

**Assédio no transporte público coletivo em Ponta Grossa/PR:
Apontamentos e problematizações**

Juliana Yuri Kawanishi¹
Rafael Bozzo Ferrareze²

Resumo: O objetivo deste trabalho foi o de investigar o assédio no transporte público coletivo (ônibus) como uma problemática presente no município de Ponta Grossa/PR. Especificamente, através desta proposta objetivou-se constatar se o assédio é uma realidade das mulheres que usam os ônibus como meios de transporte público no município referido; trabalhar as relações de gênero vividas no cotidiano destas mulheres e fomentar dados empíricos para futuras pesquisas, comunidade e demais pesquisadores. A metodologia empregada nesta proposta centrou-se na pesquisa quanti-qualitativa, nas fontes bibliográficas e documentais. Em meio ao campo de pesquisa utilizamos o questionário estruturado (fechado) e a técnica de observação e como técnica de análise para o tratamento das informações, nos apropriamos da análise de conteúdo. Os locais onde a pesquisa foi realizada foram: o Centro de Especialidades da Mulher (CEM), o Terminal Central e a Rodoviária Municipal, totalizando 27 mulheres participantes desta proposta. Concluímos nesta pesquisa é que sim, mulheres são assediadas de diferentes formas ao utilizarem transporte público urbano (ônibus); que os mesmos não fornecem seguranças para as mulheres e que mesmo sofrendo diferentes tipos de assédio as mulheres por medo, intimidação, desconhecimento e/ou descrença em nosso sistema público de segurança não realizam denúncia sobre o assédio ocorrido.

Palavras-chaves: Mobilidade urbana; Assédio; Mulher; Direito à cidade.

¹Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG); Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas (PPGSCA/UEPG); kawanishi.juliana@gmail.com.

² Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE); Mestre em Desenvolvimento Comunitário (PPGDC/UNICENTRO); rafaelferrareze@hotmail.com.

Introdução.

A história se mostra complexa em relação às construções sociais. Essas, por sua vez, se apresentam na sociedade ditando comportamentos, influenciadas pela cultura, política e outros fatores que são determinantes nas relações de gênero, na construção da sociedade e formação das cidades. Nesse contexto, surge o meio de transporte público e coletivo na tentativa de facilitar a vida das pessoas que residem nos centros urbanos e nas bordas periféricas. O transporte público coletivo é tão relevante, que se consolidou como um direito social pela Constituição Federal de 1988. Dessa maneira, diariamente homens e mulheres utilizam esse meio para fazer o seu deslocamento. Mas através da história verificamos que a mulher esteve em uma condição de maior vulnerabilidade na sociedade.

Nesse cenário, as cidades demonstram que não estão preparadas para receber as mulheres, as quais enfrentam diariamente dificuldades para ter acesso aos direitos e cidadania e no uso do transporte público não se mostrou diferente. Assim, quando as mulheres passam a usar o transporte público para a locomoção, elas acabam por esbarrar em outro obstáculo, o assédio. Devido à importância do modo como as cidades se organizam, o direito à cidade, à mobilidade urbana e ao transporte público, a pesquisa tem como tema central o assédio que as mulheres sofrem no transporte público.

O objetivo deste trabalho foi o de investigar o assédio no transporte público coletivo (ônibus) como uma problemática presente no município de Ponta Grossa/PR. Especificamente, através desta proposta objetivou-se constatar se o assédio é uma realidade das mulheres que usam os ônibus como meios de transporte público em Ponta Grossa/PR; trabalhar as relações de gênero vividas no cotidiano destas mulheres e fomentar dados empíricos para futuras pesquisas, comunidade e demais pesquisadores.

A metodologia empregada nesta proposta centra-se na pesquisa quanti-qualitativa, onde primeiro processamos todas as informações coletadas para em seguida apresentarmos tais informações em categorias analíticas. Essa técnica se expressa no pensamento de Minayo quando a autor afirma que “o estudo quantitativo pode gerar questões para serem aprofundadas qualitativamente e vice-versa” (MINAYO & SANCHES 1993). Recorremos também as fontes bibliográficas e documentais, nos permitindo intender a cobertura de fenômenos mais amplos do que os pesquisados diretamente (GIL, 2008); Utilizamos em meio ao campo de pesquisa questionário estruturado (fechado) direcionado para as mulheres que utilizam o transporte público. E como técnica de análise para o tratamento das informações,

nos apropriamos da análise de conteúdo. Junto a todas essas técnicas, a observação se fez presente, complementando todo o processo para chegar até o resultado final da pesquisa, se transformando em uma aliada na leitura dos dados coletados.

A observação constitui elemento fundamental para a pesquisa. Desde a formulação do problema, passando pela construção de hipóteses, coleta, análise e interpretação dos dados, a observação desempenha papel imprescindível no processo de pesquisa. É, todavia, na fase de coleta de dados que o seu papel se torna mais evidente. A observação é sempre utilizada nessa etapa, conjugada a outras técnicas ou utilizada de forma exclusiva. Por ser utilizada, exclusivamente, para a obtenção de dados em muitas pesquisas, e por estar presente também em outros momentos da pesquisa, a observação chega mesmo a ser considerada como método de investigação (GIL, 2008). Por meio dessa técnica foi possível observar e fazer a leitura dos movimentos corporais das mulheres ao responder as perguntas do questionário.

A fim de facilitar a visualização dos resultados da pesquisa, todos os dados coletados foram tabulados, sistematizados e transformados em gráficos referente às perguntas do questionário. Os locais onde realizamos a pesquisa foram: o Centro de Especialidades da Mulher (CEM) onde neste, participaram 10 mulheres, o Terminal Central onde 11 mulheres também participaram desta pesquisa e a Rodoviária Municipal contando com a participação de 06 mulheres para a realização deste trabalho, totalizando assim 27 mulheres participantes desta proposta.

Apontamentos em torno do conceito de cidade, mobilidade urbana e políticas públicas.

A cidade, como fruto das relações e transformações que ocorrem ao longo da história, também é responsável por gerar muitos problemas de ordem social, assim como a falta de estrutura para a população urbana, o que repercutiu diretamente na mão-de-obra para as grandes indústrias. Nas grandes fábricas o proletariado trabalhava em condições insalubres e com jornada de trabalho excessiva, refletindo nas demandas sociais da classe trabalhadora.

A história dos tecelões manuais ingleses ou dos colonos do café do Brasil, por exemplo, mostra que, juntamente com a classe operária, se formam um imenso exército industrial de reserva de trabalhadores excedentes, que jamais encontraram emprego regular, sendo obrigados a sobreviver através de trabalhos precários. A presença desse exército industrial de reserva permite aos empregadores pagar salários subnormais, impor aos operários jornadas excessivamente longas de trabalho e empregar por salários ainda menores, mulheres e crianças. (SINGER, 1932, p.69 -70)

Como consequência do deslocamento de pessoas, gerou-se um inchaço urbano, pois as cidades eram desprovidas de infraestrutura para abrigar toda a população que migrava de uma área para outra. Neste cenário, tem-se que pensar no processo de desenvolvimento da cidade, seus problemas (inclusive o assédio sexual sofrido pelas operárias, entre tantos outros sinistros) até se situar naquilo que se compreende hoje como direito à cidade. Simultaneamente ao processo de crescimento das cidades surge a necessidade por melhores condições de vida para os sujeitos que moram nos centros urbanos e ao redor também. Essas condições são possibilitadas por meio das políticas públicas sociais e abordagens na saúde, educação e ampliação de programas e equipes técnicas para o trabalho, pensando na necessidade de acesso dos sujeitos aos equipamentos públicos, à cidade, escolas, unidades de saúde, etc. Segundo Behring e Boschetti (2006, p. 51) as,

políticas sociais e a formação dos padrões de proteção social são desdobramentos e até mesmo respostas e formas de enfrentamento – em geral setorializadas e fragmentadas – às expressões multifacetadas da questão social no capitalismo, cujo fundamento se encontra nas relações de exploração do capital sobre o trabalho.

Estas cidades funcionam como um campo magnético que atrai grande parte da população justamente por oferecer melhores condições de vida, emprego, educação, saúde entre outros serviços. Porém, também surgem contradições nesse espaço, justamente pelo inchaço urbano que é uma consequência da atração que as cidades geram. O espaço urbano entra como parte fundamental para a acumulação do capital, focando em vários âmbitos do mercado, cedendo espaço para o crescimento do sistema capitalista. Nesse sentido, as cidades promovem um meio de organização através do capital. Consequentemente ocorre o desenvolvimento, o que atrai mais pessoas em busca de uma qualidade de vida melhor. Mas também nesse espaço urbano ocorrem os grandes embates e lutas de classes, ocorre, ainda, a transformação do meio natural devido às atividades antrópicas. A cidade pode se apresentar como um palco concreto para a produção e comercialização de bens e serviços justapostos entre si. Tais ações desempenhadas pelos seres humanos transformam o meio natural e o meio social, por consequência, modificando e remodelando o solo e as cidades nele fundamentadas. (ROLNIK, 2004).

Segundo Rolnik (2004) o conceito de cidade vai além das edificações, casas, comércios, entre outros. Assim, expõe outras questões que são fundamentais para a construção da área urbana como a política, gestão, tecnologia e outras.

O espaço urbano deixou assim de se restringir a um conjunto denso e definido de edificações para significar, de maneira mais ampla, a predominância da cidade sobre

V SIMPÓSIO GÊNERO E POLÍTICAS PÚBLICAS
Universidade Estadual de Londrina
13 a 15 de junho de 2018
ISSN 2177-8248

o campo. Periferias, subúrbios, distritos indústrias, estradas e vias expressas recobrem e absorvem zonas agrícolas num movimento incessante de urbanização. No limite, este movimento tende a devorar todo o espaço, transformando em urbana a sociedade como um todo. (ROLNIK, 2004, p.12)

Cada cidade tem suas peculiaridades devido às relações sociais existentes, então elas acabam adquirindo certas características trazendo em sua estética urbana uma própria história a ser contada quando se observa a forma de como são as construções. Assim, “a aparência de uma cidade e o modo como os seus espaços se organizam formam uma base material a partir da qual é possível pensar, avaliar e realizar uma gama de possíveis sensações e práticas sociais.” (HARVEY, 1989 p. 69)

O uso do transporte público é apenas uma parte das inúmeras possibilidades que são legitimadas dentro da cidade. Desse modo o espaço urbano se revela como um ambiente para agregar todos os cidadãos independentemente de raça, orientação sexual, gênero ou por falta de mobilidade, assim também é nesse cenário que ocorrem as lutas sociais em prol de um coletivo, mas é necessário reconhecer a diferença de gênero para que a mulher tenha as mesmas condições de acessibilidade à vida urbana que o homem, objetivando a redução e eliminação das diferenças socioterritoriais dentro do espaço urbano. Segundo GUASCH (2005, p. 03) o,

derecho a la ciudad, entendido como la posibilidad de participar en las actividades que el medio urbano ofrece y como la inclusión de las personas en las distintas esferas urbanas (productiva, comercial, de ocio, asociativa, etc.) sólo puede ser real si existe un adecuado acceso a los bienes, servicios y actividades que ésta ofrece (SEU, 2003). La accesibilidad hace referencia a la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano.

O modo que a sociedade brasileira se organiza retrata traços da segregação social³. Isso se torna mais visível quando se observa as limitações que as mulheres têm em relação à liberdade de ir e vir, mas esse direito é frequentemente violado de acordo com os meios que são ofertados a mobilidade urbana para essas mulheres. Podendo as colocar em risco por diversos fatores. Segundo Pinheiro (2017):

A cidade é perversa especialmente para as mulheres ao restringir ou até bloquear o seu direito de ir e vir tranquilamente. Ônibus lotados, paradas longínquas, terrenos baldios, iluminação precária e ruas sem movimento são um risco real à sua integridade física. Dificuldade de acesso a escolas e creches, as longas horas nos

³ Segregação Social: Castells (1), define como a “tendência à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e com intensa disparidade social entre elas, sendo esta disparidade compreendida não só em termos de diferença, como também em hierarquia” (CASTELLS, 1983, p. 210).

hospitais e postos de saúde, o esgoto na porta de casa, acarretam mais entraves à sua rotina doméstica – já que o espaço da reprodução social continua, “por excelência”, sendo seu. Preferência na contratação de homens, salários mais baixos, assédio, tornam a rotina profissional também mais dificultosa para elas. Violência doméstica e violência urbana se somam a muitas das situações vivenciadas. (PINHEIRO, 2017, p 44)

Cada cidade está em constante expansão e conseqüentemente o seu espaço geográfico se amplia isto desemboca no aumento das distâncias que os sujeitos precisam percorrer para acessar à cidade de um ponto ao outro. As cidades têm como propósito servir aos interesses coletivos e atender as maiores demandas que surgem conforme as mudanças que ocorrem. Para que haja o direito à cidade é preciso pensar em uma gestão democrática, na qual todos tenham voz e possam participar, garantindo que assim todos os espaços sejam ocupados.

Dessa forma as políticas públicas sociais são um conjunto de ações voltados para solucionar os problemas que sejam de interesse coletivo, assim possibilitando melhorar as condições de infraestrutura, saúde, assistência, educação e outros segmentos. A mobilidade urbana é uma forma de inclusão social que promove o acesso as áreas que as cidades possuem.

Através da locomoção os indivíduos exercem seus papéis dentro das cidades. A mobilidade urbana deve ocorrer com qualidade, pois reflete diretamente na vida dos habitantes, porém, para se pensar em uma mobilidade eficiente e eficaz, existe a dependência de decisões políticas as quais determinam como será aplicada a mobilidade urbana de acordo com o plano de cada cidade. Ao se pensar em uma rede articulada de mobilidade urbana, é possível favorecer o desenvolvimento em outros setores da cidade.

Quando discutimos o processo histórico da luta das mulheres em ocupar os espaços e acessar a cidade, o transporte público está atrelado a essa realidade como um aliado para que as mulheres realizassem seus deslocamentos diariamente, porém quando elas passam a usar o meio de transporte se deparam com outra manifestação da questão social, as relações de poder se fizeram presente mesmo nesse ambiente público, reforçando a hierarquia construída socialmente. Dessa forma, não tem como falar em assédio se não fizer recortes na história que demonstram as correlações de forças que implicam na subordinação do papel da mulher.

Violência de gênero e assédio no transporte público em Ponta Grossa/PR.

Para adentrar na temática da pesquisa, assédio no transporte público, será necessário explicar sobre a questão de gênero no sentido de compreender a sua importância e as

representações dentro da sociedade. O conceito de gênero permite “entender processos de construção/reconstrução das práticas das relações sociais, que homens e mulheres desenvolvem/vivenciam no social” (BANDEIRA e OLIVEIRA, 1990, p.8). 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.

[...] o gênero é igualmente utilizado para designar as relações sociais entre os sexos. O seu uso rejeita explicitamente as justificativas biológicas, como aquelas que encontram um denominador comum para várias formas de subordinação no fato de que as mulheres têm filhos e que os homens têm uma força muscular superior. O gênero se torna, aliás, uma maneira de indicar as “construções sociais” – a criação inteiramente social das idéias sobre os papéis próprios aos homens e às mulheres. É uma maneira de se referir às origens exclusivamente sociais das identidades subjetivas dos homens e das mulheres. O gênero é, segundo essa definição, uma categoria social imposta sobre um corpo sexuado (8). Com a proliferação dos estudos do sexo e da sexualidade, o gênero se tornou uma palavra particularmente útil, porque ele oferece um meio de distinguir a prática sexual dos papéis atribuídos às mulheres e aos homens. (SCOTT, 1989, p.7)

Scott (1994) descreve as relações de gênero que perpassam a história que deixam claro o papel do homem e da mulher, atribuindo as questões do patriarcado e as grandes desigualdades e opressões, sendo gerado a partir do modo de como a sociedade se organiza. As diferenças são percebidas no modo como a sociedade se fundamenta, ressaltando o papel da mulher de subordinação ao homem. Ainda a sua entrada no mercado de trabalho foi de forma tardia, também a questão salarial desencadeava um valor inferior pelo mesmo trabalho que o homem prestava. São vários os autores que conceituam gênero, porém o conceito que a autora Scott (1994) desenvolveu é o mais apropriado para esse trabalho. Para ela gênero é,

... a organização social da diferença sexual percebida. O que não significa que gênero reflita ou implemente diferenças físicas fixas e naturais entre homens e mulheres, mas sim que gênero é o saber que estabelece significados para as diferenças corporais. Esses significados variam de acordo com as culturas, os grupos sociais e no tempo, já que nada no corpo [...] determina univocamente como a divisão social será estabelecida. (Scott, 1994, p. 13)

Quando se pensa em gênero não se pode esquecer as representações culturais dominantes que interferem nos modos de se vestir, no labor, nas atividades habituais, entre outras. São normas e valores morais ou seja códigos de comportamento de acordo com a construção da sociedade que influencia a vida dos sujeitos. Essas relações não ocorrem de forma igualitária historicamente, pois culturalmente a mulher foi incumbida de cuidar do lar e dos filhos.

A violência de gênero pode ser exercida tanto pela mulher quanto pelo homem, porém quando estudamos a história verificamos que é a mulher que está mais exposta a violência – o assédio é uma destas violências. A construção cultural de mulher ideal e de respeito acabam interiorizado, mesmo que inconscientemente a terem um determinado tipo de comportamento, sobretudo erigido na ideia do RECATADA e do LAR. Isto por si só já é uma violência de gênero. Assim, o entendimento sobre violência de gênero representa,

[...] toda e qualquer forma de agressão ou constrangimento físico, moral, psicológico, emocional, institucional, cultural ou patrimonial, que tenha por base a organização social dos sexos e que seja impetrada contra determinados indivíduos, explícita ou implicitamente, devido à sua condição de sexo ou orientação sexual (SARDENBERG, 2011, p. 1)

A violência incide com uma taxa alta sobre a mulher em muitos âmbitos e espaços, sendo vários os tipos de violência como a: física, psicológica, sexual, patrimonial e moral. Estas ações violentas sobre os corpos femininos são naturalizados pela cultura do patriarcado sendo repassados através das gerações. O gênero está ligado à valores e a função de papéis sociais, mas quando partimos para a violência de gênero existe a naturalização desse papel social. No caso da mulher, o próprio sistema cultural faz com que se torne invisível algumas ações justamente pela formação da base da sociedade ter sido construída no patriarcado. É inerente a constituição da família estando explícita nos papéis designados à mulher em relação à concepção “naturalista” e “essencialista” de sua condição de gênero, desconhecendo o caráter de condição cultural que este reveste (DOROLA, 1989).

A violência e o assédio aumentam conforme a deficiência presente na mobilidade urbana. A falta de um meio de transporte público e coletivo em que haja qualidade contribui com a segregação das mulheres com o 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 oferece.

São muitas as mulheres que sofrem assédio na rua ou no transporte público. Segundo a pesquisa realizada pela jornalista Karin Hueck, para a campanha “Chega de FiuFiu⁴”, 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

⁴ Chega de FiuFiu: é uma campanha contra o assédio foi criada para lutar contra o assédio sexual em locais públicos. Mas queremos aqui também lutar contra outros tipos de violência contra a mulher.

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.

O assédio no transporte coletivo em sua maioria ocorre através de olhares e palavras, podendo ou não ocorrer o contato físico. O assédio praticado pode ser uma reafirmação de masculinidade. Para Hirigoyen (2005) o assédio moral no

contexto sociocultural atual, de forma geral, induz-nos à cegueira, à tolerância e à complacência, levando-nos a banalizar tal forma de perversão, que tem origem em um processo inconsciente de destruição psicológica. Justifica que se utiliza dos termos "agressor" e "agredido", por entender que se trata de uma violência declarada, mesmo quando oculta, na qual o processo de destruição moral do outro, pode levá-lo à enfermidade mental ou, em casos extremos, ao suicídio (HIRIGOYEN, 2005, p. 7)

Reforça a ideia de o homem se afirmar e reforçar a própria posição de “dominação” construída culturalmente. Um aspecto que está muito implícito é a construção dos papéis sociais e de que forma homens e mulheres assumem estes. Segundo Bourdieu (2012 p. 96).

A dominação masculina, que constitui as mulheres como objetos simbólicos, cujo ser (esse) é um ser-percebido (percipi), tem por efeito coloca-las em permanente estado de insegurança corporal, ou melhor, de dependência simbólica: elas existem primeiro pelo, e para, o olhar dos outros, ou seja, enquanto objetos receptivos, atraentes, disponíveis. Delas se espera que sejam “femininas”, isto é, sorridentes, simpáticas, atenciosas, submissas, discretas, contidas ou até mesmo apagadas.

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. No transporte coletivo o assédio pode se intensificar devido à superlotação ou horários de pico, visto que tantos homens quanto mulheres fazem o uso do transporte para a locomoção não se pode ignorar a temática.

Para obtenção dos dados a serem analisados, 27 mulheres aceitaram responder voluntariamente um questionário. Não houve um critério para abordar as mulheres, isso ocorreu de forma aleatória conforme a disponibilidade delas. Nem toda mulher que respondeu o questionário foi assediada, segundo suas percepções sobre o assédio. Algumas aceitaram responder, porém quando era solicitado que assinalassem o termo de livre consentimento se recusaram a assinar, descartando assim seus questionários.

Na função de facilitar a visualização das informações referente às amostras de pesquisa, foi elaborada uma tabela onde os dados foram tabulados cuja função foi categorizar e deixar claro as porcentagens de cada informação em meio a este trabalho.

V SIMPÓSIO GÊNERO E POLÍTICAS PÚBLICAS
Universidade Estadual de Londrina
13 a 15 de junho de 2018
ISSN 2177-8248

TABELA 1 – Dados sobre o assédio no transporte público em Ponta GROSSA/PR.

Local	Nº de mulheres	Faixa etária	Estado Civil	Já foi assediada	Quantas vezes	Sabem onde pode denunciar o assédio
Terminal Central	1	A cima de 40 anos	Solteira	Sim	Várias vezes	Não
	2	26 à 33 anos	Solteira	Sim	Várias vezes	Não
	3	18 à 25 anos	Solteira	Sim	Várias vezes	Não
	4	18 à 25 anos	Casada	Sim	Várias vezes	Não
	5	18 à 25 anos	Solteira	Sim	Várias vezes	Não
	6	18 à 25 anos	Solteira	Sim	Várias vezes	Não
	7	18 à 25 anos	Solteira	Sim	Várias vezes	Não
	8	A cima de 40 anos	Casada	Não	-	-
	9	18 à 25 anos	Viúva	Sim	Várias vezes	Não
	10	A cima de 40 anos	Solteira	Sim	Uma vez	Não
	11	26 à 33 anos	Separada	Não	-	Não
	12	34 à 40 anos	Solteira	Não	-	Não

V SIMPÓSIO GÊNERO E POLÍTICAS PÚBLICAS
Universidade Estadual de Londrina
13 a 15 de junho de 2018
ISSN 2177-8248

Rodoviária	13	18 à 25 anos	Solteira	Sim	Várias vezes	Não
	14	18 à 25 anos	Solteira	Sim	Várias vezes	Não
	15	18 à 25 anos	Solteira	Sim	Várias vezes	Não
	16	18 à 25 anos	Solteira	Sim	Várias vezes	Não
	17	18 à 25 anos	Solteira	Sim	Várias vezes	Não
Centro de Especialidades da Mulher	18	A cima de 40 anos	Casada	Não	-	Não
	19	34 à 40 anos	Solteira	Sim	Várias vezes	Não
	20	18 à 25 anos	Casada	Sim	Várias vezes	Não
	21	18 à 25 anos	Solteira	Sim	Várias vezes	Não
	22	A cima de 40 anos	Viúva	Não	-	Não
	23	18 à 25 anos	Casada	Sim	Várias vezes	Não
	24	26 à 33 anos	Casada	Sim	Várias vezes	Não
	25	26 à 33 anos	Casada	Sim	Várias vezes	Não
26	34 à 40 anos	Casada	Sim	Várias vezes	Não	

V SIMPÓSIO GÊNERO E POLÍTICAS PÚBLICAS
Universidade Estadual de Londrina
13 a 15 de junho de 2018
ISSN 2177-8248

27	34 à 40 anos	Casada	Sim	Várias vezes	Não
----	--------------------	--------	-----	-----------------	-----

Fonte: A autora, 2017.

Os dados foram coletados em alguns lugares estratégicos, focando nas mulheres que fazem uso do transporte público coletivo no município de Ponta Grossa – PR, para isso foi delimitado quatro lugares: Rodoviária, Terminal Central, Aeroporto e Centro de Especialidades da Mulher. Para obter as informações foi aplicado um questionário fechado que continha 20 perguntas ao total. Para o artigo foi elaborada a tabela contendo informações principais para contemplar a pesquisa.

Ressalta-se a importância em compreender através destas informações que o assédio dentro no transporte público coletivo ocorre em várias faixas etárias e independentemente do estado civil. Outro dado importante, mais das metades das mulheres afirmam já terem sofrido assédio por várias vezes, vivenciando essa violência diariamente quando exerce o seu direito à cidade.

Um dado alarmante é referente ao número de mulheres que desconhecem um local/lugar/órgão para denunciar quando sofre o assédio dentro do transporte público coletivo.

Considerações finais.

O que pudemos concluir nesta pesquisa é que sim, mulheres são assediadas de diferentes formas ao utilizarem transporte público urbano (ônibus); que os mesmos não fornecem seguranças para as mulheres e que mesmo sofrendo diferente tipos de assédio as mulheres por medo, intimidação, desconhecimento e/ou descrença em nosso sistema público de segurança não realizaram/realizam denúncia sobre o assédio ocorrido, incutindo assim, muitas vezes, como vimos nos dados das 6 participantes que relataram nunca terem sido assediadas pois ‘se dão ao respeito’, que a culpa por terem sido assediadas é das mulheres e não de uma cultura machista que legitima veladamente tal violência ao homem.

Referências bibliográficas.

BEHRING, E. R.; BOSCHETTI, I. *Política Social: Fundamentos e História*. São Paulo: Cortez, 2006.

V SIMPÓSIO GÊNERO E POLÍTICAS PÚBLICAS
Universidade Estadual de Londrina
13 a 15 de junho de 2018
ISSN 2177-8248

BOURDIEU, Pierre. *A dominação masculina*. 2002. 2º Ed. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro.

_____. *O poder simbólico*. 1989. Ed. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro.

CASTELLS, M. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1983.

DOROLA, E. *La naturalización de los Roles y la Violencia Invisible*. In: GIBERTI, E.;

FERNANDEZ, A.M. (Eds). *La Mujer y la Violencia Invisible*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1989.

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

GIL, Antônio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. Ed. Atlas S.A. São Paulo. 2008.

GUASCH, Miralles Carme. *Transporte y accesibilidad: el modelo urbano atual*. Urbanismo y Género. Una visión necesaria para todo el mundo. Barcelona, 2005. Disponível em: <<https://pt.scribd.com/document/35820952/miralles-Transporte-y-Acesibilidad>>. Acesso em: 05 de Jul 2017.

HARVEY, David. *A condição pós moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 1989. Edições Layola, São Paulo, Brasil, 1992. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=ptBR&lr=&id=8bcTGHbGP_MC&oi=fnd&pg=PA13&ots=u3DlasUhl0&sig=NqwhWXMu5LOTPy_H8fMCIBATR1Q&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false>. Acesso em: 30 de Jul 2017.

HIRIGOYEN, Marie France. *Mal-estar no trabalho – Redefinindo o assédio moral*. Ed Bertrand Brasil 2005.

MINAYO, M. C. S. & SANCHES, *O Quantitativo-Qualitativo: Oposição ou Complementaridade?* Cad. Saúde Públ. Rio de Janeiro, 9 (3): 239-262, jul/set, 1993.

PINHEIRO, Valéria. *O peso da vida urbana sobre os ombros das mulheres e a dimensão dos despejos forçados*. In. *Direito à Cidade: uma visão por gênero*. São Paulo: IBDU, 2017.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1995. Coleção primeiros passos. 2003.

SARDENBERG, C. M. B.; MACEDO M. S. *Relações de gênero: uma breve introdução ao tema*. In: Costa, A. A. A.; Rodrigues, A. T.; Vanin, I. M (orgs.). *Ensino e gênero: perspectivas transversais*. Salvador: NEIM/UFBA, 2011. p.33-48

SCOTT, Joan. *Gênero: uma categoria útil para análise histórica*. New York, Columbia University Press. 1989. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/1840746/mod_resource/content/0/G%C3%AAnero-Joan%20Scott.pdf>. Acesso em 30 de jul 2017.

SINGER, Paul. *A formação da classe operária*. 3 ed. – São Paulo: Atual; Campinas, SP: Editora da Universidade Estadual de Campinas, 1986.