológica e à autodeterminação;
- III - a violência sexual, entendida como qualquer conduta que a constranja a presenciar, a manter ou a participar de relação sexual não desejada, mediante intimidação, ameaça, coação ou uso da força; que a induza a comercializar ou a utilizar, de qualquer modo, a sua sexualidade, que a impeça de usar qualquer método contraceptivo ou que a force ao matrimônio, à gravidez, ao aborto ou à prostituição, mediante coação, chantagem, suborno ou manipulação; ou que limite ou anule o exercício de seus direitos sexuais e reprodutivos;
- IV - a violência patrimonial, entendida como qualquer conduta que configure retenção, subtração, destruição parcial ou total de seus objetos, instrumentos de trabalho, documentos pessoais, bens, valores e direitos ou recursos econômicos, incluindo os destinados a satisfazer suas necessidades;
- V - a violência moral, entendida como qualquer conduta que configure calúnia, difamação ou injúria (BRASIL, 2006).

Dessa forma deve-se compreender que a violência praticada contra a mulher vai além da violência física perpassando por outros tipos de violação. Na

contemporaneidade uma das demandas de enfrentamento a violência se dá pela necessidade de criação de legislações contra o assédio em espaços públicos.

1.4.1 Assédio Sexual

O assédio sexual é uma especificidade da violência de gênero sendo caracterizado por constrangimento, ameaças com o objetivo de obter favores sexuais segundo o art. 216 do Código Penal.

Atualmente o assédio possui maior notoriedade, ganhando mais espaços de discussão, por considerar que de fato é um fenômeno que sempre ocorreu, porém, anteriormente não havia uma definição construída sobre o tema. Leymann (1996) elaborou o primeiro estudo sobre assédio em 1996, no qual investigava o ambiente de trabalho verificando condutas inapropriadas. No ano de 1988 a psiquiatra e psicoterapeuta Hirigoyen (2000), foi quem realmente abriu o debate sobre o tema.

O termo assédio moral ganha visibilidade quando a autora Hirigoyen (2000), em sua obra “Assédio Moral: a violência perversa no cotidiano” define assédio moral como “Toda e qualquer conduta abusiva manifestando-se, sobretudo por comportamentos, palavras, atos, gestos, escritos que possam trazer dano à personalidade, à dignidade ou integridade física ou psíquica de uma pessoa” (HIRIGOYEN, 2000, p. 65). No conceito que define assédio moral nota-se a conduta do assediador e as formas com que ele aparece, sendo atribuídas a ele atitudes inadequadas que podem causar algum tipo de constrangimento a vítima.

No Brasil o assédio sexual pelo prisma legal, foi inserido no Código Penal no artigo 216-A, pela lei 10.224 de 2001, definindo o como:

Constranger alguém com o intuito de obter vantagem ou favorecimento sexual, prevalecendo-se o agente da sua condição de superior hierárquico ou ascendência inerentes ao exercício de emprego, cargo ou função (BRASIL, 2001).

No dicionário de língua portuguesa Silveira Bueno (1996) traz o significado da palavra “assédio, s. m. Cerco posto a um reduto para tomar; sítio; [fig.] insistência impertinente, junto de alguém, com perguntas, pretensões, etc.” (BUENO, 1996, p. 77). Nesse sentido a palavra assédio se divide entre o sexual e moral.

As definições de assédio sexual não abrangem a complexidade do fenômeno, visto que o assédio não se limita apenas no ambiente de trabalho. Segundo Filho (2000), o assédio pode ser definido como “toda conduta de natureza sexual não desejada que, embora repelida pelo destinatário, é continuamente reiterada,

cerceando-lhe a liberdade sexual" (FILHO, 2000, p. 4). O assédio sexual é uma expressão de poder de dominação dentro das relações.

Na presente pesquisa o assédio sexual por intimidação será abordado por importunação de cunho sexual, podendo ser ele verbal, físico e por meio de gestos. "O assédio sexual vai da 'cantada' desfigurada pelo abuso de poder, que ofende a honra e a dignidade do assediado" (OLIVEIRA, 2007, p. 106), até o contato físico do assediador com a vítima, como:

passar a mão nas partes íntimas; comparações maliciosas entre a vítima e outras pessoas; tocar ou roçar o corpo do assediado de forma forçada, não quista e intencional; os agarrões, beliscões e, ainda, os assovios comuns nesta prática; atirar objetos ao solo para pedir que as mulheres de saia os recolham, insinuações de como vestir para destacar os seios e/ou pernas (OLIVEIRA, 2007, p.107).

Quando o assédio sexual ocorre, o indivíduo tem a sua integridade desrespeitada e o seu corpo violado. Tanto o homem quanto a mulher podem ser vítimas do assédio sexual (FELKER, 2010). Entretanto, devido à história de uma sociedade fundada em ideais patriarcais, a mulher está mais suscetível a ser vítima do assédio sexual. Por conta da questão da dominação e da masculinidade hegemônica⁵ que extrapola os limites, coagindo a mulher em detrimento do seu corpo e da sexualização construída pela sociedade em torno de ser mulher em uma sociedade machista.

A naturalização do assédio sexual representa uma violência que a própria cultura alimenta, quando ignora o assédio sexual em espaços públicos. A pesquisa sobre o tema é um desafio na medida em que passa a ser oculto pela sociedade e a vítima culpabilizada. Para Giddens (1993),

as mulheres têm sido divididas entre as virtuosas e as perdidas, e as mulheres 'perdidas' só existiriam à margem da sociedade respeitável. Há muito tempo a 'virtude' tem sido definida em termos da recusa de uma mulher em sucumbir à tentação sexual, recusa esta amparada por várias proteções institucionais, como o namoro com acompanhante, casamentos forçados e assim por diante (GIDDENS, 1993, p. 16).

Fica evidente a imagem reproduzida sobre a "mulher sem virtude" como sendo marginalizada e estando propensa a sofrer violência sexual, problematizando uma questão histórica e cultural pertinente do patriarcado.

⁵ A mesma pode ser entendida como um conjunto com diversas práticas relacionadas ao poder pela posição que o homem ocupa nas relações de gênero. (CONNEL, 1995)

Assim, o assédio ocorre em qualquer ambiente por diversos motivos, o que resulta na própria mulher deixando de ocupar algum espaço por medo da violência machista presente na nossa sociedade. Os espaços em que a violência de gênero contra a mulher pode se manifestar, compreendem o espaço urbano e o ambiente doméstico e familiar.

Nessa pesquisa o espaço abordado é o transporte coletivo, tendo em vista que o assédio pode se intensificar devido à superlotação ou horários de pico, visto que tanto homens quanto mulheres fazem o uso do transporte para a locomoção.

Ainda que o gênero esteja escrito de maneira oculta sobre os corpos, e que deles sejam expressados reproduções de papéis sociais, esse mesmo corpo também pode ser o instrumento de confronto contra o sistema patriarcal, se ressignificando diante da sociedade com estrutura opressiva para mulheres. Assim as mulheres afirmam o lugar que ocupam nos espaços e o pertencimento de seus corpos (BUTLER, 2008).

A reivindicação é para que mulheres possam se mover na cidade e que sejam protegidas contra o assédio sexual, a elaboração de normas é um meio de justiça social para as mulheres que reivindicam segurança e igualdade.

Mesmo com todo esse reconhecimento da existência de assédio em espaços públicos havia a omissão institucional perante ao assédio sexual ainda que fizesse parte de um sistema estrutural da sociedade a qual foi por muitos anos conivente com os assediadores. O reconhecimento legal sobre o assédio sexual no transporte público coletivo só foi legitimado no ano de 2018 com a criação da Lei Nº 13.718, que em seu artigo 215 criminalizou assédios dentro do transporte, assim mostra-se a necessidade de criação de políticas públicas de prevenção para o enfrentamento da violência contra mulher nos mais variados espaços sejam públicos ou privados.

1.5 ASPECTOS CENTRAIS SOBRE O ASSÉDIO NO TRANSPORTE COLETIVO

Alguns fatores contribuem para uma deficiência na mobilidade urbana, afetando o direito de ir e vir, levando-nos a outros questionamentos. A presente pesquisa trabalhará os assédios dentro do transporte público coletivo. A falta de um meio de transporte público e coletivo com qualidade pode contribuir com a segregação socioespacial das mulheres no espaço urbano, pois a simples atividade diária de usar um meio de transporte coletivo se torna difícil, impossibilitando-as de viver e usar tudo que a cidade pode oferecer.

Segundo os dados fornecidos no ano de 2018 pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública, estima-se que mais de 22 milhões de mulheres já sofreram com algum tipo de assédio. A cada 10 mulheres quase 4 foram vítimas de cantadas/comentários desrespeitosos na rua ou ambiente de trabalho, assédio em transporte público ou transporte particular chamado por aplicativo, abordagem agressiva ou toque em seu corpo em uma balada/festa, beijo forçado ou tentativa de abuso por estarem alcoolizadas.

Ainda segundo o Fórum Brasileiro de Segurança Pública⁶, o relatório do ano de 2019 sobre “Visível e Invisível: a vitimização de mulheres no Brasil”, revela os índices de violência contra a mulher em diferentes instâncias. Constatou-se que no ano de 2016, entre 5,2 milhões e 7,9 milhões de mulheres com mais de 16 anos relataram terem sido vítimas de assédio físico no transporte coletivo. Soma-se à violência o receio e a dificuldade de denunciar, considerando que no mesmo ano, de todos os casos de violência estimados (entre 16 milhões e 19,9 milhões de mulheres), apenas 11% afirmaram ter procurado a delegacia da mulher. Outro dado encontrado é o relógio da violência⁷

FIGURA 1 - Relógio da Violência Mulheres que já foram assediadas no dia 17 de junho de 2019



Fonte: Instituto Maria da Penha, 2019

Segundo pesquisa do Datafolha a cada 6.1 segundos uma mulher é vítima de assédio físico em transporte público. Os dados contextualizam a dimensão do problema que as mulheres enfrentam no Brasil, estando fortemente presente em diversas atividades do dia-dia.

⁶A pesquisa está disponível no site: <<http://www.forumseguranca.org.br/wpcontent/uploads/2019/02/relatorio-pesquisa-2019-v5.pdf>>. Trata-se de pesquisa quantitativa elaborada pelo FBSP e pelo Instituto Datafolha, com abordagem pessoal dos entrevistados em pontos de fluxo populacionais.

⁷ Relógio da Violência - A pesquisa está disponível no site: <www.relogiosdaviolencia.com.br>.

De acordo com o site Think Olga “Ninguém deveria ter medo de caminhar pelas ruas simplesmente porque nasceu mulher. Mas, infelizmente, isso é algo que acontece todos os dias. E é um problema invisível. Pouco se discute e quase nada se sabe sobre o tamanho e a natureza do problema” esse é o motivo que instiga as administradoras do site a realizar a campanha “Chega de Fiu Fiu”, com o objetivo de combater ao assédio sexual em espaços públicos. O site Think Olga realizou um levantamento referente as mulheres que sofrem assédio na rua ou no transporte público, trazendo resultados alarmantes sobre a temática no ano de 2013.

Segundo a pesquisa realizada pela jornalista Karin Hueck e gerenciadora do site Think Olga para a campanha “Chega de FiuFiu⁸”, 98% das mulheres responderam que já foram assediadas na rua e 64% no transporte público. É interessante ressaltar, ademais, que 81% das mulheres responderam que já deixaram de fazer alguma coisa pelo medo do assédio. Para justificar e salientar a relevância do tema, a campanha “Chega de FiuFiu” criou um site através do qual as mulheres de todo o país podem descrever o assédio e como se sentem, na busca por mais informações.

No site “Chega de Fiu-Fiu”, quando pesquisamos sobre o município de Ponta Grossa, obtivemos a seguinte frase “*Olhares e aproximação no transporte público onde não é possível justificar a ação, eles se aproveitam da situação*”, como pode ser lida na Figura 2:

FIGURA 2 - Mapa da campanha Chega de Fiu Fiu em Ponta Grossa – PR



Fonte: CHEGA DE FIU FIU. Disponível em: <<http://chegadefiufiu.com.br/>>. mai, 2019.

⁸ A pesquisa está disponível no link: <https://thinkolga.com/2013/09/09/chega-de-fiu-fiu-resultado-da-pesquisa/>. Chega de FiuFiu: é uma campanha contra o assédio lançada pelo Think Olga. Foi criada para lutar contra o assédio sexual em locais públicos. Mas queremos aqui também lutar contra outros tipos de violência contra a mulher.

Atualmente existe um grande debate acerca dos constantes casos de assédios sexuais dentro do transporte público e nas ruas, e vem ganhando destaque no campo científico na medida em que são desenvolvidos aplicativos, sites e outras ferramentas tecnológicas para combater e denunciar o assédio, possibilitando ajudar outras mulheres e auxiliando a criação de números para afirmar que o assédio existe e é um problema. Na era da modernidade, a tecnologia traz avanços importantes contribuindo fortemente no combate a violência contra a mulher. Para além dos sites e aplicativos, a realidade virtual proporciona uma interação simultânea sem barreiras físicas, obtendo um papel significativo referente à linguagem de informação.

O ciberespaço se tornou um poderoso aliado para milhares de mulheres, sendo utilizado para denúncias, para alertas e na construção de um coletivo feminino de apoio. Assim a tecnologia dá uma característica nova para o movimento feminista, possibilitando uma articulação global e instantânea.

Algumas páginas foram criadas para mulheres como uma estratégia e ferramenta para acessarem informações e alcançarem uma ampla divulgação, como no caso da ONG feminista OLGA presente em site, facebook, instagram, youtube e twitter. A qual tem por objetivo levar informação e empoderar mulheres, além de divulgar notícias na busca de tornar o mundo um lugar mais igualitário (OLGA, 2018). A tecnologia leva informação e comunicação, e também é um meio de acúmulo de dados ao acesso em tempo real, onde pessoas conectadas por computadores criam uma rede que pode colaborar para enfrentamento a violência, assim como os celulares móveis através de aplicativos.

Tais dados apresentam a necessidade de planejar uma cidade igualitária, visto que no espaço urbano é onde se fomenta as relações sociais e os fenômenos são apresentados à sociedade. Como forma de enfrentar o assédio no transporte público o processo de inventar novas ferramentas vinculadas a tecnologia auxiliam nas denúncias e alertas sobre os riscos que o espaço urbano oferece. As questões ligadas à cidade enquanto espaço de vida mas também palco das manifestações da violência urbana mais especificamente do assédio que ocorre dentro do transporte público (ônibus). As cidades são espaços e frutos de onde ocorrem relações sociais.

CAPITULO 2 - O DIREITO À CIDADE: UMA CONSTRUÇÃO A PARTIR DO PLANEJAMENTO URBANO ATÉ A MOBILIDADE URBANA

O capítulo anterior apresenta a discussão de gênero e a influência do patriarcado na vida das mulheres. Portanto, cada período influencia o modo de agir e pensar dentro dessa estrutura social, onde são construídas as identidades. Os papéis sociais de gênero foram atribuídos às mulheres à função de submissão, enquanto aos homens são reforçados estereótipos de virilidade. Tais identidades reproduzidas pela sociedade passam a ser determinantes no processo histórico, assim como no impacto das cidades enquanto produção e reprodução de relações sociais e de mobilidade da vida urbana.

Para adentrar no direito à cidade e a produção dialética do espaço urbano, é necessário compreender como se constituem as cidades no contexto brasileiro. O processo de transformação do espaço geográfico ao longo da história demonstra as modificações e transformações da sociedade no processo de desenvolvimento do país, “o espaço evolui pelo movimento da sociedade total” (SANTOS, 1988, p. 171).

Na mesma medida em que a cidade oferta maiores possibilidades de acesso a bens e serviço, ela também é a fonte de problemas sociais decorrente da violência urbana, podendo ser reflexo de políticas públicas insuficientes que não saciam as lacunas deixadas pelo desenvolvimento, como o acesso aos direitos fundamentais, destacando o transporte como direito social conquistado no ano de 2015.

2.1 DIREITO À CIDADE PARA QUEM? COMO A MULHER SE RELACIONA COM O ESPAÇO URBANO

O sociólogo e filósofo Lefebvre (1968) conceituou o direito à cidade abordando questões diferenciadas sobre o entendimento de cidade, trazendo a ideia do espaço e tempo como elemento essencial para a estrutura da sociedade. Para o autor direito à cidade é um direito coletivo e transformador onde o próprio indivíduo tem a possibilidade de mudar e assim também transformar as cidades e espaços, por assim é construído um direito à não exclusão das pessoas em relação a vida urbana. O uso e produção e reprodução do espaço urbano são partes do estudo do sociólogo enquanto categorias para se pensar nas relações e em como o espaço foi formado, modelado a partir de elementos históricos espaço e tempo.

O ambiente urbano concentra parte da população, apresentando problemas de ordem urbanística que são provenientes da realidade social, tais problemas como pontua o autor Lefebvre (1968) são decorrentes de contextos sócio históricos e culturais das cidades em consequência da desigualdade.

O espaço foi formado, modelado a partir de elementos históricos ou naturais, mas politicamente. O espaço é político e ideológico. É uma representação literalmente povoada de ideologia. Existe uma ideologia do espaço. Por quê? Porque esse espaço, que parece homogêneo, que parece dado de uma vez na sua objetividade, na sua forma pura, tal como o constatamos, é um produto social (LEFEBVRE, 1968, p. 61-62).

O espaço enquanto zona de conflito de interesse no qual o autor chama de “campo cego” trata-se de uma cidade na qual o direito à cidade não pode ser concretizado em decorrência dos interesses de quem domina, “a diferença também pode resultar em intolerância e segregações, marginalidade e exclusão, quando não em fervorosos confrontos” (HARVEY, 2015, p.71). Para compreender a violência que a mulher sofre no espaço urbano é necessário trazer um breve recorte de como foi estabelecida a relação entre mulher-espaço público para assim compreender como é o processo de direito à cidade em uma visão de gênero.

Pensar sobre o direito à cidade na lógica de gênero implica repensar na cidade e a produção do espaço urbano vinculado as relações sociais que ocorrem dentro desse espaço na lógica do tempo junto com determinantes históricos dialético. “O direito à cidade revela, portanto, a iniciativa, a passagem para a ação, colocando em cheque a totalidade social [...] a luta em torno do direito à cidade é produto da história da produção da cidade” (CARLOS, 2005, p. 242).

Em uma sociedade que historicamente é marcada pelo patriarcalismo, o homem tem a figura de dominação. A lógica de subordinação ao “chefe” da família tem suas origens a partir do Brasil Colônia, nesse contexto o patriarcalismo influencia as famílias, mas também abrange a forma como a sociedade reproduz o patriarcalismo. Colocando que

na existência de duas “espécies” com qualidades e aptidões particulares. Aos homens, o cérebro (muito mais importante do que o falo), a inteligência, a razão lúcida, a capacidade de decisão. Às mulheres, o coração, a sensibilidade, os sentimentos (PERROT, 1992, p. 177).

Para Scott (1995) o patriarcado é uma forma de organização social onde as mulheres estão subordinadas aos homens e os jovens são subordinados aos homens mais velhos, ou seja, resultando na supremacia masculina.

Assim as mulheres no período do Brasil Colonial eram condicionadas a serem subordinadas ao machismo, que refletia em vários aspectos de sua vida social, como o simples fato de não poder andar nas ruas desacompanhada e a imposição de que o lugar da mulher era dentro do ambiente do lar ou doméstico.

A relação entre divisão social e sexual do trabalho, em alguns casos, parou no reconhecimento de dicotomias, tais como trabalho doméstico, trabalho repetitivo, trabalho que requer presteza manual e trabalho exercido no âmbito da casa como trabalho de mulher, contrapondo-se a trabalho público, qualificado e melhor remunerado como trabalho de homem. Já outros trabalhos se limitaram a descrever diferenças na estrutura ocupacional de homens e mulheres (IPEA, 2012, p. 85).

Tais fatos demonstram que as cidades por serem construídas e organizadas por homens aumentavam as desigualdades entre os gêneros. As cidades enquanto "reflexo de uma sociedade patriarcal, capitalista e racista tem no seu cerne o privilégio ao masculino e branco, o alijamento político das mulheres, a dependência econômica, o controle dos corpos e da reprodução e a violência." (KOETZ, 2017, p. 76). Existindo lugares onde apenas a presença do homem era permitida, como cafés e cervejarias. (MONTELEONE, 2018). "Especificamente dentro do sistema patriarcal, inimigo da rua e até da estrada, sempre que se trate de contato da mulher com o estranho" (FREYRE, 1998, p. 152). Não sendo comum que mulheres se relacionassem com os espaços urbanos, pois o comportamento feminino construído socialmente criticava mulheres ao saírem nas ruas desacompanhadas. Entretanto, haviam as particularidades dos grupos pertencentes como, a classe social, sendo assim mulheres com menor poder aquisitivo necessitavam trabalhar.

Em meio ao processo de urbanização os modos de produção desse espaço - pensado na lógica masculina - impossibilitava as cidades serem para todos e todas. Os espaços de opressão das mulheres dentro da organização da vida em sociedade impediram a mulher de estabelecer uma relação espacial com a cidade, impactando no trabalho, família e a função social desempenhada.

Ao longo do século XIX as mulheres passam a ocupar as cidades de maneira gradual acompanhadas de problemas que decorriam à mobilidade, acessibilidade e segurança (BUJALANCE; NARANJO, 2012). Porém, quando falamos sobre as mulheres nesse período devemos atentar a classe, raça e gênero, pois esta é determinante do modo como a mulher é vista em sociedade. "No espaço urbano, a identificação da condição social das camadas superiores podia ser feita na figura da mulher, que ostentava riqueza através das roupas, adereços, atitudes e gestos

codificados pela moda” (MALUF, 1994, p. 188). A mulher negra fazia parte da cidade, mas eram proibidas de andar em certos espaços por serem rebolativas, sendo vistas como mulheres pobres que arranjavam confusão (GRAHAM, 1990).

[...] estética e cultural das mulheres negras e a supervalorização no imaginário social das mulheres brancas, bem como a desvalorização dos homens negros em relação aos homens brancos. Isso resulta na concepção de mulheres e homens negros enquanto gêneros subalternizados, onde nem a marca biológica feminina é capaz de promover a mulher negra à condição plena de mulher e tampouco a condição biológica masculina se mostra suficiente para alçar os homens negros à plena condição masculina, tal como instituída pela cultura hegemônica (CARNEIRO, 2003).

A cor da sua pele determinava a marginalização devido ao longo período da escravidão no Brasil, neste período “encontraremos o senhor, dono não apenas do trabalho, mas também do corpo e alma de sua serva” (FREITAS, 2001, p. 13-14). A escravidão foi abolida em 13 de maio de 1888 pela mão da princesa Isabel, entretanto, para uma mulher negra não havia premissa de uma real mobilidade social.

No final do século XIX a paisagem urbana ganha estradas, ruas, conjuntos de casas e também a segregação espacial que gerava estigmas devido a mobilidade social de homens e mulheres, através do trabalho. O espaço enquanto construção social determina a dialética estrutural da sociedade enquanto construção e organização urbana. O padrão seria então, aos pés das zonas ricas e exclusivas localizarem-se as zonas negras na cidade - o lugar de ajudantes gerais -, delineando uma linha de extremos (ROLNIK, 1997, p. 76).

O processo de industrialização colaborou com o êxodo rural, também proporcionou um “inchaço urbano” como um reflexo direto do crescimento acelerado e desordenado das cidades. Nesse contexto geram-se consequências como a segregação social, seja pela situação econômica, pela segregação ocasionada por zonas de território, ou seja, uma segregação socioespacial. A segregação social reproduz o conflito entre forças-de-trabalho, sendo processos que estão interligados e articulados com a estrutura social (CASTELLS, 1983).

No Brasil o processo de industrialização iniciou por volta de 1930, tendo como consequências o êxodo rural, ou seja, a população migra para as cidades que acabam crescendo de maneira acelerada e desordenada. Para Singer (1988), as migrações do campo para cidade se caracterizam devido ao modo de produção capitalista, o qual diminui empregos no campo e gera expectativa de trabalho na cidade, assim como a busca por melhores salários, acesso à infraestrutura, mobilidade social, educação e saneamento básico. A urbanização rápida causou problemas de ordem social

decorrente da falta de planejamento urbano. Ocorrendo o fenômeno que é chamado de “inchaço urbano”, acarretando vários problemas de violência, falta de moradia adequada e segregação socioespacial.

À medida que se percorriam as diferentes áreas residenciais, notava-se que esta segregação, de acordo com as classes econômicas e educacionais, obedecia de maneira geral – embora com algumas exceções importantes – às diferenças de cor da população (PIERSON, 1971, p. 105).

As cidades ganham novas formas de organização, pois residir em áreas centrais demonstrava poder aquisitivo, na lógica do capital as áreas de comércio e nobres resultam da divisão espacial através do território (HARVEY, 2008). Assim pessoas com menos poder econômico foram obrigadas a residir em locais ao redor dos centros urbanos, chamadas de franjas urbanas⁹. Todo esse processo histórico da mulher estar subalternizada ao patriarcado criou uma não cultura de pertencimento à cidade, sendo assim, a inserção das mulheres no espaço urbano vem acompanhada de um cenário de medo e inseguranças ao se deslocar pelo território.

Para Saffioti (1976), todo esse processo de industrialização e crescimento do espaço urbano gerou problemas de ordem social, no qual a mulher sofria tanto com desigualdades entre homens e mulheres, mas também em desigualdades políticas e sociais.

Em decorrência do capitalismo as mulheres também se tornam consumidoras e mão de obra, ressalta-se que a mulher negra sempre foram mão de obra, devido a “definição tautológica de pessoas negras como serviçais” (DAVIS, 2016, p. 102). Freitas (1996) coloca que a posição econômica das mulheres negras não passou por grandes transformações desde a escravidão, os empregos pagavam consideravelmente menos, e os empregos disponíveis se voltavam a empregadas domésticas.

Porém, dentro desse cenário surgem novas possibilidades de trabalho como operária em fábricas e lojas, desmistificando que a mulher deveria se atentar as tarefas do lar como cozinhar, lavar roupa, passar roupa, ser uma boa mãe e limpar a casa, sendo todos esses deveres ensinados desde a infância para as mulheres.

⁹ A franja urbana é uma zona de transição no uso do solo, com características sociais e demográficas, situando-se entre (a) as áreas urbanas e suburbanas continuamente construídas da cidade central [...]; e um aumento real e potencial da densidade populacional, com a densidade atual acima dos distritos rurais circunvizinhos, mas inferior à da cidade central. Essas características podem diferir tanto de maneira zonal quanto setorial e serão modificadas ao longo do tempo (PRYOR, 1968 p. 206).

Dessa forma as mulheres passam a ter uma perspectiva de estudar e ter uma profissão que não fosse restrita ao ambiente doméstico, lembrando que não era uma realidade para todas elas, estando atrelado a raça e a condição socioeconômica.

Na produção das relações sociais a sociedade legitimava as desigualdades de gênero, podendo interferir no modo como as pessoas que residem em áreas periféricas vão acessar as regiões centrais das cidades.

A realização da sociedade urbana exige uma planificação orientada para as necessidades sociais, as necessidades da sociedade urbana. Ela necessita de uma ciência da cidade (das relações e correlações na vida urbana). Necessárias, estas condições não bastam. Uma força social e política capaz de operar esses meios (que são mais do que meios) é igualmente indispensável (LEFEBVRE, 2011, p. 138)

O desafio do direito à cidade quando olhada pelo prisma de gênero é indissociável dos traços do patriarcalismo¹⁰, pois estes ainda se reproduzem na sociedade atual impactando na vida urbana das mulheres do ir e vir. A grande questão é que este espaço urbano não só possui uma divisão socioeconômica e socioespacial, mas também uma limitação ao direito à cidade para as mulheres em especial “enquanto andar sozinha pela rua implicar medo de assédio, ameaça ou violentação” (ROLNIK, 2005, p. 170). Nesse cenário aparecem as múltiplas facetas dentro das cidades que demonstram a falta de planejamento ao pensar nas relações de gênero e igualdade.

Alguns fenômenos que ocorrem dentro das cidades se tornam demanda do Estado, assim é a questão do planejamento urbano, incluindo a mobilidade urbana, e de que forma serão criadas políticas urbanas para se pensar em cidades com espaços democráticos. Dessa forma as políticas públicas são processos decisórios para que mulheres tenham o seu direito à cidade respeitado de forma equânime. Nesse contexto de como as cidades se relacionam com as mulheres, é que o transporte público entra como parte fundamental para que ocorra o deslocamento de um ponto a outro.

¹⁰ Patriarcalismo: A sociedade do poder masculino, do império dos pais, assentada em relações paternalistas, de filhotismo e apadrinhamento, sociedade das parentelas, ia sendo modificada por um processo visto como de desvirilização, de declínio de um dado modelo de masculinidade, período de confusão entre as fronteiras de gênero, em que as mulheres começam a assumir lugares antes reservados aos homens [Além disso], mais do que um conceito rigoroso [patriarcalismo era] uma metáfora, uma imagem que ajuda a descrever um período (FREYRE, 2006, p.140).

2.2 CONSTRUINDO CIDADES PELO PLANEJAMENTO URBANO

As desigualdades territoriais dentro das cidades resultam em segregação territorial ou seja um crescimento de extensão territorial sem infraestrutura (MARICATO; OLIVEIRA; SOUZA, 2010). Nesse contexto geram-se consequências como a segregação social seja pela situação econômica ou segregação ocasionada por zonas de territórios. A segregação social, reproduz o conflito entre forças-de-trabalho, sendo processos que estão interligados e articulados em como a estrutura social se organiza (CASTELLS, 1983). O planejamento urbano possibilita elaborar estratégias para efetivação de uma cidade que tenha cunho funcional para a população com acessibilidade pensando nos vários segmentos para o desenvolvimento como: meio ambiente, áreas de zoneamento, infraestrutura, entre outras.

[...] o processo de urbanização no Brasil manteve-se acelerado e apresentou situações de grande diversidade e heterogeneidade no território nacional, destacando-se: a interiorização do fenômeno urbano; a acelerada urbanização das áreas de fronteira econômica; o crescimento das cidades médias; a periferização dos centros urbanos; e a formação e a consolidação de aglomerações urbanas metropolitanas e não metropolitanas. Esses fenômenos são resultantes do processo de reestruturação econômica em curso no país (IPEA, 2010).

O recorte sobre a construção de políticas sociais e planejamento urbano é justificado, pois até o presente momento as mulheres não faziam parte da política, assim como não possuíam direitos assegurados, por assim pode-se dizer que havia uma segregação vivenciada na sociedade definido pelo seu gênero. O Estado Democrático de Direito no Brasil se constitui no século XX logo após o declínio do poder militar, em meio a esse cenário emergem movimentos sociais de vários setores da sociedade na busca pela democratização no país e exercício dos direitos e liberdade individuais. Fazendo frente e resistência ao governo autoritário que perdurou no poder entre os anos de 1964 à meados de 1985.

[...] o que existiu, no caso brasileiro, foi o fato de que uma determinada forma de organização social criou uma forma de Estado, ou seja, uma forma peculiar de relação social, que se dissociou da própria sociedade como um todo e passou a controlar suas manifestações espontâneas. (FAORO, 1976, p. 4).

No estado autoritário a população aclamava por espaços deliberativos, assim como a conquista pela liberdade de se expressar em diferentes lugares sem censura. Possibilitando a abertura para uma nova percepção de fazer política, visando uma

sociedade democrática. Para Rolnik (2013) “a questão urbana e, particularmente, a agenda da reforma urbana, constitutiva da pauta das lutas sociais e fragilmente experimentada em esferas municipais nos anos 1980 e início dos anos 1990” (ROLNIK, 2010, p. 12).

A luta pela reforma urbana se dá por meio da necessidade de se construir uma política urbana que envolvesse o estado e direito à cidade para toda a sociedade (BELLEZA, 2018). A construção da Constituição Federal de 1988 também conhecida como Constituição Cidadã, possui princípios e prevalência nos direitos humanos, a qual foi baseada na cidadania e não em ideias políticos de governantes, é um símbolo da democracia no país.

A Constituição Federal de 1988 no seu texto traz a temática das cidades no seu capítulo II da Política Urbana nos artigos 182 e 183, estabelecendo diretrizes sobre a política urbana envolvendo o direito à cidade, definindo o conceito de função social da propriedade e a vigência obrigatória dos Planos Diretores em municípios com população a cima de 20 mil habitantes (MARICATO; SANTOS Jr., 2007).

Para a política de planejamento urbano a criação da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade é criado com o objetivo de garantir o direito à cidade e organizar a política urbana no território. Para Rolnik (1997) o instrumento que garante colocar em prática o Estatuto da Cidade é o Plano Diretor, pois é o espaço para debater, discutir e planejar o território.

O Estatuto instituí o Plano Diretor como instrumento que passa a garantir a efetivação do planejamento urbano nas esferas municipais, considerado um mecanismo para se pensar/planejar o crescimento urbano e definir parâmetros sobre o uso e ocupação do solo.

Art. 1º Na execução da política urbana, de que tratam os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, será aplicado o previsto nesta Lei.

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental

Art. 182, CF. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (BRASIL, 2001).

Ainda dentro desta nova roupagem a política urbana se vinculava a participação popular no processo de decisões para planejar as cidades do territórios aproximando a gestão do município com a população elaborando planos com participação popular

para construir as cidades democráticas e inclusivas, “o direito à cidade é um significante vazio. Tudo depende de quem lhe vai conferir significado” Harvey (2014, p. 20). Portanto o direito à cidade é construído a partir de um projeto de cidade coletiva que vise democratizar os espaços.

A aprovação do Estatuto da Cidade é uma conquista dos movimentos populares, que se mobilizaram por mais de uma década na luta por sua aprovação. Esta luta foi conduzida a partir da ativa participação de entidades civis e de movimentos sociais em defesa do direito à cidade e à habitação e de lutas cotidianas por melhores serviços públicos e oportunidades de uma vida digna (PÓLIS, 2002, p. 15)

O Estatuto da Cidade é uma tentativa de reduzir um crescimento acelerado e desordenado das cidades do país, sendo um instrumento sobre direito urbanístico na construção dos espaços com mais equidade abordando também um desenvolvimento sustentável. Sendo o Estatuto da Cidade uma normativa que busca garantir o direito à cidade e visando possibilitar condições para que este direito se concretize.

Dentro das funções das cidades que envolvem habitação, trabalho, lazer entre outras está presente a mobilidade ou seja as cidades devem fornecer condições para o deslocamento dentro do território. Uma mobilidade urbana composta por um conjunto de iniciativas como: calçadas, ruas, ciclovias, terminais, etc.

A criação no ano de 2003 do Ministério das Cidades e do Conselho Nacional das Cidades são significativos para o desenvolvimento da política urbana no Brasil, fornecendo embasamento para colocar em prática a elaboração dos Planos Diretores Municipais que passam a ser o instrumento base para a política de desenvolvimento urbano com o objetivo de diminuir as desigualdades no espaço urbano. Assim, “o Ministério das Cidades foi fruto de um amplo movimento social progressista e sua criação parecia confirmar, com avanços, os novos tempos para as cidades no Brasil” (MARICATO, 2014, P.35).

Dentro do Ministério das Cidades são definidas e estabelecidas as diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, tem como princípio ampliar o acesso da população a saneamento, transporte e moradia. A composição do Ministério é formada por quatro secretarias Secretaria Nacional de Habitação – SNH, A Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental – SNSA, a Secretaria Nacional de Acessibilidade e Programas Urbanos – SNAPU e a Secretaria Nacional do Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob (Brasil, 2003)

A Secretaria Nacional do Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob, tinha como objetivo de colocar em prática Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável compreendida enquanto,

a reunião das políticas de transporte e de circulação, e integrada com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável (BRASIL, 2012, p.12)

O presidente Jair Messias Bolsonaro (2019-) eleito no ano de 2018 em seu projeto político buscou por reduzir o número de ministérios, alguns foram extintos ou reagrupados. O Ministério das Cidades foi extinto no ano de 2019 passando a estar vinculado ao superministério do Desenvolvimento Regional criado em 2019 está sob a gestão do Ministro Gustavo Henrique Rigodanzo Canuto, sendo formada por dois ministérios das Cidades e da Integração Nacional.

Os avanços na política de planejamento urbano permearam tais conflitos de interesses de movimento sociais, políticos e de mercado, entretanto a possibilidade de se pensar, planejar e construir cidades com a participação popular podem garantir uma cidade com função social e diminuir as desigualdades na ocupação e deslocamento do território. A construção da política urbana não se faz com neutralidade, pois dentro do espaço existe o conflito de interesses que impacta na produção e reprodução do espaço urbano (LEFEBVRE, 1968).

2.3. CONTEXTUALIZANDO A MOBILIDADE URBANA NO TERRITÓRIO BRASILEIRO

As cidades se tornam o espaço onde ocorrem fenômenos e relações sociais (LEFEBVRE, 2006), dentro dessa lógica do espaço e de crescimento do território o transporte passou a ser instrumento principal para o deslocamento de pessoas e mercadorias, crescendo a demanda pelo modelo de transporte automobilístico que teve início no século XVIII, os modelos e produção do Fordismo e Taylorismo produziam automóveis incentivando o consumo de carros aumentando assim a frota de veículos individual nas ruas.

Portanto, na lógica da produção capitalista o espaço urbano é construído de maneira desigual, não atendendo a demanda de todos pensando em um coletivo, mas, também, é preciso compreender que esse espaço passa por transformações dialéticas conforme o momento histórico da sociedade (LEFEBVRE, 2006).

Dentro dessa perspectiva de transformação das cidades o fenômeno da mobilidade urbana surge com grande demanda para a lógica capitalista da sociedade que torna “o sistema de transporte e comunicações” (HARVEY, 2012, p. 109) como parte fundamental para o desenvolvimento urbano.

Atualmente ainda que se existam conquistas de leis sobre mobilidade urbana, no período de 1950 o país desenvolveu um modelo de cidade pensada e planejada para privilegiava os automóveis (carros) comparado à outros meios de locomoção coletivos e mais sustentáveis o que desafiava a garantia do acesso aos direitos fundamentais.

O grande desafio da mobilidade urbana brasileira é justamente pela maneira como foi fomentada e implantada a mobilidade urbana no Brasil, para tanto será necessário trazer um breve recorte histórico para justificar o desafio de se pensar em uma mobilidade urbana mais inclusiva.

O investimento na mobilidade urbana foi realizado de forma gradativa, porém três momentos são precisos descrever para compreender os caminhos para chegar até a mobilidade atual no Brasil, pois foi durante esses governo que a mobilidade urbana recebeu mais investimentos e projetos. Para isso em um primeiro momento a gestão de Juscelino Kubitschek (1956-1961) no segundo do Luís Inácio Lula da Silva (2003-2011) e da Dilma Rousseff (2011-2014), pois durante esses governos houve um crescimento significativo no cenário da mobilidade urbana no país.

A mobilidade urbana adquire maior visibilidade quando Juscelino Kubitschek é eleito presidente do Brasil de 1956-1961 apresentando à população um projeto de desenvolvimento econômico no o país.

O Programa de Metas abrangia cinco setores básicos da economia para os quais os investimentos públicos e privados deveriam ser canalizados: energia (metas 1-5); transportes (metas 6-12); alimentação (metas 13-18); indústria de base (metas19-29); e educação (meta 30). O ideal nacional-desenvolvimentista seria consolidado por um conjunto de 30 metas a serem alcançadas nestes cinco setores contemplados pelo Programa. A 31a meta incluída, também conhecida como meta-síntese, foi a construção de Brasília, a nova capital da República (MEDEIROS, s/d, p. 12, 13)

O plano de metas contava com prioridades sendo o transporte um setor que recebeu investimento. Com o incentivo na política rodoviarista o Brasil passa a valorizar os carros enquanto veículo de transporte, mas também era considerado sinônimo de status sendo associado com o poder aquisitivo. Outro impasse ocorre porque os carros são considerados um meio de transporte individual “as melhorias na

infraestrutura privilegiaram os transportes individuais, sendo a opção pelas “cidades do carro” (VIANNA, 2013, p.18).

O padrão de mobilidade da população brasileira vem passando por fortes modificações desde meados do século passado, reflexo principalmente do intenso e acelerado processo de urbanização e crescimento desordenado das cidades, além do uso cada vez mais intenso do transporte motorizado individual pela população (IPEA, 2010)

O espaço urbano passa a ser construído para o automóvel impactando as cidades vinculado a questão do automóvel estão partes das cidades no Brasil não foram construídas a partir de um planejamento, existindo partes das cidades que se desenvolveram de maneira informal. Onde o poder público não chegou e não havia o capital econômico para ter um automóvel e passam a surgir outros meios de transporte coletivos como: vans e mototaxis ilegais devido ao Estado não se fazer presente na vida da população que residia nas franjas urbanas (MARICATO, 2014).

Partindo do contexto que a autora Maricato (2014) relata sobre a informalidade do transporte coletivo devido à falta de investimento massivo na infraestrutura de um sistema de transporte coletivo legal, culminou em um problema de mobilidade urbana visto

A falta de infraestrutura e planejamento implica nas condições de espacialidade e deslocamento dentro das cidades, houve uma crescimento populacional maior dentro das cidades e falta de políticas de planejamento. (MARICATO, 2014)

O processo de globalização criou um mercado onde as economias podem impactar os outros países, assim ocorreu na crise econômica de 2007-2008 “a crise financeira iniciada em meados de 2007 no centro do sistema, os Estados Unidos (especificamente, no mercado de hipotecas subprime), começou a se espalhar para alguns países emergentes” (PRATES, 2011, p. 11).

Sobre o governo do ex - Presidente Luís Inácio Lula da Silva (2003-2011) o cenário internacional passou a ser afetado por uma grave de crise econômica, buscando soluções para enfrentar a crise, o Brasil passou a fazer investimentos internos afim de fazer a economia crescer gerando empregos, assim no ano de foi 2007 foi o lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento I (PAC I). Sendo de iniciativa do governo federal ligando várias políticas do setor econômico de iniciativa pública e privada afim de impulsionar o crescimento econômico, as áreas que receberam os investimentos saneamento, habitação, transporte, energia e recursos hídricos (DIEESE, 2007). Luís Inácio Lula da Silva coloca o Estado como

agente para promover o desenvolvimento e dar subsídio para financiar a infraestrutura do país.

Os investimentos no transporte continuaram durante o governo da Presidenta Dilma Rousseff (2011-2014), assume o governo e dá continuidade ao Programa de Aceleração e Crescimento II (PAC II) elaborando no ano de 2013 o Plano Nacional de Mobilidade Urbana Mobilidade Urbana Grandes Cidades, em 2011 e Médias Cidades, em 2012 em prol da melhoria do sistema de transporte público das cidades e investimento em infraestrutura (GOMIDE; GALINDO, 2013). “O objetivo foi melhorar o trânsito nas cidades com população entre 250 mil e 700 mil habitantes. Os recursos de R\$ 7 bilhões serão liberados por meio financiamento” (BRASIL, 2012).

Sendo um programa do governo federal que engloba diversas políticas, direcionando as cidades para um crescimento de forma mais rápida colocando algumas metas que são voltadas para o transporte público coletivo, como combater

[...] as desigualdades sociais, transformando as cidades em espaços mais humanizados e priorizando o transporte coletivo urbano. Por isso, a União apoia e incentiva a execução de empreendimentos que promovam a integração física e tarifária de transporte público coletivo, além de fomentar projetos de grande e média capacidade como metrô, *Bus Rapid Transit* (BRTs), corredores de ônibus, veículos leves sobre trilhos (VLT), aeromóvel, entre outros. (BRASIL, 2010).

Em pesquisa realizada em 26 de maio de 2011, pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) foram divulgados dados sobre o transporte público coletivo (ônibus) no Brasil, pontuando que os

[...] sistemas de ônibus urbanos e metropolitanos são a modalidade de transporte público predominante no Brasil, operando em cerca de 85% dos municípios. O transporte público coletivo urbano atende majoritariamente a pessoas de média e baixa renda no Brasil, o que torna o valor da tarifa desses serviços um instrumento importante na formulação de políticas de inclusão social e também na gestão da mobilidade urbana (IPEA, 2011).

O transporte público coletivo articulado pode ser um instrumento para tornar os espaços democratizados e planejar uma mobilidade urbana mais inclusiva com o crescimento territorial e populacional das cidades.

TABELA 1 - Crescimento populacional e processo de urbanização 1940-2010

Décadas	Crescimento populacional total (%)	Crescimento populacional urbano (%)	Taxa ¹ de urbanização (%)	Cidades ² com população maior que 500 mil habitantes
40-50	25,9	72,8	26,4	2
50-60	36,7	72,0	36,2	3
60-70	33,1	66,1	45,5	6
70-80	28,2	55,4	56,8	9
80-90	21,3	35,8	68,9	14
90-00	15,6	21,8	77,1	-
00-10	12,3	16,4	81,3	-
10-20	-	-	84,2	36

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010.

Conforme a Tabela 1 percebe-se um aumento na urbanização assim como o aumento da população nas cidades conforme as décadas. Esse cenário de transformações também perpassa na realização da mobilidade das pessoas dentro desse espaço urbano. As cidades cresceram de maneira acelerada e desordenada tais cidades aumentam seu território ocupando áreas periféricas o que ocasiona maior distância da região central das cidades. Segundo dados do IPEA, 2016, “cerca de 85% da população vive em centros urbanos, sendo que existem 36 cidades com mais de 500 mil habitantes na rede urbana brasileira, além de quarenta regiões metropolitanas estabelecidas, nas quais vivem mais de 80 milhões de brasileiros” (IPEA, 2016, p.8)

Parte das problemáticas das cidades são resultados da falta de mobilidade urbana. De acordo com Vasconcellos (2012) para ocorrer a mobilidade urbana alguns fatores individuais influenciam como: pobreza, idade, gênero e condição física podendo delimitar a mobilidade.

2.4 LEGISLAÇÃO E POLÍTICA SOBRE MOBILIDADE URBANA

São vários os conceitos existentes sobre o que seria/é a mobilidade, para a presente pesquisa a compreensão sobre tal conceito se torna importante na medida em que é através da mobilidade que pensa a perspectiva do sistema de transporte e direito à cidade. O estudo sobre a construção da sociologia do corpo feminino é parte que complementa os estudos na pesquisar a mobilidade urbana pelo viés de gênero entendendo assim qual foi a função social da mulher dentro da história.

Os conceitos apresentados a seguir abordam a mobilidade de maneira universal sem distinções de sexo, porém na visão da pesquisadora a mobilidade apreça de maneiras diferentes para homens e mulheres pela construção histórica da violência de gênero podendo ser o espaço urbano palco das suas manifestações.

Para Sales (1997) a mobilidade está diretamente conectada nos deslocamentos diários das pessoas dentro do espaço. Já para Giannotti (2007) as novas tecnologias como uso de aplicativos, celulares e GPS levam pensar em de um novo jeito sobre a mobilidade pensando nas interações sociais e tecnológicas simultaneamente.

Para Harvey (2013) a mobilidade urbana passa a ser um componente essencial para a produção, pois é através da mobilidade que se terá garantia da circulação de mercadorias e de trabalhadores sendo este fornecido através do transporte coletivo.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana desenvolvida pelo Ministério das Cidades, conceitua a mobilidade urbana atrelada a ideia de deslocamento dos indivíduos para realizar atividades dentro da cidade, por esse ponto de vista as cidades devem fornecer as condições para que os habitantes possam ter a mobilidade acessível (BRASIL, 2004).

A mobilidade pode ocorrer por meio de diversos tipos de transporte como: carros, bicicletas, patinetes, skate, escadas, caminhando, entre outros. São inúmeras as alternativas de transporte, mas a presente pesquisa investiga a mobilidade urbana através do transporte coletivo por meio de ônibus.

No ano de 2012 por meio da Lei Mobilidade Urbana nº12.587 de 2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, foram estabelecidos critérios e instituídos diretrizes para os transportes urbanos. Assim obrigando as cidades a construir um Plano Diretor (PD) integrado ao Plano de Mobilidade Urbana (PMU) afim de garantir um crescimento sustentável e eficiente no deslocamento.

Existem vários mecanismos para que os municípios implementem os princípios e diretrizes e cumpram os objetivos estabelecidos na Lei. Ressalta-se, principalmente, o controle da demanda por viagens de automóveis e o estímulo ao uso de modos não motorizados e transporte público coletivo. Aliado ao uso de instrumentos de controle de demanda por viagens de automóveis é importante aumentar a oferta de serviços e infraestruturas com qualidade, segurança, acessibilidade e modicidade tarifária. Como exemplo, pode-se citar a oferta de rede cicloviária segura e bem sinalizada, calçadas acessíveis, transporte público confortável, confiável, acessível e com baixo custo aos usuários (POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA, 2012).

A criação da lei é um marco no direito à cidade pois inclui um maior acesso aos espaços das cidades, no ano de 2015 os Plano de Mobilidade Urbana passou a ser um requisito para receber recursos federais voltados para a mobilidade urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana também contempla princípios que devem ser norteadores ao se planejar a mobilidade urbana dentro das cidades são eles:

- Acessibilidade universal;
- Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012).

A política surge para reduzir as desigualdades, melhorias na acessibilidade e mobilidade, visando um desenvolvimento aliado a sustentabilidade desse modo o artigo 6º da Lei da Mobilidade Urbana dispõe sobre a preferência do transporte não motorizado em detrimento do motorizado e o público coletivo em detrimento do individual motorizado. Assim a mobilidade urbana das cidades devem ser planejadas dando preferência ao transporte não motorizado, porém quando o transporte foi motorizado a prioridade é o transporte público coletivo.

No enfrentamento dos problemas ligados a vida urbana o transporte público coletivo pode ser uma alternativa para promover o direito à cidade com equidade e diminuir as desigualdades. Segundo Tavares e Dexheimer (2015), deve ser priorizado o transporte público coletivo (ônibus) sendo considerados um tipo de transporte que que pode promover uma maior mobilidade urbana em detrimento da capacidade de transportar um maior número de pessoas, preço da passagem e infraestrutura.

Um ônibus comum transporta em média a mesma quantidade de passageiros que 50 automóveis, o que justifica que os ônibus possuam um espaço exclusivo nas vias garantindo a fluidez de um número muito maior de passageiros com menor poluição do meio ambiente. A maior eficiência da operação do transporte coletivo, com o aumento da velocidade média, economia de tempo, combustível e outros insumos, diminui os custos da operação possibilitando redução de tarifa aos usuários. Os modos não motorizados de transporte favorecem a utilização do espaço urbano pelo cidadão. (BRASIL, 2012)

No dia 15 de setembro de 2015 a partir de uma Emenda Constitucional 90 do ano de 2015 passa a ser inserido o transporte como um direito social. Ao assegurar o transporte como direito, pode-se garantir acesso a trabalho, educação, lazer, permitindo que as pessoas possam exercer suas atividades cotidianas e uma vida

mais digna dentro das cidades, valorizando a mobilidade urbana. A construção do espaço urbano implica pensar em um sistema de transporte de qualidade proporcionando alternativas para a mobilidade urbana, no Brasil o transporte público coletivo é o serviço que busca reduzir os congestionamentos e democratizar as cidades.

2.5 A RELAÇÃO DAS MULHERES COM TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E ESPACIALIDADE

A espacialidade se torna objeto das cidades na medida em que a produção do espaço urbano surge como necessidade para o desenvolvimento do país, o domínio do capital sobre o espaço também ocasiona segregações na medida em que existe uma super valorização de algumas áreas dentro das cidades. O que impacta no acesso à bens e serviços, assim como conflitos e segregações, exclusões, desigualdades sociais e negação do espaço urbano. Por meio da produção e reprodução das relações capitalistas, o espaço é um meio de relações de poder promovendo a desvalorização de lugares e de indivíduos. Essa lógica gera desigualdade e a luta constante de sobrevivência na vida urbana. A produção do espaço se coloca submissa a lógica do capital e da propriedade privada e da acumulação de riquezas geradas.

Mesmo as cidades sendo fruto e produto da força de trabalho dos seres humanos, também são espaços onde ocorrem conflitos devido as interações sociais que ocorrem dentro do espaço urbano. As situações ocasionadas devido à expansão territorial das cidades se tornam problemas na medida em que provoca segregação socioespacial. A vida urbana aponta tanto a luta cotidiana, quanto indica caminhos para resistir nas cidades, demonstrando o uso do espaço através de corpos que se relacionam com a espacialidade.

Pelo corpo os indivíduos interagem e se percebem dentro da espacialidade das cidades, atores sociais detentores de capacidades e reivindicações. Através das transformações urbanas advindas do contexto histórico atual, surgem novas demandas e problemáticas. Pensar em outras possibilidades de mobilidade urbana passou a ser uma necessidade na medida em que as cidades crescem de forma desordenada e acelerada. Os ônibus trouxeram uma revolução no que se refere ao deslocamento coletivo de pessoas e no valor financeiro, mudando a maneira de se deslocar no espaço urbano.

As cidades são espaços que se desenvolveram atrelada as relações de gênero (ESCALENE, 2017). Quando as mulheres se relacionam com as cidades, se faz resistência a uma estrutura opressora construída por homens. Partindo desse princípio, existe um reforço sobre a ideia da mulher se relacionar com certos espaços da cidade, o que acaba privando-a do direito à cidade, pois a sociedade brasileira no seu processo de construção e na vivência com o patriarcado reforça a ideia de que o lugar das mulheres é dentro dos lares cuidando das famílias. As mulheres lutam para romper com o machismo intrínseco na sociedade, além de todas as segregações inerentes as cidades, a segregação de gênero se faz presente reproduzindo espaços urbanos delimitados para mulheres. Ao utilizar do transporte público coletivo, a mulher enfrenta problemas relacionados por ser mulher e viver em uma sociedade estruturada sobre mecanismos opressores.

Nesse contexto é que o corpo da mulher passa a ser condicionado e relacionado com biopoder, pois a elas foram delegados papéis sociais como o cuidado com o lar, mantendo uma relação de controle sobre corpos disciplinados. Com as transformações da história, o corpo objeto da mulher também passa a ter outros estigmas como: reprodução, fragilidade, o pecado, entre outros. “o corpo transpassado pela mecânica do ser vivo e como suporte dos processos biológicos: a proliferação, os nascimentos e a mortalidade, o nível de saúde, a duração da vida, a longevidade, com todas as condições que podem fazê-las variar.” (FOUCAULT, 1988, p. 152).

O corpo da mulher carrega marcas históricas, sobre o controle que a sociedade faz e limita as mulheres. A cultura da objetificação de um corpo reproduz e permite que homens possam invadir o espaço do corpo da mulher de diversas formas, estas por sua vez não possuem o seu direito de igualdade respeitados. Esse movimento do machismo sobre o controle dos corpos das mulheres continua a ser reproduzido, restringindo a autonomia social da mulher nos espaços públicos, o que reflete diretamente em como ela vai ter o seu direito à cidade materializado.

Um dos meios para acessar o espaço urbano se dá através da mobilidade urbana - a qual pode ser realizada por meio de ônibus que é um transporte público coletivo - entretanto a mulher enfrenta outras manifestações da questão social, como os assédios dentro do meio de transporte que ocorrem em frases, olhares, contato físico, agressões; sendo múltiplos os modos de invasão do espaço do corpo da mulher.

Alguns corpos já nascem com a premissa de serem marcados pela violência e exclusão, a grande questão é que estes mesmos corpos também ocupem espaços pensando na transformação em busca de justiça social (BUTLER, 2003), colocando o corpo da mulher como ponto central das reivindicações sociais. Rolnik (2016) afirma que o número de denúncias relacionadas ao assédio no transporte público em São Paulo

[...] não corresponde à realidade, pois muitas mulheres ainda não se sentem seguras e apoiadas o suficiente para denunciar abusos e crimes sexuais. Até mesmo porque, infelizmente, ainda estamos imersos em uma cultura na qual “passar a mão” em uma mulher sem sua autorização não é visto como invasão violenta do corpo de outra pessoa, mas como expressão sadia do comportamento do “macho que é macho”. (ROLNIK, 2016, p. 02).

Desse modo as cidades precisam ter condições de possibilitar o direito à cidade para os/as moradores/as de todas as áreas. Aproveitando todos os espaços e garantindo oportunidades à todas classes sociais sem distinções de gênero.

Em função das grandes extensões territoriais nas cidades, uma parte fundamental para que o direito à cidade ocorra se dá através da mobilidade urbana e suas várias formas, mas também na infraestrutura para que seja possível fazer o deslocamento das pessoas. É nesse sentido que a mobilidade urbana vai reformulando meios para que as pessoas consigam fazer o deslocamento, uma das alternativas se dá através do transporte público coletivo sendo

[...] um serviço fundamental para permitir o acesso às necessidades básicas do cidadão moderno, que precisa deslocar-se de um ponto a outro. Para que a cidade funcione bem é preciso que o transporte seja eficiente. (IPEA, 2011, p. 78).

Entretanto, o direito à cidade se torna de certa forma limitado para as mulheres, por entender que estão suscetíveis aos assédios, violências e ao machismo. Uma premissa dos direitos humanos é reconhecer que cada ser humano possa desfrutar de seus direitos humanos sem distinção de raça, cor, sexo, língua, religião, opinião política ou de outro tipo, origem social ou nacional ou condição de nascimento ou riqueza. (ONU, 2018).

O debate pelo direito à cidade para as mulheres inclui diversas dimensões, as medidas amplas, seguras e iluminadas, bem como usos de serviços mais equitativos e efeito cultura possa garantir a produção de espaços urbanos mais acolhedores, tais como as devem ser enfrentadas por homens e mulheres para que a mudança na mentalidade e a material. Sob tal perspectiva, cabe destacar que as conflituosas questões de gênero mas que

são pilares de sustentação do direito à cidade: a dimensão política, a simbólica - vos como o transporte público. (IBDU¹¹, 2017, p. 10).

Assim, as cidades deveriam receber todos/as cidadãos de forma equânime sem restrições de mobilidade, gênero, e tantos outros requisitos. Entretanto a ocupação das cidades não ocorre de maneira democrática, pois alguns determinantes acabam por segregar ainda mais os espaços. “As segregações que destroem morfologicamente a cidade e que ameaçam a vida urbana não podem ser tomadas por efeito nem de acasos, nem de conjunturas locais” (LEFEVBRE, 1989, p.99). A segregação é uma característica da cidade porém também é uma característica presente nas relações sociais que se baseiam em gênero.

O foco do trabalho centra-se na mobilidade urbana das mulheres que utilizam o transporte público coletivo (ônibus) e vivenciam assédios. Visto que no Brasil é o meio de transporte coletivo mais popular e utilizado. O modo como a cidade se organiza reflete nas relações de construções de valores da sociedade. As construções sociais determinam quem será excluído da sociedade, são muitos os grupos que enfrentam estigmas e são marginalizados, dentre estes a mulher se encontra nessa condição enfrentando inúmeros obstáculos. A forte influência do patriarcado torna as cidades um lugar de opressão para as mulheres.

A falta de preparação das cidades para atender as demandas das mulheres acaba limitando o direito à cidade para as mulheres, sendo segregadas dos espaços seja pela falta de infraestrutura, mobilidade, segurança ou os assédios no transporte público, sendo um dos principais motivos. As relações de gênero trazem desde os primórdios a submissão e a relação de poder entre o masculino e feminino. Para Safiotti (2001) a

Violência de gênero é o conceito mais amplo, abrangendo vítimas como mulheres, crianças e adolescentes de ambos os sexos. No exercício da função patriarcal, os homens detêm o poder de determinar a conduta das categorias sociais nomeadas, recebendo autorização ou, pelo menos, tolerância da sociedade para punir o que se lhes apresenta como desvio. Ainda que não haja nenhuma tentativa, por parte das vítimas potenciais, de trilhar caminhos diversos do prescrito pelas normas sociais, a execução do projeto de dominação-exploração da categoria social homens exige que sua capacidade de mando seja auxiliada pela violência. (SAFIOTTI, 2001, p. 115-116).

¹¹ Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico - é uma associação civil de âmbito nacional constituída por profissionais, pesquisadores e estudantes que atuam no campo do Direito Urbanístico. Disponível em: <http://wp.ibdu.org.br/wp-content/uploads/2019/04/DIREITO_CIDADE_GENERO.pdf>. Acesso em: 05 dez 2019.

Na tentativa de fornecer segurança as mulheres cidades como São Paulo, Belo Horizonte, Recife, Goiânia¹² criaram vagão rosa ou ônibus rosa, na tentativa de que mulheres não sofram assédio sexual dentro do transporte público, são veículos de uso exclusivos de mulheres. Entretanto medidas assim, não encerram os casos de assédio sexual, apenas mascaram um problema de ordem social sendo necessário medidas como campanhas, educação para que haja uma transformação social onde se rompa com a cultura da violência contra a mulher, tais medidas não tornam os espaços democratizados apenas segrega a mulher forçando-a à se adaptar a rotina de uma cidade que não pode ser compartilhada. A autora Saffioti (1987) descreve que,

a presença ativa do machismo compromete negativamente o resultado das lutas pela democracia, pois se alcança, no máximo, uma democracia pela metade. Nesta democracia coxa, ainda que o saldo negativo seja maior para as mulheres, também os homens continuarão a ter sua personalidade amputada. E vale a pena atentar para este fenômeno (SAFFIOTI, 1987, p.24).

As mulheres brasileiras são apresentadas ao machismo desde pequenas em vários âmbitos da sociedade como: escola, universidade, nas ruas, no trabalho, entre outros. Existindo uma sexualização e uma cultura que trata a mulher como um objeto, assim podendo se manifestar de diversas maneiras, que vão desde um assobio, as passadas de mão, comentários, etc. Os homens são estimulados a expor sua necessidade sexual reafirmando sua “masculinidade” já as mulheres são estimuladas a reprimir sua sexualidade.

O controle dos homens sobre as mulheres é muito mais do que uma característica incidental da vida social moderna. À medida que esse controle começa a falhar, observamos mais claramente revelado o caráter compulsivo da sexualidade masculina- e este controle em declínio dera também um fluxo crescente da violência masculina sobre as mulheres. (GIDDENS, 1993, p. 11).

O machismo presente na cultura reforça a ideia que o homem tem domínio sobre o corpo da mulher, isso explica as “apalpadinhas” e assobios. Devido a organização inicial da nossa sociedade é possível perceber que os assédios estão presentes em diversos âmbitos, assim não se restringindo a um determinado local, mas os casos de assédio tomam outro rumo quando a mulher encara o mercado de trabalho, pois historicamente não era um lugar o qual elas ocupavam.

¹² As divergências do vagão rosa – Jornal El País. Link: https://brasil.elpais.com/brasil/2014/08/12/sociedad/1407798106_994876.html.

As relações que envolvem gênero são dialéticas, refletindo as vivências em sociedade, tratando da relação dos sujeitos sociais, entendendo que na sociedade atual não existe igualdade de gênero. A questão cultural coloca homens e mulheres em uma prática de identidade definidas através das características de virilidade, fazendo com que assediar uma mulher com palavras, assobios, entre outros, reforça a ideia de que ele é um homem. A apropriação de espaços públicos pode transformar as cidades e provocar uma ação revolucionária diante do ponto de vista de resistir a toda opressão social que as mulheres sofrem historicamente.

CAPITULO 3 - POR TRÁS DO SILÊNCIO EXISTE UM GRITO DE SOCORRO: APONTAMENTOS SOBRE O ASSÉDIO SEXUAL NO TRANSPORTE PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA – PR.

Nesse capítulo pretende-se explicar a pesquisa, trazendo o percurso metodológico para coleta de dados e posteriormente uma pré-análise dos dados obtidos através dos questionários online. No primeiro momento será exposto a metodologia deste estudo, para em seguida apresentar dados referente ao município de Ponta Grossa- PR.

3.1. PERCURSO METODOLÓGICO DA PESQUISA EMPÍRICA

A metodologia foi parte fundamental para possibilitar a aproximação com a pesquisa, sendo que o procedimento metodológico agrega várias técnicas que permitem a explorar o objeto de estudo. Assim, proporcionou a identificação de novos nuances sobre a realidade, assim como novas interpretações e avanços epistemológicos sobre fenômenos sociais que se expressam de diversas maneiras na sociedade. Diante da importância dos procedimentos metodológicos, a construção teórica também se fez presente como forma essencial para compreender os fenômenos sociais. Portanto, para fundamentar a pesquisa foi realizada a pesquisa bibliográfica com a intenção de sistematizar conteúdos na busca de autores/as que fossem referência na temática, possibilitando o embasamento teórico crítico sobre o fenômeno estudado.

A pesquisa bibliográfica teve grande responsabilidade no percurso de construção, pois a delimitação de autores/as, artigos, revistas científicas e livros, foram determinantes na estruturação do referencial teórico. A parte bibliográfica “é indispensável nos estudos históricos. Em muitas situações, não há outra maneira de conhecer os fatos passados senão com base em dados secundários”. (GIL, 2008, p. 50). Assim, ela permitiu compreender certas construções sociais que se reproduzem na sociedade moderna. Também a utilização da pesquisa documental, a qual possibilitou explorar documentos que “assemelha-se muito à pesquisa bibliográfica. A única diferença entre ambas está na natureza das fontes. [...] a pesquisa documental vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico”. (GIL, 2008, p. 51).

Já a pesquisa qualitativa se atentou aos fenômenos sociais que envolviam as relações humanas e as construções sociais como: cultura, política, economia, tradições, crenças, entre outros. O estudo se concentrou na subjetividade dentro desses processos na medida em que se buscou investigar o que leva a determinado comportamento social. A pesquisa qualitativa

[...] se preocupa, nas ciências sociais, com um nível de realidade que não pode ser quantificado. Ou seja, ela trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não pode ser reduzidos à operacionalização de variáveis. (MINAYO, 2001, p. 22).

Para a pesquisa qualitativa o problema investigado precisa ter um significado para os/as sujeitos. “O conjunto de dados quantitativos e qualitativos, porém, não se opõem. Ao contrário se complementam, pois a realidade abrangida por eles interage dinamicamente, excluindo qualquer dicotomia.” (MINAYO, 2001, p. 22). A pesquisa, também buscou informações através de ouvidorias, delegacia, entre outros, a fim de fazer um levantamento de dados sobre os casos de assédio no transporte público coletivo.

Na pesquisa qualitativa as vivências e experiências humanas são fundamentais, pois através delas possibilitou a análise de determinados dados. Assim, conectando e correlacionando com a temática pesquisada através da subjetividade, resgatando a história de mulheres que se deparam com o assédio no transporte público coletivo.

A operacionalização da pesquisa foi realizada através de questionário semiestruturado pela plataforma digital Google Forms¹³, tenho um total de 20 perguntas das quais 2 são referentes à dados confidenciais, para tanto a análise foi realizada partindo de 18 perguntas sobre a vivência de mulheres no transporte público na cidade de Ponta Grossa – PR. A escolha da plataforma digital se dá justamente pela interação contemporânea trazem uma transformação na busca por informações. Para Castells (1999), a tecnologia permitiu ampliar os conhecimentos em um ciclo constante de inovações, e o uso por meio desses avanços, criam-se novos universos, novos meios de comunicação.

¹³ Google Forms- é uma ferramenta, simples, e ao mesmo tempo avançada possibilitando a contração de pesquisas, enquetes, colete opiniões, e-mails e informações de contato de forma simples e rápida. (GOOGLE, 2018)

A obtenção dos resultados para a pesquisa, foram utilizadas as redes sociais como um instrumento para encontrar as participantes de pesquisa, desse modo irá ocorrer a aproximação com os grupos de mulheres. A rede social pode ser uma representação de um conjunto de pessoas “conectadas por relacionamentos sociais, motivados pela amizade e por relações de trabalho ou compartilhamento de informações e, por meio dessas ligações, vão constituindo e reconstruindo a estrutura social”. (TOMAÉL; MARTELETO, 2006, p. 75).

Assim a pesquisa foi divulgada pelas redes virtuais, em grupos fechados voltados para mulheres, nas quais foram explicados os motivos da pesquisa, e também o termo de livre consentimento esclarecido, sendo o primeiro questionamento considerando se aceitam participar ou não. Assim as mulheres que se sentirem a vontade para responder o questionário sobre assédio sofrido, de forma voluntária podem estar participando da pesquisa preenchendo-o. Também foram disponibilizados códigos QR¹⁴, que direcionam para o questionário online em todos os terminais de ônibus (Central, Uvaranas, Oficinas, Nova Rússia). Para disponibilizar os cartazes nos terminais foi enviado um ofício à Prefeitura Municipal de Ponta Grossa ao setor da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte, a qual retornou autorizando e fornecendo um documento para a divulgação da pesquisa e autorização para entrar nos terminais de ônibus.

Essa etapa teve como intenção viabilizar meios para que as participantes respondessem as perguntas relacionadas ao assédio sexual através do questionário semiestruturado. Justifica-se a necessidade de usar a tecnologia como aliada, pois os terminais são locais de passagem rápida, e em pesquisa anterior realizada notou-se a dificuldade em abordar os sujeitos de pesquisa devido ao pouco tempo disponível. O questionário foi disponibilizado para as redes sociais no dia 12 de abril de 2019, e os cartazes nos terminais de ônibus no dia 10 de maio de 2019, foi colado um cartaz em cada terminal da cidade de Ponta Grossa -PR totalizando 4 cartazes¹⁵ em tamanho A3, foram posicionados de maneira estratégica próximos dos horários de ônibus na intenção de obter uma melhor visualização das usuárias do transporte. Ressalta-se que os sujeitos de pesquisa não eram obrigados a responder todas as perguntas

¹⁴ Código QR - sigla do inglês Quick Response, resposta rápida em português) é um código de barras bidimensional que pode ser facilmente escaneado usando os telefones celulares equipados com câmera e redirecionando a URL (GOOGLE, 2019)

¹⁵ Disponível no apêndice A – Código QR

contidas no questionário, a temática é delicada e a pesquisa não tem a intenção de forçar-las a responder algo que não se sintam à vontade, portanto, em alguns gráficos o número de respostas podem variar, não fechando no resultado de 87.

Ao total foram recebidos 88 respostas, em verificação individual dos questionários, apenas 87 foram validados e 1 foi excluído por não atender à exigência de faixa etária, considerando que o sujeito relatou ter 16 anos.

Para compreender como se encontra o funcionamento da lei nº 13.718 que dispõe sobre Importunação Sexual, isto é, se possui ocorrências de denúncias, foi enviado um ofício para a Delegacia da mulher no dia 22 de abril de 2019. Em resposta por e-mail, no dia 06 de maio, foi descrito que a delegacia da mulher não tem esses registros e que tais dados deveriam ser solicitados à 13ª Polícia. Assim, no dia 07 de maio de 2019 foi entregue o ofício a 13ª Subdivisão Polícia, questionando sobre os registros e denúncias de assédio no transporte público. No dia 28 de maio foi dado o retorno com a resposta sobre o levantamento de dados solicitados do período de setembro de 2018 a partir da promulgação da lei até a data de 16 de maio de 2019.

Na busca para levantar registros de denúncias, um ofício foi levado até a sede da Guarda Municipal de Ponta Grossa, no dia 17 de abril de 2019, não havendo retorno, buscou-se entrar em contato por telefone. Na ligação a informação passada foi de que estariam realizando esse levantamento sob os cuidados do Comandante Nogueira¹⁶, e que até o dia 07 de maio dariam o retorno, porém, esse retorno não ocorreu.

Também foi enviada uma solicitação à empresa responsável pelo transporte na cidade de Ponta Grossa, questionando sobre a preparação dos funcionários mediante a uma situação de assédio sexual, se os colaboradores recebem treinamentos/capacitações ou orientações sobre o assédio com a nova lei de Importunação Sexual em vigor. Na solicitação a empresa pediu que fosse descrito os motivos pelos quais tais informações foram solicitadas e como seriam utilizadas, também solicitou a autorização do professor orientador da pesquisa. O documento foi entregue na portaria da sede da empresa no dia 06 de maio de 2019. A empresa retornou no dia 07 de maio confirmando o recebimento e informando que dentro de

¹⁶ Guarda Municipal de Ponta Grossa conta com cerca de 260 agentes, que exercem funções administrativas, de segurança patrimonial, monitoramento e de manutenção da segurança e combate ao crime no município. JOÃO MARCOS DOS SANTOS NOGUEIRA - Subcomandante da Guarda Municipal (PONTA GROSSA, 2019).

48 horas retornariam com um parecer, entretanto, não houve o retorno. Então foi enviado um novo e-mail no dia 11 de maio solicitando o parecer da empresa, a empresa retornou o e-mail no dia 14 de maio. É importante salientar que o primeiro contato foi realizado por telefone e solicitaram que fosse enviado um e-mail, quando o e-mail foi enviado solicitaram um documento formal com assinatura do orientador e entrega na empresa.

Visto que o assédio é uma questão atemporal, podendo ocorrer em vários momentos da vida da mulher, a importância da pesquisa se deu por meio das histórias das participantes de pesquisa e não do tempo, portanto, não será delimitado um recorte temporal. A aproximação com a amostra do universo de pesquisa será por meio das redes sociais, permitindo chegar de forma fácil e rápida nas participantes de pesquisa. Considerando que as

redes colocam assim em evidência um dado da realidade social contemporânea que ainda está sendo pouco explorado, ou seja, de que os indivíduos, dotados de recursos e capacidades propositivas, organizam suas ações nos próprios espaços políticos em função de socializações e mobilizações suscitadas pelo próprio desenvolvimento das redes. Mesmo nascendo em uma esfera informal de relações sociais, os efeitos das redes podem ser percebidos fora de seu espaço, nas interações com o Estado, a sociedade ou outras instituições representativas. Decisões micro são influenciadas pelo macro, tendo a rede como intermediária. (MARTELETO, 2001).

As redes sociais podem ser um meio para investigar algum fenômeno e analisar, visto que nos dias atuais os meios digitais se relacionam de forma direta com os indivíduos da sociedade. As redes também se tornaram uma fonte de reivindicações e denúncias para a população, pois são informações difundidas em tempo real. Mas é importante ressaltar que não são todas as mulheres que possuem o acesso às plataformas digitais, por esse motivo a pesquisa foi feita com uma amostra. A partir das respostas serão gerados gráficos e tabelas a serem analisados.

A autora Bardin (2009) em sua obra “Análise de conteúdo” descreve um aspecto histórico acerca da análise de conteúdo, como sendo

[...] essencialmente referenciar as diligências que nos Estados Unidos marcaram o desenvolvimento de um instrumento de análise de comunicações é seguir passo a passo o crescimento quantitativo e a diversificação qualitativa dos estudos empíricos apoiados na utilização de uma das técnicas classificadas sob a designação genérica de análise de conteúdo; é observar a posteriori os aperfeiçoamentos materiais e as aplicações abusivas de uma prática que funciona há mais de meio século (BARDIN, 2009, p.15).

Assim, faz um breve resgate de um momento importante para compreender como a análise de conteúdo era empregada, perpassando e aprimorando a técnica de pesquisa conforme os avanços históricos conquistados. Bardin (2009) pontua que o grande marco e divisor de águas se deram através da era dos computadores que disseminaram e ampliaram os conhecimentos e possibilidades de pesquisa.

A análise tem por objetivo possibilitar a compreensão do que foi coletado e conseguir fazer a leitura do fenômeno, permitindo uma investigação social. Assim, a análise de conteúdo permite trabalhar transcrições, textos, entrevistas, observação, documentos, blogs, vídeos, entre outros. Compreendendo as percepções e vivências que as participantes têm sobre determinado fenômeno (BARDIN, 1977). O contexto em que ocorre, também, é importante para o/a pesquisador/a, para que assim possa ser transmitido e interpretado na pesquisa.

Esse tipo de análise possibilita trabalhar com dados quantitativos, "A escolha do procedimento mais adequado depende do material a ser analisado, dos objetivos da pesquisa e da posição ideológica e social do analisador." (CHIZZOTTI, 2006, p. 98). Para Minayo (2001, p. 74), a análise de conteúdo é "compreendida muito mais como um conjunto de técnicas" que concordam que o/a pesquisador/a interprete dados e categorize os conteúdos.

Das categorias teóricas foi trabalhado no capítulo primeiro sobre a construção do corpo feminino dentro das relações sociais e todo processo de luta que envolve a conquista de direito das mulheres. Compreende-se que as categorias estão interligadas e que o direito à cidade surge como outra categoria sendo o espaço urbano o local onde ocorre a luta por direitos e por uma cidade com igualdade, a terceira categoria que os dados também apontam é sobre o espaço urbano enquanto um território de medo por poder vir a sofrer uma violência no corpo. As construção das categorias perpassam e se interligam, sendo trabalhadas na pesquisa de maneira transversal.

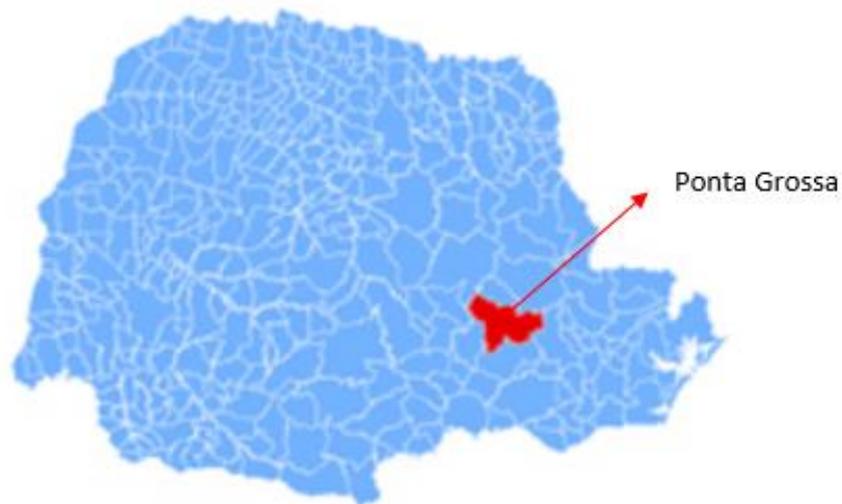
Portanto o capítulo 1 (um) e 2 (dois) fornecem o embasamento teórico necessário para a construção de um olhar crítico sobre as relações sociais que envolvem as mulheres em meio ao espaço público. Para assim confrontar os dados coletados a partir da percepção das próprias mulheres inseridas nesse espaço urbano e que utilizam o transporte público na cidade de Ponta Grossa - PR.

3.2 BREVE CARACTERIZAÇÃO SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA- PR

A caracterização do município de Ponta Grossa apresenta os principais indicadores para posteriormente descrever a mobilidade urbana vinculada ao transporte público coletivo.

O município conta com um entroncamento rodoferroviário, com diversas estradas de ferros, sendo este um símbolo histórico vinculado ao crescimento da cidade. Também conta com um polo industrial e uma agricultura com alta produtividade, a cidade Ponta Grossa tem uma extensão territorial 2.069,92 km² tendo 5 distritos pertencentes a cidade que está localizada no estado do Paraná (PONTA GROSSA, 2016).

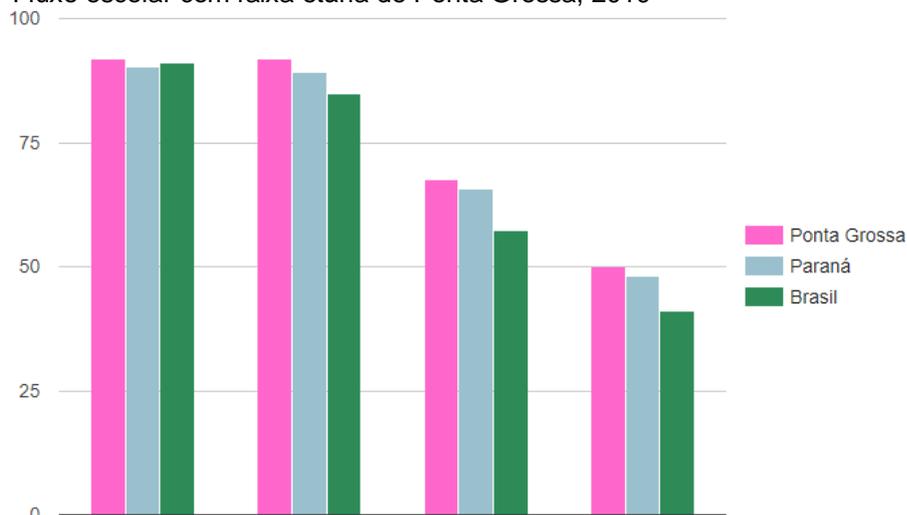
FIGURA 3 – Mapa do Paraná



Fonte: Adaptado pela autora de IPARDES, 2019.

Segundo último censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), Ponta Grossa conta com uma população de 311.611 pessoas (IBGE, 2010). Possui um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,763, o qual é considera alto, pois o que contribui para o IDH é a longevidade, seguido de renda e educação (IPARDES, 2019). Segundo os dados do Atlas do Desenvolvimento Humano no ano de 2010 a longevidade era de 75,2 ano aumentando em relação à expectativa no ano de 1991 que era de 64,7 anos. Ao que diz respeito sobre a educação de crianças e jovens também ocorreu um aumento nos percentuais, segundo o gráfico abaixo (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO, 2016).

GRÁFICO 1 - Fluxo escolar com faixa etária de Ponta Grossa, 2010



Fonte: PNUD, Ipea e FJP. Com base no Atlas do Desenvolvimento Humano, 2016.

A renda per capita média de Ponta Grossa cresceu 93,73% nas últimas duas décadas, passando de R\$ 452,75, em 1991, para R\$ 629,15, em 2000, e para R\$ 877,10, em 2010. Isso equivale a uma taxa média anual de crescimento nesse período de 3,54%. A taxa média anual de crescimento foi de 3,72%, entre 1991 e 2000, e 3,38%, entre 2000 e 2010. A proporção de pessoas pobres, ou seja, com renda domiciliar per capita inferior a R\$ 140,00 (a preços de agosto de 2010), passou de 25,02%, em 1991, para 16,46%, em 2000, e para 6,72%, em 2010. A evolução da desigualdade de renda nesses dois períodos pode ser descrita através do Índice de Gini¹⁷ que passou de 0,56, em 1991, para 0,57, em 2000, e para 0,54, em 2010. (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO, 2016).

Entre o ano de 2000 e 2010 a taxa de urbanização do município passou de 97,47% para 97,79% (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO, 2016), a Tabela 2 demonstra a população por gênero, rural e urbano.

¹⁷ É um instrumento usado para medir o grau de concentração de renda. Ele aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de 0 a 1, sendo que 0 representa a situação de total igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda, e o valor 1 significa completa desigualdade de renda, ou seja, se uma só pessoa detém toda a renda do lugar (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO, 2016).

TABELA 2 - População Total, por Gênero, Rural/Urbana- Ponta Grossa- PR

População	População (1991)	% do Total (1991)	População (2000)	% do Total (1991)	População (2010)	% do Total (1991)
População Total	231.704	100,00	273.616	100,00	311.611	10,000
Homens	112.532	48,57	133.197	48,68	151.362	48,57
Mulheres	119,172	51,43	140.419	51,32	160.249	51,43
Urbana	221.671	95,67	266.683	97,47	304.733	97,79
Rural	10.033	4,33	6.933	2,53	6.878	2,21

Fonte: PNUD, Ipea e FJP. Com base no Atlas do Desenvolvimento Humano, 2016.

O município de Ponta Grossa conforme a tabela 2 demonstra que a população urbana vem crescendo, assim necessitando de uma maior infraestrutura dentro do espaço urbano. Para tanto a gestão do município cria legislações afim de melhorar a qualidade de vida das pessoas e organizar o desenvolvimento da cidades.

No que se refere à legislações relacionadas a urbanização do município segundo levantamentos do IPARDES e IBGE a figura 5 indica os planos que a cidade de Ponta Grossa possui:

FIGURA 4 – PLANOS DO MUNICIPIO DE PONTA GROSSA – PR

		Legislação Urbana - Existência
Existência de Plano Municipal de Saneamento Básico (IBGE / Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2011)	Sim	
Existência de Fundo Municipal de Saneamento Básico (IBGE / Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2011)	Não	Plano Diretor Municipal (PARANACIDADE jun/2014) Elaborado
Existência de Conselho Municipal de Saneamento Básico (IBGE / Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2011)	Não	Lei do Plano Diretor Municipal (PARANACIDADE jun/2014) Sim
Existência de Plano Municipal de Habitação (IBGE / Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2011)	Sim	N.º da Lei do PDM (PARANACIDADE jun/2014) 8663/2006
Existência de Fundo Municipal de Habitação (IBGE / Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2011)	Sim	Ano da Lei do PDM (PARANACIDADE jun/2014) 2006
Existência de Plano Municipal de Redução de Riscos (IBGE / Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2011)	Sim	Ano de Revisão do PDM (PARANACIDADE jun/2014) 2016
Existência de Programa de Gerenciamento de Riscos (IBGE / Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2011)	Sim	Lei de Perímetro Urbano (PARANACIDADE jun/2014) Sim
Existência de Cadastro de interessados em Prog. Habitacionais (IBGE / Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2011)	Sim	Lei de Parcelamento do Solo (PARANACIDADE jun/2014) Sim
Cadastro é Informatizado? (IBGE / Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2011)	Sim	Lei de Uso e Ocupação do Solo (PARANACIDADE jun/2014) Sim
Existência de Plano Municipal de Transporte (IBGE / Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2012)	Sim	Lei do Sistema Viário (PARANACIDADE jun/2014) Sim
Existência de Fundo Municipal de Transporte (IBGE / Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2012)	Sim	Código de Obras/Edificações (PARANACIDADE jun/2014) Sim
Existência de Conselho Municipal de Transporte (IBGE / Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2012)	Sim	Código de Postura (PARANACIDADE jun/2014) Sim

Fonte: Ponta Grossa, 2019.

Dentro os planos no município de Ponta Grossa 3 (três) são voltados para o transporte: Plano Municipal de transporte; Fundo Municipal de Transporte e Conselho Municipal de Transporte.

Na Tabela 3 observa-se a frota de veículos motorizados da cidade de Ponta Grossa - PR.

TABELA 3 - Frota de veículos em Ponta Grossa – PR no ano de 2018

TIPOS DE VEÍCULOS	NÚMERO	TIPOS DE VEÍCULOS	NÚMERO
Automóvel	124.010	Reboque	4.031
Caminhão	6.430	Semirreboque	7.718
Caminhão trator	5.649	Trator de esteira	2
Caminhonete	18.048	Trator de rodas	94
Camioneta	7.945	Trator misto	1
Ciclomotor	75	Triciclo	57
Micro-ônibus	839	Utilitário	1.890
Motocicleta	23.707	Outros tipos (1)	57
Motoneta	2.781		
Ônibus	1.211	TOTAL	204.545

Fonte: DETRAN, 2018.

Existe um número grande de veículos no município, entretanto, dos veículos que realizam o transporte público - segundo dados da empresa Viação dos Campos Gerais (VCG) que oferta tal serviço - apenas 217 veículos (ônibus) motorizados que percorrem cerca de 48 mil km por dia contanto com 101 linhas dentro do município e conta com 4 terminais interligados (Uvaranas, Centro, Oficinas e Nova Russia) que promovem o deslocamento das pessoas, em média 5.534 passageiros por mês (PONTA GROSSA, 2019).

Na figura 6 é possível visualizar o município de Ponta Grossa, com todas as linhas de ônibus que circulam no território também está sinalizado os 4 (quatro) terminais dentro do espaço urbano.

O serviço de transporte público coletivo é realizado por contrato de concessão para a empresa VCG operacionalizar o serviço de transporte urbano, atualmente detém o monopólio no município sendo a única empresa que presta esse serviço. A tarifa para o transporte atualmente está no valor de R\$ 4,30¹⁸ os benefícios são concedidos à estudantes tendo 50% de desconto com isso a passagem custa R\$ 1,15, porém não é possível utilizar o cartão em horários que não esteja dentro da certidão de matrícula, a passagem gratuita é concedida à pessoa idosa, desde o ano de 2015 tem o passe livre que é a isenção da tarifa para estudantes que se enquadrem nos critérios da lei 12.071/2015.

TABELA 4 - Números de veículos (ônibus) da empresa que realiza o transporte público na cidade de Ponta Grossa – PR

Ônibus convencionais	156
Midbus	41
Ônibus articulado	20

Fonte: VCG, 2019.

No ano de 2018 e 2019 foi criado/elaborado o primeiro Plano de Mobilidade Urbana da cidade de Ponta Grossa – PR com o objetivo de tornar os espaços mais democráticos e acessíveis, entretanto dentro do PMU não consta nenhuma política ou lei relacionada a questão de gênero vinculada a mobilidade urbana, o plano ainda não foi aprovado pela câmara de vereadores, mas o relatório está disponível no site da prefeitura municipal.

O transporte público coletivo possibilita o meio de se deslocar dentro do território, sendo um instrumento essencial para garantir o direito à cidade da população. Uma vez que se utiliza desse meio de transporte também se colabora com a diminuição da poluição, tráfego congestionado e consumo de combustíveis.

Assim, pode-se pensar sobre uma possível melhoria de qualidade de vida urbana quando se tem um meio de transporte público eficiente, entretanto, existem outros problemas que podem ser um obstáculo na hora de optar por esse meio de transporte como: a lotação, o tempo e o assédio sexual. Assim como aborda a presente pesquisa.

¹⁸ Valor referente ao mês de dezembro de 2019.

3.3 DADOS SOBRE ASSÉDIO SEXUAL NO TRANSPORTE EM PONTA GROSSA

A Legislação Municipal de Ponta Grossa/PR na lei nº12.605/2016 dispõe sobre medidas de prevenção e combate ao assédio sexual à mulheres no transporte público, contando com 6 artigos:

Art. 1º Os serviços de transporte coletivo de passageiros do Município de Ponta Grossa deverão adotar ações afirmativas e educativas voltadas à prevenção e combate à violência e ao abuso sexual de mulheres, sofrido no interior dos veículos.

Parágrafo único. As ações afirmativas e educativas devem ter como diretriz o combate efetivo a todas as formas de violência, preconceito, discriminação e abuso sexual contra as mulheres, visando construir, conjuntamente com o Poder Executivo e a sociedade, propostas de políticas para o enfrentamento do tema.

Art. 2º Dentre outras medidas, deverão ser afixados, no interior dos veículos de transporte coletivo, cartazes com a seguinte orientação: "ABUSO SEXUAL É CRIME!"

A mulher que tiver o seu corpo tocado por desconhecidos deve adotar o seguinte procedimento:

1. gritar, em sinal de advertência, para que as pessoas percebam o que está acontecendo;
2. buscar reunir o máximo de informações para identificação do agressor, como sinais físicos, roupa específica, tatuagem, etc.;
3. fazer o registro da ocorrência do abuso sexual na delegacia".

Art. 3º As empresas de transporte coletivo deverão, em parceria com o Poder Público e/ou instituições não governamentais de defesa dos direitos das mulheres e dos usuários, realizar a capacitação e treinamento dos trabalhadores dos veículos do sistema municipal de transporte coletivo de passageiros, com foco na orientação sobre como agir nos casos de abuso sexual contra as mulheres.

Art. 4º Visando a efetividade da presente lei, as imagens das câmeras de monitoramento e as informações constantes do sistema GPS do veículo de transporte coletivo deverão ser disponibilizadas para que as mulheres possam reconhecer o(s) agressor(es) e identificar o exato momento da agressão ou abuso sexual sofrido, para fins de eventual encaminhamento da denúncia junto aos órgãos públicos competentes.

Art. 5º O descumprimento desta lei acarretará à empresa infratora, multa no valor de 30 (trinta) VR's (Valores de Referência do Município), aplicada em dobro em caso de reincidência.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação (PONTA GROSSA, 2016).

A fim de verificar como está sendo abordada a questão do assédio sexual no transporte público no município de Ponta Grossa, foi enviado ofícios para compreender o cenário, denúncias e campanhas preventivas.

O documento enviado à Viação dos Campos Gerais era pertinente em saber como os colaboradores da empresa - que prestam o serviço de transporte público na cidade repassam informações relacionadas ao assédio sexual no transporte. As informações foram enviadas através de e-mail para Carol Maciel responsável pela Assessoria de Comunicação da empresa.

“Quando motoristas e/ou trocadores são alertados sobre casos de importunação sexual dentro dos coletivos eles são orientados a chamar os órgãos de segurança (PM ou Guarda Municipal), uma vez que não compete a empresa ou aos seus funcionários fazer juízo do caso e sim a esses órgãos. De qualquer forma, os colaboradores são instruídos a prestar apoio à vítima caso CONSTATEM A OCORRÊNCIA DA IMPORTUNAÇÃO SEXUAL ou caso a mesma solicite. Todos os colaboradores passam periodicamente por treinamentos de capacitação, lá são tratados todos os assuntos pertinentes ao transporte coletivo. Nesses treinamentos é feita uma abordagem sobre a lei de importunação sexual, desde a data subsequente à publicação da mesma enfatizando o que se deve e não fazer quando alguém se depara com essa situação. É importante ressaltar que a empresa tem realizado campanhas de conscientização para a população. Principalmente no que compete a importância de denunciar o assediador. Não obstante, primamos pela segurança de nossos funcionários, usuários e vítima e por isso orientamos nossos colaboradores a perceberem a situação de forma global de forma a não colocar em risco a sua integridade e das demais pessoas. Tudo isso porque é muito difícil saber se o infrator esta ou não armado. Embora a população de maneira geral já esteja consciente da importância de denunciar o agressor, ainda temos casos de usuários que se irritam pelo tempo que a situação pode levar, causando um tumulto maior dentro dos coletivos e exigindo que o motorista “libere” a saída do possível agressor. A empresa entende que é importante denunciar todas as situações de importunação sexual, casos esses que não são de exclusividade do transporte coletivo, mas infelizmente, trata-se de uma realidade nacional, além de que a consolidação do ato independe do local” (CAROL MACIEL, 2019)

A empresa possui informativos sobre o assédio sexual dentro dos seus veículos, mas após os recorrentes casos de assédio sexual no ano de 2019, a empresa refez os cartazes e disponibilizou em tamanho maior e com a seguinte frase: “Lotação não é desculpa. Assédio sexual é crime. Não se cale. Denuncie” “Abuso sexual é crime!”. Percebe-se que existe uma preocupação em informar e conscientizar as pessoas que utilizam desse meio de transporte também estando em coerência com a Lei Orgânica Municipal Nº 12.605/2016, dispõe sobre medidas de prevenção e combate à violência e ao abuso sexual de mulheres nos meios de transporte coletivo de passageiros do Município de Ponta Grossa a qual dispõe de orientações sobre o assédio sexual (PONTA GROSSA, 2016).

Na sessão do 03 de junho 2019 o Vereador Pietro Arnaud propôs na Câmara Municipal a criação de um Programa de Combate ao Assédio Sexual no interior dos ônibus de Transporte Coletivo. A proposta é afirmações educativas e repressivas com o objetivo de coibir o assédio sexual e a violência contra a mulher, assim como incentivar as denúncias, a sugestão legislativa foi aprovada com unanimidade.

A 13ª Subdivisão Policial registrou inquéritos policiais com natureza da infração – Importunação Sexual - Lei Nº 13.718 de 24 de setembro de 2018.

TABELA 5 - Casos de importunação sexual em Ponta Grossa registrados na 13º SDP.

Prisões realizadas em Ponta Grossa/PR 13º SDP	2018 a partir da promulgação da Lei 13.718/18 – 24/09/2018	até 16/05/2019
Fato ocorrido em via pública	02	02
Fato ocorrido em residência	01	02
Fato ocorrido em transporte coletivo	05	06

Fonte: 13º SDP, 2019.

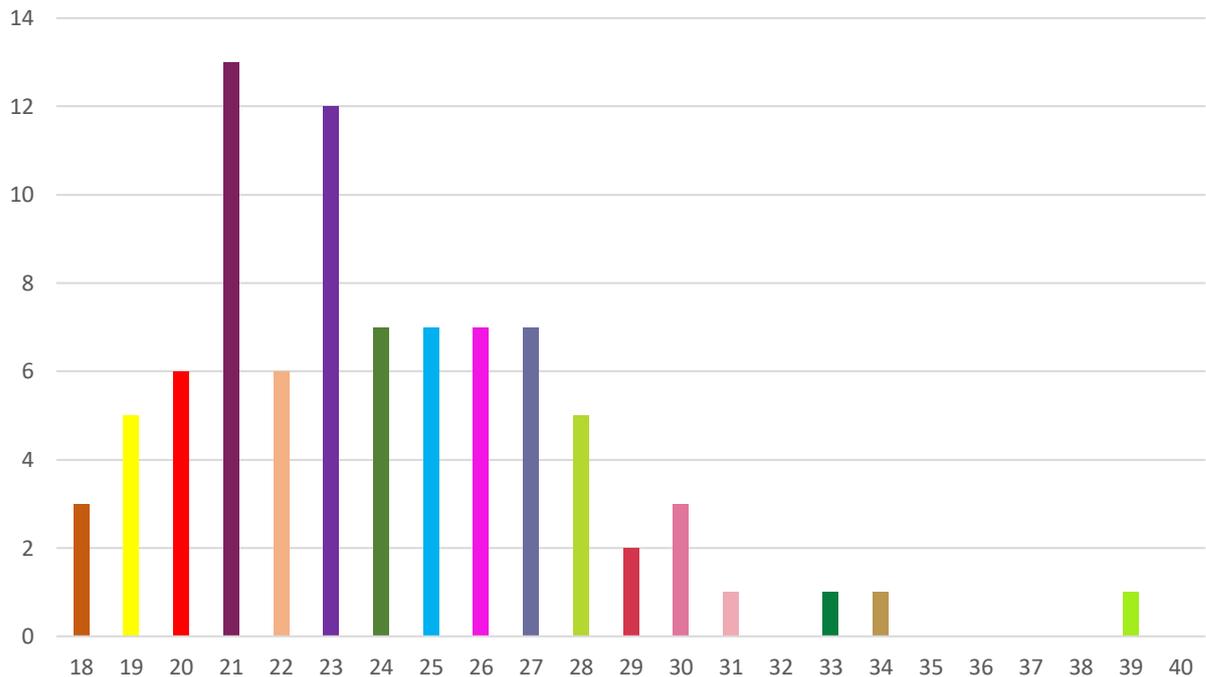
O número de casos registrados por Importunação Sexual no transporte público foram registrados 11 casos, tal número desperta curiosidade, quando confrontando com as mulheres que participaram da pesquisa das quais 87 afirmaram já ter sofrido assédio sexual no transporte público. A criação da lei no ano de 2018 já demonstra se uma importante ferramenta na luta das mulheres pelo direito à cidade com dignidade e proteção.

3.4 SUJEITOS DE PESQUISA: MULHERES USUÁRIAS DO TRANSPORTE PÚBLICO EM PONTA GROSSA – PR.

Para categorizar as principais teorias apresentadas na pesquisa, o apanhado de dados coletados revela sobre o direito à cidade das mulheres que utilizam o transporte público em Ponta Grossa - PR. O primeiro gráfico é sobre a faixa etária das mulheres que responderam o questionário.

Na pesquisa os sujeitos que responderam o questionamento referente a faixa etária obtivemos um indicador da amostra que a idade varia entre 18 anos e 39 anos o maior índice de público se mostrou com idade entre 21 anos a 23 anos.

GRÁFICO 2 - Percentual de faixa etária das mulheres que aceitaram responder a pesquisa



Fonte: Questionário online aplicado pela autora, 2019.

Nota: Organizado pela autora.

Na pesquisa buscou-se saber a idade de cada sujeito para compreender quem são essas mulheres. Compreendendo que o assédio pode ocorrer em qualquer idade na vida de uma mulher, mas a pesquisadora optou por trabalhar com sujeitos acima de 18 anos.

De acordo com o gráfico 2 o maior percentual de faixa etária está entre 21 anos e 23 anos. Mas também é possível perceber a variação que ocorre entre os 18 anos aos 39 anos.

Porém, em pesquisa realizada pela Organização Internacional de Combate à pobreza ActionAid¹⁹ ouviu 2.500 mulheres acima de 16 anos do Brasil, Índia, Tailândia e Reino Unido. No Brasil o estudo apontou que 53% das mulheres brasileiras convivem diariamente com o medo de ser assediadas. Dentre os países com maior índice de assédio está o Brasil e Tailândia.

Esse medo do assédio pode implicar as mulheres de ter o seu direito à cidade limitado. A política urbana deve ser proposta a fim de garantir a participação de todas e todos dentro do espaço para usufruir de toda a cidade. Tal pesquisa já fornece um

¹⁹ ACTonAid – É uma organização que trabalha em prol da justiça social, igualdade de gênero e pelo fim da pobreza estando presente em 45 países, a pesquisa está 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: 05 dez. 2019.

panorama os dados apresentam que adolescentes com 16 anos já tiveram contanto com o assédio.

O questionamento “Na sua opinião os assédios limitam a sua locomoção dentro da cidade? Afetando o seu direito de ir e vir? Exemplo: não se sente segura em determinados horários” A opção de resposta foi aberta com espaço livre para a escrita, justamente para analisar a relação que é estabelecida com o direito à cidade das usuárias do transporte público, e refletir sobre a lógica da rotina das mulheres ao se locomoverem dentro do espaço urbano.

As respostas são provenientes do questionário online que as mulheres responderam, porém não será revelado qualquer identificação preservando assim suas identidades, para tanto serão chamadas de sujeito com o número correspondente do questionário. Dentre dos 87 sujeitos de pesquisa 15 responderam que não, que os assédios não limitam o seu direito de deslocamento. Entretanto as respostas do questionário vinham acompanhadas de frases que reforçam a adaptação da sua rotina em função da insegurança causada pelo assédio sexual, tais como:

Não muito, pois eu sempre tento uma alternativa, nunca deixei de sair de casa por isso. Mas eu tento sempre ficar longe de homens dentro do ônibus – Sujeito 61

Não me preocupo com horarios enquanto estou acompanhada, mas sozinha evito onibus e principalmente uber masculino a noite principalmente - Sujeito 6

Não, pois não tive um contato tão agressivo com o assédio, mas acredito que se tivesse sofrido algo que me marcasse deixaria de frequentar o lugar – Sujeito 33

Não me afetam pelo fato de não seguir os padrões do corpo idealizado feminino, ou seja, a minha aparência com cabelo curto e roupas masculinas podem ser um fator que me afastam de situações de assédio masculino – Sujeito 44

Não limita a minha locomoção porque as vezes não tenho outra escolha que não seja o transporte público. Mas em determinados horários não me sinto segura. Principalmente no momento da espera pelo ônibus nos pontos – Sujeito 58²⁰

O que chama a atenção nas respostas das mulheres que afirmaram que os assédios não interferem na sua rotina de ir e vir dentro das cidades, são que as afirmações vem acompanhadas de frases que demonstram uma preocupação em

²⁰ Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora.

adaptar uma rota e pensar de maneira estratégica na busca de evitar um possível assédio sexual dentro do espaço urbano. Em duas respostas fica visível a preocupação que se tem em ficar próximo de homens e com os horários, entendendo que a cidade tem a complexidade de não ser apenas construções físicas.

[...] não se pode considerar a cidade como simples produto de demarcações administrativas: edificações mais ou menos adequadas a um pertinente uso do solo, densas e heterogêneas agregações populacionais, fachadas arquitetônicas, vias urbanas que se cruzam, equipamentos com soluções técnicas sofisticadas. (FERRARA, 1988, p. 41).

A cidade é o resultado da apropriação que os indivíduos têm com aquele espaço, que carrega diferentes experiências de vida, sendo o cenário onde as relações sociais acontecem. Portando, a área urbana conta uma história diretamente ligada à construção do espaço atrelada a cultura. Sendo um medo à violência contra o corpo, um corpo que não é público e que é o espaço mais íntimo da mulher. Santos (2006) pontua que o espaço é o resultado do embate dialético que se estabelece entre a sociedade e a natureza, contribuiu significativamente para ressignificar este conceito de espaço.

Na mesma pergunta os sujeitos de pesquisa afirmaram que os assédios interferem no direito à cidade, as respostas:

Com certeza, sempre procuro lugares "mais seguros" para circular, as vezes até aumentando o percurso por medo – Sujeito 21

Sim, tanto que após o episódio do rapaz se masturbando, meu pai arrumou uma moto pra que eu pudesse me locomover mais tranquila, hoje em dia só uso o ônibus em emergência e nunca muito tarde – Sujeito 75

Nascer mulher é saber que não se anda a pé depois do por do sol, não se entra em ônibus cheio, não se pega taxi sozinha e tantas outras coisas que nos limitam diariamente – Sujeito 45

Sim, limita. Mas como eu não tenho escolha, não tenho "direito" de ter receio de usar ônibus em determinados horários. Se eu não usar ônibus, não tenho como voltar para casa – Sujeito 46

Sim, para mulheres que não tem outro meio de transporte barato/acessível como é o transporte coletivo, nos tornamos reféns de atrasos ou desistência de entrar num ônibus lotado – Sujeito 54

Limitam com certeza, desde a escolha de roupa para sair, até o cálculo de horário pra voltar pra casa e a escolha da roupa poder afetar nesse percurso (tipo sair de shortinho e voltar pra casa a noite. Prefiro passar calor de calça durante o dia pra me sentir mais segura ao voltar) – Sujeito 60

Sim, não só me sinto insegura ao exercer meu direito de ir e vir, como também já me limitei na hora de me vestir. Ex: Já evitei sair com determinadas peças

de roupas (saias e vestidos) mesmo em dias muito quentes, para evitar olhares e situações desconfortáveis dentro do transporte público – Sujeito 65²¹

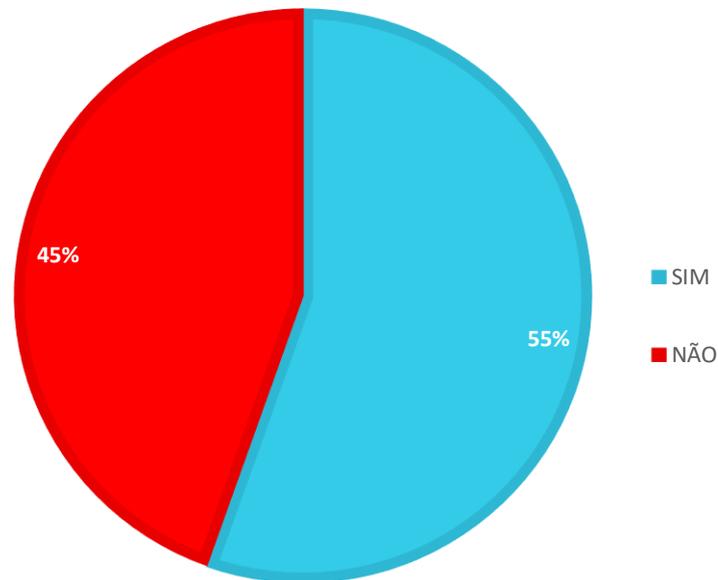
As frases acima transpassam a sensação de insegurança, com das palavras, ou medo de se deslocar nos espaços públicos que acaba limitando as mulheres a determinados horários, impondo as roupas que vão vestir, os lugares que podem ou não frequentar. Toda essa regulação é pela precaução de seus corpos não sofrerem violência, que afeta tanto o corpo físico quanto o psicológico, ao se deparar com uma das várias manifestações da violência urbana das cidades. Conforme as frases das mulheres existe uma consciência de poder sofrer o assédio sexual no transporte público, apresentando assim as restrições de liberdade. Assim, o fato de ser mulher implica em ser uma vítima em potencial para sofrer alguma violência de cunho sexual refletindo diretamente na sua liberdade de ir e vir garantida na CF/88. Quando a pessoa é segregada dentro o espaço, resulta em ter seus direitos limitados (ARENDR, 2013) deveria ser imposto premissas de igualdade para assim ter a liberdade corporificada.

Existem representações patriarcais sobre o corpo feminino que de fato consideram esse corpo objeto ou público, tornando-o objeto de desejo. Tal mecanismo pode ser percebido por manifestações culturais, apesar de pensar na roupa como um mecanismo que pode ou não ser o causador do assédio sexual, a exposição (de roupas das vítimas de estupro) organizada por Liesbeth Kennes que tem como nome “A culpa é minha?²²”, prova que a violência contra corpos de mulheres não está vinculada as roupas que as vítimas vestiam, visando romper com essa ligação entre a roupa e a violência. Para tanto discorrer sobre o corpo feminino em questão é obrigatório a situar o caráter histórico desse corpo para compreender qual foi o significado construídos sob corpos de mulheres.

²¹ Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora.

²² A culpa é minha: é uma exposição das roupas que as vítimas de estupro estavam usando no dia. A intenção é romper com a ligação da roupa justamente porque muitas se culpam pelo que vestiam no dia. A matéria é da BBC Brasil está disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/geral-42643532>>. Acesso em 27 de mai. 2019.

GRÁFICO 3 - Percentual de mulheres que identificaram culpa ou se sentiram confusas



Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora.

Nota: Organizado pela autora.

O gráfico 3 mostra que 55% das mulheres responderam que se sentiram confusas e culpadas pelo assédio sofrido dentro do transporte público coletivo. Sendo compreendido como assédio qualquer ato ou gesto com intenção de sexualização seja do corpo de uma mulher ou homem e que gere constrangimento a vítima. Mas conforme os estudos sobre a construção do corpo da mulher a mesma pode estar mais suscetível a ser vítima de tal crime. Assim a autora Samarão (2009) descreve que esse corpo foi construído por homens e para homens.

O imaginário de corpo feminino foi construído pelo olhar masculino e revelam uma ênfase na visualidade; portanto, faz sentido identificarmos uma objetivação no aspecto físico: determinadas partes têm uma representação bem conhecida pelos homens e também pelas mulheres, o que revela que o imaginário de corpo feminino tem muitos afluentes que ainda significam na rede de sentidos do tecido social (SAMARÃO, 2009 p.168).

A tal obeitificação do corpo feminino pode levar as mulheres a limitar atividades cotidianas por medo da violência. As mulheres da pesquisa demonstram que a mobilidade urbana delas está atrelada a horários, lugares e roupas. Nota-se a convivência com o medo que as restringem de se relacionar com a cidade de maneira livre, o transporte público da mesma maneira é um cenário que transpassa insegurança para as mulheres que utilizam esse meio para se locomover.

Dentro do questionário foi deixado um espaço para relato livre e opcional. Das 87 mulheres; 18 utilizaram do espaço para descrever sobre o assédio sexual no transporte público.

Me senti confusa. Não sabia se era devido a falta de espaço que o autor do assédio estava encostando em mim e se era realmente um assédio. Paralisei – Sujeito 17

Acredito que ainda exista muito julgamento com relação a vestimenta, tanto das pessoas quanto dos autores do assédio – Sujeito 33

O medo e a insegurança de reagir cala diversas mulheres dentro dos ônibus todos os dias – Sujeito 54

Eu tenho medo de utilizar transporte público pois é muito inseguro – Sujeito 56

O assédio que sofri foi quando ainda era criança e uma senhora adulta viu a situação e não fez absolutamente nada. Creio que a sociedade seja muito passiva a esse tipo de situação. Acho que ela deveria ter interferido naquele momento, pois é o que eu faria hoje se presenciasse algo desse tipo. E sobre a questão de se sentir culpada e confusa, eu não me senti culpada, mas fiquei em dúvida se aquilo realmente tinha acontecido, ou seja, confusa. Só tive certeza quando minha tia, da minha idade (também uma criança) confirmou que não foi sem querer – Sujeito 1

Existem motoristas que assediam também, tem um na linha do Ronda Peixoto que não só objetifica as pessoas com o olhar, como também assedia sutilmente meninas de escola – Sujeito 46

Bem, tenho evitado ônibus desde o ocorrido em horários noturnos, mas é meio complicado, fiquei meio traumatizada e pedi as contas no meu emprego por que não mudariam meu horário e não me senti mais segura com aquela linha- Sujeito 77.

Acho importante salientar que normalmente as mulheres procuram se manter perto de outras mulheres nos ônibus, não só ao procurar um lugar vago para sentar, mas nos lugares vagos quando estamos em pé também, isso mostra a insegurança diária em relação aos assédios – Sujeito 9²³

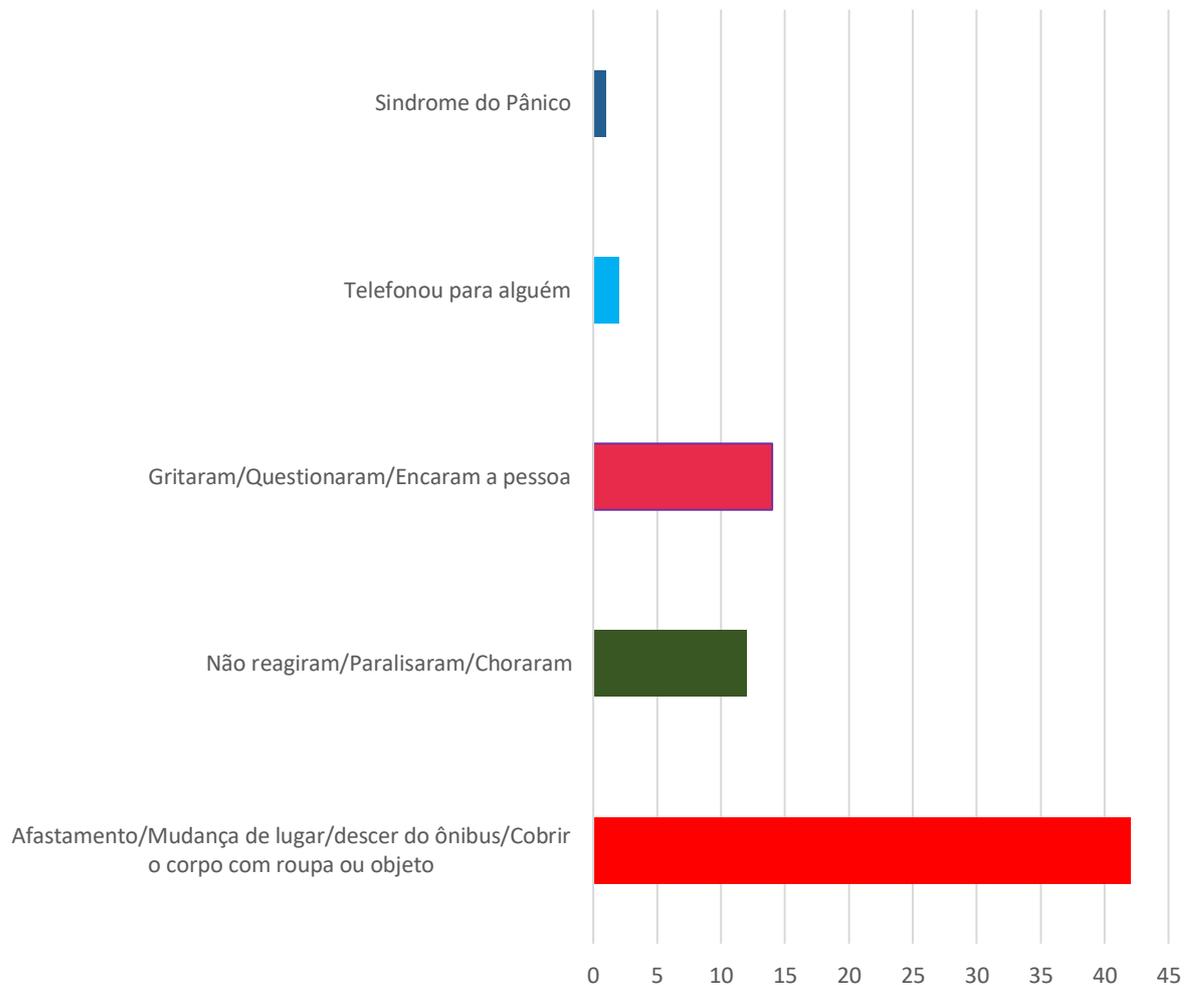
Estas falas vão ao encontro com o intuito da pesquisa em desvendar como se dá o direito à cidade das mulheres que necessitam utilizar do transporte público dentro da cidade de Ponta Grossa - PR, deixando em evidência que o medo da violência as acompanha no seu cotidiano. O receio em contar as experiências de abuso pode estar associado ao medo da rejeição.

Sobre como as vítimas de assédio reagiram diante da violência cometida das 87 mulheres, 77 aceitaram responder o questionamento que era opcional. A resposta

²³ Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora.

foi aberta e para sistematizar as informações foi necessário criar categorias afim de elaborar um gráfico para mostrar visualmente as reações relatadas. Nota-se que afirmações como: Afastamento/Mudança de lugar/descer do ônibus/Cobrir o corpo com roupa ou objeto é o que mais aparece.

GRÁFICO 4 - Percentual das reações das mulheres diante do assediador



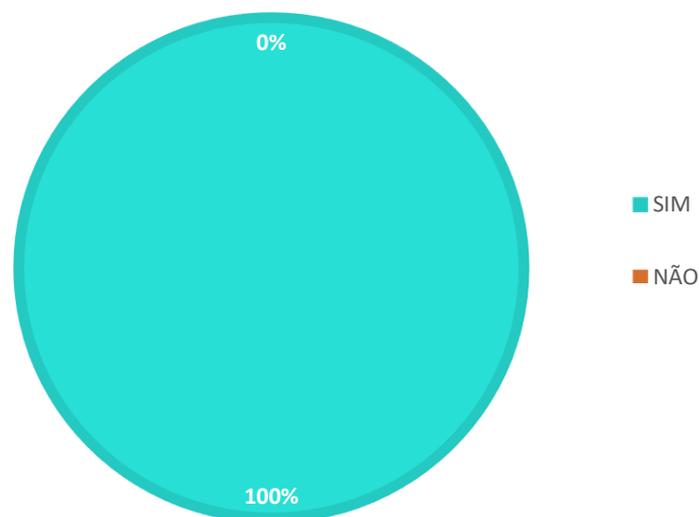
Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora, 2019.

Nota: Organizado pela autora.

O gráfico 4 buscou perceber as reações das mulheres diante do assédio sexual cerca de 42 mulheres afirmaram tentar se afastar de alguma maneira seja descendo do ônibus ou mudando de lugar, também buscaram cobrir o corpo em uma tentativa de esconder. A expressão da violência urbana pela ótica de gênero se expressa na própria naturalização de como o tema do assédio sexual é abordado culturalmente, instituindo uma série de privações para as mulheres em decorrência do modelo patriarcal de sociedade.

No gráfico 5 as respostas foram unânimes sobre o assédio sexual causar um efeito psicológico, as 87 mulheres afirmaram que sim. Visto que o assédio sexual é uma violência e toda violência gera uma consequência, por meio das frases citadas acima é possível perceber que o medo presente permeia a relação de poder que pode ser de uma pessoa sobre outra, assim “a violência nada mais é do que a mais flagrante manifestação de poder. [...] o tipo de poder mais definitivo é a violência.” (ARENDR, 1985, p. 19).

GRÁFICO 5 - Percentual de mulheres que identificaram que o assédio sexual tem efeito Psicológico.



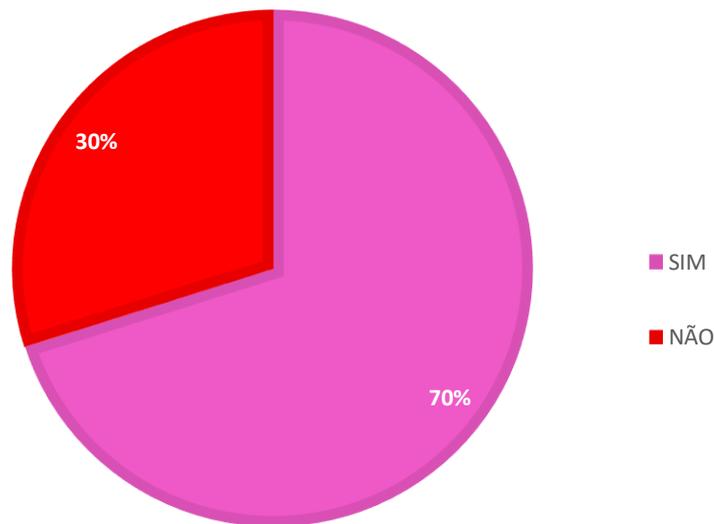
Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora, 2019.
Nota: Organizado pela autora.

O efeito psicológico que o assédio sexual pode causar na mulher e como a mesma irá repensar em se relacionar com o espaço, acarretam consequências emocionais e traumas. A violência ou o medo de passar por uma, acabam se tornando fatores presentes na vida de mulheres que necessitam se deslocar dentro do espaço urbano. Os ônibus que deveriam ser um instrumento para facilitar o exercício do direito à cidades para mulheres e homens também é um dos motivos que causam a insegurança. “A violência pulsa desde o amanhecer para aquele que incorporou o medo como cultura.” (PEDRAZZINI, 2006, p. 24).

[...] o controle sexual dos homens sobre as mulheres é muito mais do que uma característica incidental da vida social moderna. À medida que esse controle começa a falhar, observamos mais claramente revelado o caráter compulsivo da sexualidade masculina – e este controle em declínio gera também um fluxo crescente da violência masculina sobre as mulheres. (GIDDENS, 1999, p. 11).

No gráfico 6, 70% (61) das mulheres afirmaram que evitam utilizar o transporte público em determinados horários. Assim, mais uma vez constata-se a adaptação de rotina que as mulheres realizam para se locomover no seu cotidiano pensando em horários devido à insegurança sentida no deslocamento urbano.

GRÁFICO 6 - Percentual de mulheres relataram que evitam usar o transporte público em determinados horários



Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora, 2019.

Nota: Organizado pela autora.

As mulheres, durante a trajetória de vida com o espaço público acabam por partilhar de inseguranças ocasionadas pelo conflito de gênero, as quais refletem na violência urbana que as mesmas sofrem. Para ressaltar Glauce Arzua, Coordenadora da campanha Cidades Seguras para as Mulheres no Brasil²⁴ “A violência e o assédio nos espaços públicos impedem as mulheres de quebrarem os ciclos de pobreza em que vivem, limitando seu acesso ao estudo e ao trabalho”,

No espaço livre do questionário, onde as mulheres podem escrever sobre o que acham relevante o sujeito 19 respondeu na pergunta que diz “se existem horários que evita utilizar o transporte público” deveria haver mais uma opção, como:

gostaria, mas não tenho outra opção – Sujeito 19²⁵

As cidades, como reflexo de uma sociedade patriarcal, capitalista e racista tem no seu cerne o privilégio ao masculino e branco, o alijamento político das

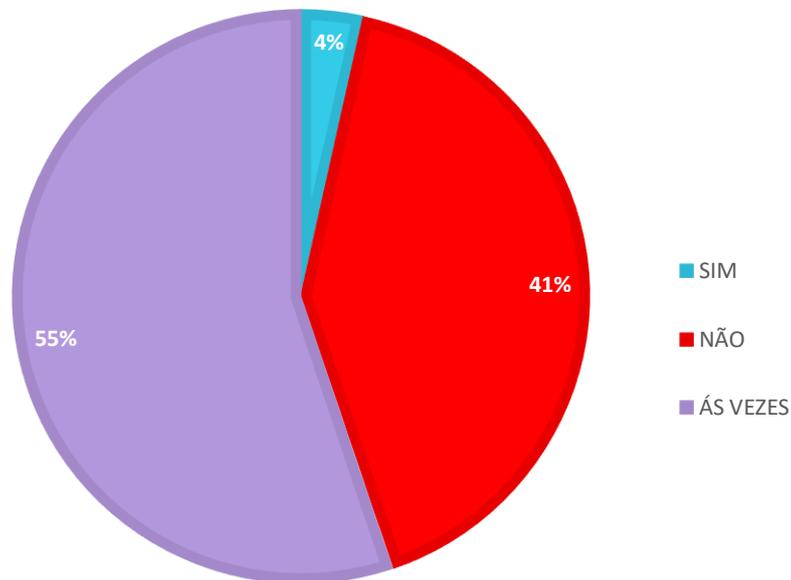
²⁴ METROPOLES, “Avisa quando chegar”: O Assédio que paralisa as mulheres. Disponível em: <<http://www.metropoles.com/materias-especiais/combate-ao-assedio-no-transporte-publico-mpodera-asmulheres>>. Acesso em: 05 dez. 2019.

²⁵ Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora.

mulheres, a dependência econômica, o controle dos corpos e da reprodução e a violência. (KOETZ, 2017, p. 76).

O que torna o espaço público não receptivo as mulheres, disposto a não atender as suas demandas. Tal constatação é resultante de um processo histórico fundado no patriarcalismo, onde homens tem acesso ao espaço público e privado, entretanto, a mulher era limitada a estar dentro do ambiente privado que seria o lar, atendendo apenas as atividades domésticas. Ainda hoje tais traços refletem diretamente no acesso ao espaço urbano e na negação do espaço público para a mulher.

GRÁFICO 7- Percentual das mulheres que se sentem seguras no transporte público coletivo.



Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora, 2019.

Nota: Organizado pela autora.

Compreende-se que a segurança é o resultado final de vários condicionantes e ações políticas, econômicas e sociais, porém, o modo como a cidade se organiza causa um grande impacto. Escalene (2017) discorre que é possível melhorar a segurança nos espaços, pauta que o movimento feminista urbano defende, almejando a construção de ambientes mais seguros quando pensado em gênero. Sobre se sentir segura dentro do transporte

O medo e a insegurança de reagir cala diversas mulheres dentro dos ônibus todos os dias – Sujeito 55

Me sinto mais segura quando sento ao lado de outra mulher – Sujeito 60

Acho importante salientar que normalmente as mulheres procuram se manter perto de outras mulheres nos ônibus, não só ao procurar um lugar vago para sentar, mas nos lugares vagos quando estamos em pé também, isso mostra a insegurança diária em relação aos assédios.- Sujeito 10²⁶

Algumas mulheres relataram que o fato de estar próxima de outra mulher já faz com que a mesma se sinta de algum modo em segurança. Assim a sororidade aparece como uma manifestação das mulheres, propagando a união e tendo como princípio a empatia de uma pela outra (SOUZA, 2016). A sororidade é realizada quando uma mulher demonstra apoio a outra, na pesquisa segundo os relatos dos sujeitos, esse exercício se concretiza quando uma mulher busca o apoio de outra mulher.

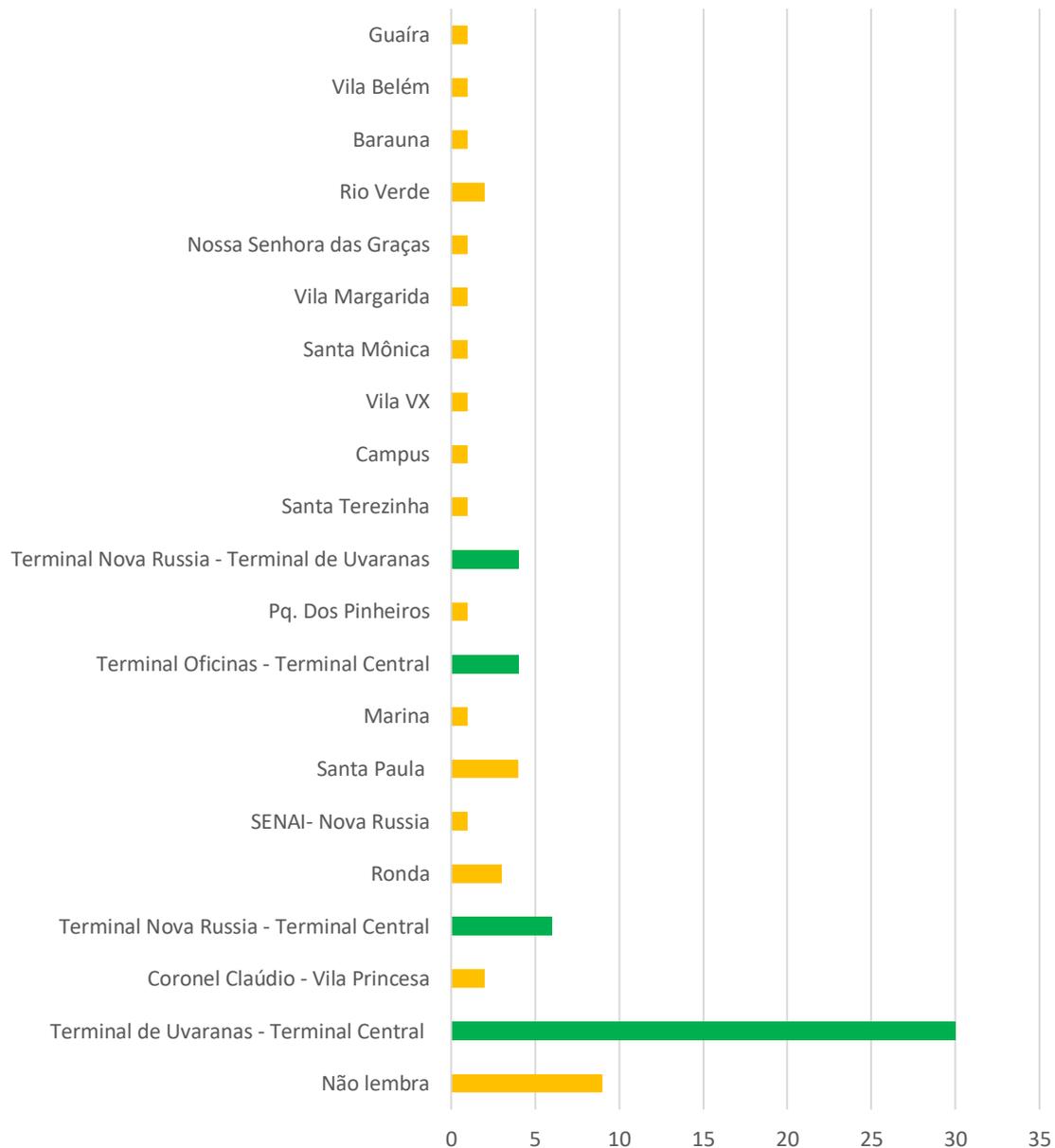
Ou seja a sororidade de uma mulher se comover com a situação de outra faz com que a mesma se perceba enquanto sujeito social inserida em um contexto no qual são apresentados fenômenos e diante de tais manifestações é construída uma corrente de conhecimento coletivo de mulheres que tomam consciência das realidades compactuando com causas de igualdade de gênero de maneira empática. Portanto, a sororidade é exercida com movimento das relações sociais, não sendo realiza isoladamente, sendo necessário a união de mulheres para o exercício.

No gráfico 8 as colunas marcadas na cor verde se referem às linhas que circulam entre os terminais de ônibus, essas linhas tem características específicas quanto aos veículos, que são articulados²⁷, ou seja, são maiores que os ônibus comum. O autor Lefebvre (1989) aborda a “fala do medo” como sendo um espaço que se movimento de forma dialética produz e reproduz hábitos, assim, uma cidade pode incorporar características intrínsecas de violência que resultam em medo ameaçando a vida urbana.

²⁶ Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora.

²⁷ Ônibus articulado é um tipo de **ônibus** utilizado no transporte público que conta com dois vagões rígidos unidos por um sistema de articulação, que possibilita transportar mais pessoas.

GRÁFICO 8 - Percentual das linhas de ônibus que ocorreram assédio sexual



Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora, 2019.

Nota: Organizado pela autora.

No gráfico 8, percebe-se que existe um desvio padrão na linha do Terminal Central - Terminal de Uvaranas, apontando um indicativo de que esta linha são recorrentes os casos de assédio sexual. Observa-se que nas linhas que fazem a conexão entre os terminais apresentam um número alto de assédio sexual, isso pode se dar por serem linhas com maior demanda de deslocamento, e também pela lotação, visto que os ônibus que realizam esse trajeto são compostos por 2 vagões para atender o fluxo de passageiros são os chamados ônibus articulados. Abaixo uma figura do modelo de ônibus da cidade de Ponta Grossa.

FIGURA 6 - Modelo de ônibus articulado de Ponta Grossa



Fonte: Maurílio Mendes, 2016.

O corpo exposto representa manifestações, ocupando e resistindo no espaço urbano. A existência de falha social relacionada ao assédio sexual no transporte público demonstra que houve um fracasso, permitindo que mulheres ficassem a mercê de sofrer experiências de vulnerabilidade e desigualdades. O propósito da pesquisa é pensar em como foi a construção no direito à cidade para mulheres, e reforçar que existem problemas ligados a categoria de gênero, sendo necessário pensar em Políticas Públicas para o livre deslocamento de mulheres e que tenham o seu corpo respeitado.

As mulheres não tem o direito à cidade porque não tem uma vivência plena e segura do espaço público. E não têm tanto nas ruas como no transporte público, especialmente em horários de pico, quando a superlotação favorece a ação de abusadores (ROLNIK, 2017, p. 170)

Percorrendo a construção social que implicam na violência de gênero o machismo aparece dentro das discussões teóricas. Um dos questionamentos foi referente à percepção das mulheres sobre o impacto que o machismo pode ou não ter sobre os assédios. A pergunta foi: Na sua opinião o machismo é o grande causador dos assédios? Justifique.

Com certeza! As relações hierárquicas da sociedade patriarcal permitem que irão seja visto como "natural" do comportamento masculino. - Sujeito 14

Sim, vivemos em uma sociedade que o corpo da mulher é tido como propriedade alheia. -Sujeito 03

Sim, a figura masculina se acha superior a ponto de acreditar ter direito sobre o corpo de outra mulher.- Sujeito 09

sim, o machismo ensina que mulheres são objetos. – Sujeito 16

Acredito que sim, um machismo naturalizado tanto por homens quanto por mulheres, que quando presenciam tal situação, culpabilizam a mulher de não se afastar, de usar determinadas roupas e até mesmo por estar sozinha, e quando uma mulher reage, em geral, as próprias mulheres denominam como escândalo e que a vítima apenas quer chamar a atenção ou que provocou. - Sujeito 25

Sim, o machismo objetifica o corpo da mulher e autoriza os homens na questão do assédio - Sujeito 31

Sim. Pois culpa a vítima pelo ocorrido e tende a justificar a ação com argumentos de "roupa, horário, sozinha" - Sujeito 40

Com certeza, os homens acreditam que podem fazer o que quiserem com o corpo da mulher - Sujeito 62²⁸

A construção social dos papéis de gênero colocam o machismo como algo cultural da nossa sociedade na medida em que impõe os comportamentos e características de um “homem de verdade”. Para Foucault (1978) a masculinidade é resultante da construção de discursos, normas e ideologias. O machismo presente na vida cotidiana de mulheres em práticas naturalizadas em prol do controle patriarcal (BONINO, 2004). O enfrentamento do não direito à cidade como consequência “da visão cultural masculina provoca, na vida da mulher urbana, a negação da sua segurança física e psíquica, do seu bem-estar, provoca dificuldades nos processos pessoais e coletivos de desenvolvimento (IBDU, 2017, p. 11).

A objetificação do corpo enquanto a “máquina que faz o sistema funcionar, e nossa sexualidade, o seu combustível. E a família, a sua fábrica” (MAURO, 1992, p. 158). Como já abordado no capítulo 1, o feminismo foi criado com a ideia de combater e lutar contra o machismo e o sistema patriarcal.

Dos 6 (seis) sujeitos que justificaram suas respostas, responderam que acreditam que o machismo não está diretamente ligado ao assédio.

Não tenho certeza até que ponto pode ser machismo e até que ponto pode ser algum distúrbio mental. Preciso estudar mais sobre. – Sujeito, 18

Não necessariamente, acredito que outros fatores podem influenciar no assédio, até mesmo questões psicológicas. - Sujeito, 36

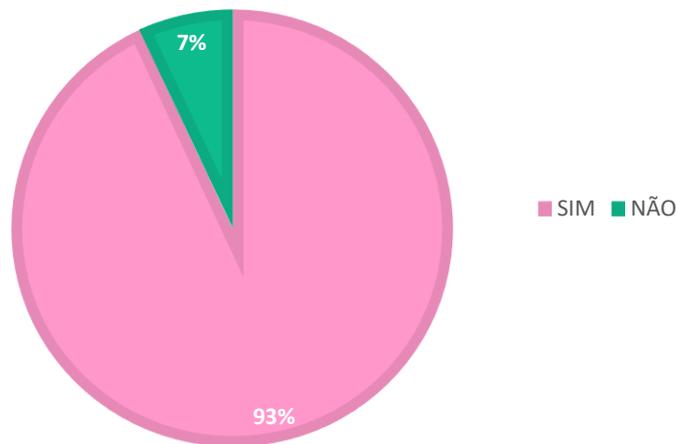
Talvez não “O” grande mas um dos grandes causadores, pelo simples fato do homem achar que é superior em vários aspectos - Sujeito, 64²⁹

²⁸ Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora.

²⁹ Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora.

De fato existem transtornos psicológicos que podem levar a tal prática, mas quando falamos em assédio é necessário pensar na construção social da submissão das mulheres e da sexualização dos seus corpos. Na presente pesquisa a grande maioria afirmou já terem sofrido algum tipo de assédio, porém a visibilidade sobre o tema é recente “não é surpreendente que os brasileiros vejam assédio sexual como uma coisa que não exista no Brasil” (DESOUZA; BALDWIN, 2000, p.6)

GRÁFICO 9 - Percentual de mulheres que já se sentiram objetificadas dentro do transporte público



Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora, 2019.

Nota: Organizado pela autora.

A objetificação do corpo da mulher foi produto de uma construção social histórica presente nos mais diversos setores que vendem uma imagem sexualizada do corpo feminino. “A reflexão sobre a imagem das mulheres também é uma parte importante do enfrentamento a estereótipos discriminatórios que autorizam violências” (Instituto Patrícia Galvão, 2015, p. 5)³⁰.

Sobre a construção Minayo (2005) afirma que,

[...] a concepção do masculino como sujeito da sexualidade e o feminino como seu objeto é um valor de longa duração da cultura ocidental. Na visão arraigada no patriarcalismo, o masculino é ritualizado como o lugar da ação, da decisão, da chefia da rede de relações familiares e da paternidade como

³⁰ O instituto Patricia Galvão é uma organização feminista de referência nos campos dos direitos das mulheres e da comunicação foi fundado em 2001. Organização social sem fins lucrativos que atua de forma estratégica na articulação entre as demandas pelos direitos das mulheres e a visibilidade e o debate público. Disponível em: <https://agenciapatriciagalvao.org.br/violencia/mapa-da-violencia-2015-politicas-de-prevencao-e-de-enfrentamento-a-cultura-de-violencia-sao-essenciais-para-diminuir-feminicidios-no-pais/>>. Acesso em: 05 dez. 2019.

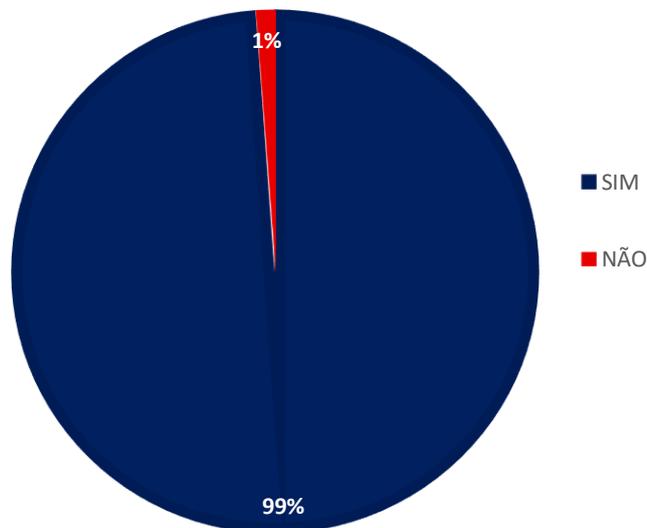
sinônimo de provimento material: é o “impensado” e o “naturalizado” dos valores tradicionais de gênero (MINAYO, 2005, p. 23-24)

A construção social dessa inferiorização da mulher e a superioridade do homem acaba que por legitimar as práticas de assédio as naturalizadas dentro da sociedade.

o corpo feminino é investido por relações de poder e inserido em um processo constante de negociação no jogo das relações de subjetividades dos sujeitos políticos entre o domínio público e o privado. O significado mais amplo começando a se referir a um local de poder e de construção das corpo, que passou – na ótica das políticas feministas a partir dos anos 80 – a assumir um para as mulheres até a década de 70, quando se intensificou a luta pela autonomia do pública, a possibilidade de comunicação através do próprio corpo foi bastante limitadas sociais, onde se desenvolvem trocas simbólicas de submissão às normas. (IBDU, 2017, p.67)

O corpo da mulher ressignifica diante das opressões do sistema patriarcal indo contra o machismo e passa a ser instrumento de luta por direitos de equidade e igualdade dentro das cidades.

GRÁFICO 10 - Percentual de mulheres que acreditam que os assédios são naturalizados pela sociedade



Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora, 2019.
Nota: Organizado pela autora.

Os assédios sexuais permeiam a história da sociedade, e foram por muitos anos foram naturalizados. Segundo Chauí (2003), o mito da não violência promove que outras violências não sejam percebidas e sejam naturalizadas pela sociedade. A negação e a falta de Política Pública e legislação que amparasse as vítimas de assédio sexual, contribui para que essa violência fosse tida como cotidiano na vida

destas mulheres, negando a violência do comportamento machista. Das 87, 86 mulheres afirmaram que a sociedade naturaliza o assédio.

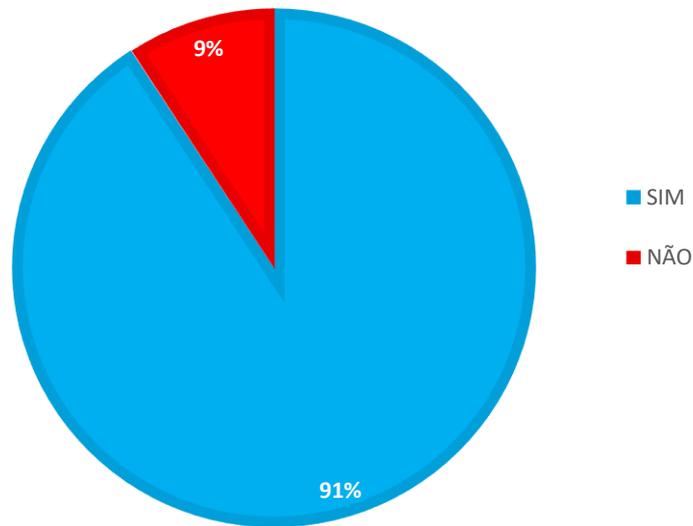
A violência não é percebida ali mesmo onde se origina e ali mesmo onde se define como violência propriamente dita, isto é, como toda prática e toda idéia que reduza um sujeito à condição de coisa, que viole interior e exteriormente o ser de alguém, que perpetue relações sociais de profunda desigualdade econômica, social e cultural. Mais do que isso, a sociedade não percebe que as próprias explicações oferecidas são violentas porque está cega ao lugar efetivo da produção da violência, isto é, a estrutura da sociedade brasileira. (CHAUI, 2003, p. 52).

A autora descreve a sociedade brasileira fundada no patriarcado, que na sua estrutura se mostra autoritária e machista difundida na sociedade como patriarcalismo. E faz com que a violência contra a mulher mais especificamente o assédio sexual se torne invisível aos olhos da sociedade, recaindo na desigualdade de gênero e como consequência negando o direito à cidade para mulheres, naturalizando e legitimando toda a violência urbana que elas sofrem.

Em plano mais profundo, basta levar em conta a função da legitimação das diferenças sociais cumprida pelas diferenças culturais e, em particular, as diferenças que o sistema de ensino reproduz e sanciona, afim de perceber a contribuição que as instancias de conservação cultural trazem à conservação social, em sua qualidade de depositarias e guardiãs da legitimidade cultural (BOURDIEU, 2007, p.131).

Sendo assim, violências naturalizadas em que a estrutura cultural legítima, tal tolerância social existente no que se refere ao assédio sexual presente no cotidiano da vida das mulheres, aponta que a sociedade patriarcal se organiza a modo que se torna conivente com os abusos e os assediadores a “realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento” (LEFEBVRE, 1989, p. 54). As relações sociais interferem na relação estabelecida com a cidade sendo determinante para a concretização do direito à cidade.

GRÁFICO 11 - Percentual de mulheres que já foram assediadas



Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora, 2019.

Nota: Organizado pela autora.

A construção do espaço urbano que envolvem as relações sociais são marcadas pelas diferenças de gênero, sendo pertinente a discussão da violência de gênero que a mulher pode sofrer no espaço urbano.

A violência e o assédio contra as mulheres são problemas culturais, e lutar contra essa cultura é um longo processo que significa passar a respeitar as mulheres [...] alguns mecanismos mais objetivos podem contribuir para a redução da violência de gênero nas cidades, no chão onde pisamos, enquanto se faz lento o processo de transformação social. (IBDU, 2017, p. 84).

A cidade,

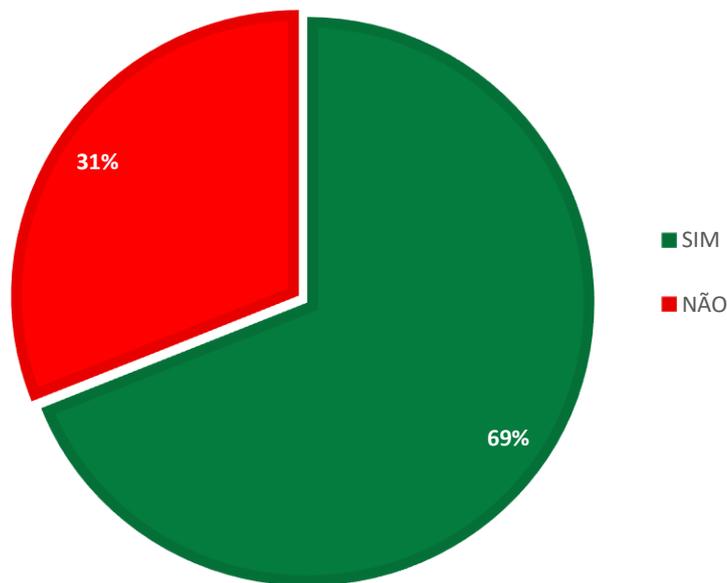
[...] a mobilidade e a acessibilidade, envolvendo o livre transitar da mulher, inclusive para o trabalho, a possibilidade de acessar serviços públicos e privados, lazer e cultura sem cerceamento, muitas vezes provocado pelo receio à sua integridade física. Para que a cidade seja funcional à mulher é preciso que ela perceba a presença feminina [...] (IBDU, 2017, p. 9)

Os dados da pesquisa mostram a impunidade que viola os direitos humanos das mulheres, a mulher não tinha como denunciar visto a inexistência de uma legislação voltada para o assédio sexual no transporte público, sendo assim, a violência cometida era invisível aos olhos da sociedade.

Sabemos que o número não corresponde à realidade, pois muitas mulheres ainda não se sentem seguras o suficiente para denunciar abusos e crimes sexuais. Mesmo porque, infelizmente, ainda estamos imersos em uma cultura na qual “passar a mão” em uma mulher sem a autorização não é visto como uma invasão violenta ao corpo de outra pessoa, mas a expressão sadia do comportamento do “macho que é macho”. (ROLNIK, 2017, p. 170-171)

A criação de lei de importunação sexual nº13.718/18 traz avanços que podem ser constatados com uma transformação de paradigma caminhando na autonomia e emancipação do corpo da mulher. No município de Ponta Grossa foram registrados 11 casos de assédio sexual no transporte público, tal dado comprova que havia sim a necessidade de uma lei que amparasse a mulher vítima do assédio sexual no transporte público e em outros espaços. As denúncias foram realizadas do dia 24/09/2018 à 16/05/2019. Já se tinha conhecimento sobre os atos de importunação sexual, entretanto como não havia uma legislação existia a dificuldade de comprovar os números.

GRÁFICO 12 - Percentual de mulheres que conhecem a lei Nº 13.718/18 – Importunação Sexual



Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora, 2019.

Nota: Organizado pela autora.

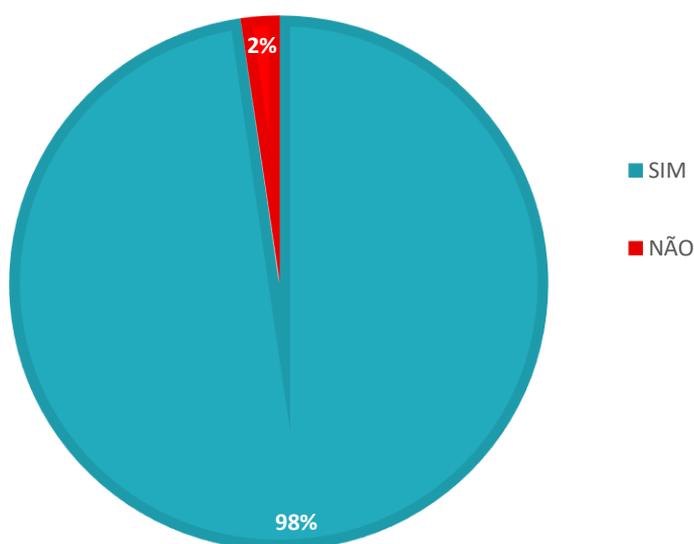
A criação da lei de Importunação Sexual é um instrumento para que as mulheres possam exercer o seu direito à cidade e possivelmente inibirem os assediadores nos espaços públicos ou no transporte. Conforme o gráfico 12, 31% das mulheres não tinham conhecimento sobre a lei. Desse modo, a pesquisa se mostrou informativa, pois abriu-se um espaço sobre a explicação referente a lei, para que as mulheres tivessem conhecimento sobre seus direitos.

As reivindicações de mulheres que foram assediadas em espaços públicos resultam na criação da lei, significando meios pelos quais corpos e suas pluralidades lutam pela igualdade no espaço público, mas também mostrando a luta de corpos

femininos que diariamente lutam por mobilidade, política e por um planejamento que repense o espaço para que torne ruas, ônibus, lares em ambientes seguros para mulheres.

A explicação da lei obteve uma resposta positiva na medida em que 98% das respostas assinalaram que sim a lei é importante, mesmo as que não conheciam a lei tiveram acesso a essa informação.

GRÁFICO 13 - Percentual de mulheres que acreditam na importância da lei Nº13.718/18



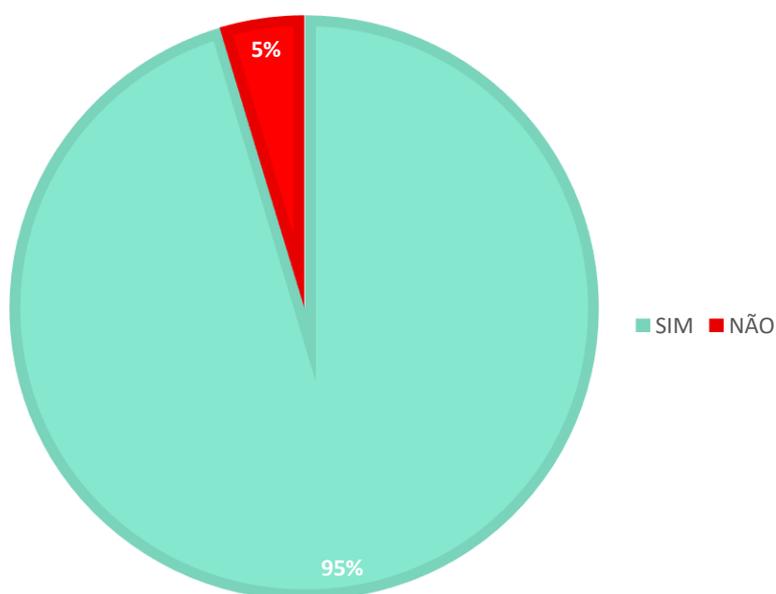
Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora, 2019.

Nota: Organizado pela autora.

O processo legal de haver uma sanção para o assédio no transporte público abre uma premissa para denúncias na perspectiva que haja mudanças nas relações sociais dentro do espaço urbano, contudo, que a mulher tenha o seu direito à cidade respeitado.

A criminalização de condutas de cunho sexual ferem a dignidade de mulheres no transporte, a criação da lei é um grande avanço para que mulheres tenham o direito de ir e vir respeitados e também fornece proteção e legitima a luta das mulheres para combater o assédio.

GRÁFICO 14 - Percentual de mulheres sobre a importância da educação de gênero tem sobre os assédios



Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora, 2019.

Nota: Organizado pela autora.

Outro ponto que a pesquisa se propôs a fomentar a discussão é sobre o que poderia ser feito para a mudança de comportamentos, conforme a pesquisa 95% das mulheres responderam que a educação pode transformar tal realidade sobre o assédio. “Educar homens e mulheres para uma sociedade democrática e igualitária, requer reflexão coletiva, dinâmica e permanente” (AUAD, 2012, p. 14).

A educação sobre igualdade deve ser realizada em várias esferas tanto no ambiente familiar, escolas, televisão, jornais, entre outros, compreendendo a educação enquanto uma estrutura fundamental para alterar a prática de assediar. Para a representante da ONU Mulheres no Brasil, Nadine Gasman:

“A abordagem educacional é uma chave para o enfrentamento. Medidas como acontecem no Brasil, de vagões de trem separados, são paliativas, transitórias. Temos que quebrar essa cultura, que passa por campanhas, treinamento dos gestores, sobretudo criar espaços para que o planejamento das cidades tenha essa perspectiva de gênero”³¹

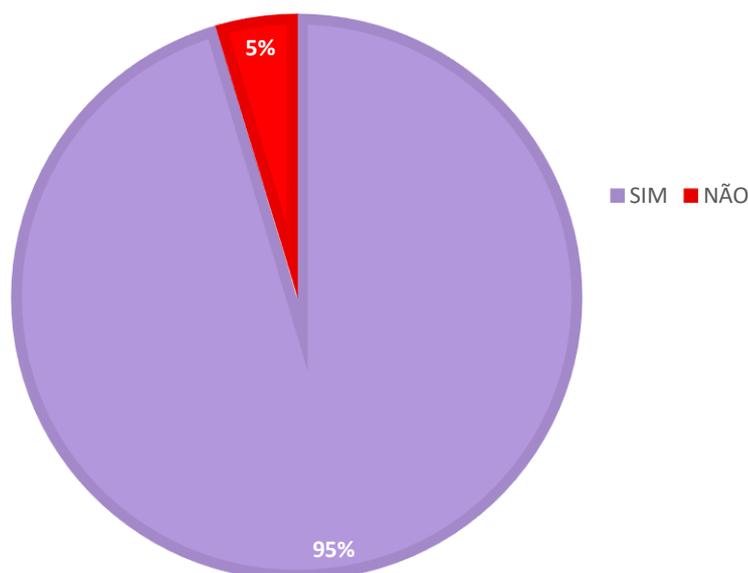
³¹ BRASIL. Empresa Brasileira de Comunicação. Pesquisa mostra que 86% das mulheres brasileiras sofreram assédio em público. Disponível em: < <http://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2016-05/pesquisa-mostra-que-86-das-mulheres-brasileiras-sofreram-assedio-em>>. Acesso em 06 dez. 2019.

A percepção sobre outro,

coloca a exigência de criarmos um novo corpo (um novo modo de sentir, de pensar, de agir) que venha encarnar este estado inédito que se fez em nós. E a cada vez que respondemos à exigência imposta por um destes estados - ou seja, a cada vez que encarnamos uma diferença - nos tornamos outros. (ROLNIK, 1994, p. 161)

A educação tem um caráter coletivo tanto a formal (escolas) quanto a informal (vivências) construídas a partir de diferentes realidades, porém todas tem o poder de transformação nos diferentes espaços se a base for o respeito às diferenças. O processo de educação pode ser um fator transformador no exercício diário do respeito e tolerância as diferenças seja pela orientação sexual ou por gênero, mas discutir sobre o respeito é um processo essencial para reconstruir relações sociais.

GRÁFICO 15- Percentual de respostas favoráveis ao uso de sites/app para denunciar o assédio sexual no transporte público



Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora, 2019.

Nota: Organizado pela autora.

Na contemporaneidade, a tecnologia possibilita avanços importantes em vários âmbitos inclusive no combate a violência contra a mulher. A realidade virtual proporciona uma interação simultânea sem barreiras físicas, obtendo um papel significativo referente a linguagem de informação. O ciberespaço se tornou um poderoso aliado para milhares de mulheres, sendo utilizado com um espaço para denúncias alertas e construção de um coletivo feminino de apoio. Assim a tecnologia dá uma característica nova para o movimento feminista (OLGA, 2018).

O acesso em tempo real a tecnologia movél permite a criação de aplicativos,

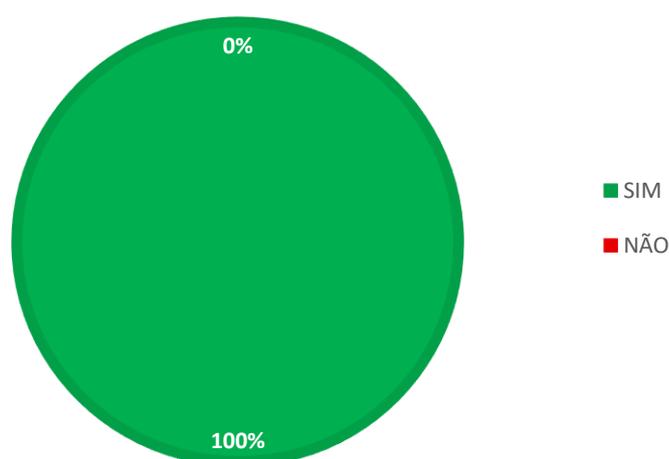
[...] conhecidos genericamente como *apps*, são softwares que carregam nos aparelhos eletrônicos funcionalidades específicas para facilitar certas aplicações existentes ou novas atribuídas como por exemplo, a de um aparelho celular que além das funções originais de fazer e receber chamadas também exibe vídeos e serve como leitor de livros. (NASCIMENTO, H. J.; MARTINS, H. G.; VICTER, E. F., 2013, p.5)

Na era digital e de interatividade instantânea os celulares, permitem um acesso sem fronteiras otimizando e compartilhando informações em tempo real. Visando o desenvolvimento e aprimoramento pode-se criar um APP que torne os meios de transporte público mais seguros para mulheres. Assim podendo também armazenar denúncias e acumular números sobre o assédio sexual e através de tais resultados pode-se fomentar os debates sobre o tema e pensar em soluções práticas para o enfrentamento da problemática.

A última pergunta foi sobre a percepção dos sujeitos sobre a relevância social da pesquisa. A construção, investigação e trabalho de pesquisar são possibilidades para comprovar algum fato através da ciência para Gil (1999) pontua que,

a ciência tem como objetivo fundamental chegar à verdade dos fatos. Neste sentido, não se distingue de outras formas de conhecimento. O que torna, 254 Evidência, Araxá, v. 7, n. 7, p. 251-266, 2011 porém, o conhecimento científico distinto dos demais é que tem como característica fundamental a sua verificabilidade (GIL, 1999, p.26)

GRÁFICO 16 - Percentual de mulheres que apontam que a pesquisa é importante



Fonte: Questionário online aplicado pela pesquisadora, 2019.

Nota: Organizado pela autora.

A ciência surge buscando respostas acerca dos acontecimentos, traçando um caminho que possibilite o desenvolvimento da pesquisa sobre o fenômeno “Ao analisar um fato, o conhecimento científico não apenas trata de explicá-lo, mas também busca descobrir suas relações com outros fatos e explicá-los” (GALLIANO, 1986, p. 26).

A produção do conhecimento científico permite explorar problemáticas vindas da sociedades e buscar formas para o enfrentamento ou comprovar determinado fato. As pesquisas podem captar a percepção da sociedade

O assédio sexual é um crime e uma violência contra a mulher sendo necessário a ampla discussão sobre a temática para que ganhe a visibilidade necessária garantindo assim o direito das mulheres sobre seus corpos e sobre à cidade.

CONCLUSÃO

A pesquisa enxerga o espaço urbano enquanto a concretização das relações sociais, por isso buscou compreender os determinantes históricos que levaram à desigualdade de gênero e por assim, a violência contra a mulher tendo como foco o transporte público. A violência contra a mulher tem sua base pautada nas desigualdades entre homens e mulheres, que geram consequências políticas, econômicas e sociais para as mulheres.

Em decorrência de como ocorreu à construção social do patriarcado, as mulheres foram subalternizadas na sociedade e submetidas à dominação masculina tanto no espaço privado quanto no público. Assim, as cidades passaram a ser espaços de segregação onde a opressão se manifestou para as mulheres por meio da violência em seus corpos.

Mas conforme o resgate histórico da luta das mulheres por direitos e em busca de igualdade ocorrem transformações na sociedade e também no processo de luta para reivindicar os direitos em busca da equidade. Tais transformações colocam o corpo da mulher enquanto instrumento de luta por equidade e respeito (BUTLER, 2007).

A naturalização do assédio sexual e do comportamento masculino passam a ser luta de toda uma sociedade para transformar a percepção de respeito aos corpos femininos. Mas esse processo de luta e disputa das mulheres também as inserem no espaço das cidades, reforçando que a mulher também é parte dessa cidade.

Assim, a luta feminista reivindicou ao Estado pensar, planejar e criar políticas públicas que sejam mais inclusivas e olhadas pelo mirante epistemológico da lógica de gênero, articulando uma cidade planejada para todos e todas de maneira democrática.

Os avanços pela equidade se pautam na lógica da criação de Políticas Públicas que visem garantir e proteger o direito das mulheres. Portanto as Políticas Públicas e leis que contam com a presença do Estado são iniciativas que reconhecem as desigualdades de gênero e buscam a garantia e reconhecimento das mulheres enquanto sujeito de direitos dentro do espaço urbano.

A elaboração de uma lei visando o enfrentamento ao assédio em espaços públicos surge apenas no ano de 2018, mesmo sendo uma demanda já requisitada anteriormente. Entretanto a lei ainda se mostra frágil no aspecto do acolhimento a

vítima que sofre a violência, quando esta é mulher, pois todos os casos ocorridos no município foram encaminhados a 13ª SDP, e não a Delegacia da Mulher, pois a lei se refere ao assédio sofrido tanto por homem quanto por mulher, e este fato pode inibir as mulheres na hora de dar continuidade a denúncia, podendo ser pela falta do acolhimento necessário ao amparar uma mulher vítima de uma violência íntima. Entretanto é necessário compreender o avanço que a lei Nº 13.718/18 Importunação Sexual traz na tentativa de inibir os casos de assédios, visto que anteriormente a esta lei a importunação sexual não era tipificado penalmente.

O direito à cidade não é um direito individual, portanto, precisa ser pensado e concretizado a partir de uma lógica coletiva, visando a organização do espaço urbano e trazendo ao debate as diversas manifestações de violências sofridas nesse espaço. Assim levando em consideração o foco da presente pesquisa se mostra a necessidade de se pensar um direito à cidade também na perspectiva de gênero, tornando os espaços das cidades locais mais seguros para todos os públicos.

O ideal das cidades é construir um planejamento urbano que considere o olhar das mulheres, afim de melhorar a mobilidade urbana e o acesso à cidade, tornando o direito de ir e vir concretizado com maior segurança.

A formulação de política de planejamento urbano aponta a construção de um novo caminho para pensar no direito à cidade com a participação da sociedade civil, através do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade Urbana, que são instrumentos voltados ao planejamento das cidades e controle da expansão urbana.

A análise da pesquisa ocorreu no município de Ponta Grossa – PR e possibilitou investigar a percepção da mulher sobre os assédios no transporte público por meios das experiências relacionadas ao acesso a mobilidade urbana e o direito à cidade. A contribuição de cada mulher que se propôs a responder o questionário para a pesquisa, revela vivências destas mulheres no espaço urbano, fornecendo dados que vão contribuir para pensar em uma cidade que seja segura para elas, incorporando a pauta de gênero no debate urbano para enfrentar as desigualdades e violência.

Os resultados da pesquisa demonstraram que as mulheres sofrem violação ao direito à cidade e o livre deslocamento pela cidade. Tais dados apontam as desigualdades cujos frutos são da violência de gênero, assim grande parte dos sujeitos da pesquisa reconhecem a violência que sofrem diariamente. A pesquisa aponta a importância de estudar o direito à cidade relacionando-o a questão de gênero à partir da vivência das mulheres que necessitam do transporte público para o seu

deslocamento, trazendo dados sobre a violência do cotidiano que as mulheres estão sujeitas no seu ir e vir.

A pesquisa, também, apontou que os dados existentes sobre violência de gênero reproduzida no espaço urbano não são dados científicos, indicando assim a necessidade de se produzir mais pesquisas e dados científicos sobre o tema. Essa dissertação busca começar a levantar dados sobre o assunto, assim como instigar novos estudos sobre.

Quando se pesquisa gênero e cidades as categorias que surgem estão relacionadas ao limite do espaço do corpo e a relação que é estabelecida com o espaço público, forçando a pensar na questão da corporeidade enquanto um espaço que deve e tem que ser respeitado, não é público e não deve ser objeto do imaginário masculino.

Dentre as categorias empíricas apontadas pelos dados, o medo de sofrer uma violência, sofreu maior destaque, havendo mulheres que deixam de fazer algo em decorrência do medo de poder vir a sofrer uma violação por não se sentirem seguras dentro do transporte público. O que leva a pesquisa, através dos dados coletados confirmar a hipótese que as mulheres tem o seu direito à cidade limitado em decorrência do assédio sexual no transporte público.

Os dados coletados indicam também que a educação de gênero pode transformar o modo como as relações sociais ocorrem podendo contribuir para a desconstrução do machismo compreendendo que o corpo da mulher como espaço privado e que não deve ser objetificado.

Outro aliado ao combate do assédio sexual são constantes campanhas para o combate do assédio sexual e o incentivo a denúncias, bem como o trabalho em rede da empresa de transporte junto à polícia que podem encorajar outras vítimas a realizarem denúncias, assim como a capacitação dos/as profissionais que atuam no transporte pode ser um instrumentos importante quando ocorrer um caso de assédio, pois o profissional estará preparado para proceder nesse caso.

A pesquisa também demonstrou que medidas paliativas como vagão ou ônibus exclusivo para mulheres não resolvem o real problema do assédio, resultando apenas na segregação socioespacial da mulher, pois não realizam o enfrentando das questões que legitimam o assédio sexual, apenas disfarçam.

Quando as mulheres se colocam a disposição de responder a pesquisa que relata e denuncia o assédio sexual, estas mulheres por sua vez também realizam um

movimento de quebra de silêncio diante da naturalização dos assédios ocorridos por longos anos. De fato é importante reunir dados sobre o assédio sexual no transporte público para que o assunto seja discutido e ecoe no espaço urbano como meio de propagar o direito das mulheres sobre seus corpos.

A complexidade ao estudar o assédio e violência contra a mulher e contra seus corpos vem da naturalização destes atos, visto que com isso se dificulta fazer compreender que o assédio não pode ser naturalizado e que acarreta consequências na qualidade de vida das mulheres.

Esse estudo tenta contribuir com a busca pela equidade, com o enfrentamento da violência contra mulher, e com a produção de dados que possibilitem dar “vozes” à todas as mulheres que já sofreram assédios dentro do transporte público. Esse estudo é por todas nós!

REFERÊNCIAS

- ARENDDT, H. **Da violência**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1985.
- ARENDDT, H. **Sobre a violência**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2009.
- ARENDDT, H. **Origens do Totalitarismo**. São Paulo, edição Companhia de bolso, 2013.
- AUAD, D. **Educar meninas e meninos: reações de gênero na escola**. São Paulo: Contexto, 2012.
- BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. Lisboa, Portugal; Edições 70, LDA, 2009.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1979. BERELSON, B. Content analysis. In: Communication Research. New York: University Press, 1977.
- BASTOS, L. C.; BIAR, L. de A. **Análise de narrativa e práticas de entendimento da vida social**. DELTA: Documentação e Estudos em Linguística Teórica e Aplicada. ISSN 1678-460X, v. 31, n. 4, 2015.
- BEAUVOIR, S. **O Segundo sexo – fatos e mitos**; tradução de Sérgio Milliet. 4 ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1980.
- BEAUVOIR, S. **O Segundo sexo – fatos e mitos**; tradução Sérgio Millet. 2 ed. – Rio de Janeiro; Nova Fronteira. 1986.
- BELLEZA, G. S. D. de O. **Um conselho profissional a serviço da sociedade**. Bonduki, N. (org.) A luta pela reforma urbana no Brasil: Do seminário de Habitação e reforma urbana ao Plano Diretor de São Paulo. Instituto Casa da Cidade, 2018.
- BELLINI, L. **Concepções do corpo feminino no Renascimento: a propósito de De universa mulierum medicina**, de Rodrigo Castro (1603). 2003.
- BOM MEIHY, J. C. S. **Manual de história oral**. São Paulo: Edições Loyola, 1996.
- BORIS, G. D. J. B. ; CESÍDIO, M. de H. **Mulher, corpo e Subjetividade**. Disponível em: < <https://periodicos.unifor.br/rmes/article/view/1594/0>>. Acesso em: 19 mai. 2019.
- BRASIL. **A declaração universal dos Direitos Humanos, 70 anos**. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/direitoshumanos/declaracao/>>. Acesso em: 05 de abr. 2019
- BRASIL. **Atlas do Desenvolvimento Humano**. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/ponta-grossa_pr>. Acesso em 29 de set. 2019.
- BRASIL. Câmara dos Deputados. **Decreto-Lei n.21.076, de 24 de janeiro de 1932**. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto->

21076-24-fevereiro1932-507583-publicacaooriginal-1-pe.html >. Acesso em: 08 mai. 2019.

BRASIL. **Constituição Federal 1988.** Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/constfed.nsf/16adba33b2e5149e032568f60071600f/ef318de16b41dfa90325656100571a00?OpenDocument>>. Acesso em 20 de março, 2019.

BRASIL. **Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos.** Brasília: Câmara dos Deputados, 2002.

BRASIL. **Lei N.º11.340, de 07 de Agosto de 2006 - LEI MARIA DA PENHA.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/l11340.htm>. Acesso em 13 de jul. 2019.

BRASIL. **Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 29 de set. 2019.

BRASIL. **Lei n.12.587, 03 de janeiro de 2012.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em 14 de set. 2019.

BRASIL. **Lei n. 13.718, de 24 de setembro de 2018.** (Lei das Contravenções Penais). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13718.htm>. Acesso em 23 de set. 2019.

BRASIL. **Ministério do Planejamento: PAC.** Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/noticia/1fe959af>>. Acesso em 09 dez. 2019.

BRASIL. **Plataforma Mais Mulheres no Poder. Brasília: Secretaria de Políticas para Mulheres.** Disponível em: <https://www.gov.br/mdh/pt-br/navegue-por-temas/politicas-para-mulheres/arquivo/central-de-conteudos/publicacoes/2016/plataforma-mais-mulheres-no-poder-2016_web.pdf>. Acesso em: 07 mai. 2019.

BRASIL. **Tolerância social à violência contra as mulheres. Secretaria de assuntos estratégicos da presidência da república.** IPEA. 2014. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/140327_sips_violencia_mulheres_novo.pdf. Acesso em 26 de Janeiro de 2017.

BRITO, J. e OLIVEIRA, O. **Divisão Sexual do Trabalho e Desigualdade nos Espaços de Trabalho.** In: FILHO, F.S e JARDIM S. (orgs.) A Danação do Trabalho, Te Corá. Rio de Janeiro. 1997.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico.** Lisboa: Difel, 1995.

BOURDIEU, P. **Economia das trocas simbólicas.** São Paulo: Perspectiva, 2007.

BORIS, G. D. J. B.; CESÍDIO, M. de H. **Mulher, corpo e subjetividade: uma análise desde o patriarcado à contemporaneidade.** Disponível em: <<https://periodicos.unifor.br/rmes/article/view/1594/3576>>. Acesso em: 22 de ago. 2019.

BONINO, L. "**Los micromachismos**". La Cibeles, Quito, v. 2, 2004.

BONDUKI, N. G.; ROLNIK, R. Periferia da Grande Sao Paulo. In: MARICATO, E. "A Produção Capitalista da Casa e da Cidade no Brasil Industrial." ED. Alfa-Omega. São Paulo, 1979.

BUENO, F. da S. **Minidicionário da língua portuguesa.** São Paulo, Ed. rev. FDT, 1996.

BUJALANCE, S. G.; NARANJO, M. L. **La perspectiva de género en el urbanismo. Una aproximación conceptual adaptada.** In: Investigación y género, inseparables en el presente y en el futuro: En anais do IV Congreso Universitario Nacional Investigación y Género. Facultad de Ciencias del Trabajo de la Universidad de Sevilla. 2012.

BUTLER, Judith. **El género em disputa. El feminismo y la subversión de la indentidad. Traducción** Ma. Antonia Muñoz. Barcelona: Paidós, 2008.

BUTLER, J. P. **Problemas de gênero: feminismo e a subversão da identidade.** Tradução de Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BUTLER, J. P. **Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade/** Judith Butler; tradução, Renato Aguiar. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.

BUTLER, J. P. **Corpos em aliança e a política das ruas: notas para uma teoria performativa de assembleia.** 1º ed. Civilização Brasileira. RJ, 2018.

Carta Capital. **Carta Educação.** Disponível em:<<http://www.cartaeducacao.com.br/aulas/medio/o-assedio-e-a-violencia-de-genero/>>. Acesso em: 15 de mai. 2019.

CARRARA, S. **Educação, diferença, diversidade e desigualdade.** (Org.). Gênero e diversidade na escola: formação de professoras/res em Gênero, Orientação Sexual e Relações Étnico-Raciais. Rio de Janeiro: CEPESC, 2009.

CARLOS, A. F. A. **A cidade.** São Paulo: Editora Contexto, 1992.

CARNEIRO, S. **MULHERES EM MOVIMENTO.** 2003. Disponível em:<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142003000300008>. Acesso em 09 de jul. 2019.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede** (2ª ed.). São Paulo: Paz Terra. 1999.

CASTELLS, M. **A Quesatão Urbana.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTRO, Mary G.; LAVINAS, Lena. **Do feminino ao gênero: a construção de um objeto**. In: COSTA, Albertina de Oliveira; BRUSCHINI, Cristina. Uma questão de gênero. Rio de Janeiro: Rosa dos tempos, 1992

CHANTLER, K.; BURNS, D. **Teoria e Métodos de Pesquisa Social: Metodologias Feministas**. Petropolis RJ: Vozes 2015.

CHAUÍ, M. **Ética, política e violência**. In T. Camacho (Ed.), Ensaio sobre violência (pp. 39-59), 2003. Vitória: Edufes.

CHIZZOTTI, A. **Pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais**. Petrópolis: Vozes, 2006.

CONSTANTINO, L. S. **Médico e paciente: questões éticas e jurídicas**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002. corpo e subjetividade: uma análise desde o patriarcado à contemporaneidade.

COSTA, A. de O. (org.). **Direitos tardios: saúde, sexualidade e reprodução na América latina**. São Paulo: PRODIR/FCC – São Paulo: Ed. 34, 1997.

CONNELL, R. W. **La organización social de la masculinidad**. In Teresa Valdes, José Olivarría (org.), Masculinidad/es: poder y crisis, Santiago de Chile, Isis y Flacso-Chile, n. 24.2015. 1997.

CONNELL, R. W. **Políticas da Masculinidade**. In: Educação e Sociedade. 1995.

DAVIS, A. **A liberdade é uma luta constante** – Ferguson, Palestina e as bases para um Rev. Direito e Práx., Rio de Janeiro, Vol. 9, N. 2, 2018. Ângela Figueredo DOI: 10.1590/2179-8966/2018/33942| ISSN: 2179-8966 1098 movimento. (ed) BARAT Frank, São Paulo, Boitempo, 2018.

DAVIS, A. **Mulheres, cultura e política**. São Paulo: Boitempo, 2016.

SOUZA, E.; BALDWIN J. **A Construção Social dos Papéis Sexuais Femininos**. Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-79722000000300016>. Acesso em: 05 dez. 2019.

DIEESE. **Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos**. Disponível em: < <https://www.dieese.org.br/materialinstitucional/relativ07.pdf>>. Acesso em 06 dez. 2019.

ESCALENE, S. O. (2017). **Urbanismo desde la perspectiva de género. Buenas prácticas con perspectiva de derechos humanos - Col·lectiuPunt6**. Disponível em: <<http://www.corteidh.or.cr/tablas/r36100.pdf>>. Acesso em 19 de mai. 2019.

FAORO, R. **Existe um pensamento político brasileiro?** Estudos Avançados São Paulo, v. 1, n. 1. 1987.

FELKER, R. D. H. **O dano moral, o assédio moral e o assédio sexual nas relações de trabalho: doutrina, jurisprudência e legislação**. 3. ed. rev. São Paulo: Ltr, 2010

FERRARA, L.D. (1988). **Ver a cidade: cidade, imagem leitura**, São Paulo, Nobel.

FILHO, R. P. **Assédio sexual: questões conceituais**. Disponível em:<http://www.iag.usp.br/sites/default/files/jusnavigandi_assedio-sexual.pdf>. Acesso em 29 mai. 2019.

FORÚM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. Disponível em:<<http://www.forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2019/02/relatorio-pesquisa-2019-v5.pdf>>. 02 de abr. 2019.

FORÚM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. Disponível em:<<http://www.forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2019/02/relatorio-pesquisa-2019-v5.pdf>>. 02 de abr., 2019

FOUCAULT, M. **A arqueologia do saber**. Tradução de Luiz Felipe B. Neves -7ed.- Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995.

FOUCAULT, M. **Em defesa da sociedade: curso no College de France (1975-1976)**. São Paulo: Martins Fontes, 1999

FOUCAULT, M. **História da sexualidade**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1988. (A vontade de saber; v.1).

FOUCAULT, M. **A micro física do poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

FREITAS, M. E. **ASSÉDIO MORAL E ASSÉDIO SEXUAL: faces do poder perverso nas organizações**. 2001. Disponível em:<<http://www.scielo.br/pdf/rae/v41n2/v41n2a02.pdf>>. Acesso em: 09 de ago. 2019.

FREYRE, G. **Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano**. Rio de Janeiro: Record. 1998.

GIANNOTTI, M. A.; ANDRADE, M. H.; HARKOT, M. K.; SANTORO, P. F. **Gênero e andar a pé: a qualidade do ambiente construído incentiva igualmente mulheres e homens a caminhar?** In: Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo[S.l: s.n.], 2017.

GIDDENS, A. **Transformação da Intimidade: sexualidade, amor e erotismo nas sociedades modernas**. São Paulo: Ed. Da Universidade Estadual Paulista, 1993

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. Ed. 6. São Paulo: Atlas, 2008.

GRAHAM, R. **Patronage and politics in nineteenth-century Brazil**. Stanford: Stanford University Press.1990.

GOOGLE. **CÓDIGO QR**. Disponível em:<https://pt.wikipedia.org/wiki/C%C3%B3digo_QR>. Acesso em 06 de maio, 2019.

GOMIDE, A. de Á.; GALINDO, E. P. **A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi.** Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-401420130003000003>. Acesso em: 06 dez. 2019.

GROZS, E. B. - C. In: PRICE, Janet; SHILDRICK, Margrit (Org.). **Feminist theory and the body.** New York: Routledge, 1999.

GROSZ, E. B. **Corpos reconfigurados.** Cadernos Pagu, n. 11, 2006.

HARAWAY, D. **“Gênero” para um dicionário marxista a política sexual de uma Mesma Palavra.** 2004. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/cpa/n22/n22a09.pdf>>. Acesso em 10 de jun. 2019.

HARDING, S. **“A instabilidade das categorias analíticas na teoria feminista”** Revista Estudos Feministas 1. 1993.

HARVEY, D. **O direito à cidade.** Paris, Capital of Modernity. New York. 2008.

HARVEY, D. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HARVEY, D. **A liberdade da cidade.** In: MARICATO, Ermínia et al. (Org.). Cidades rebeldes: passe livre as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2015.

HEILBORN, M. L. e SORJ, B. **“Estudos de gênero no Brasil”**, in: MICELI, Sérgio (org.) O que ler na ciência social brasileira (1970-1995), ANPOCS/CAPES. São Paulo: Editora Sumaré, 1999.

HEILBORN, M. L.; PRADO, R. **Na hora H a gente não exige: estudos sobre mulheres, sexualidade e AIDS.** Trabalho apresentado no XIX Encontro Nacional da ANPOCS. Caxambu. 1995.

HERSCHMANN, M. L.; PEREIRA, C. A. M. (Orgs.). **A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30.** Rio de Janeiro: Rocco, 1994,

HIRIGOYEN, M. - F. **A violência perversa do cotidiano.** Tradução: Maria Helen Hhner. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e estatística. **Infográficos: evolução populacional e pirâmide etária.** 2010. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/populacao.php?codmun=411990>. Acesso 06 de fevereiro de 2017.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e estatística. **Panorama Ponta Grossa.** 2010. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/ponta-grossa/panorama>>. Acesso em 20 de set. 2019.

INSTITUTO PÓLIS. **Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos.** 2. ed. Brasília: s. n., 2002.

IPARDES. **Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social: caderno estatístico município de Ponta Grossa, abril de 2018.** Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=84000>. Acesso em: 26 de abr. 2018.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **O Brasil em 4 Décadas: Desenvolvimento Regional, Questões Urbanas e Acesso à Moradia no Brasil.** 1500. ed. Rio de Janeiro: Livraria do IPEA, 2010.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Lei Maria da Penha reduziu em 10% o número de homicídio de mulheres.** Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/cidadania-e-justica/2015/12/lei-maria-da-penha-reduziu-em-10-o-numero-de-homicidio-de-mulheres>>. Acesso em: 02 mai. 2019.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Repositório: Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil.** Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf>. Acesso em 02 dez. 2019.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Situação social brasileira: monitoramento das condições de vida 2.** Organizadores: Jorge Abrahão de Castro, Herton Ellery Araújo. Brasília: Ipea, 2012.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Transporte público perde espaço para o individual. 2011.** Disponível em: <http://ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=8605&Itemid=2>. Acesso em: 26 de abr. 2018.

KOETZ, V. **Nas ruas e nas praças!**. In V.Koet, H. D. Marques, &J. T. Cerqueira (Org.) **Direito à Cidade: uma visão por gênero** São Paulo: IBDU. 2017.

LE BRETON, D. **A sociologia do corpo.** Trad. Sonia M.S. Furhrmann. Petrópolis: Appenzeller. Campinas: Papyrus, 2003.

LE BRETON, D. **A sociologia do corpo.** Trad. Sonia M.S. Furhrmann. Petrópolis: Vozes, 2010.

LE BRETON, D. **Adeus ao corpo: antropologia e sociedade.** Trad. Marina Appenzeller. Campinas: Papyrus, 2003.

LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana.** Minneapolis, 2003.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade.** Amazon. 1968.

LEYMANN, H; GUSTAFSSON, A. **Mobbing at work and the development of post-traumatic stress disorders.** *European Journal of Work and Organizational Psychology*, v. 5, n. 2, 1996.

MACHADO, R. (Org.). (1979). **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal. (Edição com base em textos de Michel Foucault) p. 23. Vozes, 2010.

MARCATTI, A.; PENNA, I. **Direito à Cidade: Uma outra Visão De Gênero. Cidade, substantivo feminino**. São Paulo: IBDU, 2017.

MARICATO, E; SANTOS JUNIOR, O. A. Construindo a Política Urbana: participação democrática e o direito à cidade. In: RIBEIRO, L. C. Q.; SANTOS JUNIOR, O. A. (Org.). **As metrópoles e a questão social brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2007.

MARICATO, E. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil**. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (Org). A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

MARICATO E; ROLNIK; R. et al. **Cidades Rebeldes**. São Paulo, Editora Boitempo, 2013.

MARTELETO, R. M. **Análise de redes sociais – aplicação nos estudos de transferência da informação**. Ci. Inf. v.30 n.1 Brasília jan./abr. 2001. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0100-19652001000100009>. Acesso em: 27 de abr. 2018.

MONTELEONE, J. de M. **Costureiras, mucamas, lavadeiras e vendedoras: O trabalho feminino no século XIX e o cuidado com as roupas (Rio de Janeiro, 1850-1920)**. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010426X2019000100207. Acesso em: 17 de jun. 2019.

MURARO, R. M. **A mulher no terceiro mundo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

MINAYO, M. C. de S. **O desafio do conhecimento**. 10. ed. São Paulo: HUCITEC, 1993.

MINAYO, M. C. de S. (org.). **Pesquisa Social. Teoria, método e criatividade**. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001

MINAYO, M. C. de S. **Laços perigosos entre machismo e violência**. Ciências & Saúde Coletiva, v. 1, n. 10, 2005.

MEDEIROS, R. L. **Planejamento e estratégia de desenvolvimento: revisitando JK**. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdac/acervo/dicionarios/verbete-tematico/programa-estrategico-de-desenvolvimento-ped>. Acesso em: 04 de out. 2019.

MELO, A. C. M., GARCIA, L. P. **Atendimentos de jovens vítimas de agressões em serviços públicos de urgência e emergência, 2011: diferenças entre sexos**, Ciência & Saúde Coletiva, v. 22, n. 4, p. 1333–1341, abr. 2017.

NASCIMENTO, H. J.; MARTINS, H. G.; VICTER, E. F. **APLICATIVOS PARA DISPOSITIVO MÓVEL: entendendo o conceito de função matemática**. Disponível em: <www.abed.org.br/congresso2013/cd/242.doc>. Acesso em 21 de jul. 2018.

OLGA. **Chega de fiu-fiu: resultado da pesquisa**. Disponível em: <<http://thinkolga.com/2013/09/09/chega-de-fiu-fiu-resultado-da-pesquisa/>>. Acesso em: 03 de abr. 2018.

OLIVEIRA, L. F. **Assédio Sexual no Trabalho**. In: CESÁRIO, João Humberto (Coord.). *Justiça do Trabalho e Dignidade da Pessoa Humana: Algumas Relações do Direito do Trabalho com os Direitos Civil, Ambiental, Processual e Eleitoral*. São Paulo: LTr, 2007.

OLGA. **Especial Olga**. Disponível em: <<https://thinkolga.com/sobre/>>. Acesso em 21 de jul. 2018.

ONU. **Organização das Nações Unidas, 2018**. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/direitoshumanos/>>. Acesso em: 24 de abr. 2018.
Org. Corpo feminino em debate. São Paulo: UNESP, 2003.

PEDRAZZINI, Y. **A violência das cidades**. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2006.

PERROT, M. **Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

PERROT, M. **Os silêncios do corpo da mulher**. In: MATOS, M.I.S. de; SOIHET, R. (Org.). *O corpo feminino em debate*. São Paulo: UNESP, 2003.

PIERSON, D. **Branco e pretos na Bahia: estudo de contacto racial**. Introdução de Arthur Ramos e Robert E. Park. 2ª Ed. São Paulo: Editora nacional, 1971.

PINTO, C. R. J. P.; MORITZ, M. L. 2010. **A tímida presença da mulher na política brasileira: eleições municipais em Porto Alegre de 2008**. No prelo.

PINTO, C. R. J. P. **Feminismo, história e poder**. Revista Sociologia Política. Curitiba. v. 18. n. 36. Junho, 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rsocp/v18n36/03.pdf>>. Acesso em: 11 mai. 2019.

PONTA GROSSA. **Lei Municipal de Ponta Grossa**. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/pr/p/ponta-grossa/lei-ordinaria/2016/1261/12605/lei-ordinaria-n-12605-2016-dispoe-sobre-medidas-de-prevencao-e-combate-a-violencia-e-ao-abuso-sexual-de-mulheres-nos-meios-de-transporte-coletivo-de-passageiros-do-municipio-de-ponta-grossa>>. Acesso em 18 mai. 2019.

PRATES, D. M. **Desdobramentos da crise financeira internacional**. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S01011572011000200009#bck15>. Acesso em 09 dez. 2019.

PRYOR, R.J. Defining the rural-urban fringes. **Social Forces**, v. 47, n. 2. Disponível em: <www.jstor.org/stable/2575150>. University of North Carolina. 1968. Acesso em: 02 dez. 2019.

ROLNIK, R. KLINK, J. **Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias**. 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-3002011000100006>. Acesso em 09 de jun. 2019.

ROLNIK, R. **As mulheres também tem direito**. Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/category/artigos-e-livros/>. Acesso em: 27 de abr. 2018.

ROLNIK, R. **Democracia no fio da navalha: limites e possibilidades para a implementação de uma agenda de reforma urbano no Brasil**. Revista Brasileira Estudos Urbanos e Regionais, v. 11, n. 2, nov. 2010.

ROLNIK, R, CYMBALISTA, R. **Instrumentos urbanísticos contra a exclusão social**. Publicações Pólis. São Paulo, PÓLIS, n.29, 1997.

ROLNIK, R. **O que é a cidade?** 5. ed. São Paulo: Brasiliense, 2013.

RUBIN, G. "The Traffic in Women: Notes on the 'Political Economy' of Sex". In: REITER, Rayna (Org.). *Toward an Anthropology of Women*. New York and London: Monthly Review Press, 1975.

SAFFIOTI, H. I. B. **Contribuições feministas para o estudo da violência de gênero**. 1988. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/cpa/n16/n16a07.pdf>>. Acesso em 14 de jun. 2019.

SAFFIOTI, H. I. B. **Gênero, patriarcado e violência**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2004.

SAFFIOTI, H. I. B. **Rearticulando gênero e classe social**. In: COSTA, A. de O.; BRUSCHINI, C. (Org.). *Uma questão de gênero*. Rio de Janeiro: Rosa dos Tempos, 1992.

SAFFIOTI, H. I. B. **0 poder do macho** / Heleieth I.B. Saffioti. -- Sao Paulo: Moderna, 1987. (Coleção polemica) ISBN 8516003647. Editora Moderna. 1987.

SAFFIOTI, H. I. B. **Violência de Gênero — lugar da práxis na construção da subjetividade**. Lutas Sociais, nº 2, PUC/SP, 1997.

SARDENBERG, C. M. B. **Da Crítica Feminista à Ciência a uma Ciência Feminista? Labrys. Estudos Feministas**. v. 11, p. 45, 2007. Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/6875/1/Vers%C3%A3o%20Final%20Da%20Cr%C3%ADtica%20Feminista.pdf>>. Acesso em: 24 jun. 2019.

SANTOS, M. **Metamorfoses do Espaço Habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M. **Técnica, espaço e tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 2008

SAMARA, E. de M.; SOHIET, R. e MATOS M. I. S. de. **Gênero em Debate**. Trajetórias e Perspectivas na Historiografia Contemporânea. São Paulo, EDUC, 1997

SAMARÃO, L. **O corpo da publicidade: idéias e apontamentos de Tânia Hoff**. Disponível em: <
http://www.contemporanea.uerj.br/pdf/ed_12/contemporanea_n12_15_entrevista_liliany.pdf>. Acesso em 03 de jan. 2019.

SALES, L. H. F. **Indicadores de acessibilidade: alguns aprimoramentos analíticos e seu uso na avaliação de redes estruturais de transporte urbano**. In: Anais do XI Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transporte – ANPET, Rio de Janeiro: EdUFRJ, Vol. 2, Novembro. 1997.

SCOTT, J. W. **Gênero: uma categoria útil de análise histórica**. 1989. Tradução Dabat R. e Ávila M. Disponível em: <
https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/185058/mod_resource/content/2/G%C3%AAnero-Joan%20Scott.pdf>. Acesso em 14 de set. 2019.

SCOTT, J. W. **Gênero: uma categoria útil de análise histórica**. Educação e Realidade, vol. 16, nº 2, Porto Alegre, jul./dez. 1990.

SCOTT, J. W. **O enigma da igualdade**. 1996. Estudos feministas de Florianópolis. Disponível em: <
<http://www.scielo.br/pdf/ref/v13n1/a02v13n1.pdf>>. Acesso em 14 de jun. 2019.

SENNET, R. **Carne e pedra**. Rio de Janeiro: Record, 1997. Serie de Educação á Distancia- Universidade do Rio Grande do Sul. **Métodos de pesquisa**. Disponível em <http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>. Acesso em 25 de abr. 2018.

SENNETT, R. **Carne e pedra - Teoria do Espaço Urbano**. 3ªed. – Rio de Janeiro, 1997.

SOUZA, C. P. **Fragmentos de histórias de vida e de formação de professores paulistas: rupturas e acomodações**. Em Souza C.P. (org) . História da Educação: processos, práticas e saberes. São Paulo: Escrituras. Sumaré/ANPOCS.

SOUZA, B. **Vamos juntas? O guia da sororidade para todas**. 1a Ed. Rio de Janeiro: Galera Record, 2016.

TAVARES, E. dos S.; DEXHEIMER, L. **Avaliação do serviço de ônibus nos corredores em readaptação para a implantação de sistema de transporte rápido por ônibus de Porto Alegre: Percepções dos usuários**. Revista dos Transportes públicos, São Paulo, v. 141, n. 38, p. 54–66, 2015.

TELLES, V. **Direitos Sociais: Afinal de que se trata?** USP. São Paulo, 1996. Disponível na internet:(<http://www.fflch.usp.br/ds/veratelles/artigos/1996%20Direitos%20Sociais.pdf>). Acesso em maio de 2019.

THOMPSON, P. **A voz do passado: história oral**. Trad. de Lólio Lourenço de Oliveria. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992

TOMAÉL, M. I.; MARTELETO, R. M. **Redes sociais: posição dos atores no fluxo da informação**. Encontros Bibli: Revista Eletrônica de Biblioteconomia e Ciência da Informação, n. esp, p. 75-91, 2006. Disponível em: Redes sociais de informação: uma história e um estudo de caso Gonçalo Costa Ferreira Perspectivas em Ciência da Informação, v.16, n.3, p.208-231, jul./set. 2011 231 . Acesso em: 31 mar 2018.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

VASCONCELOS, A. M. N.; GOMES, M. M. F. **Transição demográfica: a experiência brasileira**. Disponível em: <http://scielo.iec.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-742012000400003>. Acesso em 13 de jun. 2019.

VCG. Viação Campos Gerais. Disponível em: <<http://www.vcg.com.br/sobre/>>. Acesso em 10 de jun. 2019.

VEIGA-NETO, A. **Foucault e a educação**. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.

VIANNA, G. S. B. **MOBILIDADE URBANA NO BRASIL: UMA ESTIMATIVA DO PRODUTO PERDIDO EM TRÂNSITO**. 2013. Disponível em:<http://www.ie.ufrj.br/images/gema/Gema_Monografias/Monografia_Versao_Final_Guilherme_Viana.pdf>. Acesso em 04 de out. 2019.

VILELLA, F. G. **Manual de Direito do Trabalho: teoria e questões**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010

VILLAÇA, F. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.) O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EdUSP, 1999.

WEBER M. **Economia e Sociedade**. 3ª edição. Brasília, DF: Editora Universidade de Brasília, 2000.

WELZER-LANG, D; FILIOD J. P. (sous la dir.). **Des hommes et du masculin**. CEFUPCREA, Lyon: Presses Universitaires de Lyon, 1991.

APÊNDICE A – Código QR

Seu corpo não é passagem

Já sofreu assédio sexual no transporte público? Ajude a combater respondendo o questionário.

1. Certifique-se que seu celular está conectado na internet;
2. Aponte a câmera do seu celular para o código.



<https://bit.ly/2ZpvJPc>



APÊNDICE B – Termo de consentimento livre e esclarecido e questionário

O SEU CORPO NÃO É PASSAGEM:

O assédio sexual no transporte público (ônibus) em Ponta Grossa

Se você é mulher e já precisou utilizar o transporte público e sofreu com o assédio, responda as perguntas. A intenção do questionário é combater o assédio e a violência sexual dentro do transporte público, compreendendo que são vários os corpos estigmatizados nesse contexto de sociedade machista. O assédio tem consequências e infelizmente está presente na vida de milhares de mulheres desse país. Mas também é possível visualizar meios para refazer justiça na sociedade. Responda o questionário para que possamos combater o assédio sexual dentro do transporte público.

TERMO DE CONSCIENTAMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Você está convidada a participar da pesquisa intitulada "Seu corpo não é passagem: a limitação do direito à cidade para as mulheres em decorrência do assédio no transporte público." Tem como objetivo principal de analisar os casos de assédio dentro do transporte público e como afeta a mobilidade urbana das mulheres. Sua colaboração neste estudo é muito importante, mas a decisão em participar deve ser sua. Para tanto, leia atentamente as informações abaixo e não se apresse em decidir. É necessário ser maior de 18 anos e **TODAS AS INFORMAÇÕES SÃO SIGILOSAS E SUA IDENTIDADE É PRESERVADA. SE VOCÊ NÃO CONCORDAR EM PARTICIPAR OU QUISER DESISTIR EM QUALQUER MOMENTO, ISSO NÃO CAUSARÁ NENHUM PREJUÍZO A VOCÊ.** Caso você possua perguntas sobre o estudo, pode conversar a qualquer hora com a coordenadora da pesquisa Juliana Yuri Kawanishi através do telefone 42 999920882 ou via email: kawanishi.juliana@gmail.com. Diante das explicações você acha que está suficientemente informada a respeito da pesquisa que será realizada e concorda de livre e espontânea vontade em participar, como colaboradora?

SIM

NÃO

QUESTIONÁRIO

1- Identificação - nome ou CPF

2- Idade *

3- Já ouviu falar da Lei nº 13.718 sobre a importunação sexual? *

() sim

() não

4- A lei caracteriza como crime de importunação sexual a realização de ato libidinoso na presença de alguém e sem seu consentimento, exemplos práticos: Passar a mão; Encoxar dentro do transporte público; Cantadas invasivas; Ejaculação dentro do transporte; Atos libidinosos ou beijos "roubados". Acha a lei importante como forma de combater o assédio sexual?

() sim

() não

5- Você acredita que o assédio sexual tem efeitos psicológicos? *

() sim

() não

6- A “objetificação” pelas figura feminina pode tornar o corpo feminino suscetível a desrespeito por parte de alguém. Os transportes públicos no Brasil vivem lotados, podendo proporcionar que homens se aproveitem desses momentos para obter vantagem sobre o corpo feminino, que passa a ser, literalmente, um objeto. Você já sentiu que seu corpo foi objetificado dentro do transporte público?

() sim

() não

7- Você acha que por muitas vezes os assédios são naturalizados pelos olhos da sociedade?

() sim

() não

8- Já se sentiu assediada dentro do transporte público em Ponta Grossa? *

() sim

() não

9- Se lembra em qual linha aconteceu o assédio?

Texto de resposta curta

10-Você teve alguma reação em relação ao assédio que sofreu? Se sim qual

foi? Exemplo: se afastar, mudar de lugar, avisar alguém

Texto de resposta longa

11- Se sentiu culpada ou confusa em relação ao assédio dentro no transporte público?

() sim

() não

12- Existem horários que você evita utilizar o transporte público? *

() sim

() não

13- Se sente segura dentro do transporte público de Ponta Grossa? *

() sim

() não

As vezes

14- Considerações ou outras informações que achar relevante (espaço livre)

Texto de resposta longa

15- Acredita que a educação de gênero pode mudar o comportamento/entendimento que o homem tem sobre o corpo da

() sim

() não

16- Na sua opinião o machismo é o grande causador dos assédios? *

Texto de resposta

17- Você acha que a criação de sites e aplicativos facilitariam para as mulheres denunciarem o assédio sexual dentro do transporte público?

() sim

() não

18- Na sua opinião os assédios limitam a sua locomoção dentro da cidade? Afetando o seu direito de ir e vir? Exemplo: não se sente segura em determinados horários

Texto de resposta longa

19- Gostaria de relatar o assédio que sofreu? Se a resposta for sim deixe o seu nome, telefone de contato e email. O seu depoimento é importante. Desde já agradeço à todas as mulheres que se disponibilizaram a responder as perguntas.

Texto de resposta longa

20-Acredita que essa pesquisa é importante? *

() sim

() não

APÊNDICE C - Ofícios



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas

Ponta Grossa, 17 de abril de 2019.

Prezado(a) Senhor(a),

Eu, Juliana Yuri Kawanishi, inscrita sob o RG 10.519.158-8, com CPF 068.097.709-09, residente em Ponta Grossa no endereço Casémiro de Abreu, 219. Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas da UEPG estou desenvolvendo a dissertação sobre a relação entre assédio sexual e o transporte público.

Assim, solicito autorização para que possa ter acesso a informação sobre o número de registros e denúncias referente a lei Nº13.718 sobre importunação sexual. Informo que já foi obtido aprovação do comitê de ética para a pesquisa realizada.

Desde já agradeço seu apoio e me coloco a disposição para qualquer esclarecimento.

Atenciosamente,

Juliana Yuri Kawanishi

Email: kawanishi.juliana@gmail.com

Telefone: 42 9 99920882

Sr.(a) Secretário
Secretaria Municipal de Cidadania e Segurança Pública
Ary Fernando Guimaraes Lovato

Maribel Krum Andrade
Supervisora Administrativa da
Secretaria Munic. Segurança

17/4/19



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas

Ponta Grossa, 22 de abril de 2019.

Prezado(a) Senhor(a),

Eu, Juliana Yuri Kawanishi, inscrita sob o RG 10.519.158-8, com CPF 068.097.709-09, residente em Ponta Grossa no endereço Casemiro de Abreu, 219. Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas da UEPG estou desenvolvendo a dissertação sobre a relação entre assédio sexual e o transporte público.

Assim, solicito autorização para que possa ter acesso a informação sobre o número de registros e denúncias referente a lei N°13.718 sobre importunação sexual. Informo que já foi obtido aprovação do comitê de ética para a pesquisa realizada.

Desde já agradeço seu apoio e me coloco a disposição para qualquer esclarecimento.

Atenciosamente,

Juliana Yuri Kawanishi

Juliana Yuri Kawanishi

Email: kawanishi.juliana@gmail.com

Telefone: 42 9 99920882

Sr.(a) Delegada
Delegacia da Mulher de Ponta Grossa
Claudia Kruger



Recebido
22/04/19

UEPG
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas

Ponta Grossa, 22 de abril de 2019.

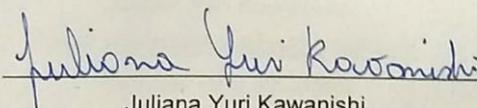
Prezado(a) Senhor(a),

Eu, Juliana Yuri Kawanishi, inscrita sob o RG 10.519.158-8, com CPF 068.097.709-09, residente em Ponta Grossa no endereço Casemiro de Abreu, 219. Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas da UEPG estou desenvolvendo a dissertação sobre a relação entre assédio sexual e o transporte público.

Assim, solicito autorização para que possa disponibilizar nos terminais de ônibus (Central; Oficinas; Nova Rússia e Uvaranas) cartões sobre a pesquisa que estou realizando. Caso a usuária do transporte tenha interesse em sobre o assunto será possível ter acesso ao questionário sobre o tema. Informo que já foi obtido aprovação do comitê de ética para a pesquisa realizada.

Desde já agradeço seu apoio e me coloco a disposição para qualquer esclarecimento.

Atenciosamente,



Juliana Yuri Kawanishi

Email: kawanishi.juliana@gmail.com

Telefone: 42 9 99920882

Sr.(a) Presidente
Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte
Roberto Pellissari



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas

Ponta Grossa, 07 de maio de 2019.

Prezado(a) Senhor(a),

Eu, Juliana Yuri Kawanishi, inscrita sob o RG 10.519.158-8, com CPF 068.097.709-09, residente em Ponta Grossa no endereço Casemiro de Abreu, 219. Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas da UEPG estou desenvolvendo a dissertação sobre a relação entre assédio sexual e o transporte público.

Assim, solicito autorização para que possa ter acesso a informação sobre o número de registros e denúncias de mulheres referente a lei N°13.718 sobre importunação sexual. Informo que já foi obtido aprovação do comitê de ética para a pesquisa realizada.

Desde já agradeço seu apoio e me coloco a disposição para qualquer esclarecimento.

Atenciosamente,

Juliana Yuri Kawanishi

Email: kawanishi.juliana@gmail.com

Telefone: 42 9 99920882

Sr.(a) Delegado
13ª Subdivisão Policia
Nagib Nassif Palma

Carina Maria Claves
Investigadora de Polícia

07/05/19



Viação dos Campos Gerais

Prezado(a) Senhor(a), Carol Maciel – Assessoria de Comunicação

Eu, Juliana Yuri Kawanishi, inscrita sob o RG 10.519.158-8, com CPF 068.097.709-09, residente em Ponta Grossa no endereço Casemiro de Abreu, 219. Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas da UEPG estou desenvolvendo a dissertação que tem como objeto de pesquisa é o assédio no transporte público na cidade de Ponta Grossa - PR.

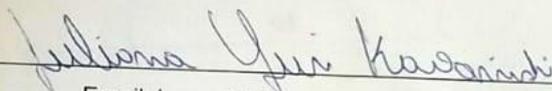
Estou pesquisando sobre a lei de importunação sexual referente aos registros e denúncias; também está disponível na internet um questionário online para as mulheres que queiram relatar a situação do assédio; assim foi enviado ofícios para a Guarda Municipal e Delegacia da Mulher para identificar os casos registrados como importunação sexual no transporte;

A pesquisa visa analisar a totalidade tanto na perspectiva da vítima, quanto dos equipamentos públicos e também a preparação dos colaboradores da empresa que ofertam o serviço de transporte. A solicitação é referente as informações:

- Se os funcionários tem uma preparação de como conversar com a vítima, caso ela busque ajuda com o motorista/cobrador;
- Os colaboradores conhecem a lei da importunação sexual Nº13.718 de 24 de setembro de 2018
- Os funcionários recebem alguma capacitação/treinamento/orientação para agir mediante ao caso de assédio. Como são repassadas as informações sobre o que é o assédio para os funcionários.

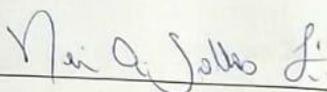
A necessidade de ter acesso às informações foi justamente por causa dos relatos. Muitas mulheres informaram que quando sofreram assédio foram buscar ajuda com o cobrador/motorista e que se sentem mais seguras estando próximas deles como forma de evitar o assédio dentro do transporte público. A pesquisa pretende analisar para contribuir no enfrentamento do assédio no transporte público. O trabalho que a empresa desenvolve como avisos dos ônibus é importante para dar visibilidade ao assunto, assim como orientar as passageiras sobre o que é o assédio. Portanto também é de interesse compreender o trabalho que é desenvolvido com os próprios colaboradores/as.

Agradeço a atenção e me coloco a disposição para qualquer dúvida.



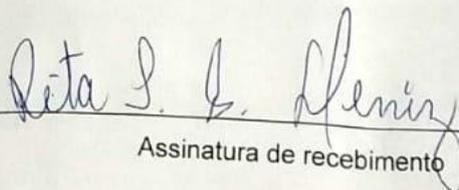
Email: kawanishi.juliana@gmail.com

Telefone: 42 9 99920882



Assinatura do Orientador: Nei Alberto Salles

Email: nei.uepg@gmail.com



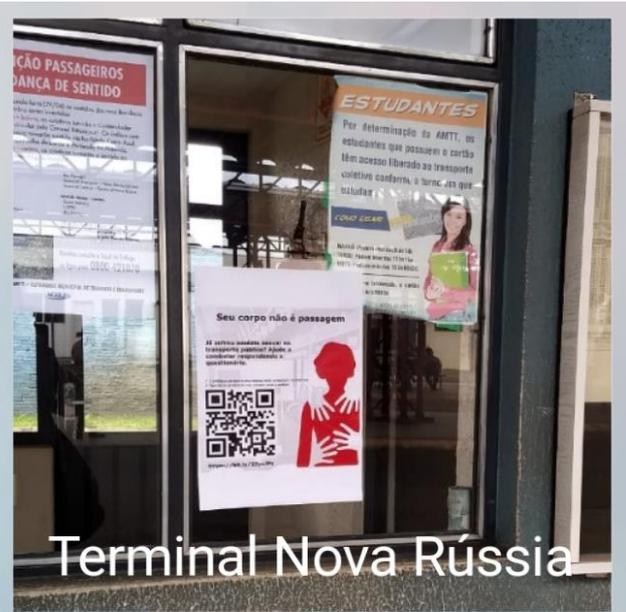
Assinatura de recebimento

Data: 06 / 05 / 2019

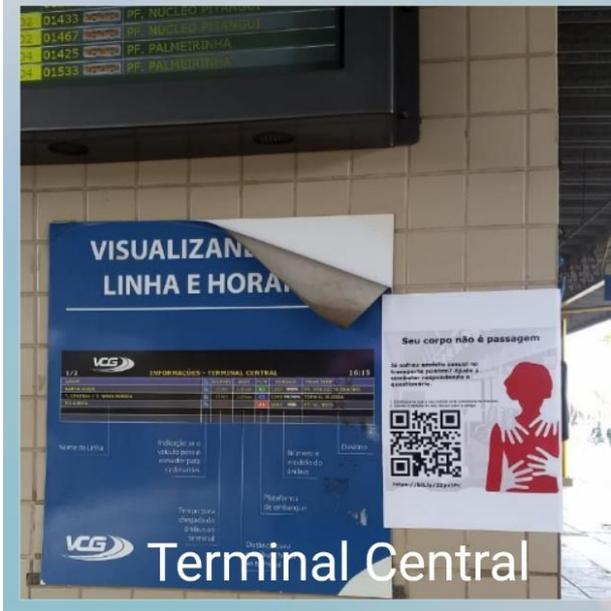
**APÊNDICE D – Imagem fotográfica dos cartazes para acesso dos questionários
dentro dos terminais de ônibus**



Terminal de Oficinas



Terminal Nova Rússia



Terminal Central



Terminal de Uvaranas

ANEXO A – Aprovação do projeto no comitê de ética

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE
PONTA GROSSA - UEPG



COMPROVANTE DE ENVIO DO PROJETO

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: MEU CORPO NÃO É PASSAGEM:
A limitação do direito à cidade para as mulheres em decorrência dos assédios sofridos no transporte público coletivo (ônibus).

Pesquisador: JULIANA YURI KAWANISHI

Versão: 1

CAAE: 98158818.0.0000.0105

Instituição Proponente: NUCLEO DE ESTUDOS DE SAUDE PUBLICA

DADOS DO COMPROVANTE

Número do Comprovante: 107491/2018

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

Informamos que o projeto MEU CORPO NÃO É PASSAGEM:

A limitação do direito à cidade para as mulheres em decorrência dos assédios sofridos no transporte público coletivo (ônibus). que tem como pesquisador responsável JULIANA YURI KAWANISHI, foi recebido para análise ética no CEP Universidade Estadual de Ponta Grossa - UEPG em 11/09/2018 às 22:41.

Endereço: Av. Gen. Carlos Cavalcanti, nº 4748. UEPG, Campus Uvaranas, Bloco M, Sala 116-B
Bairro: Uvaranas **CEP:** 84.030-900
UF: PR **Município:** PONTA GROSSA
Telefone: (42)3220-3108 **E-mail:** coep@uepg.br

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE
PONTA GROSSA - UEPG



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: MEU CORPO NÃO É PASSAGEM:

A limitação do direito à cidade para as mulheres em decorrência dos assédios sofridos no transporte público coletivo (ônibus).

Pesquisador: JULIANA YURI KAWANISHI

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 98158818.0.0000.0105

Instituição Proponente: NUCLEO DE ESTUDOS DE SAUDE PUBLICA

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 2.949.546

Apresentação do Projeto:

MEU CORPO NÃO É PASSAGEM:

A limitação do direito à cidade para as mulheres em decorrência dos assédios sofridos no transporte público coletivo (ônibus).

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário:

Analisar os relatos de assédio vivido por mulheres que utilizam os transportes públicos coletivos em específico os ônibus, no município de Ponta Grossa/PR.

Objetivo Secundário:

-Compreender como a questão do assédio é vivenciado nos transportes públicos coletivos (ônibus) e se de alguma forma podem inibir o direito à

cidade para as mulheres em meio ao espaço urbano em Ponta Grossa/PR; -Investigar quais são os tipos de assédios sofridos por mulheres que

utilizam os transportes públicos coletivos (ônibus), no município de Ponta Grossa/PR; -Identificar através de fontes bibliográficas tais como:

legislações, artigos, livro e demais, assuntos inerentes sobre o assédio sofrido pelas mulheres; -Averiguar através de levantamento de dados

Endereço: Av. Gen. Carlos Cavalcanti, nº 4748, UEPG, Campus Uvaíras, Bloco M, Sala 116-B
Bairro: Uvaíras **CEP:** 84.030-900
UF: PR **Município:** PONTA GROSSA
Telefone: (42)3230-3108 **E-mail:** cep@uepg.br

Continuação do Parecer: 2.946.548

quantos casos de assédio no transporte públicos coletivos (ônibus), vivido por mulheres foram denunciados na ouvidoria da empresa prestadora destes serviços e/ou em delegacias; -Verificar em meio as plataformas digitais tais como: sites, blogs e demais redes sociais, como as mulheres tem utilizado essas ferramentas para relatar questões sobre assédios vivenciados em meio aos transportes públicos coletivos;

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos:

A pesquisa não demonstra possuir nenhum risco para as mulheres e nem para a pesquisadora.

Benefícios:

A partir dos relatos de assédio será possível compreender a percepção sobre o assédio no lugar das vítimas que utilizam transporte público. Assim produzindo um material relevante sobre a necessidade de se pensar meios para tornar o transporte público coletivo mais seguro para mulheres e discutir sobre o que se caracteriza como assédio para as mulheres. Pois em pesquisa realizada no ano de 2017 com a aprovação do comitê de ética a pesquisa foi focada para comprovar a existência ou não do assédio no transporte público no município de Ponta Grossa - PR. Chegando aos seguintes resultados das 27 mulheres a cima de dezoito anos aceitaram responder o questionário de forma voluntária, 22 afirmaram já terem sido vítima de assédio dentro do transporte público coletivo.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Pesquisa viável e relevante

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Todos os termos de apresentação obrigatória foram apresentados

Recomendações:

É recomendável incluir no TCLE a informação que os participantes receberão uma via assinada do TCLE (não pode ser cópia). Essa informação não pode ser omitida.

Enviar relatório final para evitar pendências no COEP.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Projeto aprovado

Endereço: Av. Gen. Carlos Cavalcanti, nº 4748, UEPG, Campus Uvaranas, Bloco M, Sala 116-B

Bairro: Uvaranas CEP: 84.030-900

UF: PR Município: PONTA GROSSA

Telefone: (42)3236-3108

E-mail: coep@uepg.br

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE
PONTA GROSSA - UEPG**



Continuação do Parecer: 2.946.548

Considerações Finais a critério do CEP:

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PE_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_P ROJETO_1191016.pdf	20/08/2018 21:53:12		Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	projeto.doc	20/08/2018 21:50:09	JULIANA YURI KAWANISHI	Aceito
Outros	entrevista_equipe.pdf	20/08/2018 21:44:39	JULIANA YURI KAWANISHI	Aceito
Outros	entrevista_responsavel.pdf	20/08/2018 21:44:11	JULIANA YURI KAWANISHI	Aceito
Outros	termo_equipe.pdf	20/08/2018 21:42:02	JULIANA YURI KAWANISHI	Aceito
Outros	nei_termo.pdf	20/08/2018 21:40:48	JULIANA YURI KAWANISHI	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	tcle_.doc	20/08/2018 21:35:40	JULIANA YURI KAWANISHI	Aceito
Folha de Rosto	folha_de_rosto_digitalizada.pdf	20/08/2018 21:30:51	JULIANA YURI KAWANISHI	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

PONTA GROSSA, 08 de Outubro de 2018

Assinado por:
ULISSES COELHO
(Coordenador(a))

Endereço: Av. Gen. Carlos Cavalcanti, nº 4748, UEPG, Campus Uvaranas, Bloco M, Sala 115-B
Bairro: Uvaranas CEP: 84.030-900
UF: PR Município: PONTA GROSSA
Telefone: (41)3230-3198 E-mail: coep@uepg.br

ANEXO B – Respostas dos ofícios



PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA
CNPJ: 76.175.884/0001-87
Estado do Paraná
Exercício 2019

CÓPIA

DOCUMENTO



CÓPIA

Processo 1120231/2019

Interessados

Requerente: 2261092 JULIANA YURI KAWANISHI

Protoc. em: 411 AMTT - Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte

Assunto: 2003 I - Autorização

Data Inicial: 22/04/2019 14:55

Local Inicial: 710 AMTT - Departamento de Transporte

Situação: Em trâmite

Resultado:

Observações: PESQUISA TERMINAIS TRANSPORTE COLETIVO

Atenção: Somente serão prestadas informações referente ao processo com apresentação deste.

Telefone Protocolo: (042) 3220-1364 - Internet: <http://www.pontagrossa.pr.gov.br>

Consulta do andamento processual: <http://www.pontagrossa.pr.gov.br/consulta>



AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

AMTT/DETRA - 199/19

Ponta Grossa, 06 de Maio de 2019.

Ao solicitante,

Aluna Juliana Yuri Kawanishi

Assunto: Autorização para utilização de Terminais de Ônibus.

A AMTT autoriza a utilização da área interna dos Terminais de Ônibus Central, Oficinas, Nova Rússia e Uvaranas, para disponibilização e anexo de cartazes referente à dissertação "Relação entre Assédio Sexual e o Transporte" da aluna Juliana Yuri Kawanishi.

Comunico que as pessoas envolvidas deverão estar devidamente identificadas e que o evento não cause nenhum transtorno no que diz respeito ao andamento habitual do Terminal.

Atenciosamente,

Rosana da Cruz

Chefe do Departamento de Transporte - AMTT





Juliana Yuri Kawanishi <kawanishi.juliana@gmail.com>

Retorno do ofício

Delegacia da Mulher de Ponta Grossa <dpmulherpontagrossa@pc.pr.gov.br>
Para: kawanishi.juliana@gmail.com

6 de maio de 2019 16:34

Boa Tarde,

Em relação a sua solicitação a respeito dos registros de denúncias de importunação sexual em interior de coletivos nesta cidade de Ponta Grossa, informamos que os casos ocorridos aqui em Ponta Grossa, foram encaminhados e atendidos diretamente pelo plantão policial da 13ª SDP, pela Autoridade Policial plantonista, gerando Auto de Prisão em Flagrante, ou seja, tais dados (números de casos de importunação), podem ser obtidos junto ao cartório chefe da sede da 13ª SDP, onde todos os procedimentos elaborados durante o plantão policial são registrados, não passando esses registros de flagrante por esta Delegacia da Mulher.

Atenciosamente

Delegacia da Mulher de Ponta Grossa



SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
E ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA
DEPARTAMENTO DA POLÍCIA CIVIL
DIVISÃO POLICIAL DO INTERIOR
13ª SDP DE PONTA GROSSA



REGISTROS DE INQUÉRITOS POLÍCIAS
NATUREZA DA INFRAÇÃO – IMPORTUNAÇÃO SEXUAL – ARTIGO 215-A
DA LEI 13.718 DE 24 DE SETEMBRO DE 2018

Prisões realizadas em Ponta Grossa/PR 13ª SDP	2018 a partir da promulgação da Lei 13.718/18 - 24/09/18	2019 até 16/05/19
Fato ocorrido em via pública	02	02
Fato ocorrido em residência	01	02
Fato ocorrido em transporte coletivo	05	06
Totalizando	08	10

Prisões em Flagrante Delito	18
------------------------------------	-----------

A partir da promulgação da Lei 13.718/18 em 24 de setembro de 2018 até a presente data 16 de maio de 2019, houveram 18 (dezoito) Prisões em Flagrante Delito pelo tipo penal: “*Importunação Sexual, Artigo 215-A, Praticar contra alguém e sem a sua anuência ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro:*”

Pena – reclusão, de 1 (um) a 5 (cinco) anos, se o ato não constitui crime mais grave”.

Avenida João Manuel dos Santos Ribas, 667, Centro, Ponta Grossa – PR – CEP 84051-410
Fone/fax: (42) 3219-2750 – e-mail: dppontagrossa@pc.pr.gov.br - www.policiacivil.pr.gov.br





AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

AMTT/DETRA - 199/19

Ponta Grossa, 06 de Maio de 2019.

Ao solicitante,

Aluna Juliana Yuri Kawanishi

Assunto: Autorização para utilização de Terminais de Ônibus.

A AMTT autoriza a utilização da área interna dos Terminais de Ônibus Central, Oficinas, Nova Rússia e Uvaranas, para disponibilização e anexo de cartazes referente à dissertação "Relação entre Assédio Sexual e o Transporte" da aluna Juliana Yuri Kawanishi.

Comunico que as pessoas envolvidas deverão estar devidamente identificadas e que o evento não cause nenhum transtorno no que diz respeito ao andamento habitual do Terminal.

Atenciosamente,

Rosana da Cruz

Chefe do Departamento de Transporte - AMTT



Scanned with

CamScanner

RUA DOUTOR COLARES, 750 - CENTRO - PONTA GROSSA/PR - TEL. 0800-643-5052 / 3901-4019
FAX. 3901-4001 CEP. 84010-010 - e-mail: detra.amtt@pg.pr.gov.br

Boa tarde, Juliana...
Seguem as considerações.

Em relação aos seus questionamentos a empresa informa que:

Quando motoristas e/ou trocadores são alertados sobre casos de importunação sexual dentro dos coletivos eles são orientados a chamar os órgãos de segurança (PM ou Guarda Municipal), uma vez que não compete a empresa ou aos seus funcionários fazer juízo do caso e sim a esses órgãos. De qualquer forma, os colaboradores são instruídos a prestar apoio à vítima caso CONSTATEM A OCORRÊNCIA DA IMPORTUNAÇÃO SEXUAL ou caso a mesma solicite. Todos os colaboradores passam periodicamente por treinamentos de capacitação, lá são tratados todos os assuntos pertinentes ao transporte coletivo. Nesses treinamentos é feita uma abordagem sobre a lei de importunação sexual, desde a data subsequente à publicação da mesma enfatizando o que se deve e não fazer quando alguém se depara com essa situação. É importante ressaltar que a empresa tem realizado campanhas de conscientização para a população. Principalmente no que compete a importância de denunciar o assediador. Não obstante, primamos pela segurança de nossos funcionários, usuários e vítima e por isso orientamos nossos colaboradores a perceberem a situação de forma global de forma a não colocar em risco a sua integridade e das demais pessoas. Tudo isso porque é muito difícil saber se o infrator esta ou não armado. Embora a população de maneira geral já esteja consciente da importância de denunciar o agressor, ainda temos casos de usuários que se irritam pelo tempo que a situação pode levar, causando um tumulto maior dentro dos coletivos e exigindo que o motorista "libere" a saída do possível agressor. A empresa entende que é importante denunciar todas as situações de importunação sexual, casos esses que não são de exclusividade do transporte coletivo, mas infelizmente, trata-se de uma realidade nacional, além de que a consolidação do ato independe do local.

At.

...

Carol Maciel

Assessoria de Comunicação

Telefone: (11) 7233-1111
