

# NOSSOS CORPOS

Relatório de pesquisa





## **Integrantes do Projeto Nossos Corpos - Nossa BH**

Arthur Bugre;  
Juliana Nunes Moreira;  
Juliana Quintão;  
Luana Silva Costa;  
Marcelo Amaral.

*Para acessar os dados abertos e mais materiais da Pesquisa, acesse: [bit. ly/](https://bit.ly/xxxxxxx)*

*xxxxxxx*

## **Elaboração de textos**

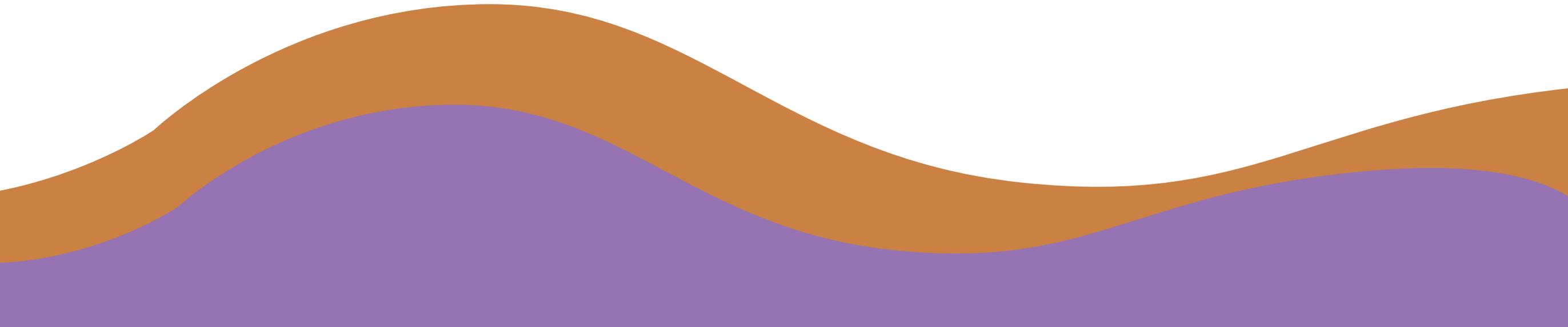
Arthur Bugre;  
Juliana Nunes Moreira;  
Juliana Quintão;  
Letícia Birchal Domingues;  
Luana Silva Costa;  
Marcelo Amaral.

## **Consultoria de mobilidade**

Letícia Birchal Domingues

## **Concepção e design gráfico**

Juliana Quintão



"TUDO COMEÇA  
NA EDUCAÇÃO"

## Índice

---

<b>Apresentação .....</b>	<b>1</b>
<b>O movimento Nossa BH .....</b>	<b>6</b>
<b>É preciso falar de violência de gênero e raça .....</b>	<b>7</b>
<b>Por que falar de assédio do transporte coletivo em BH e RMBH .....</b>	<b>10</b>
<b>Metodologia .....</b>	<b>14</b>
<b>Resultados gerais: o que os números nos mostram .....</b>	<b>17</b>
. Sobre a aplicação da pesquisa e o perfil das mulheres entrevistadas ..	18
. Sobre o bloco de perguntas: assédio e percepção de segurança .....	22
. Sobre o bloco de perguntas: denúncias .....	30
. Sobre o conhecimento e expectativa em relação às políticas de combate ao assédio - as mulheres sabem .....	36
<b>Existem diferenças, mas violência não se compara .....</b>	<b>48</b>
. Violências pessoais e assédio .....	49
. Atitudes pessoais para evitar assédio .....	50
. Vivência de assédio no transporte público .....	52
. Denúncia de assédio a mulheres no transporte público .....	53
. Conhecimento sobre as políticas públicas de combate ao assédio .....	54
<b>Conclusões e aberturas .....</b>	<b>55</b>
<b>Referências .....</b>	<b>56</b>
<b>Anexo: Questionário pesquisa de opinião .....</b>	<b>57</b>

## Apresentação

A **Pesquisa de Opinião** desenvolvida no âmbito do projeto Nossos Corpos, lança luz sobre um dos aspectos mais comuns da desigualdade de gênero no acesso à cidade, o **assédio no transporte público**. A pesquisa buscou investigar aspectos de segurança da mobilidade de mulheres para manter o tema permanente na agenda pública e contribuir para formulação de políticas de **enfrentamento à desigualdade de gênero** na cidade e superação do racismo institucional presente no sistema de mobilidade urbana da capital mineira.

Por iniciativa da sociedade civil, registra-se o estudo **O Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade**<sup>1</sup>, produzido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento - ITDP Brasil em que 86% das mulheres brasileiras afirmaram já terem sido

assedeadas em espaços públicos no ano de 2018. No caso específico do transporte, a pesquisa **Segurança das Mulheres no Transporte**<sup>2</sup>, realizada pelos institutos Patrícia Galvão e Locomotiva, revela que 97% das brasileiras adultas já foram vítimas de assédio em meios de transporte em 2019. Recentemente o Instituto Locomotiva também divulgou dados da pesquisa **Mobilidade e Racismo**<sup>3</sup> onde **uma em cada três pessoas negras já sofreu preconceito em seus deslocamentos**, 72% das pessoas ouvidas disseram já ter presenciado situação de racismo em seu transporte do dia a dia e entre trabalhadores negros que atuam no setor 65% das pessoas já enfrentaram alguma situação de racismo durante o expediente.

Em Belo Horizonte, o Movimento Nossa BH - aliado a diversas organizações que

atuam com a pauta da mobilidade urbana - vem há alguns anos provocando reflexões acerca das desigualdades de gênero na mobilidade da cidade. Destaca-se o evento **MobMulheres: diálogos de uma cidade para mulheres**<sup>4</sup> que reuniu propostas para a V Conferência de Política Urbana da cidade e **Cidades & Corpos: mobilidade sensível a gênero, raça e clima**<sup>5</sup> que propôs uma abordagem interseccional entre os temas da mobilidade urbana, gênero, raça e mudanças climáticas. Soma-se a esses esforços a realização de **Auditorias de Segurança das Mulheres**, metodologia aplicada junto a grupos de mulheres que possibilita uma avaliação crítica do ambiente urbano **dando visibilidade e legitimidade a demandas das mulheres** manifestadamente mais afetadas pelas desigualdades no contexto urbano. As auditorias

<sup>1</sup> Fonte: [http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil-\\_O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade-\\_ABR-2018.pdf](http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil-_O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade-_ABR-2018.pdf)

<sup>2</sup> Fonte: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/seguranca-das-mulheres-no-transporte-instituto-patricia-galvao-locomotiva-2019/>

<sup>3</sup> O estudo foi encomendado pela Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) com o apoio da Uber, em parceria com o Instituto Identidade Brasil (ID\_BR) e ouviu 1.200 pessoas e mais de mil profissionais do setor de transporte. Fonte: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/72-dos-brasileiros-dizem-ja-ter-presenciado-uma-situacao-de-racismo-em-seus-deslocamentos-pela-cidade-na-rua-ou-em-meios-de-transporte/>

<sup>4</sup> MobMulheres: diálogos de uma cidade para mulheres foi um evento realizado no âmbito do projeto Mobicidade: Orçamento e Direito à Cidade, metodologia desenvolvida pelo Instituto de Estudos Socioeconômicos [INESC] que busca identificar, nas diversas políticas públicas organizadas no orçamento público, quais são relativas à mobilidade urbana e como tem sido a distribuição e execução destes recursos nas diversas áreas da mobilidade urbana.

<sup>5</sup> Fonte: [https://nossabh.org.br/uploads/2019/09/RelatorioCidadesECorpos\\_tela.pdf](https://nossabh.org.br/uploads/2019/09/RelatorioCidadesECorpos_tela.pdf)

## "TINHA QUE TER UM JEITO DE SEPARAR AS MULHERES PARA NÃO FICAR TÃO JUNTO"

possibilitam que tomadores de decisão, **cargo majoritariamente ocupado por homens**<sup>6</sup>, compreendam que a lógica de trajeto casa-trabalho-casa é privilégio de homem branco e não se aplica a rotina da maioria das mulheres, principalmente as não brancas e mais pobres, que precisam realizar mais viagens por dia para dar conta das tarefas cotidianas. O que inclui idas e vindas a supermercados, lojas, farmácias, creches, escolas, postos de saúde e outros inúmeros destinos, que acabam desenhando um tipo específico de deslocamento no espaço. Assim como em outras capitais do país,

em Belo Horizonte **as mulheres são as que mais se deslocam**<sup>7</sup> a pé e por transporte coletivo, quando comparadas aos homens, e **as que mais se sentem vulneráveis e inseguras**<sup>8</sup> ao sair de casa.

Outra estratégia de incidência política encabeçada pelo Movimento Nossa BH é a atuação contínua no acompanhamento do ciclo orçamentário municipal para contribuir com a efetivação do **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH**<sup>9</sup>. Em 2019 o envio de **sugestão popular ao PPAG**, previu a

destinação anual de R\$250 mil para campanhas de combate ao assédio nos ônibus da capital e emenda **impositiva estadual 2019**<sup>10</sup> da deputada Andréia de Jesus [PSOL-MG] destinou R\$200 mil de recursos para implantação da tecnologia de combate ao assédio no transporte coletivo por ônibus de Belo Horizonte, a **NINA**<sup>11</sup>. Além do recém-lançado, **Mapa das Desigualdades 2021**<sup>12</sup>, estudo que se dedicou a mapear aspectos da desigualdade da capital mineira e da Região Metropolitana a partir de uma série de indicadores articulados em torno da variável renda com destaque para duas

<sup>6</sup> Fonte: <https://radargovernamental.com.br/secretarias-municipais-2021/>

<sup>7</sup> De acordo com os dados da Pesquisa Origem Destino de 2012, 58,1% dos deslocamentos das mulheres são feitos a pé e 21,5% por transporte coletivo.

<sup>8</sup> Em pesquisa realizada pelos Institutos Locomotiva e Patrícia Galvão [2021], 77% das mulheres brasileiras consideram espaços públicos mais perigosos para elas do que para homens e 67% das mulheres negras passaram por situações de racismo enquanto andavam a pé.

<sup>9</sup> Decreto nº 15.317, de 02 de Setembro de 2013 que institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

<sup>10</sup> O trâmite de contratação da tecnologia NINA chegou a ser iniciado, bem como, a construção de um Plano de Trabalho para execução da emenda em 2020. Essa etapa contou com ampla participação de organizações da sociedade civil. Entretanto, o processo foi atropelado pela burocracia de conveniamento entre BHTrans e SEDESE quando não entraram em acordo para desembolsar R\$20 mil não previstos no Plano de Trabalho como contrapartida ao recebimento da emenda, o que levou à sua não execução e devolução do recurso previsto para implantação da tecnologia em Belo Horizonte. Por iniciativa da sociedade civil, uma emenda popular foi enviada ao PPAG da capital no intuito de que a tecnologia seja implementada na cidade até 2024.

<sup>11</sup> NINA é uma tecnologia inserida em aplicativos que permite rastrear, padronizar e centralizar denúncias de assédio na mobilidade urbana agindo de forma emergencial e preventiva. Por meio da instalação de uma funcionalidade em aplicativos de mobilidade, passageiras e passageiros podem denunciar qualquer tipo de assédio no transporte de forma anônima e segura.

<sup>12</sup> Estudo disponível em: <https://nossabh.org.br/uploads/2021/06/Mapa-das-desigualdades-da-RMBH-2021.pdf>

importantes dimensões da desigualdade: raça e gênero.

Os dados apresentados no Mapa são alarmantes: moradores do Bairro Belvedere, na Região Centro-Sul de Belo Horizonte, têm **renda 39 vezes superior** se comparado com os habitantes do **Vale do Jatobá**, na Região do Barreiro, e **Nova Lima** chega a ter renda média 3,4 vezes maior que **Vespasiano**, município de menor renda na RMBH. As mulheres negras belo-horizontinas também recebem 4,2 vezes menos que homens brancos do bairro São Pedro e são as principais **responsáveis pela família** em 73% dos lares do **Bairro Maria Teresa**, na Região Norte, e 69% na **Vila dos Anjos**, em Venda Nova. Em Belo Horizonte, em 2020, duas viagens de ônibus por dia comprometiam 22% do salário mínimo, considerando a tarifa de ônibus convencional de R\$4,50. Considerando

a renda média por gênero e raça da cidade, a desigualdade do impacto da tarifa nos deslocamentos é grave: uma mulher preta gasta 18% do seu salário médio para a mesma quantidade de deslocamentos, sendo que um homem branco gasta 5%.

O estudo também buscou incluir indicadores da dimensão de mobilidade e acessibilidade, tema focal da atuação do Movimento Nossa BH: a **Vila Cemig** e **Jardim Felicidade** têm, respectivamente, 0,5 e 0,9 pontos de ônibus para cada mil habitantes, enquanto a média em Belo Horizonte é de 5,4 pontos de ônibus para cada mil pessoas. Além disso, a média do tempo de **deslocamento de um bairro até o estabelecimento de saúde de alta complexidade mais próximo**, em horário de pico, também demonstra a desigualdade no acesso aos serviços públicos. Enquanto um morador do



"BOTÃO DO PÂNICO  
EM MAIS LUGARES  
NO ÔNIBUS"

**Funcionários** gasta 5,9 minutos para se deslocar até um equipamento de saúde de alta complexidade, um morador do **Capitão Eduardo** leva 67,1 minutos.

A **Pesquisa de Opinião Nossos Corpos**, tem como principal objetivo evidenciar alguns outros aspectos da realidade abusiva e violenta à qual mulheres são cotidianamente expostas e submetidas ao andar a pé, esperar por um ônibus à noite ou se deslocar dentro do transporte coletivo. Este estudo baseou-se em uma estratégia quanti-qualitativa de pesquisa, de **caráter exploratório**, por meio de uma pesquisa de campo realizada em pontos de ônibus e estações de integração de transporte coletivo da cidade: Estação Vilarinho, Estação Venda Nova, São Gabriel, Estação Barreiro, Estação Central, Estação José Cândido da Silveira, Estação Santa Efigênia, Estação Gameleira, Calafate, Estação

Carlos Prates e pontos de ônibus da Rua Aarão Reis e da Rua Padre Eustáquio. O questionário composto por 19 perguntas e 3 perguntas abertas e foi estruturado a partir de três eixos temáticos que envolveram: 1) dados pessoais das entrevistadas [idade, gênero, raça, moradia e escolaridade]; 2) percepção em relação ao assédio e outras violências [sensação de segurança no transporte, atitudes consideradas assédio em seus deslocamentos e as vivências de assédio no transporte]; 3) conhecimento e expectativa em relação às duas políticas de combate ao assédio no transporte [Botão de Pânico e Vagão Rosa]. **Foram ouvidas 341 mulheres**, em sua maioria cis gênero (97,6%), que se autodeclararam pardas (40,8%), pretas (14,7%) ou negras (15,5%) e moradoras da capital (62,9%) e região metropolitana (37,1%).

## "SEGURANÇA"

Há uma necessidade urgente de desafiar os conceitos da **mobilidade racista** a partir de uma perspectiva de gênero que rompa com o **postulado do silêncio, suposições de gênero e desautorização discursiva** sobre a realidade das mobilidades femininas. A Constituição Federal Brasileira já estabelece, em seu artigo sexto, o transporte como direito social a ser provido pelo Estado, assim como são a saúde e a educação. Este estudo é um chamamento à sociedade civil e aos gestores municipais para que priorizem e busquem soluções que revertam a lógica racista e sexista que se perpetua na instituição social mobilidade. A mudança desse paradigma não pode ser freada por este presente assimétrico, piorado por um projeto institucionalizado para atacar, criminalizar, desmobilizar e inviabilizar as lutas femininas e antirracistas.

"TER UMA GUARDA MULHER PARA  
SE SENTIR MAIS SEGURANÇA NAS  
ESTAÇÕES DE METRÔ"



Um longo caminho ainda precisa ser percorrido para que as perspectivas de raça e gênero passem a fazer parte das análises e dos planos urbanos. No entanto, como parte da ampla gama de cidadania que ainda estamos por conquistar, **reivindicamos à mulher negra** o direito de acessar a cidade com autonomia, segurança e liberdade.

Boa leitura!

## O Movimento Nossa BH

O **Movimento Nossa BH** foi criado em dezembro de 2008, com o objetivo de ajudar a transformar a cidade de Belo Horizonte em um espaço de justiça e sustentabilidade. A missão do **Nossa BH** é fomentar espaços de diálogos entre todos os atores e atrizes sociais de Belo Horizonte e sua região metropolitana, em busca de comprometê-los com uma agenda e um conjunto de metas por cidades mais justas, democráticas e sustentáveis. Integramos a **“Rede Cidades por Territórios Justos, Democráticos e Sustentáveis”**, um agregado nacional de movimentos e iniciativas que buscam a transformação social por meio da incidência em políticas públicas. Assim, buscamos realizar uma conexão entre os âmbitos local e nacional em nossas atividades.

Quanto a suas áreas de atuação, o Nossa BH volta-se para alguns temas, em especial: mobilidade urbana, mudanças climáticas, direitos humanos e ciclo orçamentário. A atuação na área

da mobilidade urbana tem se dado com o acompanhamento da efetivação do Plano de Mobilidade Urbana e do Plano de Redução de Emissões de Gases de Efeito Estufa de Belo Horizonte, a análise e incidência no orçamento público municipal neste tema e a participação e acompanhamento em fóruns de participação popular. Ainda, o Nossa BH tem atuado na identificação de outros atores e atrizes sociais envolvidos com as questões referentes ao direito à cidade e à mobilidade urbana, em Belo Horizonte e Região Metropolitana, de forma a conhecer suas demandas, fortalecer intercâmbios de saberes e pautar sua atuação diante do poder público a partir de tais trocas. Com isso, é formada a **Rede Mobiliza RMBH**. A articulação dessa rede desde 2018 fez com que o Nossa BH também se voltasse para ações nos campos culturais e de combate às desigualdades sociais, raciais, de gênero e territoriais que conformam e são conformadas pelas atuais políticas urbanas brasileiras.

Para nós, fica cada vez mais nítido que a luta por melhoria das condições de mobilidade urbana e direitos humanos é uma luta inserida na reversão das profundas desigualdades estruturais que o país vivencia historicamente. Explicitá-las é apenas um primeiro passo no sentido de transformá-las.

**"MAIS DEBATE"**



**"ILUMINAÇÃO NO PONTO DE ÔNIBUS"**

## É preciso falar de violência de gênero e raça

No discurso 'tradicional' sobre mobilidade urbana não há lugar para a mulher negra, pobre e periférica. O modelo de transporte de mercadorias – **expresso no navio negreiro** – se perpetua no modelo de transporte **expresso no ônibus negreiro**. Esse sistema ignora experiências específicas, não por acaso, **usuário cativo** é termo utilizado por profissionais da área de transporte para categorizar **aquele** que não possui alternativas para se deslocar pela cidade se não por meio do transporte coletivo. A questão não é simplesmente o uso sexista de um pronome genérico, mas, o aprisionamento e redução automática da existência da mulher negra dentro desse sistema. O racismo condiciona a vida dessas mulheres de tal forma que a "raça", muitas vezes, é considerada o único aspecto relevante de suas vidas e a opressão de gênero torna-se insignificante à luz da realidade mais dura e atroz da violação do seu **direito de livre circulação** pelo território.

"**CONSCIENTIZAÇÃO MASCULINA**"

O **racismo estrutural**, decorrente de uma sociedade que conviveu com a escravização de pessoas negras por mais de 350 anos, foi retroalimentado com o término da escravidão, permitindo que uma massa humana fosse atirada à rua, entregue à própria sorte, sem receber nenhuma garantia, compensação ou reparação do Estado. Ao contrário, quem recebeu o que deveria ir para as mãos das/os ex-escravizadas/as foram os imigrantes, que puderam, com benefícios materiais, **começar sua vida no país que tomariam como deles**. Esse período foi também marcado por um perverso projeto de embranquecimento da nação – tão desejado pela classe dominante – que se sobrepôs à massa humana formada por ex-escravizadas/os disformes pela fome, desesperadas/os a perambular pelas ruas das cidades brasileiras. Nesse contexto, grande parte da população negra **foi empurrada para as favelas e comunidades pobres da periferia** esquecida pelo poder público, de onde

"**MAIOR FISCALIZAÇÃO DA POLÍTICA  
E GUARDA MUNICIPAL CIRCULANDO**"

têm ainda hoje muita dificuldade para sair.

Belo Horizonte – o antigo Curral Del Rei – foi o território escolhido pela elite mineira para **implantar o seu projeto de embranquecimento**. A pequena aldeia ocupada predominantemente por mulheres negras "libertas" da escravização foi arrasada para dar lugar à malha urbana ortogonal do interior da atual Avenida do Contorno, que passou a ser ocupada pelas elites do funcionalismo público mineiro. Aos trabalhadores pobres, vindos de diversas partes de Minas Gerais e do Brasil que trabalhavam na construção da cidade, foram deixadas às margens. Visivelmente, a cidade pode ser compreendida em termos raciais e a "raça" pode ser usada como uma orientação geográfica: brancas/os de um lado, negras/os de outro. As **áreas negras** segregadas representam o **lugar dos indesejáveis** com as quais pessoas brancas não se importam, ou não ousam ir, e dos quais mantêm uma

## "GUARDAS DENTRO DO ÔNIBUS"

distância corpórea específica.

Em seus 124 anos de história, a cidade viu ondas de migração e produção do seu espaço urbano se darem repetidamente sob a égide da desigualdade: infraestrutura para espaços centrais, precariedade para a periferia. Para o grupo político dominante, as periferias são como depósitos que acomodam a classe trabalhadora ainda compreendida como massa escravizada e, os modais, instrumentos de locomoção e de transporte urbano, bebem dessa estruturação do racismo e da desigualdade social: o ônibus é ruim porque o que é transportada/o não é considerado "humano/a". O **racismo institucional** pode ser observado na tecnologia econômica do cálculo de passagens de ônibus, o **Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK)**, baseia o preço do serviço pela média do número de passageiras/os que o veículo transporta dividido pela quilometragem. A passagem é

calculada de forma a cobrar mais de quem mora longe, recebe menos e tem renda mais variável. O ônibus superlotado é a "estratégia" utilizada pelas empresas que operam o sistema, é razoável **entulhar corpos** para obter mais lucro. Por essa lógica, ignora-se que os impactos financeiros decorrentes do custo de deslocamento afetam mais significativamente a vida das mulheres negras que ainda hoje se encontram na base da pirâmide de ausências, estanques sociais e rendimentos em Belo Horizonte.

Há ainda outra camada de invisibilidade: a cidade se estruturou para as atividades exercidas pelo homem - com prioridade, por exemplo, para os deslocamentos pendulares casa-trabalho-casa em detrimento da multiplicidade de outras experiências sociais que compõem o espaço urbano. Esse modelo de cidade que reflete o homem branco como "universal", media a possibilidade de vida ou de morte das pessoas negras e aprofunda a

dicotomia que separou o lar da rua relegando às mulheres o espaço do confinamento privado - responsáveis pela reprodução do ambiente domiciliar - e de violência pública. Como resultado: a **violência** marca todos os acontecimentos da vida das mulheres. Da omissão que começa em casa à violação do corpo na rua, o Brasil protagoniza a cena de país com **maior índice** de assédio contra mulheres em espaço público, ocupa **um vergonhoso** quinto lugar no ranking de países que mais mata mulheres no mundo e **amarga a liderança** do ranking de países que mais mata travestis e mulheres transexuais<sup>13</sup>. Para o corpo negro feminino, historicamente hipersexualizado e objetificado enquanto sujeito, a permissividade vem acompanhada da naturalização da violência, afinal, para o que serve o corpo de uma "mulata"?! Dados do último levantamento realizado pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública (2022)<sup>14</sup>, especificamente sobre violência de gênero durante a

<sup>13</sup> Fonte: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://antrabrazil.files.wordpress.com/2021/01/dossie-trans-2021-29jan2021.pdf>

<sup>14</sup> Fonte: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2022/03/violencia-contra-mulher-2021-v5.pdf>

## "EXECUÇÃO E VALIDAÇÃO DAS LEIS QUE JÁ EXISTEM"

pandemia, mostram que **as mulheres negras foram às principais vítimas do assédio sexual** no Brasil, 52,2%.

É preciso, então, que se diga o nome do que é silenciado: a **personagem mais central** de Belo Horizonte é a **mulher negra**, moradora dos bairros periféricos, atuando em uma jornada dupla ou tripla de trabalho em casa e em bairros centrais **servindo a branquitude**. É para ela que as políticas públicas devem se voltar e junto delas serem construídas. Só a partir de sua inclusão é possível combater, de fato, as desigualdades impostas pelas contradições do racismo que aniquila vidas negras em detrimento da manutenção intocável de privilégios de gente branca.

É com essa perspectiva que esse estudo foi construído: ouvir, mapear, sistematizar e disseminar aprendizados. É preciso ampliar o debate público e multiplicar as narrativas sobre o tema da mobilidade

feminina, ainda restritos a ambientes técnicos esvaziados de vivência e conformados com a perpetuação de opressões. É urgente humanizar as decisões e entender que todo arcabouço técnico tem conteúdo político em si, quando opta por uma perspectiva em detrimento de outra, quando utiliza determinados indicadores e linguagem. Por isso, os indicadores selecionados para esta **Pesquisa** se voltam para a captura da percepção de assédio e outras violências que mulheres, em sua maioria negra, identificam na sua relação com os espaços públicos e no transporte coletivo da cidade; mesmo que a realidade de desumanização de seus corpos seja aquilo que não há palavras adequadas para simbolizar.

**"FAZER CAMPANHA  
COM OS HOMES"**



**"MAIS SEGURANÇA"**

## Por que falar de assédio no transporte coletivo de BH e RMBH

A própria definição do que é o assédio, quando tratamos do espaço, é pouco precisa<sup>15</sup>, sendo importante delimitarmos um pouco mais as interpretações do conceito aqui. O assédio no espaço público e no transporte coletivo faz parte de um espectro de violências perpetradas contra mulheres, contando ainda com especificidades em relação à raça, classe social, orientação sexual, identidade de gênero, geração e deficiências<sup>16</sup>. Mesmo que a maioria dos estudos tenha um enfoque no assédio realizado pelos homens contra mulheres, é importante afirmar que essas violências têm especificidades. Por exemplo, quando o assédio é ocorre contra lésbicas, é caracterizado por ataques contra uma ou mais mulheres entendidas como “casal”, além de ocorrer também contra gays, bissexuais, transgêneros, travestis,

queers e pessoas não-binárias (LOGAN, 2015). Além de se somarem a violências racistas quando são perpetradas contra mulheres negras, conforme abordamos na seção anterior.

Ainda que seja importante enquadrarmos o problema do assédio de forma ampla e interseccional, devemos apontar que o perfil de respondentes foi de mulheres quase em sua totalidade cisgênero (97,6%) e de maioria negra, preta ou parda (71,0%), de forma que os resultados aqui analisados terão esse enfoque.

Também é necessário contrastar o assédio no transporte público de outras formas de violência contra mulheres, como o assédio no espaço de trabalho e a violência doméstica. Os últimos são perpetrados tipicamente em espaços privados, com a existência de relações

prévias entre o agressor e a vítima (LOGAN, 2015; WESSELMANN, KELLY, 2010). Por sua vez, o assédio no transporte coletivo é realizado especialmente por estranhos e faz parte de um rol de violências relativas à presença dos corpos femininos ou que fogem ao padrão heteronormativo no espaço público. Essas violências fazem parte da cultura do estupro, que faz das mulheres objetos para dominação dos homens, e englobam desde olhares e falas desconfortáveis, de cunho sexual, passando por gestos e perseguição nas ruas, até exibição de partes íntimas, toques e estupro.

Dessa forma, a pesquisa de opinião Nossos Corpos buscou compreender a questão do assédio no transporte público de forma ampla. A própria amplitude do conceito torna difícil a mensuração do problema e a

<sup>15</sup> Para um debate a respeito do conceito de assédio sexual no espaço público, ver: Logan (2015), Quinones (2020) e Wesselmann e Kelly (2010).

<sup>16</sup> Logan (2015) faz uma abordagem a respeito da interseccionalidade do assédio nas ruas.

**"DEVERIA RESPEITAR  
AS PESSOAS PELO  
MODO DE SE VESTIR"**

comparação entre estudos existentes, além de dificultar o reconhecimento de seus efeitos nocivos. Porém, é possível tomar a definição de Wesselmann e Kelly (2010, p.452), do assédio como atenção sexual realizada por estranhos contra a vontade da vítima em situações públicas, como guia para as interpretações aqui elaboradas.

Como será analisado adiante, as próprias respostas das entrevistadas também adotaram uma perspectiva ampla da noção de assédio, ainda que, no caso de violências mais físicas e brutas, haja um maior consenso da caracterização da ação como assédio. Assim, ainda que “frases desagradáveis ou invasivas” sejam consideradas assédio por 93,15% das respondentes, o “toque nas partes íntimas” e “estupro” são assim consideradas por 99,1% e 98,8% respectivamente.

O medo do estupro é uma constante na experiência das mulheres nas cidades, sendo um polo do espectro do assédio no espaço público que condiciona e limita o acesso das mulheres ao espaço urbano. Por outro lado, muitas das violências, tidas como “menos graves”, são normalizadas no cotidiano das mulheres nas cidades. Mesmo essas violências geram efeitos nocivos para as vítimas de assédio no espaço público. “Consequências psicológicas e emocionais negativas como medo, raiva, desconfiança, depressão, estresse, distúrbios de sono, auto objetificação, vergonha, aumento da vigilância corporal e ansiedade por estar em público” (LOGAN, 2015, p. 204) são sentidas por vítimas do assédio em espaços públicos.

E, mesmo que essas violências dificultem o direito de as mulheres

usufruírem do espaço público, elas ainda sofrem com a pouca visibilidade como problemas sociais a serem combatidos. Isso faz com que muitas das respostas institucionais frente ao assédio no espaço público acabem por culpabilizar as vítimas ou diminuir sua dor. Frente a um caso de assédio, podem vir questionamentos sobre a roupa que a mulher estava usando ou o motivo para ela estar naquele lugar naquela hora. O que acaba reforçando a tomada de medidas individuais pelas mulheres para poderem evitar situações nocivas, como evitar sair em determinados horários, optar por roupas que “chamem menos atenção” e não acessar determinados espaços. A possibilidade do assédio se torna um limitador do uso das cidades pelas mulheres e essas noções de culpabilização das vítimas devem ser combatidas na formulação de políticas

**"DIVULGAR MAIS AS POLÍTICAS DE COMBATE AO ASSÉDIO"**

públicas no setor.

Ainda são poucas as experiências de **políticas públicas de combate ao assédio** no transporte coletivo no Brasil e a subnotificação dos casos é um empecilho para sua implementação. De acordo com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública, em 2016 apenas 10% dos casos de assédio no transporte foram denunciados no Brasil<sup>17</sup>. Paralelamente são incontáveis os relatos de assédio dentro do ônibus, metrô e trens feitos por mulheres em diversas cidades do país. Ao ganhar visibilidade por meio midiático, por exemplo, as denúncias de assédio no transporte começaram a chegar às delegacias de polícia. Mas, somente em 2018, foi sancionada como crime a lei sobre **importunação sexual**, que alerta a toda sociedade que os crimes contra mulheres têm dimensão pública

e sua significação política precisa ser revelada.

As mulheres negras são maioria no transporte coletivo belo-horizontino, utilizam o transporte coletivo como meio prioritário de locomoção, 57,2% dos seus deslocamentos são realizados por ônibus e 55,4% por metro<sup>19</sup>. Entretanto, são quase inexistentes as informações sobre assédio no transporte coletivo da capital e as poucas políticas públicas voltadas para o combate dessas violências ainda são incipientes.

Em Belo Horizonte, a Guarda Civil Municipal (2019)<sup>20</sup>, relata que o **Botão do Pânico** - mecanismo de denúncia instalado nos ônibus da capital que pode ser acionado por motoristas quando recebem relatos de situações de assédio sexual no interior do veículo

- foi acionado 28 vezes, das quais 14 suspeitos foram conduzidos a Delegacia de Mulheres da Polícia Civil, transformando a denúncia em inquérito policial. O acionamento do botão emite um alerta para o **Centro Integrado de Operações da Prefeitura de Belo Horizonte (COP-BH)**, que entra em contato com a Guarda Municipal. Em média, os agentes levam 10 minutos para interceptar o ônibus e levar o suspeito para prestar esclarecimentos. Porém, o mecanismo - entre outros equívocos - não resguarda a vítima. Pelo contrário, pode deixá-la mais vulnerável a sofrer outras violações ao denunciar o ocorrido, isso porque o **acionamento do botão** depende da/o condutora/o do veículo.

Já o chamado **Vagão Rosa** - vagão de embarque exclusivo para mulheres e crianças no metrô nos horários de pico

<sup>17</sup> Fonte: Filha de cobradora de ônibus, designer cria aplicativo para denunciar assédio no transporte público | Celina | O Globo.

<sup>18</sup> Art. 2º: O Decreto-Lei n. 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), passa a vigorar com as seguintes alterações: "Importunação sexual Art. 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".

<sup>19</sup> Fonte: Relatório Cidades & Corpos, com base em dados da Pesquisa Origem e Destino de Belo Horizonte (2012). Fonte: [https://nossabh.org.br/uploads/2019/09/RelatorioCidadesECorpos\\_tela.pdf](https://nossabh.org.br/uploads/2019/09/RelatorioCidadesECorpos_tela.pdf)

<sup>20</sup> Reunião da Comissão de Mulheres da Câmara Municipal de Belo Horizonte – CMBH realizada no dia 19 de agosto de 2019 que contou com participação de representantes da BHTRANS, Guarda Municipal de Belo Horizonte e representantes de sociedade civil para tratar sobre políticas de combate ao assédio e a violência contra a mulher no transporte público de Belo Horizonte.

(dias úteis das 6h às 9h e das 17h às 20h) - comete um equívoco técnico grotesco, para não dizer perverso, ao tentar **isolar em um vagão**, sob o viés da proteção, a maioria nesse modo de transporte, as mulheres. A criação do vagão rosa não enfrenta o problema do assédio no transporte de forma contundente: em Belo Horizonte, a comunicação visual do vagão sequer é rosa, o vagão é cinza e não há uma indicação específica nas estações sobre qual é a composição destinada à exclusividade para o embarque feminino.

No entanto, a existência das duas medidas deixa visível o quanto é necessária uma proteção para as mulheres, que, diariamente, estão expostas a todo tipo de violência. Não por acaso, um dos dezessete Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS

definidos pela ONU é o combate à desigualdade de gênero. **O ODS 5 – Igualdade de Gênero** aponta para um compromisso global para eliminar todas as formas de discriminação e violência contra mulheres e meninas nas esferas públicas e privadas. É nessa encruzilhada que a Pesquisa de Opinião do Projeto Nossos Corpos se coloca, com o objetivo de identificar o problema do assédio sexual no transporte coletivo e mapear oportunidades de superação ou redução das violências às quais mulheres e meninas são submetidas na tentativa de ocupar o espaço público com os seus corpos.



**"VEMOS AS COISAS ACONTECENDO E NÃO FAZEM NADA"**

## Metodologia

A metodologia utilizada na **Pesquisa de Opinião Nossos Corpos** está estruturada a partir de um questionário composto por 19 perguntas fechadas e 3 perguntas abertas divididas em quatro eixos temáticos: 1) dados pessoais das entrevistadas [idade, gênero, raça, moradia e escolaridade]; 2) percepção em relação ao assédio e outras violências [sensação de segurança no transporte, atitudes consideradas assédio em seus deslocamentos e as vivências de assédio no transporte]; 3) registro de ocorrência de assédio e as denúncias decorrentes (ou os motivos por não denunciar); 4) conhecimento e expectativa em relação às duas políticas de combate ao assédio no transporte [Botão de Pânico e Vagão Rosa].

Como público alvo, ficou definido **mulheres acima de 18 anos**, que se utilizam do transporte coletivo da capital, podendo ser moradoras da cidade de Belo Horizonte, de sua Região Metropolitana ou até mesmo de outras cidades. A pesquisa de campo foi

realizada de 26 de outubro a 17 de novembro em pontos de ônibus e estações de integração de transporte coletivo da cidade: Estação Vilarinho, Estação Venda Nova, São Gabriel, Estação Barreiro, Estação Central, Estação José Cândido da Silveira, Estação Santa Efigênia, Estação Gameleira, Calafate, Estação Carlos Prates e pontos de ônibus da Rua Aarão Reis e da Rua Padre Eustáquio.

O fato de os questionários terem sido aplicados em estações de integração de transporte da cidade contribuiu para que **mulheres residentes da Região Metropolitana** também pudessem colaborar com a pesquisa. A compreensão é a de que investigar deslocamentos na capital da cidade, passa necessariamente pela consideração dos deslocamentos intermunicipais. Foram ouvidas **341 mulheres**, em sua maioria cis gênero, que se autodeclararam pretas ou pardas e moradoras da capital e região metropolitana. A aplicação do questionário se deu de maneira

presencial, as entrevistadoras realizaram a entrevista de maneira estruturada e seu resultado apresenta uma margem de erro de aproximadamente 6 pontos percentuais. Todos os protocolos sanitários de combate à pandemia do coronavírus (distanciamento mínimo, uso de máscara e álcool em gel) foram seguidos pela equipe de aplicadoras.

Este estudo baseou-se em uma estratégia quanti-qualitativa de pesquisa, de **caráter exploratório**, com o objetivo de levantar informações sobre aspectos da segurança na mobilidade de mulheres e elaborar hipóteses sobre as questões que envolvem o crime de assédio e importunação sexual contra mulheres ao se deslocarem por transporte coletivo em Belo Horizonte e Região Metropolitana. A análise de seus resultados amplia o debate sobre esse tema e pode servir como apoio para o desenvolvimento de políticas públicas voltadas para o combate ao assédio no transporte público municipal e

**"TEM QUE FISCALIZAR O VAGÃO ROSA E PERMITIR SÓ A ENTRADA DE CRIANÇAS E MULHERES"**

metropolitano.

É importante lembrar que aplicar os questionários desta pesquisa em um momento tão singular em que vivemos decorrente da pandemia do coronavírus, se tornou um desafio ainda maior. O **Relatório de Atividades 2020 Instituto Alziras**<sup>21</sup> publiciza que a crise sanitária afetou drasticamente a vida da população brasileira de forma geral, mas impactou as mulheres em particular. Na esfera privada, o fechamento das escolas e a sobrecarga do sistema de saúde transferiram para as famílias e, particularmente para as mulheres, uma parcela da responsabilidade pública pelos cuidados cotidianos com a manutenção da vida de crianças, idosos e doentes. Se antes da pandemia, as mulheres já dedicavam semanalmente o dobro do tempo dos homens para o trabalho doméstico não remunerado, no cenário atual, elas se encontram ainda mais sobrecarregadas. Em um momento de tanta vulnerabilidade, quando as taxas de desemprego aumentam e os índices

de violência doméstica e feminicídio crescem significativamente, 42% das mulheres declaram não ter apoio externo de profissionais, instituições ou vizinhos na dinâmica do cuidado. Ou seja, enfrentam dificuldades objetivas diante de relações de trabalho precarizadas, da falta de acesso a redes de apoio e da insuficiência de políticas públicas de proteção, além de terem que lidar com desafios subjetivos, representados pelo medo, pela sensação de desamparo e pela desorientação decorrente das ameaças à saúde. Vale destacar, ainda, que a pandemia atingiu as mulheres de forma desigual, a depender de sua raça, sua classe social, do lugar onde vivem e do tipo de atividade profissional que exercem. Segundo o relatório divulgado pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), 25% das empregadas domésticas brasileiras perderam seu sustento durante a pandemia do novo coronavírus. Aquelas que conseguiram manter os empregos, sofreram um corte médio de 34% nos pagamentos, apesar do acréscimo de 43% em sua

carga horária. Já o IBGE demonstrou que os lares chefiados por mulheres negras estavam mais expostos ao aumento da fome e da insegurança alimentar e revelou que mais da metade das pessoas que procuravam emprego em 2020 eram do sexo feminino e 60% se declarava de cor preta ou parda. Na esfera pública, as mulheres assumiram a linha de frente dos serviços essenciais e ficaram imersas no risco da pandemia por representarem mais de 80% dos profissionais de saúde. Enquanto lideranças locais, articularam ainda redes de solidariedade nos territórios para doação de alimentos e kits de higiene que foram fundamentais para salvar vidas.

No entanto, para além de seguir os protocolos de segurança (distanciamento mínimo, uso de máscara e álcool em gel) aplicar essa pesquisa exigia adotarmos uma **escuta sensível, atenta e cuidadosa** com cada entrevistada. Era visível o desconforto das mulheres entrevistadas ao falar sobre assédio sexual no transporte

<sup>21</sup> Fonte: <https://irp.cdn-website.com/07fac9f8/files/uploaded/Relatorio%20de%20Atividades%202020%20Instituto%20Alziras.pdf>

## "DIVULGAR O 'SINAL DE ASSÉDIO' (PEDIDO DE SOCORRO)"

e espaço público. Ouvimos seus traumas, sentimento de culpa e de silenciamento, as frustrações causadas pela falta de êxito no encaminhamento de denúncia e muitos relatos de medo. Cada local de aplicação do questionário trazia um fato novo, situações diversas experimentadas por mulheres que têm **fundamentalmente** no transporte coletivo o seu único meio de locomoção. Mulheres que não caminham sozinhas à noite, que necessitam mudar algo na sua aparência, que já deixaram de aceitar emprego por considerar o trajeto inseguro, muitas que já presenciaram e outras tantas que já foram vítimas de assédio no transporte coletivo municipal e metropolitano. As entrevistas transcorreram em meio a falas de revolta, de desabafo diante da sensação de insegurança, de impotência, de repúdio a todo vocabulário, discurso, imagem, gesto, ação e olhar que reforça a cultura que normaliza o assédio sexual de mulheres no cotidiano; cada uma carregando consigo as marcas da violência sexista e da indignação.

A execução dessa pesquisa consolida evidências ao produzir um estudo que ajude a superar a ausência de vozes, narrativas, informações e dados sobre a segurança de mulheres no transporte coletivo de Belo Horizonte e Região Metropolitana. Uma cidade pensada com e para mulheres, com transporte de qualidade, seguro e de preço acessível é central na vida de todas, já que dele dependem para todas as dimensões de sua existência. O tema da igualdade de gênero presente no ODS 5 é transversal e incide sobre todos os outros objetivos da Agenda 2030<sup>22</sup>. A desigualdade de gênero é uma ameaça para a estabilidade social e política, um obstáculo para o crescimento econômico, uma barreira para o avanço na redução da pobreza e para a materialização dos direitos humanos. Nesse sentido, avanços radicais nos mecanismos de escuta, produção de estatísticas, financiamento e estruturação das políticas devem ser prioritários para enfrentarmos a desigualdade de gênero e empoderar mulheres e meninas em todo o mundo.



<sup>22</sup> Fonte: <https://www.ipea.gov.br/ods/ods5.html>

## Resultados gerais: o que os números mostram

A partir das respostas apresentadas, podemos esboçar algumas interpretações a respeito da percepção do assédio no transporte público e no espaço público em Belo Horizonte. As experiências de violência são múltiplas e o questionário é apenas uma das formas de abordar sua complexidade. Com ele, podemos encontrar alguns

em comparação com outros métodos padrões de vivências e pontos de aproximação e afastamento entre as respondentes. As perguntas abertas são oportunidades de ouvir com um pouco mais de detalhe o que as entrevistadas entendem por assédio, suas experiências, particularidades e propostas, mas ainda são bem pontuais

de abordagem qualitativa mais aprofundada. Então, aqui, vamos apresentar algumas análises dos resultados, deixando, inclusive, aberturas para outras interpretações daqueles e daquelas que usarem esse estudo também.

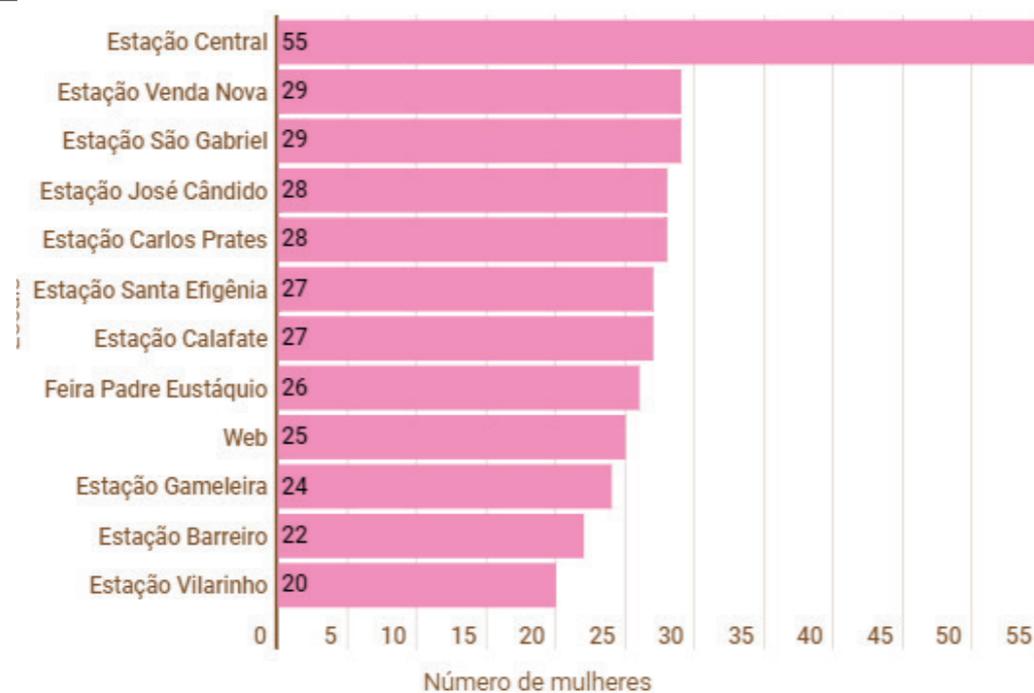
**"EDUCAÇÃO TEM QUE VIR NO PRIMÁRIO; VOCÊ NÃO DEVE FAZER O QUE UMA PESSOA NÃO QUER."**



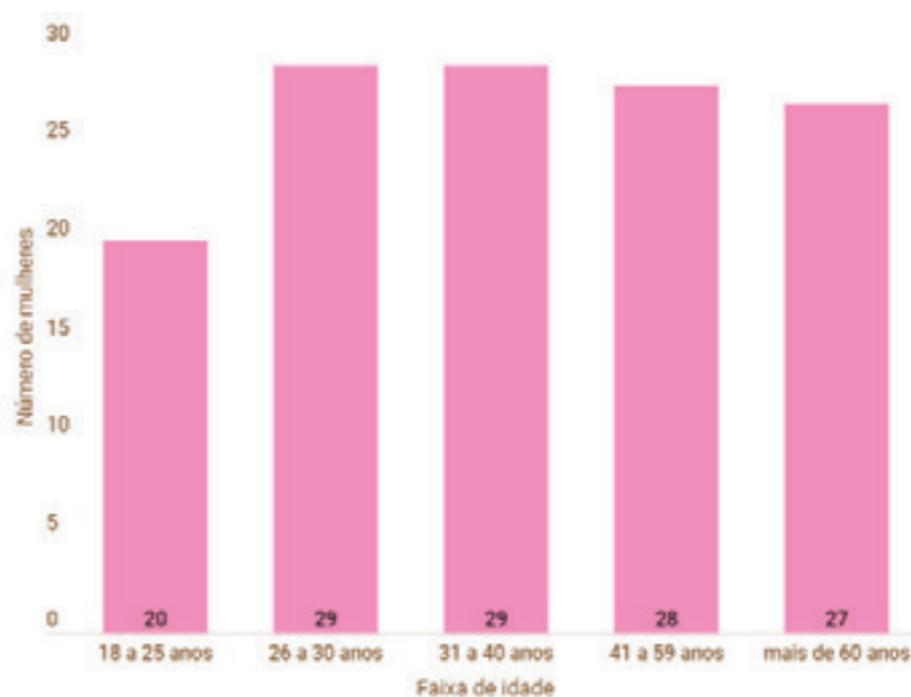
## Resultados gerais: o que os números mostram

### 6.1. Sobre a aplicação da pesquisa e o perfil das 341 mulheres entrevistadas:

#### Local da pesquisa

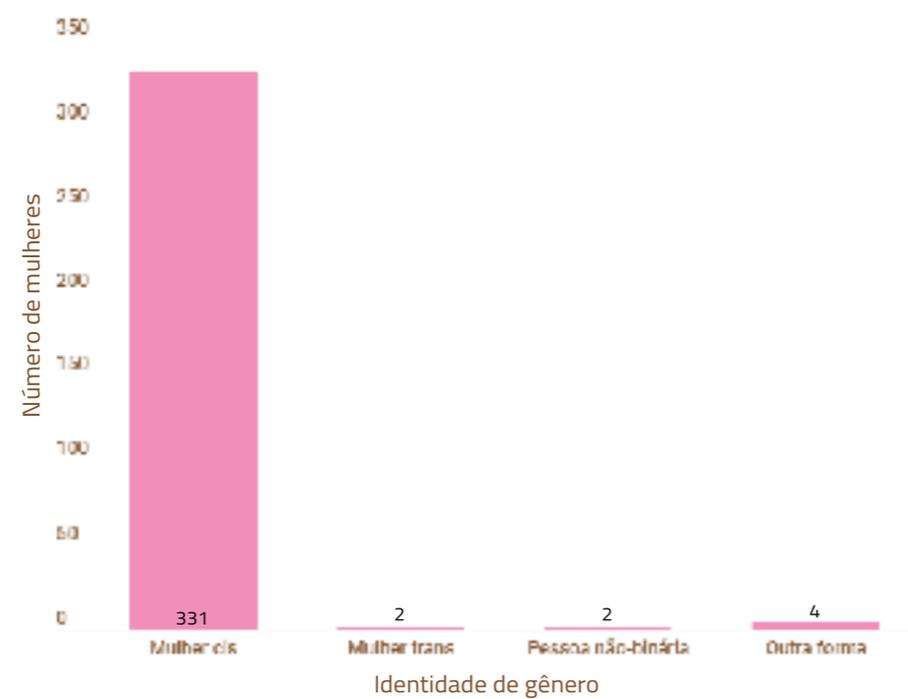


#### Faixa de idade das pessoas

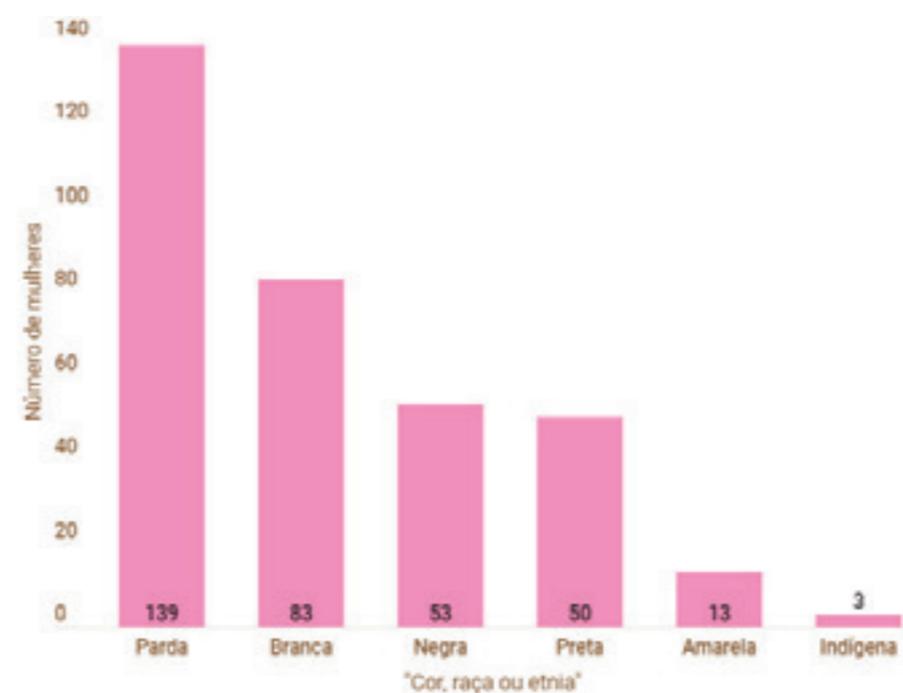


"MEDIDAS EDUCATIVAS NAS ESCOLAS E TAMBÉM PRÓXIMO DAS ESTAÇÕES E PONTOS DE ÔNIBUS"

## Identificação de gênero

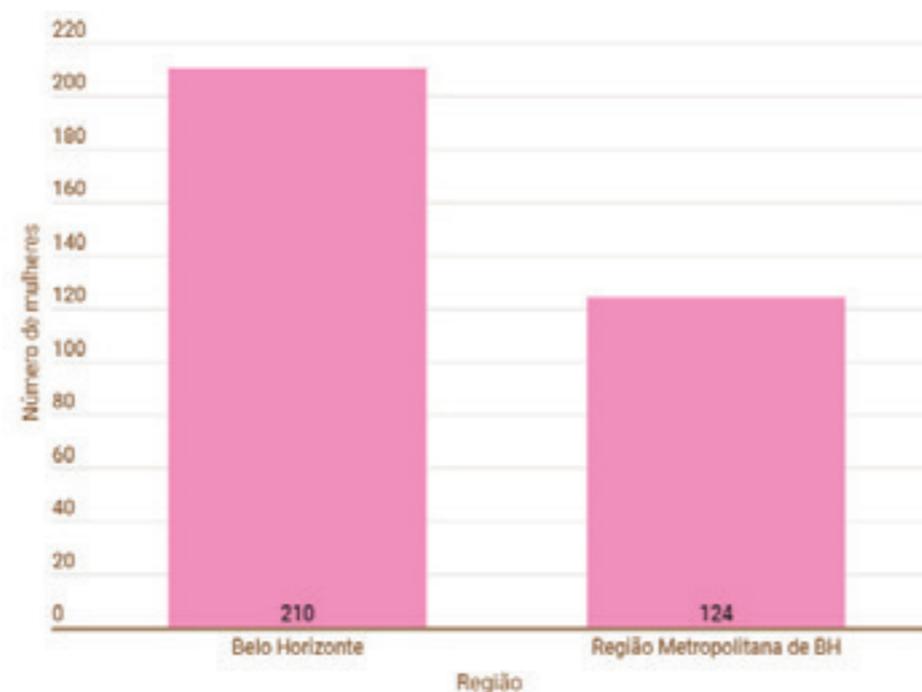


## Identificação em relação a "raça, cor ou etnia"

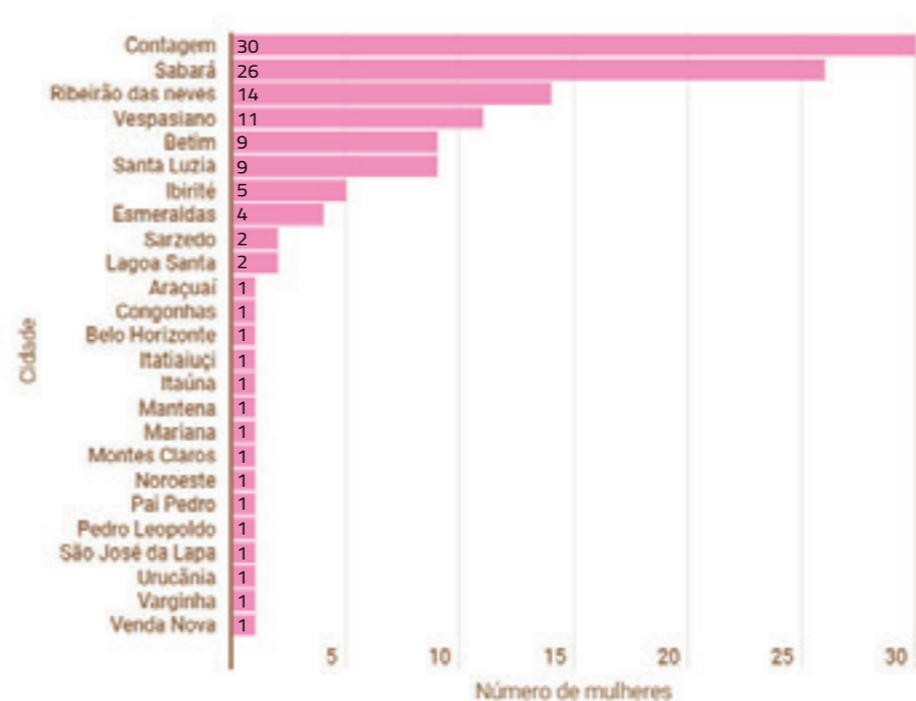


"OS HOMENS DEVERIAM RESPEITAR O VAGÃO ROSA"

Pessoas que moram em BH ou RMBH



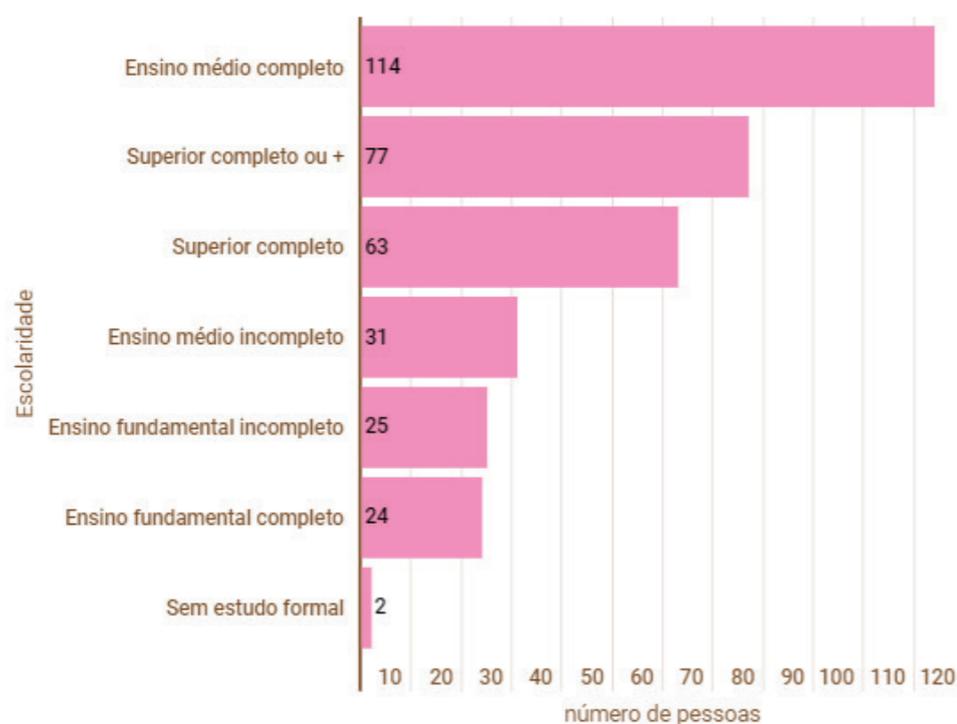
Cidade onde as pessoas da RMBH moram



"QUE AS MEDIDAS EXISTENTES SEJAM RESPEITADAS"

"DIVULGAR MAIS POLÍTICAS DE COMBATE A ASSÉDIO"

## Sobre a escolaridade



## "EDUCAÇÃO PARA RESPEITAR A MULHER"

As respondentes tiveram um perfil etário de 27,1% entre 18 e 25 anos; 17,4% entre 26 e 30 anos; 21,8% entre 31 a 40 anos; 28,8% entre 41 e 59 anos; e 5,0% com mais de 60 anos. A grande maioria identificou-se como mulher cisgênero (97,6%), das demais entrevistadas 2 se identificaram como mulheres trans (0,6%), 2 pessoas se identificaram como não binária (0,6%) e 4 pessoas afirmaram se identificar de outra forma (1,2%).

No que diz respeito à identificação de cor, raça ou etnia, houve uma concentração maior de respondentes pardas (40,8%), negras (15,5%) e pretas (14,7%) – totalizando 71% das respostas. As respondentes brancas representam 24,3% da amostra, as amarelas foram 3,8% e houve apenas 0,9% de entrevistadas indígenas.

"PANFLETOS"

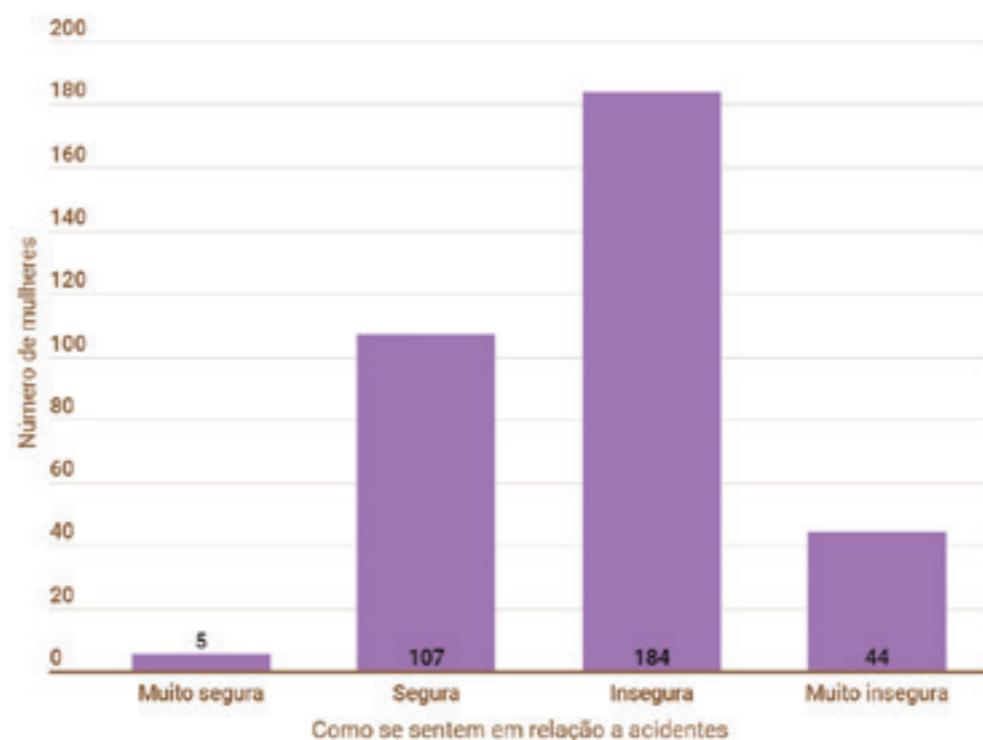
A distribuição geográfica foi de 62,9% moradora de Belo Horizonte e 37,1% moradora de sua Região Metropolitana. Como as entrevistas foram realizadas também em estações de integração com o sistema metropolitano, houve a possibilidade de entrevistar uma quantidade razoável de mulheres moradoras dessa região. Dentro da RMBH, as cidades de Contagem (23,6%), Sabará (20,5%) e Ribeirão das Neves (11,0%) foram as com maior número de respondentes.

Quanto ao perfil de escolaridade, houve uma distribuição ampla de perfis, somando 15,1% de mulheres entre a ausência de estudo formal, ensino fundamental incompleto e completo; 43,1% com ensino médio incompleto ou completo; 41,7% com ensino superior incompleto ou completo ou mais.

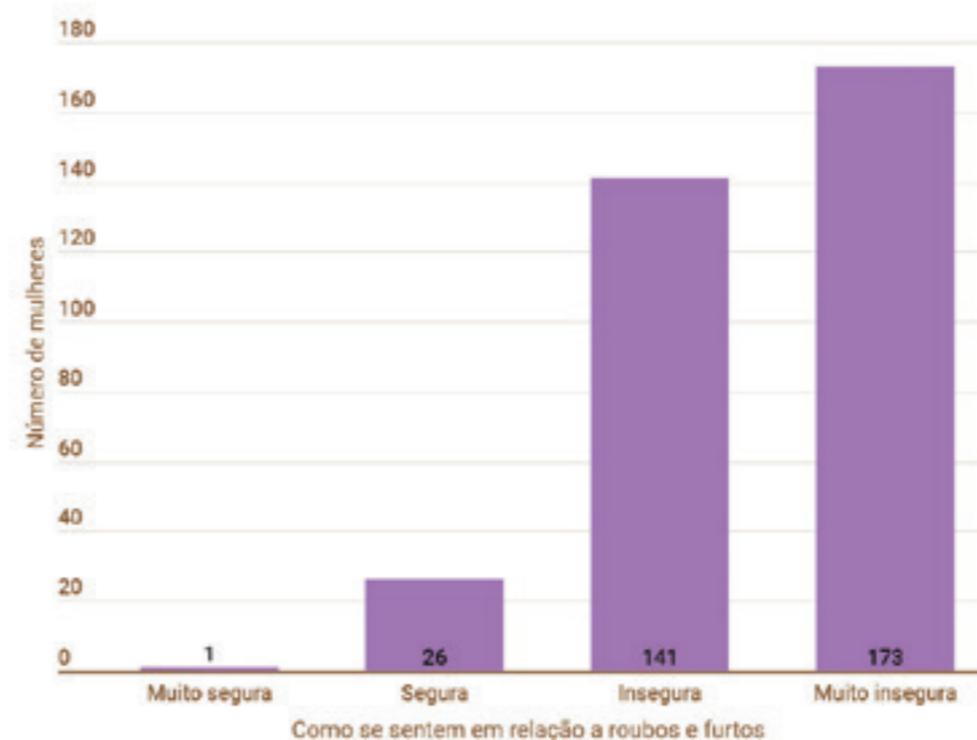
"NO CANAL EXCLUSIVO, "ESPAÇO DE DENÚNCIAS" DE VIOLÊNCIAS, ONDE NÃO PUDESSE TRABALHAR HOMENS"

## 6.2. Sobre o bloco de perguntas sobre assédio e percepção de segurança:

Em relação a acidentes



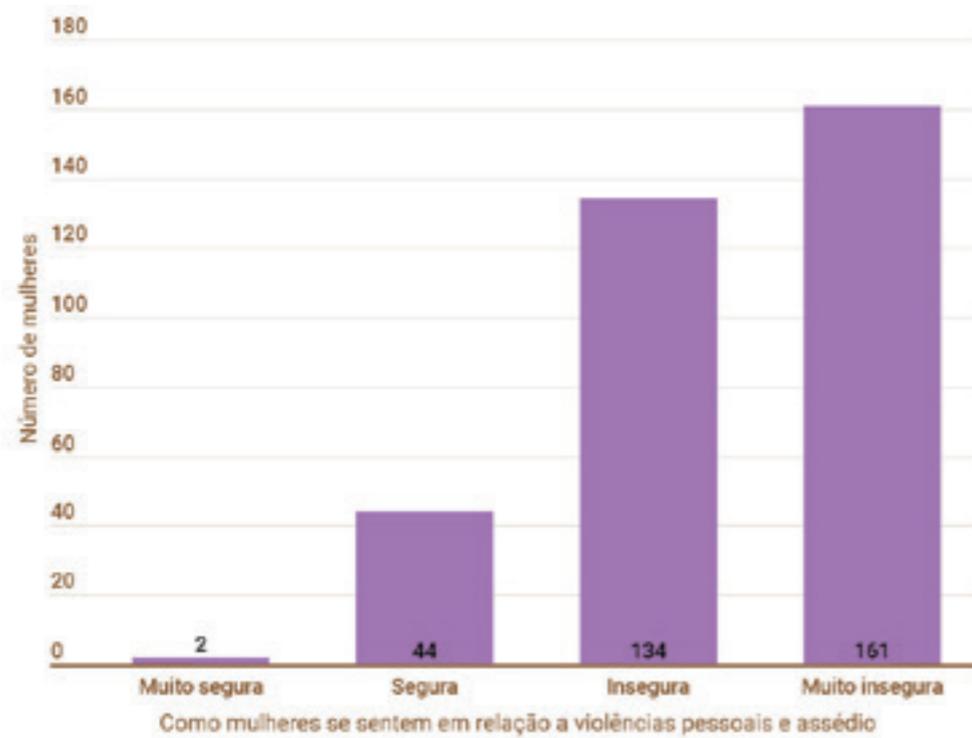
Em relação a roubos e furtos



"BOTÃO DO PÂNICO: MAIS VISÍVEL"

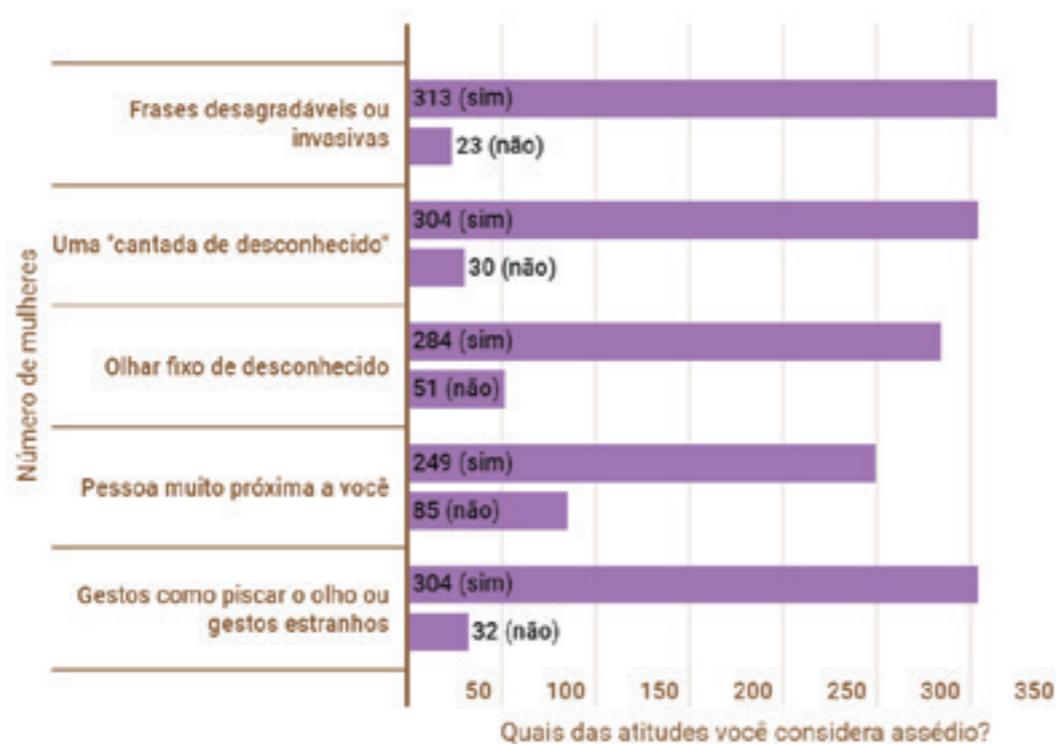
## "REESTRUTURAÇÃO CULTURAL NA INFÂNCIA"

Em relação a violências pessoais e assédio

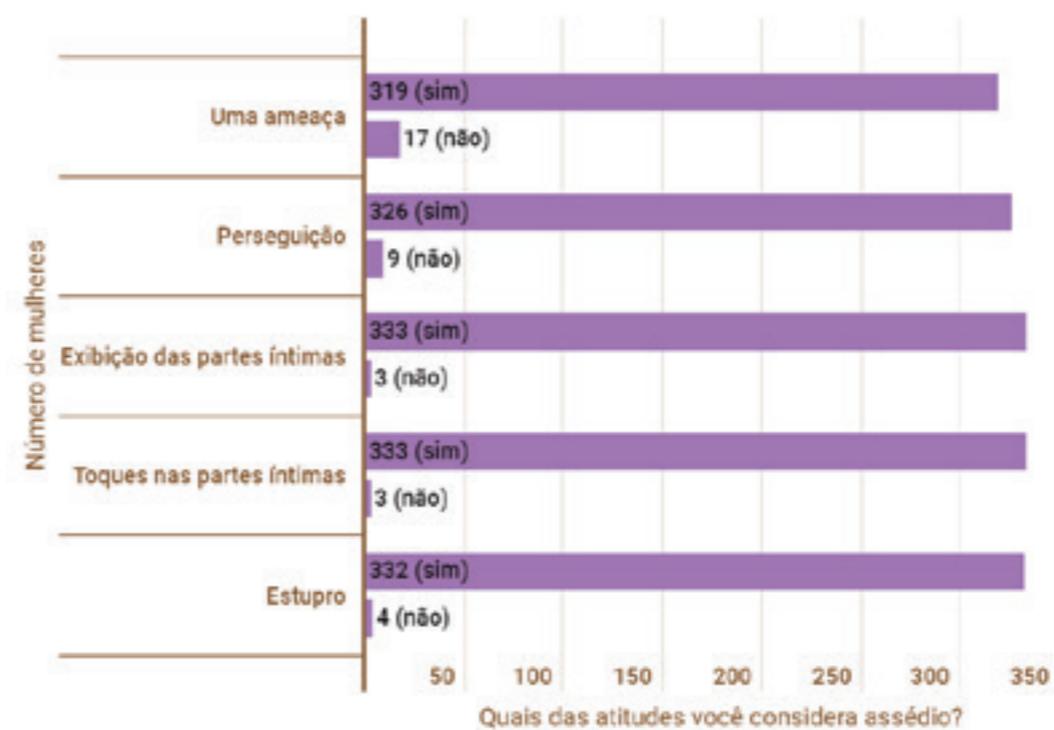


"AUMENTAR O NÚMERO DE ÔNIBUS, PRINCIPALMENTE FORA DO HORÁRIO DE PICO"

Quais das atitudes são consideradas assédio  
(gráfico 1)



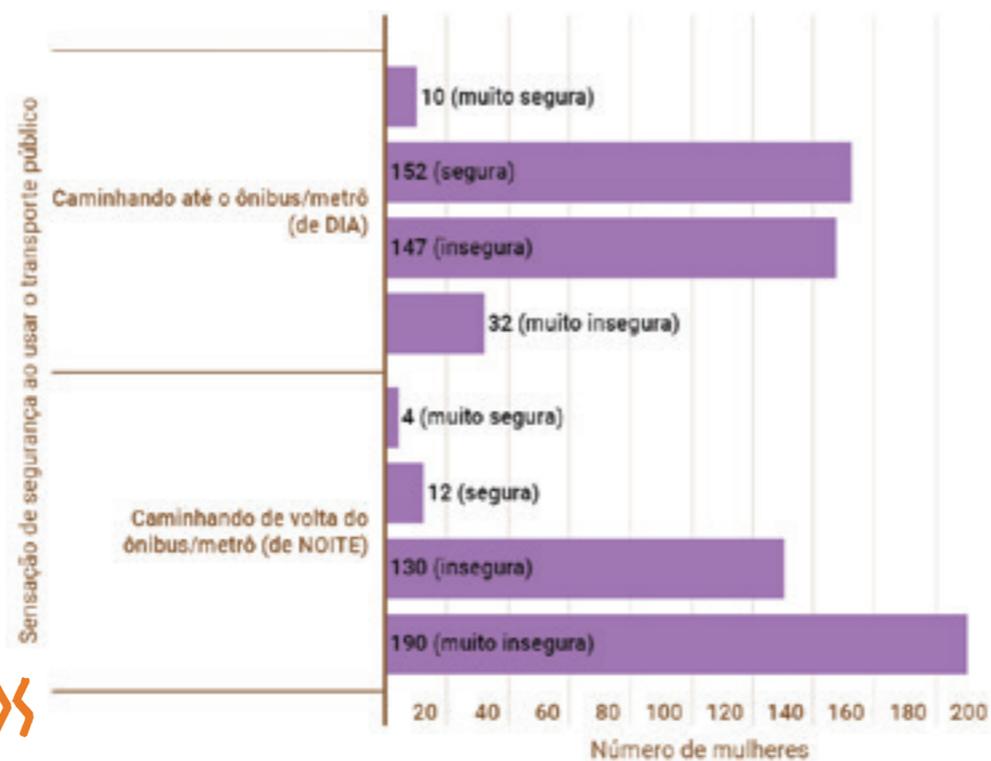
Quais das atitudes são consideradas assédio  
(gráfico 2)



"CÓDIGO QR CODE NOS ÔNIBUS E NO METRÔ PARA FACILITAR DENÚNCIAS E TAMBÉM PARA DIVULGAR DADOS E LOCAIS INSEGUROS"

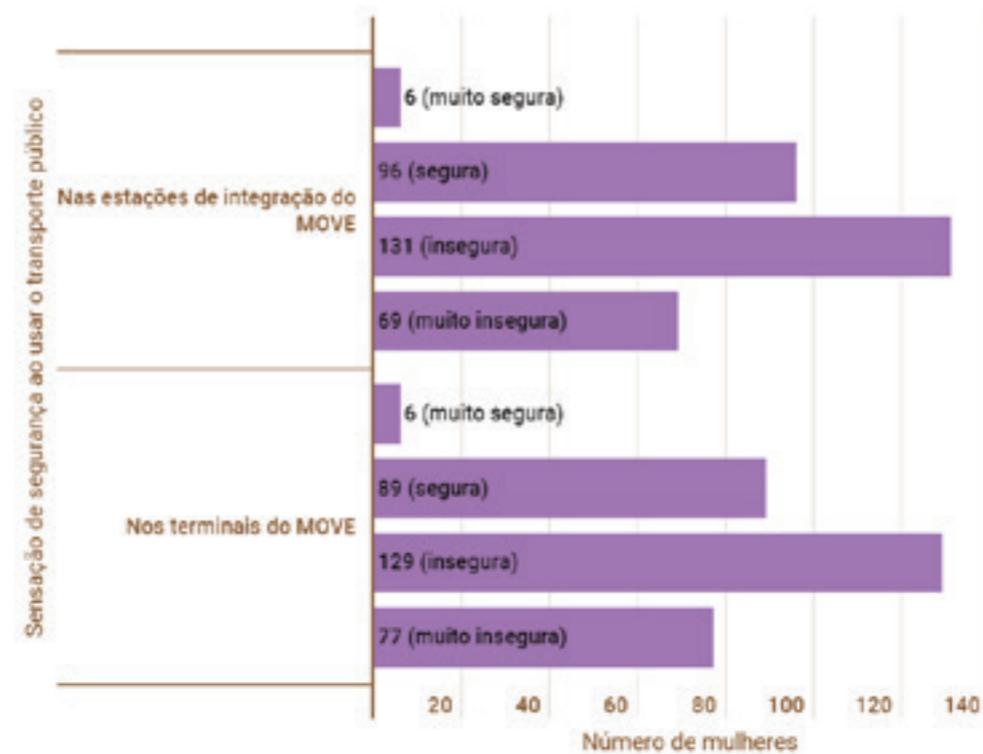
## Sensação de segurança ao usar o transporte público

(gráfico 1)



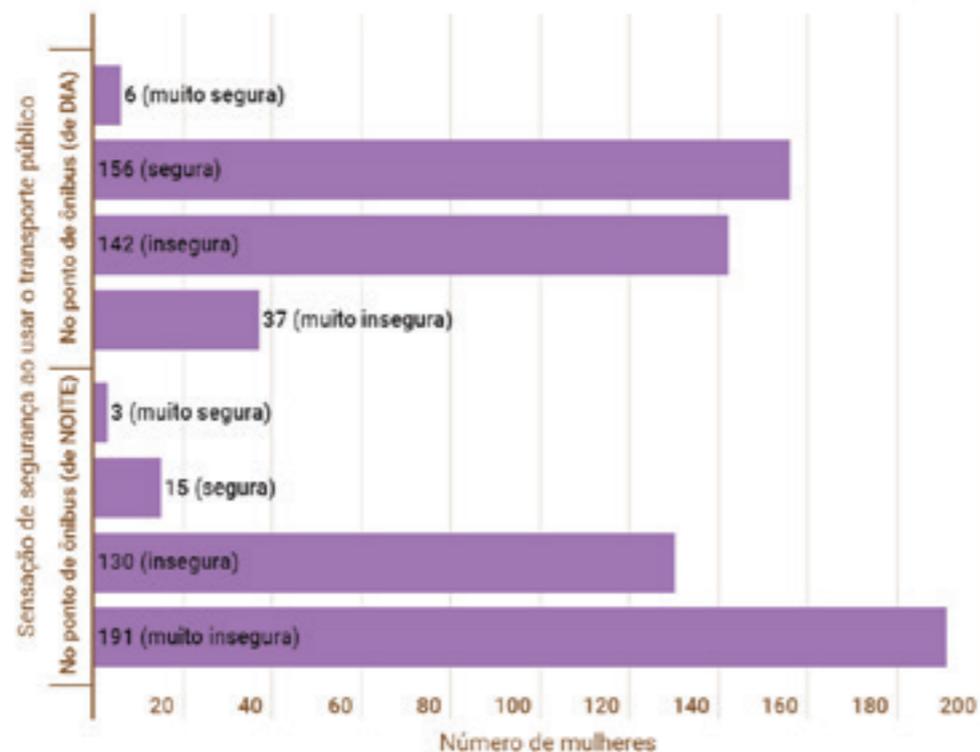
"CADERIA NÃO RESOLVE:  
FICA PRESO E SAI"

(gráfico 2)

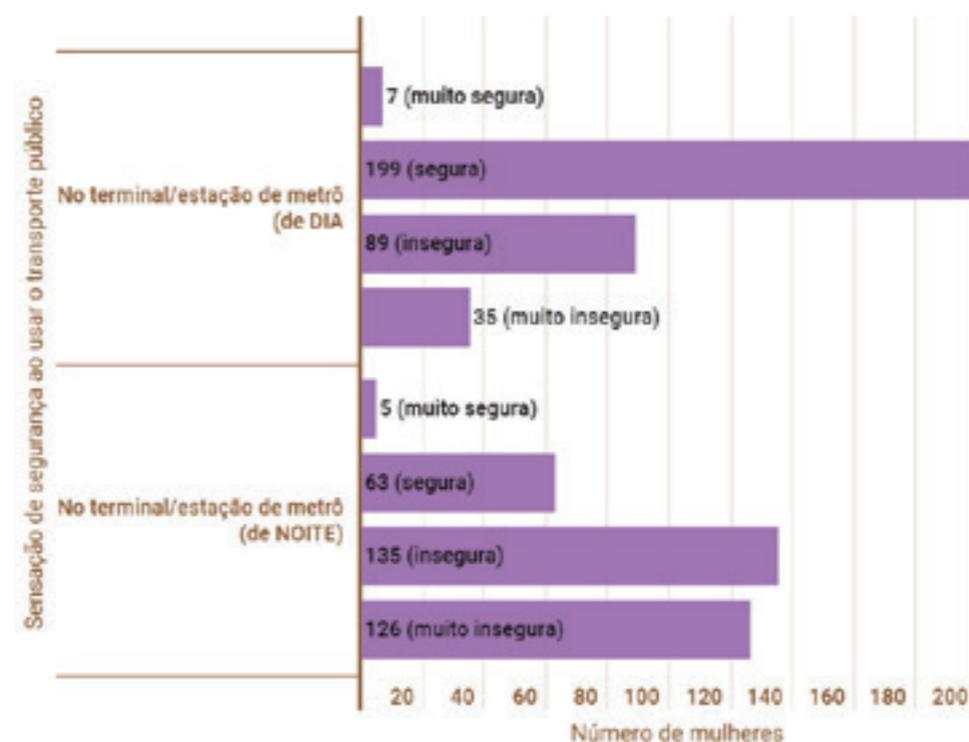


"APLICATIVOS  
PARA  
DENUNCIAR"

(gráfico 3)

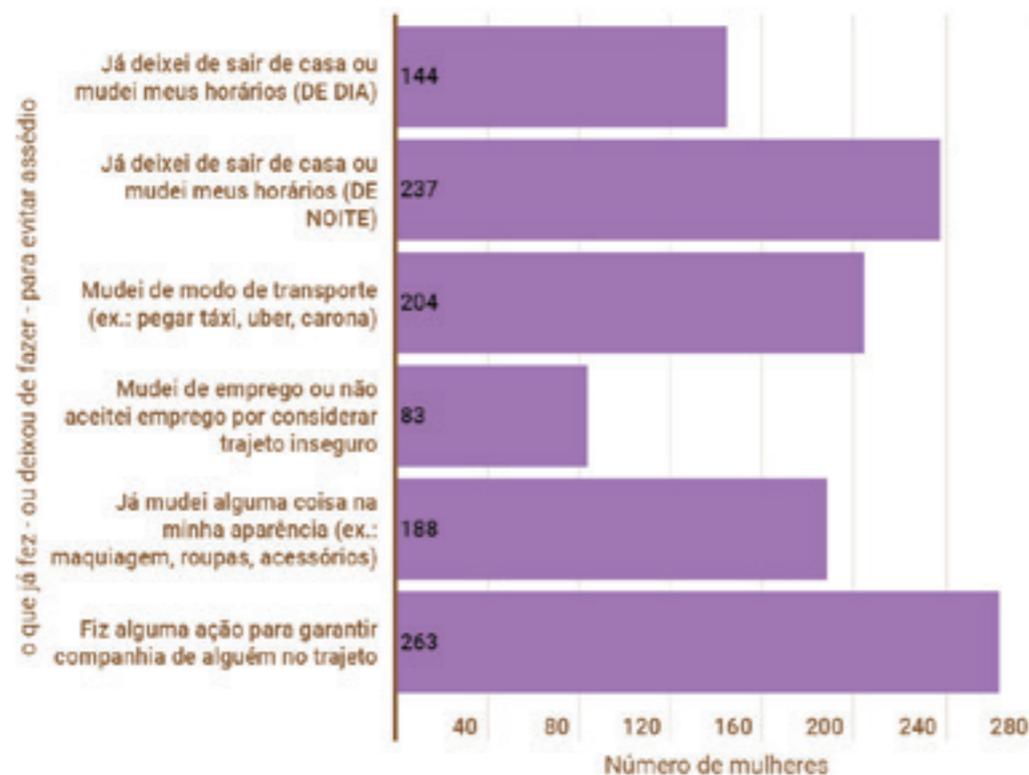


(gráfico 4)



## "LEVAR MAIS A SÉRIO O ASSÉDIO, POIS SÓ AS MULHERES QUE SE AJUDAM MUTUAMENTE QUANDO ACONTECE"

Ações que foram feitas ou não para evitar assédio



A partir das perguntas deste bloco é possível afirmar que a insegurança é um marcador da experiência das mulheres na cidade. Contudo, tal sentimento pode vir de fontes diferentes e, portanto, a percepção da insegurança varia. Em comparação entre o medo de acidentes, roubos e furtos e violências pessoais e assédio, é interessante notar que o maior sentimento de segurança é em relação a acidentes. Neste quesito, 31,5% das respondentes se sentem seguras e 1,5% se sentem muito seguras. O medo de roubos e furtos é maior do que de violências pessoais e assédio: 92% sentem inseguras ou muito inseguras em relação aos primeiros, em comparação com 86,5% que sentem inseguras ou muito inseguras em relação aos últimos. Ambos os valores são elevados e ao que parece, o medo da violência urbana em termos gerais se sobrepõe ligeiramente ao medo específico da violência de gênero no espaço público.

Como abordado anteriormente, a própria noção do que é assédio envolve um espectro de violências de gênero perpetradas no espaço público. A pergunta número 9 buscou compreender as diferentes atitudes que as mulheres usuárias do transporte público coletivo de Belo Horizonte compreendem como assédio.

Dentre as opções fornecidas às respondentes, podemos classificá-las a partir de categorias propostas por Quinones (2020):

Tabela: Classificação de atitudes como assédio sexual

Quais das atitudes você considera assédio?		É assédio	Não é assédio
<b>Visuais</b>	Olhar fixo de desconhecido	84,78 %	15,22 %
	Gestos como piscar o olho ou gestos estranhos	90,48%	9,52 %
<b>Verbais</b>	Frases desagradáveis ou invasivas	96,01%	3,99 %
	Uma "cantada" de um desconhecido	31,02 %	8,98 %
<b>Intimidatórias</b>	Uma ameaça	94,94 %	5,06 %
	Perseguição	97,31 %	2,69 %
<b>Obscenas</b>	Exibição de partes íntimas	99,11 %	0,89 %
<b>Físicas</b>	Pessoa muito próxima a você	74,55 %	25,45 %
	Toque em qualquer parte do corpo (encoxadas, passar a mão)	100 %	0,00 %
	Toques nas partes íntimas	99,11 %	0,89 %
	Estupro	98,81 %	1,19 %

Fonte: elaboração própria com base nos resultados da pesquisa. O percentual é referente ao total de respondentes de cada item da pergunta.

"TUDO COMEÇA NA EDUCAÇÃO"

Dentro do espectro de violências apresentadas para as respondentes, a maior parte tem um alto grau de confirmação, sendo consideradas assédio para mais de 95% das entrevistadas. Há uma interpretação que mesmo violências "cotidianas" como a cantada ou gestos vindos de desconhecidos são consideradas assédio por mais de 90% das respondentes. Mesmo assim, sabemos que são violências que tendem a ser ignoradas no momento de tomada de medidas institucionais nas políticas públicas.

As atitudes intimidatórias, obscenas e físicas (excetuada a proximidade do corpo de uma pessoa) são bastante consensuais quanto a sua caracterização como assédio. Como essas ações são mais evidentemente sexualizadas ou têm um teor que pode ser considerado mais grave em termos de violência, faz sentido sua avaliação maior como assédio – sendo, muitas vezes, foco das campanhas e políticas de combate.

Apenas as ações "olhar fixo de desconhecido" e "pessoa muito próxima a você" obtiveram menos de 90% de confirmação como assédio pelas respondentes. Provavelmente por poderem ser incorporadas em outros tipos de ações do cotidiano que podem ou não ser consideradas violentas e terem ou não cunho sexual. Como a experiência diária no transporte coletivo é a da lotação e a proximidade e troca de olhares faz parte dessa vivência, é possível que as respondentes avaliem que muitas vezes essas ações podem não ter cunho sexual. Mesmo assim, seus valores

seguem altos – respectivamente 84,78% e 74,55% – e são fonte de desconforto para o trânsito de mulheres na cidade.

No que diz respeito ao próprio trajeto das mulheres ao utilizar o transporte público, a pergunta número 10 aponta que os horários noturnos trazem maior sensação de insegurança do que os horários diurnos. Isso independente do espaço nos quais elas se encontram, seja a caminhada na rua, o ponto de ônibus ou os terminais e estações do metrô.

Comparando os espaços no mesmo horário, a rua dá mais medo do que os espaços fechados. De dia, a caminhada e o ponto de ônibus trazem igualmente mais insegurança (52,49% das mulheres afirmam estar inseguras ou muito inseguras) do que as estações e terminais do metrô (36,36%). De noite a insegurança aumenta e 93,84% estão inseguras ou muito inseguras na caminhada à noite, 94,13% no ponto de ônibus e 76,54% nos terminais e estações do metrô. O embarque nos vagões de metrô e nos ônibus também trazem insegurança. 60,12% se sentem inseguras ou muito inseguras dentro do vagão de metrô e 71,85% dentro do ônibus.

As respostas apontam para uma maior sensação de segurança em espaços apartados da rua e durante o dia. Essa sensação pode se relacionar a uma dimensão social de espaços e horários nos quais as mulheres não são bem-vindas na cidade, quais sejam, o espaço público e o horário noturno. Contudo, a falta de alternativa depois do embarque no metrô e ônibus para

## "APLICATIVO DE CELULAR"

desembarcar ou buscar ajuda em caso de assédio, bem como o problema da lotação desses espaços podem explicar a maior sensação de insegurança das mulheres quando já em uso do transporte coletivo.

O medo do assédio conforma as atitudes, os espaços e os horários da mobilidade das mulheres na cidade. Segundo as respostas à pergunta 11, a maioria das respondentes já fez ou deixou de fazer algo para evitar o assédio. 80,4% das mulheres buscaram ter companhia de alguém no trajeto – analisando as respostas abertas, essa estratégia pode ser adotada inclusive fingindo que o acompanhante é seu namorado, compartilhando a localização de forma virtual com outra pessoa ou fingindo uma ligação ao telefone. A mudança do modo de transporte por outro tido como mais seguro é a terceira estratégia mais adotada pelas respondentes (62,4%), e aqui vemos, tipicamente, a opção pelo transporte individual motorizado como mais atrativo em termos de segurança. A mudança dos caminhos, do ponto de ônibus e mesmo pegar “outro ônibus para sair do local” foram estratégias pontuadas nas respostas abertas.

O assédio faz com que as mulheres deixem de sair de casa ou ajustem seus horários. 72,5% já deixou de sair ou voltar para casa à noite e 44% já o fez de dia. E pode impactar, inclusive na esfera do trabalho, sendo que 25,4% das respondentes afirmaram já

ter mudado ou deixado de aceitar um emprego por considerar o trajeto inseguro. Por fim, outra estratégia muito utilizada é a mudança de algum elemento na aparência da mulher (57,5%).

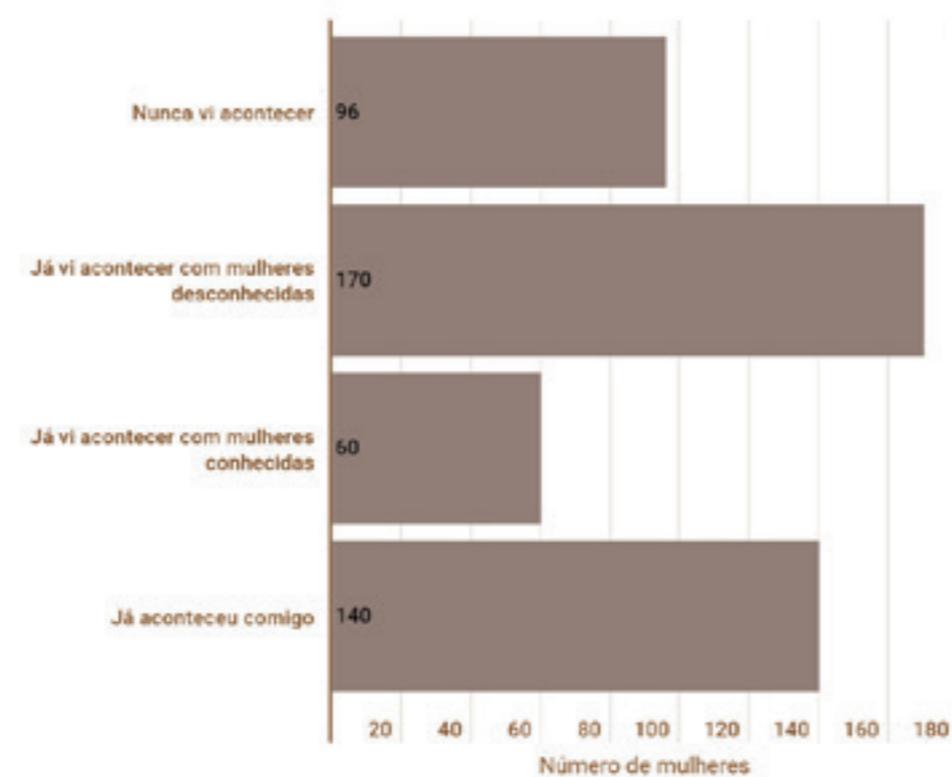
Como se pode perceber, a adoção de estratégias individuais perpassa as decisões de saída de casa das mulheres, podendo acarretar desde sua exclusão do espaço público em determinadas condições e horários até a adoção de medidas de mudança de aparência ou de optar por meios até mais caros para se locomover (como taxi, aplicativos ou carro próprio) para que possam acessar a cidade em situações tidas como adversas. É importante entender que por mais que essas estratégias sejam adotadas e podem ser necessárias para superar as barreiras de acesso à cidade colocadas contra as mulheres, elas podem acabar por reforçar lógicas de individualização da responsabilidade pela segurança e de culpabilização da vítima, como se o assédio tivesse sido resultado de uma decisão equivocada da mulher e não da violência de gênero acometida sobre ela. Assim, ao se pensar em políticas públicas, é importante ter em vista a condição estrutural e social do assédio sexual no espaço público.

## "MELHOR ORIENTAÇÃO DOS FUNCIONÁRIOS TERCEIRIZADOS PARA PERCEBEREM E AGIREM"

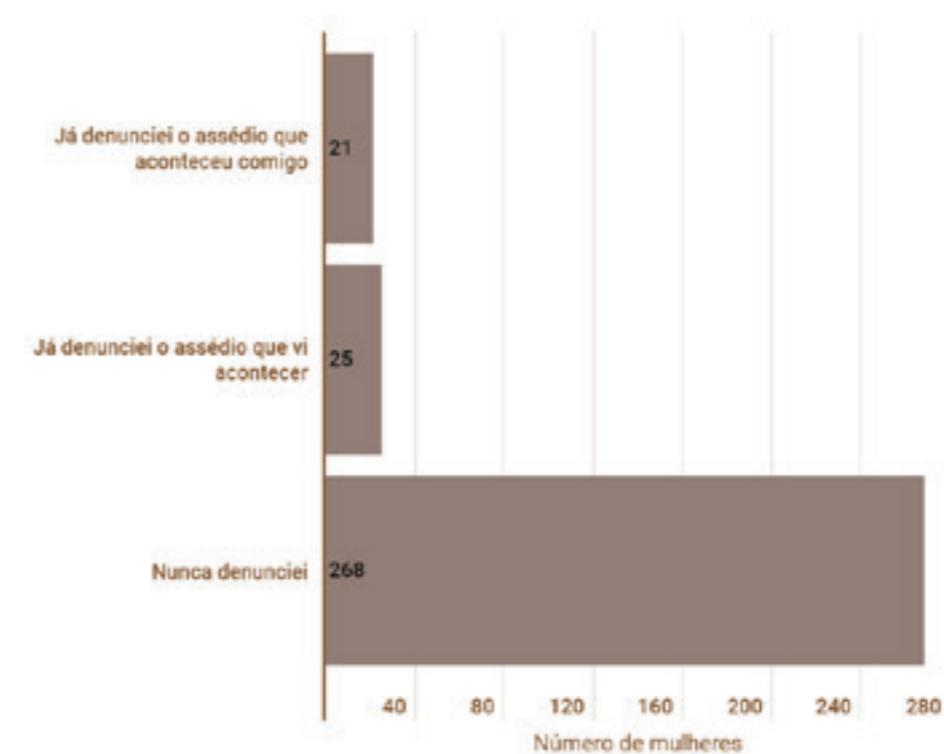
## "COMEÇAR A USAR AS REDES SOCIAIS PARA DENUNCIAR, COMO PORTA VOZ DA GENTE"

### 6.3. Sobre o bloco de perguntas sobre denúncias:

Já sofreu ou presenciou assédio a mulheres no transporte público?

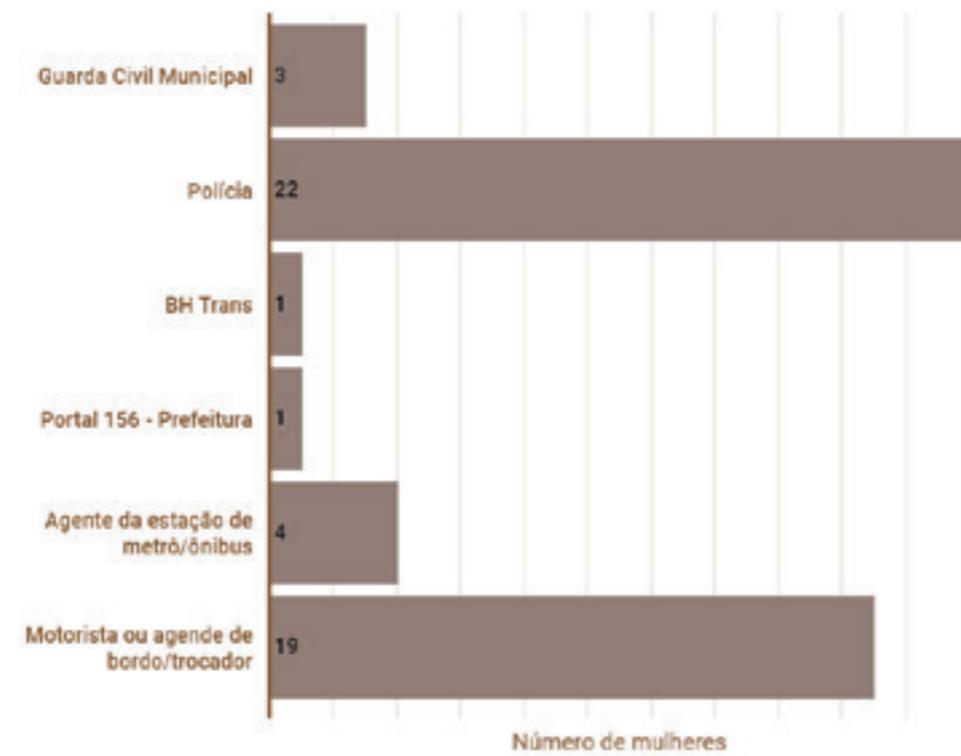


Já precisou (ou quis) denunciar um assédio contra você ou outras mulheres no transporte público?

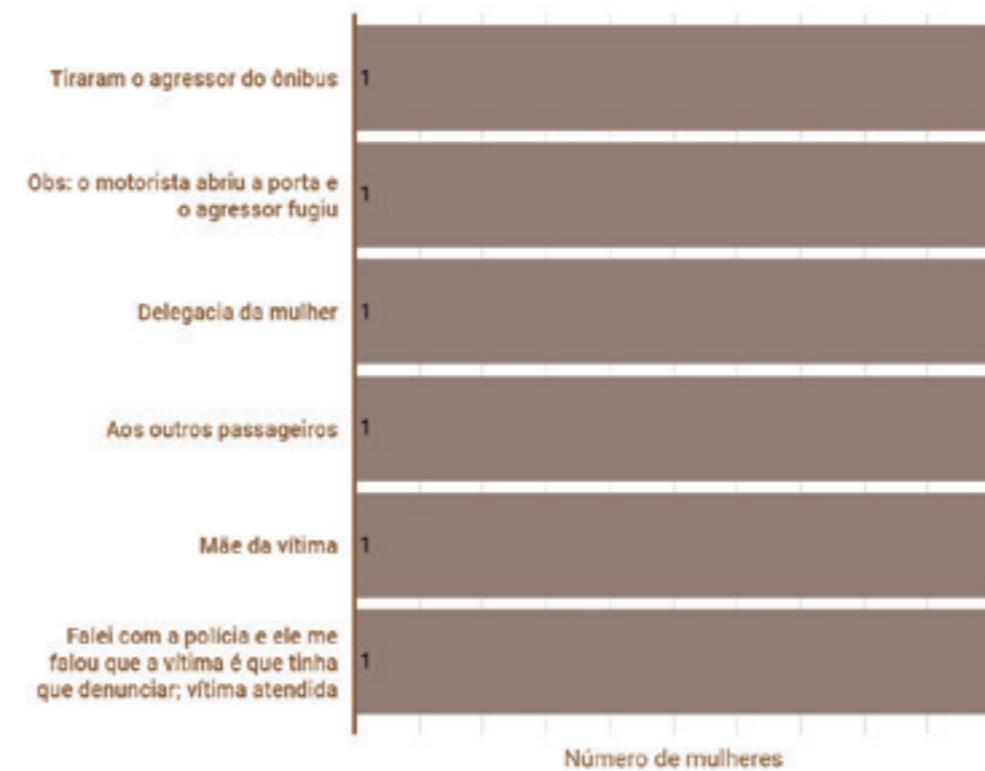


## "ACOMPANHAR A DELEGACIA QUANDO HOUVER DENÚNCIA"

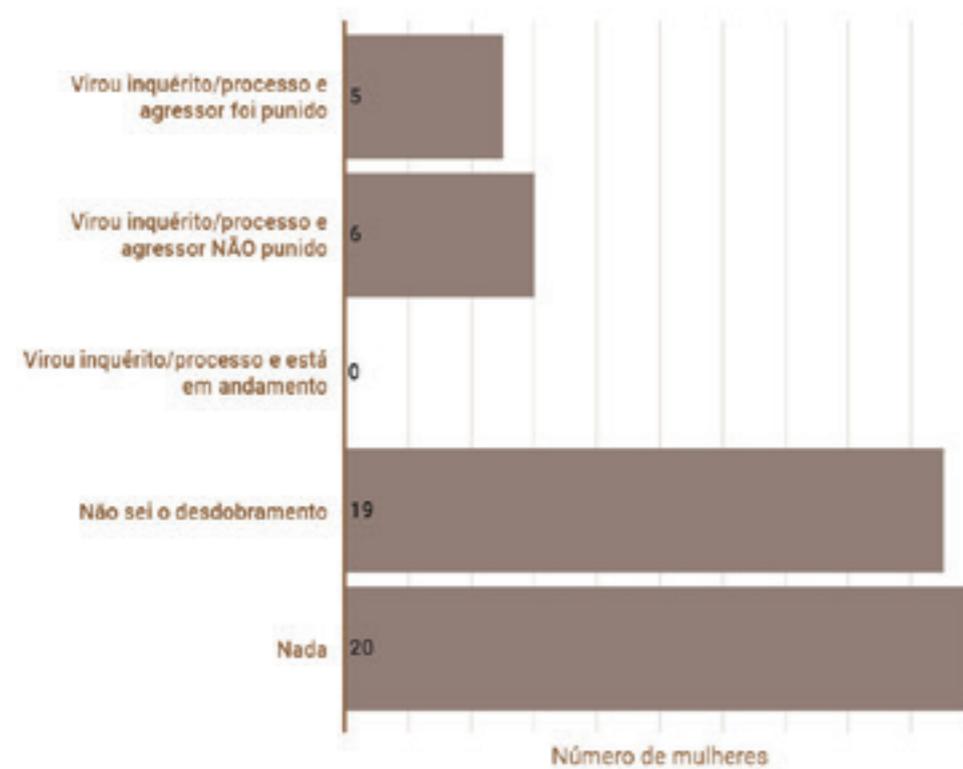
Se já denunciou, por onde a denúncia foi feita (gráfico 1)



(gráfico 2)



Se já denunciou, qual o resultado desta denúncia?

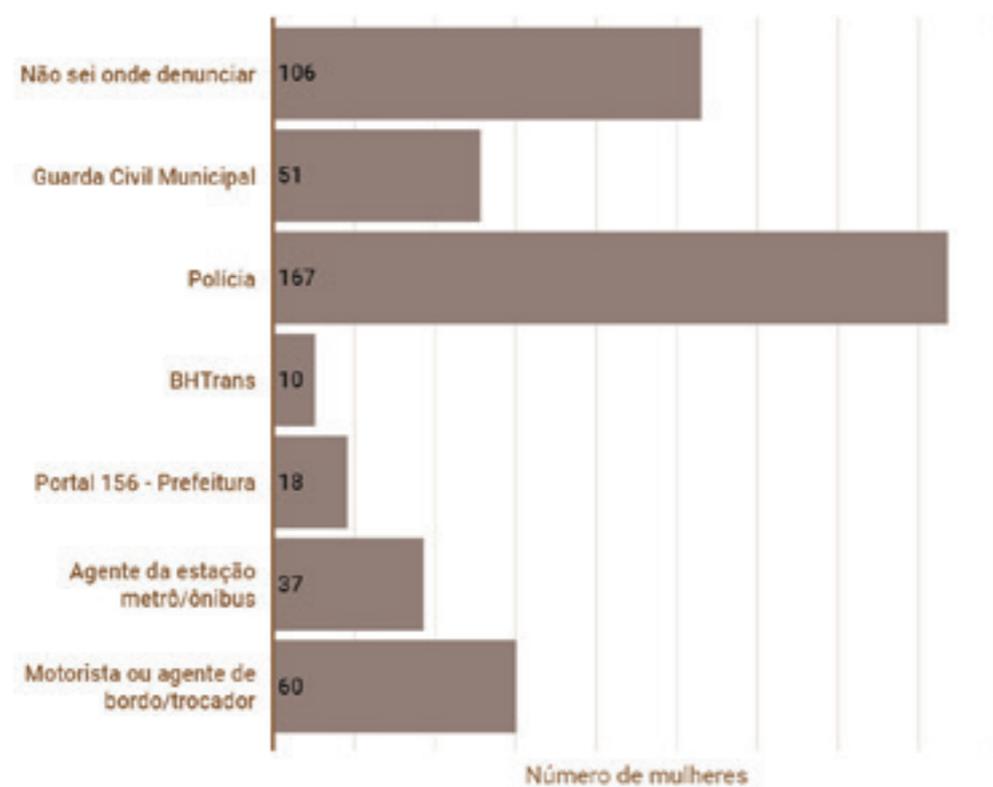


"METRÔ DEMORANDO A PASSAR,  
AÍ VEM O ÔNIBUS LOTADO"

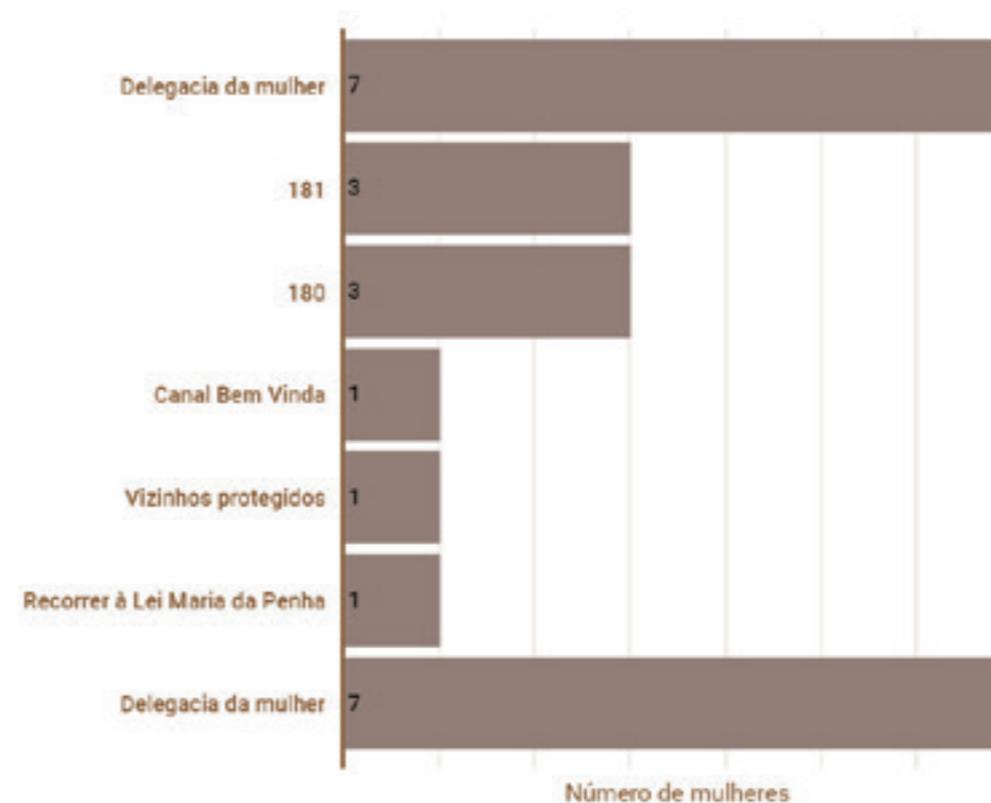
"BOTÃO MAIS VISÍVEL"

## "AUMENTO DAS DENÚNCIAS"

Se nunca denunciou, você saberia por onde denunciar? (gráfico 1)



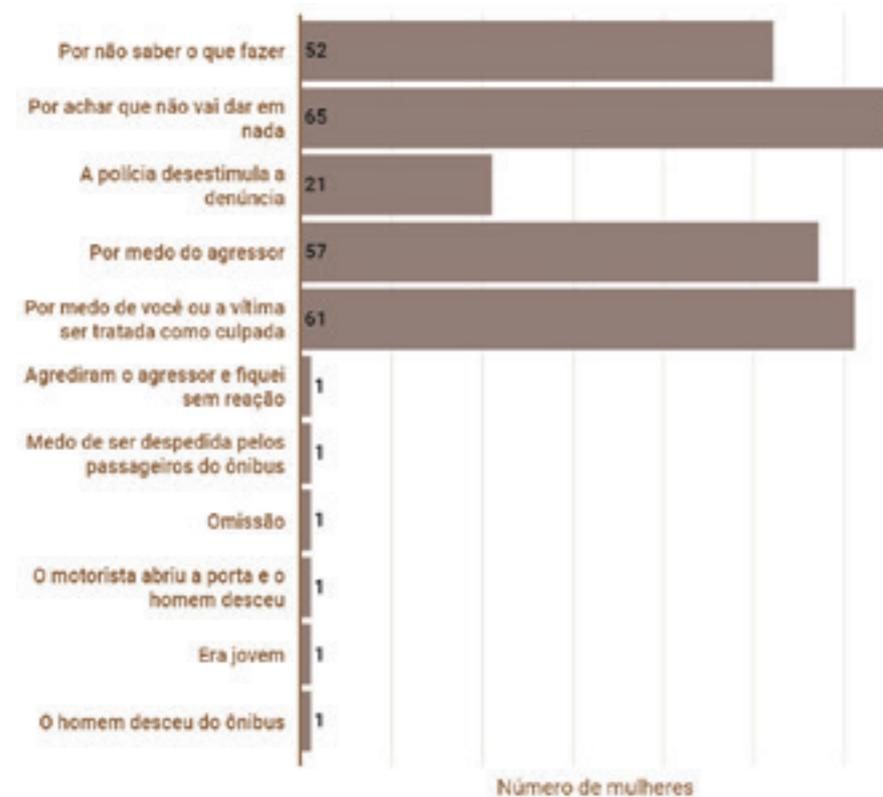
(gráfico 2)



"APROVAR UMA LEI DE COMBATE AO ASSÉDIO"

## Se presenciou ou vivenciou um caso de assédio, por que não denunciou?

(gráfico 1)



"O MOTORISTA NÃO TEM ESSA VISÃO EXERCENDO DUAS FUNÇÕES"

### Respostas únicas para essa pergunta:

- Por não estar próxima o suficiente da situação de assédio
- Nunca presenciou
- Foi testemunha de assédio de pessoa muito próxima
- O agressor saiu rápido do ônibus
- A moça assediada tomou as providências
- Por medo de acharem que é mimimi
- Denunciaria, porém nunca vi acontecer
- Estava dentro do ônibus, e o cara deu o sinal e desceu
- Fiquei em choque
- Ônibus cheio e não atrasar a viagem
- Foi muito rápido
- Não presenciou
- Não deu tempo
- Era outra pessoa
- Desnorteada, desceu do ônibus
- As próprias pessoas do ônibus botaram pra correr
- Agressor armado
- Não entendeu que era assédio
- Expulsou agressor do ônibus
- Por não saber do que se trata
- Já tinha batido no cara
- O agressor correu
- O agressor foi embora e não incomodou mais
- Tinha que partir da vítima
- A própria vítima conseguiu fazer a denúncia
- Deixei passar por medo
- Por considerar que se não encostou, talvez seja inofensivo
- Motorista parou o ônibus
- A violência foi verbal
- A vítima não se manifestou
- A própria vítima se manifestou
- Jogou pra fora
- Achei que a gravidade das situações que presenciei não mereciam de denúncia
- A própria pessoa fez a denúncia
- Foi muito rápido, não quis me envolver
- Pela dúvida de saber se a situação foi assédio ou não
- Por medo de ser perseguida pelo agressor em outras viagens
- Porque não se repetiu
- Saiu de perto do agressor
- Estava no ônibus e o assédio foi na rua
- Já haviam denunciado
- O medo, ele paralisa
- Não levou a sério
- Medo
- Vergonha e medo de não acreditarem
- Me sentir insegura

## "TER MAIS VISIBILIDADE E CANAL DE COMUNICAÇÃO"

No que diz respeito à ocorrência e denúncia de situações de assédio, temos que a maioria das mulheres já presenciou situações de assédio no transporte público, seja consigo mesmas (41,5%) ou com outras mulheres conhecidas (17,8%) ou não (50,4%). Apenas 28,5% afirmaram nunca ter visto acontecer tal situação. Porém, apenas 14,9% das mulheres afirmou ter denunciado a situação. Isso confirma a característica da subnotificação dos casos de assédio no transporte público.

No caso de quem denunciou, do total de 44 mulheres, a maioria procurou a polícia (50%), seguido da busca do motorista ou agente de bordo (43,2%) ou da estação (9,1%). A busca da Guarda Civil ocorreu em 6,8% dos casos. Interessante notar, pelas respostas abertas, que houve a busca da delegacia da mulher e a atuação de passageiros – inclusive para tirar o agressor do ônibus. E já aqui surgiu uma resposta que mostra as dificuldades de denúncia: ao buscar a polícia, uma testemunha teve o retorno de que a denúncia só poderia ser feita pela vítima.

Após a denúncia, também são apontadas dificuldades de prosseguimento das medidas institucionais. 25% viraram inquérito e 11,4% tiveram punição. Por outro lado, 43,2% dos casos a entrevistada não sabem o que ocorreu como desdobramento e 45,5% afirmaram que nada ocorreu.

No caso de quem não denunciou, é importante frisar que 36,2% não sabe onde fazê-lo, mostrando a necessidade de divulgação dos canais específicos para denúncia do assédio no transporte

público. A polícia segue sendo a referência para denúncias (57%) e os agentes do transporte público também – motoristas e agentes de bordo (20,5%) e agentes das estações de metrô e ônibus (12,6%). A Guarda Civil aparece como referência para 17,4% das mulheres e a Prefeitura e a BHTRANS figuram com 6,1% e 3,4% respectivamente.

No que diz respeito à falta de notificações dos casos, há uma combinação de desconhecimento/desconfiança dos canais institucionais com o medo advindo da própria situação de assédio. Achar que não vai dar em nada (34%), não saber o que fazer (27,2%) e até o desestímulo vindo da polícia (11%) são razões para não denunciar. Ter medo de ser tratada como culpada (31,9%) ou o medo do agressor (29,8%) reforçam a situação de falta de amparo ao sofrer o assédio no transporte público.

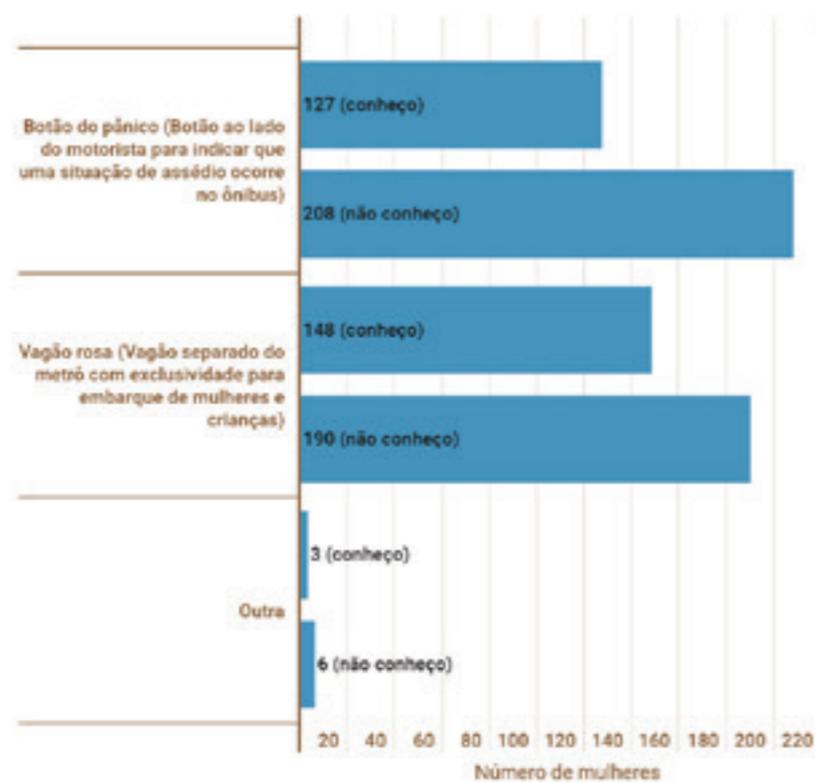
O fato de ser rápido demais e o agressor fugir, o motorista abrir a porta e situações análogas foram apontadas nas respostas abertas. Também contaram de situações em que a vítima teve dúvidas ou não percebeu que o caso era de assédio. Esses são elementos da caracterização da própria dinâmica em que ocorre a violência, pela qual a assertividade da denúncia encontra empecilhos ou na normalização de certas atitudes ou da condição "passageira" de quem está no transporte público – sofrendo ou cometendo a violência.

**"BOTÃO DO PÂNICO  
NOS PONTOS DE  
ÔNIBUS"**

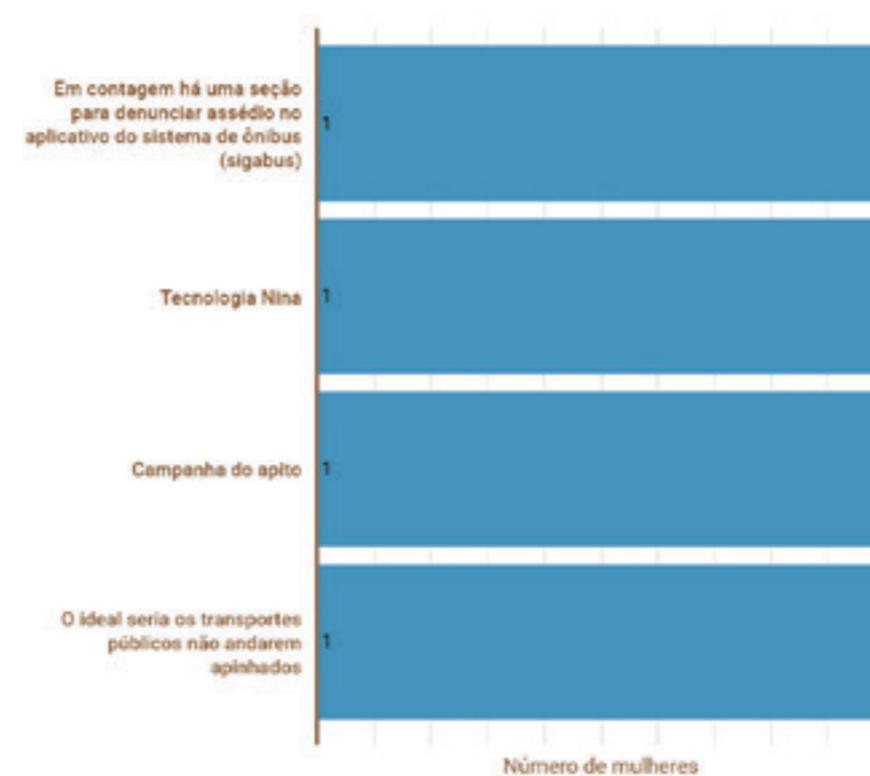
## "PODERIA DIMINUIR O NÚMERO DE PESSOAS NO ÔNIBUS (TER MAIS ÔNIBUS)"

### 6.4. Sobre o conhecimento e expectativa em relação às políticas de combate ao assédio:

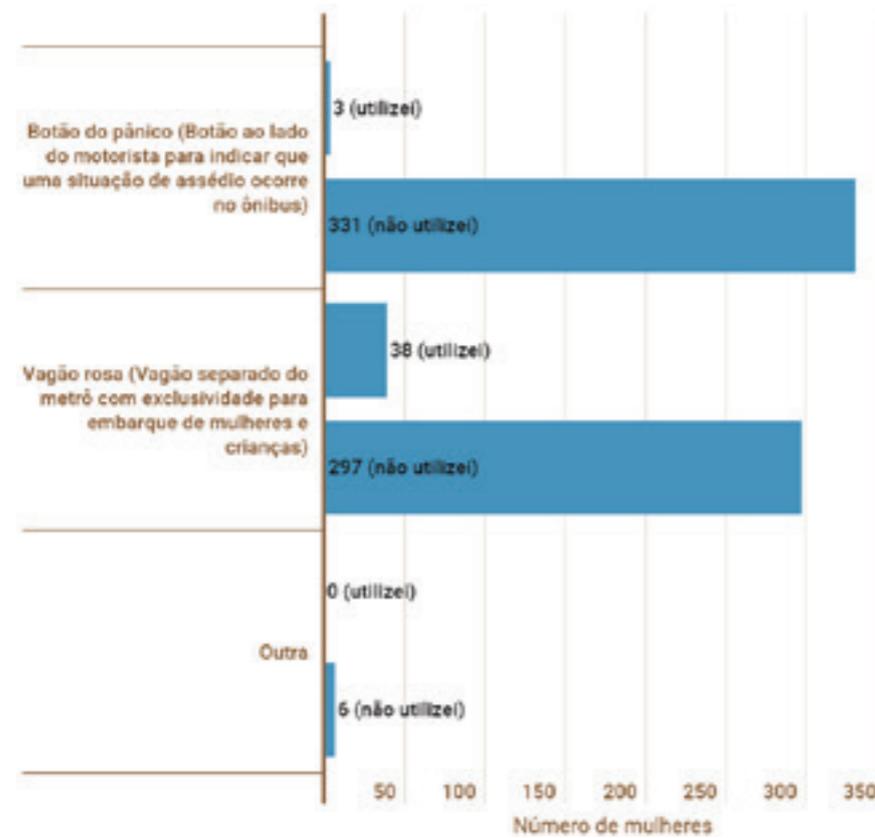
Conhece e/ou já utilizou alguma dessas políticas públicas de combate ao assédio



Se conhece outra política pública, qual conhece

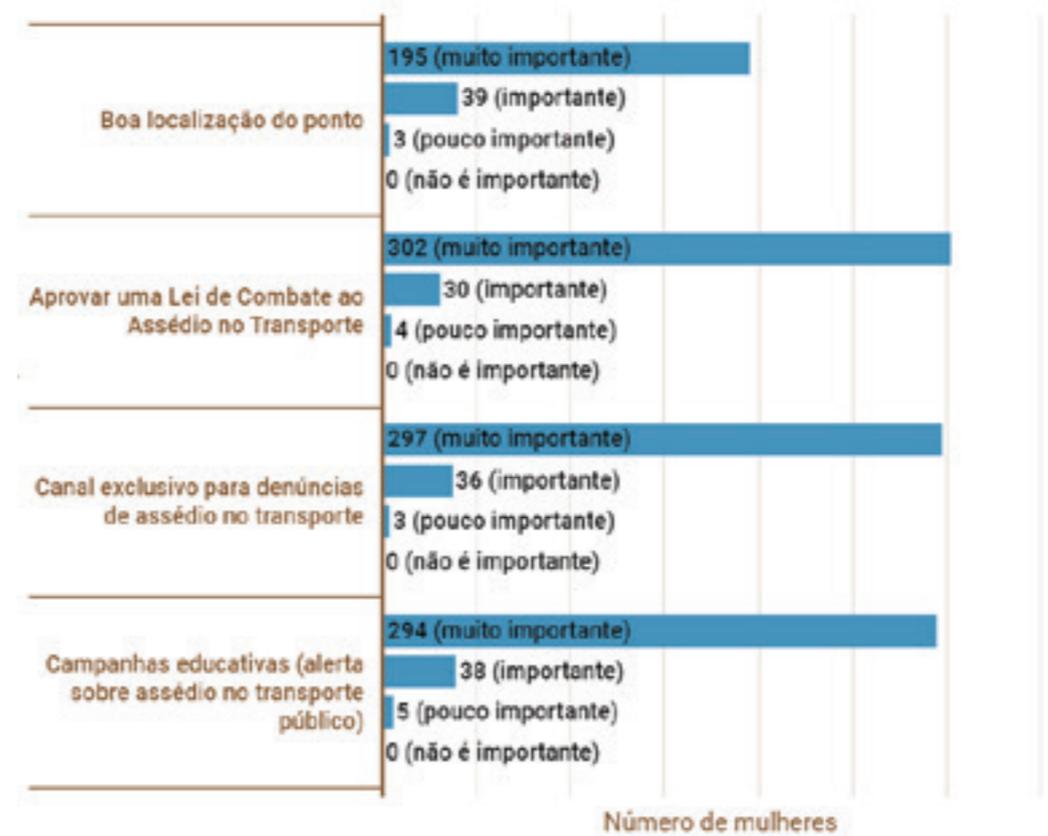
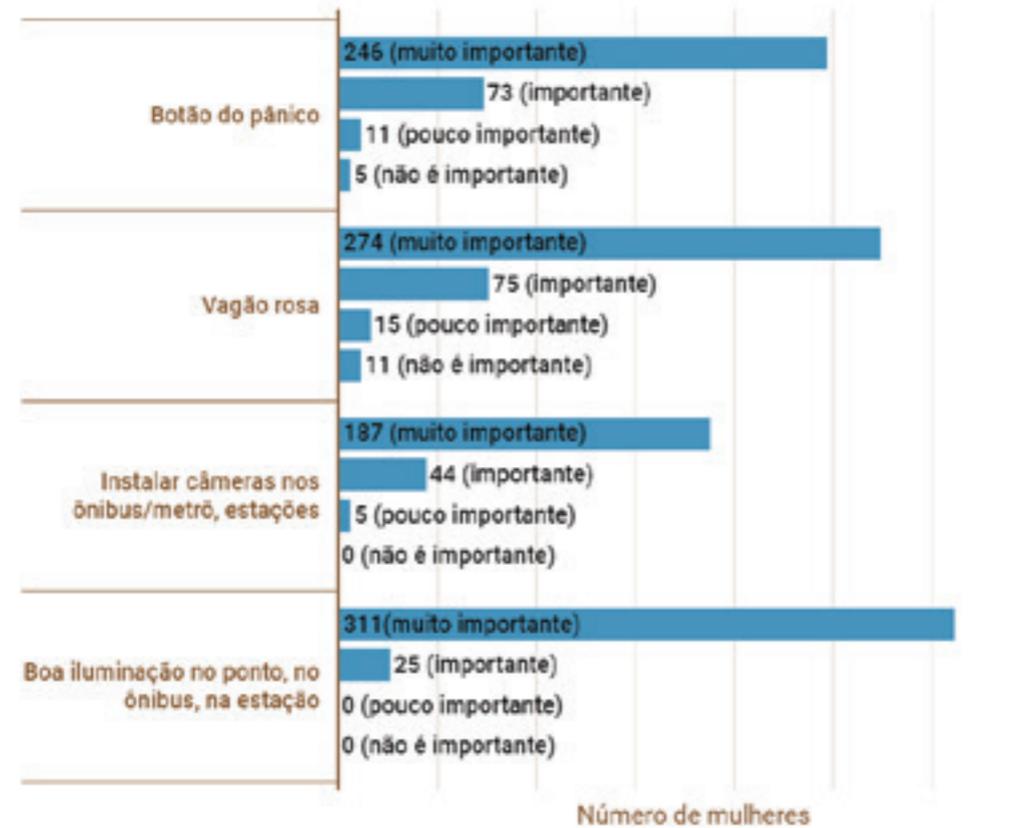


Já utilizou alguma destas política pública de combate ao assédio



"ESPAÇO/CANAL PARA DENUNCIAR E PEDIR SOCORRO"

Como avalia a importância destas medidas existentes ou a serem implementadas para o combate ao assédio



"COBRADOR BATE (OU BATIA) A MOEDA PARA INIBIR ASSÉDIO NO ÔNIBUS (SAUDADE DO TROCADOR)"

São duas as políticas públicas de combate ao assédio existentes em Belo Horizonte, conforme apresentamos anteriormente: o botão do pânico, que pode ser acionado pelo motorista de ônibus, e o vagão rosa, exclusivo para mulheres e crianças no metrô. Ainda que sejam medidas pontuais e problemáticas, há um desconhecimento das mulheres a respeito de sua existência. Apenas 37,91% das mulheres conhecem o botão do pânico e 43,78% conhecem o vagão rosa. Quanto ao seu uso, apenas 3 mulheres afirmaram terem usado a primeira medida (0,08%) e 38 usaram a segunda (11,34%). Ainda que pouco utilizadas, essas duas medidas são avaliadas como importantes ou muito importantes pelas mulheres da cidade.

Quando questionadas sobre a importância de outras medidas, elas tiveram uma avaliação em geral positiva, demonstrando que há demanda por mais ações de combate ao assédio. As mulheres consideraram muito importantes medidas de infraestrutura, como boa iluminação (92,56%), boa localização de pontos (87,54%) e uso de câmeras (84,91%); a aprovação de uma lei de combate ao assédio no transporte (89,88%); a criação de um canal exclusivo de denúncias (88,39%); medidas educacionais, como campanhas (87,24%). É interessante notar que a avaliação de que as medidas são pouco importantes ou não importantes é residual nas respostas.

Dentre as medidas propostas pelas entrevistadas, podemos agrupar em alguns temas. O melhor cumprimento das medidas já existentes é levantado. O botão do pânico, com ajustes, é

trazido à tona pelas mulheres, especialmente melhorando sua localização (como mais visíveis nos ônibus ou em aplicativos de celular e divulgação). E a maior visibilidade e respeito ao vagão rosa também. A maior presença de agentes públicos também é demandada, desde a volta dos agentes de bordo aos ônibus, passando por fiscais até o policiamento. Medidas educacionais pontuais, como campanhas de combate ao assédio, conscientização masculina e educação sexual nas escolas são trazidas como forma de abordar o problema de maneira mais abrangente. Outras medidas demandando mais punição ou falas como “cortar o biliu” e a “violência contra o agressor” também apareceram, mostrando uma perspectiva de que há uma falta de punição ou responsabilização dos agressores e, mesmo, uma impaciência das mulheres frente à persistência de um cenário de violências.

De forma geral, as medidas trazidas pelas respondentes colocam nas instituições públicas e na sociedade como um todo a responsabilidade por diminuir os casos de assédio no transporte público. Assim, elas rompem com o padrão de responsabilização ou descrédito das vítimas, que constrange tanto o acesso à cidade pelas mulheres quanto às possibilidades de denúncia dos casos de violência. Essa é uma mudança de chave necessária para efetivar políticas de combate ao assédio no transporte pelos entes públicos.

**"TER MAIS SEGURANÇA NO  
ÔNIBUS, MOVE O METRÔ"**

## Sugestões das mulheres que responderam a pesquisa de outras medidas para combate ao assédio

Acompanhar a delegacia quando houver denúncia

Aplicativos para denunciar

Aprovação de uma disciplina nas escolas como medida educativa

Aprovar uma Lei de Combate ao Assédio

As pessoas tem que ser tementes a Deus, ler a Bíblia, conhecer Deus, evitar ficar andando nua, provocando

Aumentar número de ônibus, principalmente fora do horário de pico

Aumento das denúncias

Aumento de campanhas educativos

Botão do pânico com Alarme agressivo e barulhento também.

Botão do pânico em mais lugares no ônibus (16 vezes)

Botão do pânico nas linhas metropolitanas

Botão do pânico nos pontos de ônibus

Botão do pânico onde dou sinal (2 vezes)

Botão do pânico: Campanha/comunicação sobre o botão

Botão do pânico: Colocar botão do pânico para motorista ver, pois ele não consegue dar atenção, pois faz tudo: dirige e cobra passagem

Botão do pânico: Maior divulgação

Botão do pânico: Mudar de posição o botão do pânico (colocar atrás).

Botão do pânico: Ter mais botões de pânico instalados em outros pontos do ônibus e metrô

Botão mais visível (2 vezes)

Botão mais visível e mais divulgado

Cadeia não resolve: fica preso e sai

Campanha de denúncia por terceiros/anônimo

Campanhas educativas nas escolas

Campanhas para o público masculino

Campanhas que incluíssem os homens e homens mais jovens (mudança de comportamento)

Canal anônimo para denúncias

Canal de denúncia;

Aplicativo de celular

Castração química;

Chamar a polícia

Cobrador bate (ou batia) a moeda para inibir assédio no ônibus (saúde do trocador)

Código QRCode nos ônibus e no metrô para facilitar denúncias e também para divulgar dados e locais inseguros

Colocar em prática as opções acima

Colocar o botão do pânico próximo ao banco dos passageiros;

Colocar policiais no ponto de ônibus

Colocar segurança, policiais no ponto

Botão mais visível (2 vezes)

Começar a usar as redes sociais para denunciar, como porta voz da gente

Comunicar sobre as políticas públicas

Conscientização masculina

Cortar o "biliu"

Deixar a mulher no ponto mais próximo de sua casa;

(Citou exemplo de morte mais estupro)

Deixar preso por longos anos o agressor

Deveria ficar preso o assediador/estuprador (e com pena de morte)

Deveria respeitar as pessoas pelo modo de vestir

Diminuir o número de pessoas no ônibus ou separar homens e mulheres em lados opostos no transporte

Divulgação das medidas de combate ao assédio no transporte

Divulgar mais as políticas de combate ao assédio

Divulgar mais as políticas públicas existentes

Divulgar mais o canal exclusivo para denúncias de Assédio no transporte

Divulgar o "sinal de assédio" (pedido de socorro)

É difícil ser mulher;

Educação das crianças/meninos para formar adultos melhores e respeitosos.

Educação para as mulheres para se vestir e comportar

Educação para respeitar a mulher;

Educação sexual nas escolas para estimular as crianças desde cedo a compreender que é errado

Educação tem que vir no primário; você não deve fazer o que uma pessoa não quer;

Espaço/canal para denunciar e pedir socorro

Eu acho constrangedor mexer com a política: são machistas.

Execução e validação das Leis que já existem

Falar mais;

Fazer campanha com os homens

Fazer cumprir o Código Pena

Fazer funcionar as medidas que já estão aí funcionando

Fazer impor respeito

Fazer mais campanha;

Ficar alerta, muito atenta.

Fiscal em cada ônibus

Garantir o repasse de verbas e a execução desse recurso para o combate ao assédio no transporte

Guardas dentro dos ônibus

Iluminação nos pontos de ônibus;

Intercalar vagões de homens e de mulheres

Lei para garantir auxílio psicológico para a mulheres vítimas de assédio

Lei penalizar agressor

Levar mais a sério o assédio, pois só as mulheres que se ajudam mutuamente quando acontece;

Lugar físico nas estações/metrô para ouvir as denúncias

Maior fiscalização da política e Guarda Municipal circulando

Maior policiamento nas estações

Mais atenção para mulheres que trabalham à noite

Mais debate

Mais educação dos homens

Mais fiscalização no ônibus, principalmente á noite

Mais informação para as mulheres;

ter mais campanhas.

Mais metrô rodando

Mais mulheres lidando com os casos na delegacia da mulher;

Mais policiamento (2 vezes)

Mais policiamento depois das 22h

Mais policiamento na rua

Mais punição;

Mais segurança;

Mais segurança;

Mais vagões rosas no metrô

Medidas educativas nas escolas e também próximo das estações e pontos de ônibus

Melhor orientação dos funcionários terceirizados para perceberem e agirem

Melhorar a divulgação do que já tem

Melhorar fiscalização

"Metrô demorando a passar, aí vem o ônibus lotado.."

Monitoramento do vagão rosa para manter uso apenas de mulheres e crianças;

Monitoramento nos pontos de ônibus;

No canal exclusivo, "espaço de denúncias" de violências, onde não pudesse trabalhar homens

No ônibus deveria ter mais segurança (guarda) já que não tem cobrador;

O motorista não tem essa visão exercendo duas funções.

Os homens deveriam respeitar o vagão rosa;

Os homens senta e arreganha as pernas pensando só neles;

Os homens terem mais consciência e respeitar mais as mulheres

Panfletos;

Pena de morte, com a vítima assistindo, seria a redenção.

Poder público dar mais importância

Poderia diminuir número de pessoas nos ônibus (ter mais ônibus)

Poderia ter mais vagões

Poderia ter um policiamento dentro do ônibus para acompanhar as viagens

Polícia parar de vez em quando o ônibus

Policiais à paisana;

Policiamento no ponto de ônibus

Policiamento noturno

Política no transporte público

Punições mais rígidas

Que as medidas existentes sejam respeitadas

Reestruturação cultural na infância

Retorno dos cobradores

Segurança

Segurança dentro do transporte;

Segurança no transporte e no ponto de ônibus

Segurança nos pontos de ônibus

Segurança pública nos pontos da RMBH

Ser protegida pela Lei para poder denunciar sem ser despedida

Telefone com segurança;

Tem que fiscalizar o vagão rosa e permitir só a entrada de crianças e mulheres

Tentar separar as mulheres no metrô e no ônibus

Ter fiscalização de policiais dentro do transporte público

Ter mais fiscal na fila e que escutasse quando falarmos

Ter mais pesquisa e mais informações;

Ter mais policiamento nos pontos de ônibus e ruas, praças

Ter mais segurança no ônibus, MOVE e Metrô

Ter mais vigilância no transporte público

Ter mais visibilidade e canal de comunicação

Ter monitoramento 24 horas nas câmeras

Ter policiamento/fiscal nos ônibus

Ter um guarda em cada ônibus

Ter uma guarda mulher para se sentir mais segura nas estações do metrô

Teria que ter mais ônibus nos horários da madrugada, pois tem mais mulheres que vão trabalhar; diminuir o intervalo

Tinha que ter um jeito de separar as mulheres para não ficar tão junto;

Treinamento dos agentes nos canais de denúncias

Treinamento para os policiais sobre o assunto.

Treinar os motoristas e a população sobre como reagir à situação de assédio;

Tudo começa na educação

Um profissional de segurança dentro do transporte e fiscalização do vagão rosa

Uma mulher se comunicar com a outra

VAGÃO ROSA: Acredito que medidas como o vagão rosa são paliativas e é necessário algo mais estruturante como campanhas educativas, além da questão de que as denúncias na maioria das vezes não tem desdobramento.

VAGÃO ROSA: Deixar o vagão mais visível e não deixar homem entrar

VAGÃO ROSA: Mais vagões rosa bem sinalizados (2 vezes)

VAGÃO ROSA: Mais vagões rosas no metrô

Vemos as coisas acontecendo e não fazemos nada;

Violência contra o agressor



"TER MAIS VIGILÂNCIA NO  
TRANSPORTE PÚBLICO"

## Existem diferenças, mas violência não se compara!

O principal objetivo de formular perguntas de natureza sociodemográfica em pesquisas de opinião é o de caracterizar o perfil das pessoas que a responderam. Neste sentido é que foram propostas as cinco primeiras perguntas da Pesquisa de Opinião Nossos Corpos, que caracteriza as mulheres em idade, gênero, raça, local de moradia e escolaridade. É muito comum utilizarmos estas perguntas para fazer cruzamentos com outras respostas, buscando comparar a opinião dos grupos a partir de hipóteses a serem confrontadas. No entanto, nosso ponto de partida ao formular estas perguntas era oposta a esta prática. Não queremos comparar a percepção de violência entre grupos de mulheres! Nesta pesquisa, **não existe um grupo que normalize a violência** - entendemos que ela está presente na vida das mulheres no cotidiano da cidade.

É visível que existem diferenças de percepção da violência entre alguns

perfis sociodemográficos e mesmo entre as mulheres, mas gostaríamos de propor uma reflexão sobre estas diferenças sem promover uma comparação. No cálculo da amostra, **já buscamos quantificar um número desejado de respostas** por faixa etária que representasse a diversidade da população de mulheres de Belo Horizonte e a variedade de locais escolhidos para aplicação da pesquisa vai neste mesmo sentido.

O resultado geral da pesquisa aponta o perfil deste universo de 341 mulheres, em sua maioria cis gênero, moradora de BH e que se autodeclara parda, preta ou negra, categorias deixadas propositalmente em aberto, apesar do censo agregar pessoas pardas e pretas sob nomenclatura negras.

Neste item, apresenta-se as tabelas obtidas dos **cruzamentos de cinco perguntas** (perguntas 8, 11, 12, 13 e 18) **com cinco variáveis:** idade, gênero, raça, local de moradia e escolaridade. Este cruzamento

## "CHAMAR A POLÍCIA"

comprovou que existem diferenças, mas que elas são poucas. Nenhum grupo trazido à tona pode ser deixado de lado, mesmo grupos pouco representados nesta pesquisa, como mulheres trans, mulheres quilombolas e indígenas, merecem ser consideradas. E ainda outros grupos que a pesquisa nem consegue chegar, como pessoas dissidentes das normativas heterossexuais de gênero.

Para facilitar a leitura de forma transversal aos temas perguntados, padronizou-se a apresentação dos cruzamentos em cada variável, apresentando-se em destaque, os resultados em percentuais, mas também mostrando os números absolutos. Obviamente que, além destes cruzamentos, outros podem vir a ser feitos pelas pessoas interessadas, a partir dos dados abertos disponibilizados.

## "MAIS VAGÕES ROSAS BEM SINALIZADOS"

## 7.1. Violências pessoais e assédio

A tabela mostra os resultados das respostas à pergunta **“Como você se sente em relação a violências pessoais e assédio?”**. Nas colunas da esquerda os valores em percentuais, nas colunas à direita os valores absolutos e nas linhas, separadas por blocos, os cruzamentos em relação à faixa etária, autodeclaração de gênero, autodeclaração de raça, local e escolaridade. A última linha mostra os resultados médios da pergunta, para servir de comparação.

Tabela - Cruzamentos em relação a violências pessoais e assédio?

	muito segura	segura	insegura	muito insegura	muito segura	segura	insegura	muito insegura	TOTAL GERAL
18 a 25 anos	0,0%	10,9%	39,1%	50,0%		10	36	46	<b>92</b>
26 a 30 anos	0,0%	8,5%	33,9%	57,6%		5	20	34	<b>59</b>
31 a 40 anos	1,4%	13,5%	43,2%	41,9%	1	10	32	31	<b>74</b>
41 a 59 anos	1,0%	17,3%	39,8%	41,8%	1	17	39	41	<b>98</b>
mais de 60 anos	0,0%	11,8%	41,2%	47,1%		2	7	8	<b>17</b>
Mulher cis	0,6%	13,3%	39,3%	46,8%	2	44	130	155	<b>331</b>
Mulher trans	0,0%	0,0%	50,0%	50,0%			1	1	<b>2</b>
Outra forma	0,0%	0,0%	50,0%	50,0%			2	2	<b>4</b>
Pessoa não binária	0,0%	0,0%	50,0%	50,0%			1	1	<b>2</b>
Amarela	0,0%	15,4%	46,2%	38,5%		2	6	5	<b>13</b>
Branca	1,2%	19,3%	34,9%	44,6%	1	16	29	37	<b>83</b>
Indígena	0,0%	0,0%	33,3%	66,7%			1	2	<b>3</b>
Negra	0,0%	11,3%	35,8%	52,8%		6	19	28	<b>53</b>
Parda	0,7%	12,2%	44,6%	42,4%	1	17	62	59	<b>139</b>
Preta	0,0%	6,0%	34,0%	60,0%		3	17	30	<b>50</b>
Belo Horizonte BH	0,5%	11,0%	37,1%	51,4%	1	23	78	108	<b>210</b>
RMBH	0,8%	15,3%	43,5%	40,3%	1	19	54	50	<b>124</b>
Até Fundamental completo	3,9%	13,7%	35,3%	47,1%	2	7	18	24	<b>51</b>
Até Ensino Médio completo	0,0%	14,5%	35,9%	49,7%	0	21	52	72	<b>145</b>
Até superior Completo ou +	0,0%	11,4%	43,6%	45,0%	0	16	61	63	<b>140</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0,6%</b>	<b>12,9%</b>	<b>39,3%</b>	<b>47,2%</b>	<b>2</b>	<b>44</b>	<b>134</b>	<b>161</b>	<b>341</b>

Obs: Tabulação cruzada da Pergunta 8: Como você se sente em relação a violências pessoais e assédio?

## 7.2. Atitudes pessoais para evitar assédio

As tabelas mostram os resultados das respostas à pergunta **“Você já fez - ou deixou de fazer - alguma coisa para evitar assédio?”**. Na primeira tabela, os valores estão em percentuais e na segunda tabela, os valores absolutos. O resultado nas linhas, separadas por blocos, referem-se aos cruzamentos em relação à faixa etária, autodeclaração de gênero, autodeclaração de raça, local e escolaridade. A última linha mostra os resultados médios da pergunta, para servir de comparação.

Tabela - Cruzamentos em relação à atitude pessoal para evitar assédio? - Percentuais.

	Fiz alguma ação para garantir companhia de alguém no trajeto segura	Já deixei de sair ou voltar para casa de noite	Mudei de modo de transporte (Ex: pegar táxi, Uber ou carona)	Já mudei alguma coisa na minha aparência (Ex: maquiagem, roupa, acessórios).	Já deixei de sair de casa ou mudei meus horários de dia	Mudei de emprego ou não aceitei emprego por considerar trajeto inseguro
18 a 25 anos	85,4%	75,3%	59,6%	74,2%	44,9%	22,5%
26 a 30 anos	84,2%	71,9%	75,4%	68,4%	54,4%	28,1%
31 a 40 anos	79,2%	73,6%	72,2%	52,8%	44,4%	31,9%
41 a 59 anos	74,2%	68,8%	50,5%	44,1%	37,6%	23,7%
mais de 60 anos	80,0%	73,3%	60,0%	26,7%	40,0%	13,3%
Mulher cis	80,8%	72,2%	61,5%	57,1%	43,5%	25,9%
Mulher trans	50,0%	100,0%	100,0%	50,0%	50,0%	50,0%
Outra forma	75,0%	75,0%	75,0%	100,0%	50,0%	0,0%
Pessoa não binária	100,0%	50,0%	100,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Amarela	92,3%	69,2%	61,5%	46,2%	30,8%	30,8%
Branca	77,5%	81,3%	66,3%	55,0%	41,3%	27,5%
Indígena	100,0%	66,7%	66,7%	66,7%	66,7%	0,0%
Negra	75,5%	64,2%	56,6%	50,9%	45,3%	24,5%
Parda	80,8%	70,0%	56,9%	55,4%	40,8%	21,5%
Preta	85,4%	75,0%	77,1%	77,1%	58,3%	33,3%
Belo Horizonte BH	81,4%	74,5%	64,2%	59,3%	46,6%	25,0%
RMBH	79,5%	70,1%	59,8%	53,8%	38,5%	25,6%
Até Fundamental completo	68,8%	64,6%	47,9%	39,6%	33,3%	25,0%
Até Ensino Médio completo	81,8%	67,2%	51,1%	52,6%	37,2%	24,8%
Até superior Completo ou +	83,2%	80,3%	77,4%	70,1%	54,0%	27,0%
<b>TOTAL</b>	<b>80,4%</b>	<b>72,5%</b>	<b>62,4%</b>	<b>57,5%</b>	<b>44,0%</b>	<b>25,4%</b>

Obs: Tabulação cruzada da Pergunta 11: Você já fez - ou deixou de fazer - alguma coisa para evitar assédio?

## "CAMPANHAS EDUCATIVAS NAS ESCOLAS"

Tabela - Cruzamentos em relação à atitude pessoal para evitar assédio? - Valores absolutos.

	Fiz alguma ação para garantir companhia de alguém no trajeto segura	Já deixei de sair ou voltar para casa de noite	Mudei de modo de transporte (Ex: pegar táxi, Uber ou carona)	Já mudei alguma coisa na minha aparência (Ex: maquiagem, roupa, acessórios).	Já deixei de sair de casa ou mudei meus horários de dia	Mudei de emprego ou não aceitei emprego por considerar trajeto inseguro
18 a 25 anos	76	67	53	66	40	20
26 a 30 anos	48	41	43	39	31	16
31 a 40 anos	57	53	52	38	32	23
41 a 59 anos	69	64	47	41	35	22
mais de 60 anos	12	11	9	4	6	2
Mulher cis	256	229	195	181	138	82
Mulher trans	1	2	2	1	1	1
Outra forma	3	3	3	4	2	0
Pessoa não binária	2	1	2	1	1	0
Amarela	12	9	8	6	4	4
Branca	62	65	53	44	33	22
Indígena	3	2	2	2	2	0
Negra	40	34	30	27	24	13
Parda	105	91	74	72	53	28
Preta	41	36	37	37	28	16
Belo Horizonte BH	166	152	131	121	95	51
RMBH	93	82	70	63	45	30
Até Fundamental completo	33	31	23	19	16	12
Até Ensino Médio completo	112	92	70	72	51	34
Até superior Completo ou +	114	110	106	96	74	37
<b>TOTAL</b>	<b>263</b>	<b>237</b>	<b>204</b>	<b>188</b>	<b>144</b>	<b>83</b>

"RETORNO DOS COBRADORES"

Obs: Tabulação cruzada da Pergunta 11: Você já fez - ou deixou de fazer - alguma coisa para evitar assédio?

### 7.3. Vivência de assédio no transporte público

A tabela mostra os resultados das respostas à pergunta **"Você já sofreu ou presenciou assédio a mulheres no transporte público?"**. Nas colunas da esquerda os valores em percentuais, nas colunas à direita os valores absolutos e nas linhas, separadas por blocos, os cruzamentos em relação à faixa etária, autodeclaração de gênero, autodeclaração de raça, local e escolaridade. A última linha mostra os resultados médios da pergunta, para servir de comparação.

**"EDUCAÇÃO DAS CRIANÇAS/MENINOS PARA FORMAR ADULTOS MELHORES E RESPEITOSOS."**

Tabela - Vivência de assédio a mulheres no transporte público?

	Já aconteceu comigo.	Já vi acontecer com mulheres conhecidas	Já vi acontecer com mulheres desconhecidas	Nunca vi acontecer	Já aconteceu comigo.	Já vi acontecer com mulheres conhecidas	Já vi acontecer com mulheres desconhecidas	Nunca vi acontecer	TOTAL GERAL
18 a 25 anos	44,0%	35,2%	47,3%	28,6%	40	32	43	26	<b>26</b>
26 a 30 anos	50,0%	24,1%	58,6%	25,9%	29	14	34	15	<b>15</b>
31 a 40 anos	39,7%	15,1%	50,7%	27,4%	29	11	37	20	<b>20</b>
41 a 59 anos	38,1%	15,5%	47,4%	28,9%	37	15	46	28	<b>28</b>
mais de 60 anos	23,5%	0,0%	52,9%	41,2%	4	0	9	7	<b>7</b>
Mulher cis	41,0%	21,1%	49,8%	29,1%	134	69	163	95	<b>95</b>
Mulher trans	50,0%	50,0%	50,0%	0,0%	1	1	1	0	<b>0</b>
Outra forma	100,0%	25,0%	100,0%	0,0%	4	1	4	0	<b>0</b>
Pessoa não binária	0,0%	50,0%	50,0%	50,0%	0	1	1	1	<b>1</b>
Amarela	23,1%	38,5%	46,2%	38,5%	3	5	6	5	<b>5</b>
Branca	51,2%	23,2%	42,7%	31,7%	42	19	35	26	<b>26</b>
Indígena	0,0%	33,3%	66,7%	33,3%	0	1	2	1	<b>1</b>
Negra	43,4%	26,4%	45,3%	22,6%	23	14	24	12	<b>12</b>
Parda	39,7%	18,4%	50,7%	29,4%	54	25	69	40	<b>40</b>
Preta	36,0%	16,0%	68,0%	24,0%	18	8	34	12	<b>12</b>
Belo Horizonte BH	42,8%	21,2%	49,5%	28,4%	89	44	103	59	<b>59</b>
RMBH	40,2%	23,0%	51,6%	27,9%	49	28	63	34	<b>34</b>
Até Fundamental completo	24,0%	14,0%	52,0%	38,0%	12	7	26	19	<b>19</b>
Até Ensino Médio completo	35,9%	20,4%	48,6%	31,7%	51	29	69	45	<b>45</b>
Até superior Completo ou +	42,0%	25,3%	48,3%	28,2%	73	44	84	49	<b>49</b>
<b>TOTAL</b>	<b>41,5%</b>	<b>21,4%</b>	<b>50,4%</b>	<b>28,5%</b>	<b>140</b>	<b>72</b>	<b>170</b>	<b>96</b>	<b>337</b>

Obs: Tabulação cruzada da Pergunta 12. Você já sofreu ou presenciou assédio a mulheres no transporte público?

## 7.4. Denúncia de assédio a mulheres no transporte público

A tabela mostra os resultados das respostas à pergunta **“Você já precisou (ou quis) denunciar um assédio contra você ou outras mulheres no transporte público?”**. Nas colunas da esquerda os valores em percentuais, nas colunas à direita os valores absolutos e nas linhas, separadas por blocos, os cruzamentos em relação à faixa etária, autodeclaração de gênero, autodeclaração de raça, local e escolaridade. A última linha mostra os resultados médios da pergunta, para servir de comparação.

**“TER MAIS FISCAL NA FILA E QUE ESCUTASSE QUANDO FALARMOS”**

Tabela - Vivência de assédio a mulheres no transporte público?

	Já denunciei o assédio que aconteceu comigo	Já denunciei o assédio que vi acontecer	Nunca denunciei	Já denunciei o assédio que aconteceu comigo	Já denunciei o assédio que vi acontecer	Nunca denunciei	TOTAL GERAL
18 a 25 anos	8,3%	10,7%	83,3%	7	9	70	<b>84</b>
26 a 30 anos	9,4%	7,5%	84,9%	5	4	45	<b>53</b>
31 a 40 anos	7,2%	10,1%	84,1%	5	7	58	<b>69</b>
41 a 59 anos	3,4%	4,5%	92,0%	3	4	81	<b>88</b>
mais de 60 anos	6,7%	6,7%	86,7%	1	1	13	<b>15</b>
Mulher cis	6,7%	7,7%	87,0%	20	23	261	<b>300</b>
Mulher trans	0,0%	0,0%	100,0%			2	<b>2</b>
Outra forma	25,0%	0,0%	75,0%	1		3	<b>4</b>
Pessoa não binária	0,0%	50,0%	50,0%		1	1	<b>2</b>
Amarela	10,0%	20,0%	80,0%	1	2	8	<b>10</b>
Branca	5,2%	7,8%	89,6%	4	6	69	<b>77</b>
Indígena	0,0%	33,3%	66,7%		1	2	<b>3</b>
Negra	10,4%	6,3%	83,3%	5	3	40	<b>48</b>
Parda	6,5%	5,6%	88,7%	8	7	110	<b>124</b>
Preta	6,3%	12,5%	81,3%	3	6	39	<b>48</b>
Belo Horizonte BH	8,4%	9,9%	83,2%	16	19	159	<b>191</b>
RMBH	4,5%	5,4%	91,1%	5	6	102	<b>112</b>
Até Fundamental completo	6,5%	9,8%	84,3%	10	15	129	<b>153</b>
Até Ensino Médio completo	7,5%	7,5%	87,2%	10	10	116	<b>133</b>
Até superior Completo ou +	6,4%	10,3%	85,9%	5	8	67	<b>78</b>
<b>TOTAL</b>	<b>5,5%</b>	<b>6,5%</b>	<b>83,5%</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>259</b>	<b>310</b>

Obs: Tabulação cruzada da Pergunta 13. Você já precisou (ou quis) denunciar um assédio contra você ou outras mulheres no transporte público?

## 7.5. Conhecimento sobre as políticas públicas de combate ao assédio

A tabela mostra os resultados das respostas à pergunta **“Você conhece E/ OU utilizou alguma destas políticas públicas de combate ao assédio? [Botão do pânico e Vagão Rosa]”**. Nas colunas da esquerda os valores em percentuais, nas colunas à direita os valores absolutos e nas linhas, separadas por blocos, os cruzamentos em relação à faixa etária, autodeclaração de gênero, autodeclaração de raça, local e escolaridade. A última linha mostra os resultados médios da pergunta, para servir de comparação.

Tabela - Conhecimento sobre as políticas públicas de combate ao assédio.

	Conheço	Não conheço	TOTAL	Conheço	Não conheço	TOTAL
18 a 25 anos	30,0%	70,0%	90	44,4%	57,8%	92
26 a 30 anos	30,4%	69,6%	56	41,1%	60,7%	57
31 a 40 anos	42,5%	57,5%	73	42,5%	57,5%	73
41 a 59 anos	49,0%	51,0%	98	46,9%	53,1%	98
mais de 60 anos	23,5%	76,5%	17	41,2%	58,8%	17
Mulher cis	37,5%	62,5%	325	44,3%	56,6%	328
Mulher trans	0,0%	100,0%	2	50,0%	50,0%	2
Outra forma	50,0%	50,0%	4	25,0%	75,0%	4
Pessoa não binária	50,0%	50,0%	2	50,0%	50,0%	2
Amarela	38,5%	61,5%	13	7,7%	92,3%	13
Branca	37,0%	63,0%	81	53,1%	49,4%	83
Indígena	33,3%	66,7%	3	33,3%	66,7%	3
Negra	35,8%	64,2%	53	30,2%	69,8%	53
Parda	37,8%	62,2%	135	44,4%	56,3%	136
Preta	42,0%	58,0%	50	54,0%	46,0%	50
Belo Horizonte BH	39,6%	60,4%	207	47,3%	54,1%	210
RMBH	34,7%	65,3%	121	40,5%	59,5%	121
Até Fundamental completo	41,2%	58,8%	51	35,3%	64,7%	51
Até Ensino Médio completo	40,1%	59,9%	142	35,2%	65,5%	143
Até superior Completo ou +	35,0%	65,0%	137	57,5%	44,0%	139
<b>TOTAL</b>	<b>37,9%</b>	<b>62,1%</b>	<b>308</b>	<b>43,8%</b>	<b>56,2%</b>	<b>311</b>

Obs: Tabulação cruzada da Pergunta 18. Você conhece E/OU utilizou alguma destas políticas públicas de combate ao assédio? [Botão do pânico e Vagão Rosa].

## 8. CONCLUSÕES E ABERTURAS

Mais que conclusões, pretende-se apontar aberturas de aprofundamento para novas pesquisas e mais debate sobre a violência contra mulheres na mobilidade urbana. A ideia principal era trazer dados para o projeto e para as políticas públicas de Belo Horizonte e o resultado principal parece ser um **“grito por socorro”**.

As duas políticas existentes apresentadas no formulário (Botão do Pânico e Vagão Rosa), mesmo com a evidente falta de conhecimento por parte das mulheres (apenas 37,9% e 43,8% das entrevistadas declararam conhecê-las, respectivamente), e com suas limitações e polêmicas, foram consideradas importantes. Além disso, todas as propostas apresentadas na pergunta 19 também foram consideradas muito importantes e mais de uma centena de sugestões de ações para enfrentamento da violência de gênero nas cidades e combate ao assédio no transporte coletivo foram dadas pelas mulheres entrevistadas. **É urgente a formulação e implantação**

### **de mais e melhores políticas de combate ao assédio no transporte.**

Para próximos passos, entendemos ser necessário ouvir mais mulheres, ampliando a análise de seus perfis, como LGBTQIA+, mulheres indígenas e mulheres com deficiência, por exemplo, além de adotar metodologias de escuta mais aprofundada de suas experiências. Também é necessário que as informações a respeito do funcionamento das políticas existentes sejam públicas e acessíveis para a análise das pessoas interessadas. Compreender os casos de assédio registrados e o tipo de tratamento que são dados pelos agentes públicos, por meio dos registros da BHTRANS, CBTU, Guarda Municipal e Polícia Militar é importante para uma avaliação das políticas públicas já adotadas. A construção de políticas públicas orientada por evidências e sensível às experiências concretas das mulheres nas cidades é urgente para evitarmos o dispêndio de recursos em medidas pouco efetivas. Assim, defendemos não

só que sejam implementadas as políticas, mas que elas sejam feitas de forma participativa e democrática.



**“É DIFÍCIL SER MULHER”**

## 9. Referências

ALMEIDA, Sílvio Luiz de. O que é racismo estrutural? Belo Horizonte, MG: Letramento, 2018.

GOMES, Nilma Lino. O movimento negro no Brasil: ausências, emergências e a produção de saberes. *Política & Sociedade (Online)*, v. 10, p. 133-154, 2011

Kilomba, Grada, 1968 – Memórias da Plantação – Episódios de racismo cotidiano / Grada Kilomba; tradução Jess Oliveira. 1. ed. – Rio de Janeiro: Cobogó, 2019.

LOGAN, Laura S. Street Harassment: Current and Promising Avenues for Researchers and Activists. In: *Sociology Compass* 9/3, p.196–211, 2015.

Mobilidade Antirracista / Organizadores Daniel Santini, Rafaela Albergaria, Paíque Duques Santarém. - São Paulo, SP: Autonomia Literária, 2021.

QUINONES, Lina Marcela. Sexual harassment in public transport in Bogotá. In: *Transportation Research Part A* 139, p.54–69, 2020.

WESSELMANN, Eric D., KELLY, Janice R. Cat-Calls and Culpability: Investigating the Frequency and Functions of Stranger Harassment. In: *Sex Roles* 63, p.451–462, 2010.

70 Anos da Declaração Universal dos Direitos Humanos / Organizadores Eloisa de Souza Arruda e Flávio de Leão Bastos Pereira. São Paulo, SP: Imprensa Oficial, 2018.

**"SEGURANÇA PÚBLICA  
NOS PONTOS DA RMBH"**

**QUESTIONÁRIO DA PESQUISA DE  
OPINIÃO DO PROJETO NOSSOS CORPOS**

Dia: / /

Local:

Pesquisadora:

Boa tarde, obrigado por aceitar responder nossa pesquisa. Vamos levar mais ou menos 5 a 10 minutos para responder. Essa é uma **pesquisa sobre segurança nos deslocamentos de mulheres no transporte público** realizada pela **ONG Nossa BH**, da sociedade civil, que tem o objetivo de escutar as mulheres para que ajude a melhorar as políticas públicas voltadas ao combate à violência e ao assédio de mulheres no transporte público em Belo Horizonte e RMBH.

**DADOS PESSOAIS** - Inicialmente gostaríamos de conhecer um pouquinho de você, mas garantimos que TODOS os dados levantados são sigilosos e sua opinião não será identificada e nem exposta em nenhum momento.

- Qual é a sua faixa de idade?  18-25  26-30 anos  31-40  41-59  + de 60 anos
- Com qual gênero você se identifica? (*peçoas cis se identificam com o sexo que nasceram, peçoas trans não se identificam com o sexo que nasceram, mas que algumas peçoas se consideram não binárias ou de outras formas.*)  
 Mulher cis  Mulher trans  Pessoa não binária  Outra forma.
- Como você se identifica em relação a sua "cor, raça ou etnia"?  
 Indígena  Amarela  Preta  Parda  Negra  Branca
- Onde você mora?  Belo Horizonte - BH  Região Metropolitana de BH. Qual cidade? \_\_\_\_\_
- Sua escolaridade?  Sem estudo formal  Fundamental incompleto  Fundamental completo  
 Ensino Médio incompleto  Ensino Médio completo  Superior incompleto  Superior completo (ou +)

**PERCEPÇÃO DE ASSÉDIO E OUTRAS VIOLÊNCIAS** - Pensando em todo seu trajeto quando está usando o transporte público, *desde o momento que sai de casa até seu destino (e vice-versa)*, gostaria de saber:

Como você se sente em relação aos seguintes aspectos de segurança:	MUITO SEGURA	SEGURA	INSEGURA	MUITO INSEGURA
6. Em relação a acidentes?				
7. Em relação a roubos e furtos?				
8. Em relação a violências pessoais e assédio?				

9. Quais das atitudes abaixo você considera ASSÉDIO? (*Gostaria de lembrar que não tem resposta certa ou errada, pois depende da percepção de cada uma.*)

	SIM	NÃO		SIM	NÃO		SIM	NÃO
Frases desagradáveis ou invasivas			Gestos como piscar o olho ou gestos estranhos			Toque em qualquer parte do corpo (encoxadas, passar a mão)		
Uma "cantada" de desconhecido			Uma ameaça			Toque nas partes íntimas		
Olhar fixo de desconhecido			Perseguição			Estupro		
Pessoa muito próxima a você			Exibição das partes íntimas					

10. Qual sua sensação de segurança quando está usando o transporte público. (*desde quando sai ou volta para casa.*)

	MUITO SEGURA	SEGURA	INSEGURA	MUITO INSEGURA
Caminhando até o ônibus/metrô de dia				
Caminhando de volta do ônibus/metrô a noite				
No ponto de ônibus de dia				
No ponto de ônibus (noite)				
No terminal/estação de metrô de dia				
No terminal/estação de metrô de noite				

Nas estações de integração do MOVE				
Nos terminais do MOVE				
Dentro do vagão do metrô				
Dentro do ônibus				

**11. Você já fez - ou deixou de fazer - alguma coisa para evitar assédio? (Pode selecionar uma ou mais opções.)**

- Já deixei de sair de casa ou mudei meus horários de dia  
 Já deixei de sair ou voltar para casa de noite  
 Mudei de modo de transporte (Ex: pegar táxi, Uber ou carona)  
 Mudei de emprego ou não aceitei emprego por considerar trajeto inseguro  
 Já mudei alguma coisa na minha aparência (Ex: maquiagem, roupa, acessórios).  
 Fiz alguma ação para garantir companhia de alguém no trajeto  
 Outra estratégia. Qual? \_\_\_\_\_

**12. DENÚNCIAS - Você já sofreu ou presenciou assédio a mulheres no transporte público. (Pode selecionar uma ou mais opções.)**

- Nunca vi acontecer  
 Já vi acontecer com mulheres desconhecidas  
 Já vi acontecer com mulheres conhecidas  
 Já aconteceu comigo.

**13. Você já precisou (ou quis) denunciar um assédio contra você ou outras mulheres no transporte público?**

- Já denunciei o assédio que aconteceu comigo  
 Já denunciei o assédio que vi acontecer  
 Nunca denunciei.

**14. Se você JÁ DENUNCIOU, por onde a denúncia foi feita? (Pode selecionar uma ou mais opções.)**

- Guarda Civil Municipal  
 Polícia  
 BHTrans  
 Portal 156 - Prefeitura  
 Agente da estação metrô/ônibus  
 Motorista ou agente de bordo [trocaador/a]  
 Outro. Qual \_\_\_\_\_

**15. Se você já denunciou, qual o resultado desta denúncia? (pode marcar mais de uma se teve mais denúncias)**

- Virou inquérito/processo e agressor foi punido  
 Virou inquérito/processo e agressor NÃO punido  
 Virou inquérito/processo e está em andamento  
 Não sei o desdobramento  
 NADA.

**16. Se NUNCA denunciou, você saberia onde poderia denunciar? (Pode selecionar uma ou mais opções.)**

- Não sei onde denunciar  
 Guarda Civil Municipal  
 Polícia  
 BHTrans  
 Portal 156  
 Agente da estação metrô/ônibus  
 Motorista ou agente de bordo [trocaador/a]  
 Outro. Qual \_\_\_\_\_

**17. Se você presenciou ou vivenciou um caso de assédio, mas NÃO DENUNCIOU, porque não o fez?**

- Por não saber o que fazer  
 A polícia desestimula a denúncia  
 Por achar que não vai dar em nada  
 Por medo do agressor  
 Por medo de você ou a vítima ser considerada culpada ou desrespeitada  
 Outros motivos. Qual? \_\_\_\_\_

**CONHECIMENTO E EXPECTATIVA EM RELAÇÃO ÀS POLÍTICAS DE COMBATE AO ASSÉDIO**

18. Você conhece alguma destas políticas públicas de combate ao assédio?		CONHEÇO?		UTILIZEI?	
		SIM	NÃO	SIM	NÃO
Botão do pânico	Botão ao lado do motorista para indicar que uma situação de assédio ocorre dentro do ônibus.				
Vagão rosa	Vagão separado do metrô com exclusividade para embarque de mulheres e crianças.				
Outra. Qual(is)?					

19. Como você avalia a **IMPORTÂNCIA** destas medidas existentes ou a serem implementadas para o combate ao assédio?

	MUITO IMPORTANTE	IMPORTANTE	POUCO IMPORTANTE	NÃO É IMPORTANTE
Botão do pânico				
Vagão rosa				
Instalar câmeras nos ônibus/metrô, estações				
Boa iluminação no ponto, no ônibus e nas estações				
Boa localização do ponto				
Aprovar uma Lei de Combate ao Assédio no Transporte				
Canal exclusivo para denúncias de Assédio no transporte				
Campanhas Educativas <i>(alerta sobre assédio no transporte público)</i>				

20. Sugestão de medidas para combate ao assédio no transporte? \_\_\_\_\_