

A evitação do assédio sexual no transporte público: uma leitura pragmatista das práticas de desconfiança de mulheres na cidade do Rio de Janeiro

Vittorio da Gamma Talone¹

Anna Bárbara Araújo²

Resumo: O objetivo deste artigo é discutir as práticas/cursos de ação de mulheres usuárias do transporte público para lidar com situações de assédio sexual durante viagens de ônibus, aqui entendidos pela mobilização do dispositivo de evitação: uma competência socioespacial comum às passageiras dos ônibus, resultado de suas experiências passadas e correntes. Nós mostramos como, por meio desses, as passageiras dão continuidade à rotina em um cenário marcado pela vulnerabilidade e vitimização de mulheres. Dessa forma, a discussão é feita com base em uma pesquisa realizada na cidade do Rio de Janeiro.

Palavras-chave: assédio sexual, desconfiança, dispositivos, transporte público, gênero.

1 Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Instituto de Estudos Sociais e Políticos da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (IESP-UERJ) – Rio de Janeiro – Brasil – vittorio.talone@gmail.com

2 Universidade Federal Fluminense (UFF) – Niterói – Rio de Janeiro – Brasil – annabarbaraaraujo@gmail.com

The avoidance of sexual harassment in public transportation: a pragmatic reading of women's distrust practices in the city of Rio de Janeiro

Abstract: *The aim of this paper is to discuss the practices/courses of action of women users of public transportation in order to deal with situations of sexual harassment during bus rides, herein understood to be the deployment of the avoiding device: a socio-spatial competence common to women bus passengers, a result of their past and current experiences. We show how, through those, women passengers give continuity to their routine in a scenario marked by their vulnerability and victimization. We based the discussion on a research conducted in the city of Rio de Janeiro.*

Keywords: *sexual harassment, distrust, devices, public transportation, gender.*

Introdução

“O transporte é público, o corpo da mulher não”. Essa frase apareceu em destaque em cartilhas e cartazes distribuídos em terminais rodoviários do Distrito Federal em 2014, como parte de uma iniciativa do governo local contra o assédio sexual no transporte público. Essa campanha não é, no entanto, o foco analítico deste trabalho. O *slogan* é aqui mencionado por sugerir duas noções caras a este texto, quais sejam: 1) são as mulheres as maiores vítimas do assédio sexual no transporte público e; 2) é passível de crítica a correlação entre espaço público e corpos (femininos) tornados públicos mediante a presença neste espaço.

Dito isto, o objetivo deste texto é discutir as práticas/cursos de ação de mulheres usuárias de transporte público para lidar com situações de assédio sexual durante viagens de ônibus, aqui entendidos pela mobilização do *dispositivo de evitação* – característico da *desconfiança*. A discussão é feita com base em uma pesquisa realizada na cidade do Rio de Janeiro.

O texto é dividido da seguinte forma: 1) discute-se com mais detalhes a pesquisa em que baseia este artigo e apresentamos o enquadramento utilizado no texto para a compreensão da *desconfiança* – e seus dispositivos – e do assédio sexual; 2) em seguida, há uma breve discussão sobre a relação entre espaço público e gênero; levando-nos, finalmente, a 3) analisar o dispositivo de *desconfiança da evitação* como mobilizado por mulheres em viagens de ônibus. Por último, realizamos algumas considerações finais sobre o tema tratado.

O assédio sexual no transporte público como uma questão da desconfiança

Em pesquisa anterior realizada por Talone (2015)³, foram exploradas situações de viagens de ônibus em que a confiança é rompida e as pessoas mobilizam práticas de desconfiança para dar continuidade à rotina. A confiança e desconfiança tratadas dizem respeito às *ações humanas orientadas para o futuro* (Giddens, 1991; Hardin, 1996), como uma estratégia para lidar com a incerteza, perigos e riscos⁴. Quando há certeza sobre o que ocorrerá no futuro, não há necessidade de mobilização desta forma da confiança, em inglês indicada pela palavra *trust* (Sztompka, 2006) – estando investida apenas em ações humanas, suas construções e nas pessoas que se relacionam. A desconfiança seria uma aposta negativa no comportamento alheio igualmente futuro, para o qual assumimos uma postura defensiva em relação ao desconhecido (*Id., Ibid.*).

Mas a desconfiança pode sustentar a continuidade da rotina (Talone, 2015). Trata-se de um olhar possível por meio de uma abordagem pragmatista – tanto filosófica americana (James, 1907) como francesa (Boltanski; Thévenot, 2006[1991]) –, em que temos um aparato analítico para compreender uma ação por meio de seus *efeitos*, atentando às consequências daquilo concretizado pelos atores estudados. Aqui pensa-se por uma matriz que, segundo Werneck (2012a), constitui o arcabouço de sustentação de uma sociologia da moral levando a sério a *agência competente* (Garfinkel, 1967) dos atores – o agir competente é aqui entendido como um agir com desenvoltura de acordo com regras que verificam critérios de concretização de ação em uma determinada situação (Boltanski, 1990; Latour, 1987).

Assim, a desconfiança pode ser compreendida como um operador passível de ser decomposto em uma série de práticas e dispositivos mobilizados pelos

3 Esta pesquisa e o presente artigo se baseiam em um trabalho de campo em três diferentes linhas de ônibus que oferecem serviço à cidade do Rio de Janeiro: 332 (Castelo-Taquara), 474 (Jacaré-Jardim de Alah) e 498 (Penha Circular-Cosme Velho). A análise tomou forma por meio da observação participante nos coletivos entre março e maio, e em setembro de 2014, e por entrevistas realizadas entre setembro e dezembro do mesmo ano com passageiros pagantes e funcionários dos ônibus citados. Este texto privilegiará as narrativas e interações das mulheres passageiras.

4 Beck (1992) diferencia risco de perigo. Este se caracterizaria por ser visível, localizável e externo aos agentes que o consideram: seria visualizado como um problema transitório e reversível. Já o primeiro seria um problema central da modernidade, diz respeito a efeitos não previstos e permanentes – o próprio ato de confiar envolveria correr riscos (Luhmann, 1988; Sztompka, 2006). Apesar dessas considerações, deve-se pontuar que nem todo caso real reflete com perfeição a distinção conceitual entre esses elementos (Trajtenberg, 2006). Dessa forma, e com base no trabalho de campo, lidaremos com os conceitos de perigo e risco no sentido de algo localizado que pode causar um dano imediato e de elementos imprevisíveis futuros característicos da vida na cidade, mas também podendo tomar a forma de algo prejudicial de forma imediata, respectivamente.

atores na gerência de suas ações em suas trajetórias pela cidade. *Dispositivos* aqui são entendidos como instrumentos para o melhor empreendimento possível da autonomia dos atores (Peeters; Charlier, 1999), definindo-se em uma função de suporte, de baliza, de quadro organizador da ação, colocando em ordem a ação do indivíduo. Falar de dispositivos, dessa maneira, consiste em pensar a forma mais efetiva segundo a qual uma pessoa é capaz de se situar em seu ambiente, “para domá-lo, modificá-lo, o ingerir e o regurgitar” (Berten, 1999: 43). É, como propõe Werneck (2014: 28), “uma coisa da qual se pode lançar mão, algo que pode ser mobilizado para lidar com os desafios gramaticais”. Dessa forma, evidenciam-se certas formas encontradas pelas pessoas para dar continuidade à rotina, efetivar ações e produzir efeitos ainda que sob a tensão de se depararem com o que constroem como um perigo iminente ou um risco em seus deslocamentos pela cidade: mobilizar práticas/dispositivos de desconfiança é, para os atores, uma forma permitir a continuidade das atividades rotineiras.

A mobilização da desconfiança está diretamente ligada a uma interpretação da cidade do Rio de Janeiro como lugar efetivamente violento por parte daqueles que por ela se deslocam, no sentido de que nesse espaço reiteradamente tomariam forma elementos colocando em perigo a integridade física, psicológica e patrimonial dos atores (Machado da Silva, 2010; Talone, 2015). Tratam-se de situações em que os passageiros entendem lidar com a “violência”⁵, em semelhança aos signos caracterizados por Machado da Silva (1993) e Misse (1999).

Vários são os signos representados socialmente como “violência” destacados por aqueles deslocando-se pela cidade, como por exemplo, roubo, furto, tiroteio, homicídio e agressão, temas recorrentes nas entrevistas e na etnografia enquanto preocupações dos passageiros de ônibus. Além disso, no caso específico das narrativas das mulheres passageiras de ônibus – bem como nas situações observadas durante o trabalho de campo – houve menção a outro signo da violência, qual seja, o assédio sexual no ônibus. É sobre este elemento da representação da violência que trataremos aqui.

O assédio sexual no transporte público é frequente. Uma pesquisa realizada no México em 2008 revelou que 90% das mulheres já sofreram violência sexual no transporte público (Duckel-Graglia, 2013). No Brasil, onde 86% das mulheres já sofreram assédio no espaço público, segundo pesquisa da *ActionAid*, 68%

5 Trabalhamos aqui com um entendimento da violência como representação social (Machado da Silva, 1993; Misse, 1999; Porto, 2006). Segundo Misse (1999: 43), não há algo como “violência”, mas sim violências, “múltiplas, plurais, em diferentes graus de visibilidade, de abstração e de definição de suas alteridades”. Como destaca Werneck (2012b), Machado da Silva e Misse indicam não existir objetivamente algo como “violência”, o substantivo, em si, mas sim uma ação que pode ser classificada, adjetivada como violenta.

das entrevistadas revelam ser o transporte público o lugar em que têm mais medo (Câmara, 2016). O termo *assédio sexual* foi aqui escolhido para sumarizar os relatos e experiências das passageiras, em que a violência, por vezes, aparece representada sob a insígnia de “abuso” ou do “tarado no ônibus”. Assédio sexual pode ser definido então como:

Todo o comportamento indesejado de caráter sexual, sob forma verbal, não verbal ou física, com o objetivo ou o efeito de perturbar ou constranger a pessoa, afetar a sua dignidade, ou de lhe criar um ambiente intimidativo, hostil, degradante, humilhante ou desestabilizador (CITE, 2017).

Uma vez que se encara o assédio sexual no transporte público como algo problemático, ou como um signo da violência – por oposição há um fato naturalizado ou ignorado –, diferentes ações podem ser tomadas para modificar esta situação. Algumas delas partem de agentes coletivos, com a mediação governamental, como é o caso da campanha contra o assédio mencionada no início do artigo ou as leis reservando vagões de metrô e trem exclusivos para mulheres⁶, já presentes em muitas cidades do Brasil e do mundo.

Não obstante, para os fins deste artigo, nos atentaremos a um dispositivo de desconfiança mobilizado *cotidianamente* pelas mulheres, durante viagens de ônibus, como forma de lidar ou minimizar as chances de ocorrência de assédio sexual. A existência e mobilização de tal dispositivo possui relevância justamente em um contexto de inexistência ou ineficiência de medidas institucionais para coibição de tais práticas, e são aqui entendidos como formas de resistência e de manutenção da rotina, como explicitado anteriormente.

Ao se depararem com certas situações, as mulheres passageiras de ônibus interpretam ser necessária a mobilização de dispositivos da desconfiança, como a *evitação*: “Se tiver homem passando [*no corredor de um ônibus cheio*], eu vou me jogar na pessoa da frente”, afirma uma estudante sobre como reage à possibilidade de lidar com o que considera um “tarado” – fugindo do contato com este para se sentir mais segura. Trata-se de uma desconfiança ocasionada por uma “regra de experiência” (Weber, 1993) ou por um trauma passado marcante (Das, 2007) ligando-se a uma expectativa negativa quanto às ações futuras de determinados atores, os homens, tomando a forma do dispositivo da evitação quando efetivada.

6 Não se pode, no entanto, supor a eficácia destas medidas. Em 2006, uma pesquisa realizada com passageiras dos trens e metrô da cidade do Rio de Janeiro, pouco tempo depois da implantação dos chamados “vagões femininos” constatou que o assédio sexual representava o principal problema do transporte público para 42% das usuárias do trem e 30% das usuárias de metrô (Teixeira; Barros; Balassiano, 2015).

Antes de nos determos aos pormenores do dispositivo de evitação colocado em prática pelas passageiras de ônibus, convém lembrar a frase inicial deste texto, que contrapõe a ideia de transporte público e corpos (femininos) públicos. A relação entre transporte público, espaço público e gênero é fundamental para compreender o problema do assédio sexual nos ônibus e as práticas mobilizadas pelas mulheres para evitá-lo. Desta forma, dedicaremos a próxima seção à discussão destes temas.

Gênero e espaço público: relações de poder, vulnerabilidade e agência

A divisão entre público e privado constitui-se como um eixo central da modernidade ocidental e tem sido objeto de acalorados debates teóricos e políticos. Não costuma haver, no entanto, unanimidade em relação aos conteúdos de cada parte da dicotomia⁷. Aqui, optamos por mencionar este binômio com base no significado assumido hegemonicamente na teoria feminista⁸, em que o público é definido como o não doméstico ao passo em que o privado é entendido como sinônimo de doméstico (Okin, 2008). Certamente, nos dias de hoje, a configuração associando masculino *versus* feminino ao domínio público *versus* privado, respectivamente, se alterou e perdeu força⁹ (c.f. Giddens, 1994; Therborn, 2006). Não obstante, as teorias feministas têm mostrado como essa diferenciação artificial, cuja gênese remonta ao Século XIX¹⁰, tem como efeito a produção de uma ordem desigual de gênero, que tende a excluir as mulheres do espaço público¹¹. Além disso, estas teorias têm buscado mostrar as diferentes opressões impactando as mulheres tanto no espaço público, quanto no espaço privado (Aboim, 2012), sendo especialmente eficientes em mostrar como a separação entre público e privado é central e estruturante da divisão sexual do trabalho (Araujo, 2015).

7 Para uma breve discussão sobre os diferentes significados atribuídos ao público e ao privado, ver: Aboim (2012).

8 Ainda que de forma implícita, como aponta Okin (2008).

9 Uma vez que se entende a divisão público e privado como produto de arranjos históricos particulares, entende-se seu caráter eminentemente processual e descontínuo, isto é, sujeito a mudanças, conflitos e contestações. Isto não implica considerar, no entanto, que a mencionada divisão deixou de ser operativa socialmente ou elucidadora das experiências de homens e mulheres no mundo ocidental contemporâneo.

10 Nancy Fraser (1990) aponta esta separação como marca da formação da classe burguesa, servindo como uma estratégia de distinção das classes aristocráticas, por um lado, e das classes populares e plebeias, de outro. O fato da separação ter se tornado hegemônica poderia ser percebido como um símbolo da eficiência da dominação exercida pelos burgueses.

11 Este processo de exclusão também se deu por meio da invisibilização da participação das mulheres na esfera pública, além de constituir-se como um ideal moral que excluía as experiências de mulheres pobres, racializadas e migrantes. Sobre este debate no contexto norte-americano, ver Glenn (2010), especialmente o segundo capítulo.

Dessa forma, por meio das contribuições feministas, podemos compreender os espaços doméstico e extra-doméstico como espaços generificados. Mais importante do que esse reconhecimento, no entanto, é a compreensão de como se dá esta generificação. Neste sentido, vale atentar para este processo em um espaço extra doméstico específico, o ônibus. Assim, para os fins deste texto, o ônibus é visto como um espaço que, por meio das práticas, intenções, competências e repertórios de seus ocupantes, liga-se a arranjos constitutivos de situações na sociedade, em especial, a ordem de gênero. Neste sentido, as relações de poder, sendo fundamentais para as relações sociais de gênero, também são um componente central na constituição dos espaços (Löw, 2006)¹².

A sociologia pragmática, cujo modelo teórico-analítico nos inspira neste artigo, não se satisfaz em reduzir uma situação a uma distribuição preestabelecida de papéis, como, por exemplo, de dominante e dominado. No entanto, isso não significa desconhecer a existência de *fenômenos de poder*, mas busca-se um nível de descrição desses fenômenos em que possam ser vistos e analisados enquanto realizações práticas (Barthe *et al.*, 2016): atenta-se aos efeitos de poder e aos ajustes tornando-os possíveis (Latour, 2011). Chateauraynaud (2017) propõe levarmos a sério as *assimetrias de captura*¹³ duráveis entre os atores: essas podem se transformar em relação de posse, cuja característica é impedir atos de desvelamento e de denúncia, seja ao torná-los muito custosos para os autores, seja ao diferenciá-los no tempo de tal modo que parecem defasados ou caducos. Assim, o poder, pautando relações sociais (de gênero) e a ordenação de pessoas no espaço, é lido como produto contínuo de operações de tomada de controle sobre processos de “constituição de problemas” e suas respectivas resoluções – por exemplo, em situações de uma mulher acusando um homem de assédio sexual, este é recorrentemente “bem-sucedido” em deslegitimar a fala da passageira caracterizando-a como “exagerada” ou “absurda”, negando a realidade vivida e comunicada pela usuária frente outras pessoas, questionando sua competência em identificar um problema¹⁴.

12 Os escritos de Foucault (1987) sobre vigilância também se debruçam sobre a relação entre espacialidade e poder.

13 O autor opta por falar em “captura”, pois assim desloca o olhar vis-à-vis conceitos de poder e de dominação que não reenviam às mesmas lógicas, nem às mesmas tradições teóricas. Brevemente, a “captura” seria a tomada de controle das experiências no mundo social por certos atores, indivíduos ou grupos – algo positivo ou negativo dependendo das considerações da pessoa ou grupo estudado, seus quadros de valores, e contexto vivido.

14 Este exemplo privilegia a ordem discursiva como *lôcus* de análise social, como muitos dos estudos partindo de controvérsias, debates e escândalos públicos de viés pragmatista (Barthe *et al.*, 2016). Entendemos que a análise deste âmbito da vida social pode não dar conta suficientemente das situações observadas no dia-a-dia e seus mais diversos efeitos. Deste modo, estendemos aqui nossa investigação – e nossa preocupação com as assimetrias de captura – ao corpo, sua movimentação, restrições, alcance, e ao espaço em que se localiza.

Logo, a análise dos modos pelos quais os corpos transitam pelos espaços torna-se relevante para a discussão das relações de gênero. A literatura sobre a presença de mulheres no espaço público e no transporte público tem sido elucidativa: a socióloga Amy Dunckel-Graglia (2013) conclui, por meio de pesquisas sobre o sistema de transporte público mexicano, que este é composto por espaços potencialmente considerados como “hipermasculinizados”, isto é, espaços em que os homens se comportam de formas que podem ser julgadas opressivas para as mulheres – a realidade de uma “competência masculina” é imposta às mulheres, que experimentam de formas distintas, inclusive corporalmente, a vida (cotidiana), tendo de responder a diferentes competências para concretizar suas ações no dia-a-dia e se deslocar pela cidade¹⁵.

Já Yavuz e Welch (2010) apontam que as mulheres se sentem mais vulneráveis e percebem mais riscos no transporte público (e no espaço público) do que os homens. No texto, os autores citam variados estudos anteriores sobre transporte público que indicam os mesmos resultados. Também é comum considerar, por meio de determinadas evidências empíricas, que as mulheres têm mais medo de crime quando comparadas aos homens, algo passível de ser explicado pela opressão de gênero, que tende a definir entendimentos comuns e duráveis sobre o lugar “natural” da mulher na sociedade¹⁶ (Pain, 2001). Hille Koskela (2000: 254) afirma a própria existência de violência masculina como modificadora da interpretação das mulheres sobre o espaço. Franck e Lynn (1989) evidenciam a desigualdade de gênero enquanto limitadora das experiências das mulheres nos espaços públicos.

Estes estudos mostram como o espaço público – e o transporte público, especificamente – é tido como um local de primazia do masculino. Esse seria um dos efeitos observáveis das assimetrias de poder/captura. Um dos efeitos – e índice – da primazia do masculino no espaço público é a manifestação de tensão, medo e de sentimentos associados ao perigo mencionados e experimentados pelas mulheres quando ocupam esses locais. Apesar disso, é preciso compreender que as mulheres não vivenciam o espaço público e o transporte público de forma passiva, paralisadas pelo medo e pela vulnerabilidade, mas ao contrário, são agentes na construção e reconstrução deste espaço (Koskela, 1999), e lançam mão de dispositivos para reivindicá-lo.

15 Sendo a violência representada pelo assédio, um elemento constitutivo dessa realidade para o qual mobiliza-se a desconfiança, por sua vez tomando forma pelas experiências passadas, correntes e memórias das passageiras.

16 Algo paradoxal uma vez que boa parte da violência de gênero ocorre nos domicílios e não no espaço anônimo da rua. A despeito disso, os domicílios são frequentemente descritos (e idealizados) como locais seguros e confiáveis para as mulheres.

Como dissemos anteriormente, a desconfiança no transporte público consiste em uma série de operações e dispositivos justamente visando a manutenção da rotina, e, no caso das mulheres, a permanência em um espaço profundamente marcado pela incerteza e pelo risco de assédio sexual – além de outros riscos concorrentes, como mostraremos a seguir. Desse modo, trataremos agora especificamente do dispositivo que permite, facilita ou oportuniza tal permanência, bem como das situações nas quais surge.

Passageiras de ônibus e o dispositivo de evitação

Um dos problemas recorrentemente comunicados no interior de um ônibus cheio na cidade do Rio de Janeiro é o “abuso” de alguns passageiros no sentido de uma “invasão de espaço” dos outros. Um morador da zona oeste, por exemplo, diz achar “chato quando [alguém] viola a privacidade especialmente do som e do espaço. As pessoas que sentam com a perna muito aberta ou com os braços muito abertos, sentam muito esparramadas pelo ônibus e acabam invadindo o seu espaço”. Um residente da Penha – bairro da zona norte da cidade – afirma: “escutar música alta, falar alto, acho que incomoda”; e uma moradora da Taquara – bairro da zona oeste da cidade: “as pessoas, elas falam alto no ônibus, elas ouvem música alta, não botam fone. Essas situações me incomodam. (...) Acho que é o básico da educação”.

No entanto, a questão da invasão é fortemente problematizada, e toma relevância neste artigo, principalmente na experiência de passageiras, pela figura do homem que assedia mulheres. Este protagoniza situações de assédio sexual das usuárias do transporte público, formando um dos signos a compor o “fantasma da violência” (Misse, 1999). Ou seja, enquanto ouvir música alta ou sentar-se de forma esparramada¹⁷ no ônibus são frequentemente entendidos como algo inconveniente, desagradável e incômodo, o “abuso” direcionado às mulheres, de cunho sexual, é compreendido como violência e, portanto, como algo relacionado ao risco e ao perigo. Os corpos lidos como femininos tornam-se vulneráveis à violência sexual por parte dos homens (Law, 1999).

17 Iris Marion Young (2005[1980]), no celebrado texto *Throwing Like a Girl*, coloca que as experiências e práticas corporais tendem a variar bastante entre homens e mulheres. Neste sentido, os modos de ocupar o espaço teriam certamente um componente de gênero. O termo *manspreading*, designa a prática comum de homens que sentam no transporte público com as pernas abertas e acabam ocupando mais espaço do que um assento. Cidades com Nova Iorque, Seattle e mais recentemente, Madri fizeram campanhas nos transportes públicos para conter o problema. Sobre as campanhas. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/world/2017/jun/08/madrid-tackles-el-manspreading-public-transport-with-new-signs>>. Acesso em: 04 dez. 2019.

O assédio sexual torna-se, assim, motivo de alerta, e práticas são mobilizadas no sentido de impedir sua concretização. Desta forma, surgem nas entrevistas com passageiras de ônibus frases como: “Eu vou tentar me esquivar, quando eu vejo que é um homem [*que passará no corredor*]”, “Homens tentando puxar assunto comigo e aí eu respondia educadamente, mas não dava trela e um já ficou muito puto” e “Tenho muito medo de tarado no ônibus”. Ou ainda, no relato desta estudante:

E eu acho que para mulher tem uma coisa que, depois daquele estupro que teve no ônibus, aquele da Avenida Brasil¹⁸, eu penso nisso constantemente assim. Então, eu fico muito mais atenta. (...) Evito [*certas situações*], tenho muito medo de tarado no ônibus, entendeu? Nunca aconteceu comigo, acho até que aconteceu essa semana. (...) Semana passada estava no 639 e tinha um cara me olhando muito, muito, muito, muito. No metrô também já aconteceu isso. (...) E ele fazia uns movimentos sendo que eu não sabia se ele estava me mostrando alguma coisa, tipo na calça, ou se estava mexendo no celular, porque sou míope. Aí o que eu fiz? Fingi que estava dormindo, da maneira mais escrota possível. (...) E eu não abri o olho. Essa coisa da menina que foi estuprada no ônibus pelo assaltante foi sim uma coisa que sempre passa na minha cabeça. Cara, porque foi bizarro, né, porque é isso: foi no ônibus. Tá todo mundo ali. E o ônibus você pega todo dia, você nunca imagina que aquilo vai acontecer ali. Fico muito atenta nessas situações. Mas enfim, estratégias de ônibus, são essas as coisas que eu faço. Procuo sempre sentar num lugar visível, minha preferência é um lugar perto [*do trocador*,] até mesmo porque é um lugar sozinho, não tem ninguém encostando em mim.

Essa foi a resposta de uma estudante universitária, quando indagada sobre o que a faria saltar de um ônibus antes de chegar ao ponto de desembarque desejado. Percebe-se que a passageira em questão associa o risco do assédio sexual a outros, como estupro e assalto, por exemplo, mencionando um caso que ganhou destaque na mídia local. Vemos a estudante responder ativa e competentemente aos perigos e riscos do transporte público, pensando e mobilizando práticas como a *evitação*. Por este dispositivo de desconfiança, busca-se descontinuar o andamento de uma situação cuja concretização poderia resultar em um assédio.

18 Caso de 2013 que pode ser consultado no seguinte *link*, noticiado pelo jornal online do O Globo. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/mulher-estuprada-dentro-de-um-micro-ônibus-na-avenida-brasil-8293063>>. Acesso em: 04 dez. 2019.

O assédio sexual é um problema que, na visão das estudadas, pode ser potencializado nos horários em que há muitos usuários embarcando em um mesmo veículo. Como exemplo, citamos uma situação ocorrida durante o trabalho de campo. Na ocasião, alguns passageiros embarcando no ônibus para a Taquara reclamam da pouca quantidade de veículos em relação ao número de passageiros ou da falta de opção de transportes alternativos ao ônibus, como o trem ou o metrô. A linha 332, às 18h, por exemplo, ao sair do ponto final do Castelo – centro da cidade –, tem seus 37 assentos rapidamente ocupados. Apesar de indicar caberem 41 pessoas em pé na extensão do veículo, com 20 pessoas o coletivo já parece estar cheio: “Aqui cabem 41 pessoas se botar gente uma no colo da outra”, “Isso daí é para fazer lata de sardinha com a gente”, argumentam duas usuárias da linha sobre o número comunicado da lotação.

Na longa parte do trajeto de Copacabana ao Recreio dos Bandeirantes – zona sul à zona oeste da cidade – se torna difícil contar quantas pessoas estão no ônibus. Diante de quadros como esses, uma passageira em pé no corredor comenta em tom irônico com sua colega: “Não sei se coloco a bolsa atrás para evitar safado de passar ou se deixo na frente mesmo para não me roubarem”. Em um ônibus cheio, a usuária se mostra em dúvida entre se proteger da possível atitude de um homem que poderia se aproveitar da mesma, colocando a bolsa na parte de trás de seu corpo, área de contato com os passageiros na passagem pelo corredor, ou correr o risco de ter que lidar com um “safado” sem a proteção da bolsa para prestar mais atenção quanto aos pertences dentro da mesma, pois considerou a possibilidade de furto caso não atentasse a pessoas que poderiam mexer em suas coisas.

Este caso mostra que, para as mulheres, tanto a violação física e psicológica (incluindo a sexual), quanto a patrimonial estão em seu horizonte de possibilidades no transporte público, representando assim, um perigo e, além disso, podendo concorrer entre si na mobilização de dispositivos de desconfiança. Na mesma pesquisa, em entrevistas com homens – usuários ou funcionários dos coletivos –, as preocupações colocadas referem-se somente à violação patrimonial (roubo e furto) e/ou física (agressão e balas perdidas), mas esta nunca incluindo a sexual (“passarem a mão”, ser encurralado em assentos sendo impedindo o deslocamento, escutar xingamentos/insinuações de sexo de desconhecidos, dentre outros elementos).

Em outras viagens de ônibus, ouve-se: “Desencosta!”. A frase é dita com veemência por uma adulta sentada ao meio da extensão de um 498, em um assento de contato com o corredor do ônibus, para um rapaz que estava se “esfregando” nela, como ela relatou. Ou ainda: “Amiga, me dá sua pasta para usar de escudo

aqui”, diz uma jovem em pé que gostaria de usar um objeto para *evitar* o contato com os homens que passavam por ela em um 474. Normalmente se pede, em um ônibus cheio, que as pessoas no corredor retirem as mochilas/bolsas das costas para melhorar o fluxo de passageiros no veículo, mas ter um objeto atrás dos corpos pode ser justamente uma forma de impedir situações de assédio para as mulheres. Dunckel-Graglia (2013) documenta uma tática parecida, ao afirmar que é comum as mulheres mexicanas usarem seus namorados e maridos como uma espécie de barreira no transporte público, impedindo o acesso de outros homens, desconhecidos, aos seus corpos. O dispositivo da evitação aqui toma forma materialmente, seja em um objeto ou em uma pessoa.

As falas das mulheres citadas anteriormente podem ser entendidas como tentativas de reivindicar o espaço do ônibus e de garantir que seu espaço pessoal não seja invadido. Por meio delas, as passageiras tentam definir a situação, negociando ou impondo firmemente quais ações (assédio) não podem ocorrer naquele espaço, ao mesmo tempo construindo discursivamente seu corpo e o espaço que ocupam no ônibus como um local particular, privado, sobre o qual não permitem ingerência.

Em entrevista, uma ex-moradora da Taquara conta que alguns homens já ficaram olhando para ela ou mesmo puxaram conversas normalmente desrespeitosas, como comentários a respeito de seu corpo, atenção sobre suas roupas e demonstração de interesse em relações sexuais com a mesma. Em uma das vezes, um homem chegou a saltar do veículo para segui-la:

Eu tava no [assento ao lado do] corredor, aí ele sentou no lado também. Ficou só o corredor separando a gente. E ele olhando para minhas pernas e eu fingindo que não tô vendo. E aí na hora que eu resolvo saltar, ele resolve saltar junto comigo. Aí veio me seguindo, atrás de mim me chamando: “Ei, psiu”, não sei o quê, blá blá blá. Aí comecei a andar mais rápido.

A mesma afirmou só ter se sentido mais tranquila no caminho após passar por uma viatura da Polícia Militar, o que acredita ter desmotivado o homem de segui-la. Aqui voltamos à questão explorada anteriormente entre gênero, espaço e relações de poder. Ou mais propriamente, como o gênero seria inscrito, por meio das práticas corporais, na produção dos espaços (Löw, 2006: 129). Neste sentido, vale dizer que as mulheres são frequentemente observadas nos espaços públicos. O olhar que incide sobre elas é frequentemente masculino, e tem como resultado, muitas vezes, coação, constrangimento e desestabilização. As relações de poder – como entendidas no tópico anterior – estão presentes no fato de que a mulher é recorrentemente objeto deste olhar (*Id.*), ao passo que o

homem é sujeito – e as respostas a ele são justamente, e de antemão (característica da desconfiança), de evitação (andar mais rápido, mudar de lugar, desviar o olhar etc.).

A socióloga alemã Martina Löw (2006) mostra como na praia, um lugar usualmente associado à liberdade, as mulheres têm o hábito de buscar perceber o espaço e analisá-lo, para decidir onde se sentar, em quais posições, por quanto tempo, de modo a evitar olhares masculinos indesejados. Essas decisões fazem parte do cotidiano das mulheres a antecipar uma ação (o olhar, por exemplo, dentre outros componentes do assédio masculino) e a orientar sua ação de modo a evitá-la – *desconfiando* do procedimento de ação futura dos homens. Esses hábitos das mulheres evidenciam a sexualização dos homens sobre seus corpos como uma expressão de relações de poder: algo observável e que causa efeitos sobre suas condutas.

A mesma passageira complementa a última descrição afirmando que o ônibus cheio não é condição única para esse tipo de situação:

Já passei por situações do cara ficar roçando no meu braço assim. Tipo, ele em pé, e tinha total espaço porque o ônibus não estava tão lotado. Tinha total condições de ficar em pé do meu lado, mas sem ficar encostando em mim, mas ficou roçando em mim. No meu braço.

Mais passageiras sugerem o mesmo: “[*Eles ficam*] roçando sem a mínima necessidade”, “Passam a mão”, “[*Quem não é assediador*] toma cuidado em não ficar roçando”, “Eles já te olham de forma diferente” e “Os ônibus às vezes nem estão cheios”. Ou seja, as passageiras expressam que o contato físico pode ser inevitável em razão da lotação do ônibus, apesar disso, o assédio não é compreendido como efeito ou é justificado pela lotação uma vez que: 1) ocorre mesmo quando o ônibus não está cheio; 2) não é entendido com um contato físico qualquer, mas como uma ação intencional, de caráter sexual e que constrange as mulheres. Então, essa é uma questão sobre a qual as mulheres recorrentemente comunicam preocupação/alerta e para a qual mobilizam a *evitação*.

Assim, “não [se] dá brecha para que as coisas aconteçam”, como diz uma passageira do 332 após se desvencilhar com força de dois rapazes praticamente fechando o espaço do corredor com seus corpos, ao que um diz, rindo: “Não vou fazer nada”. Com isso, as mulheres procuraram sentar ou ficar em pé em lugares sem contato com homens para diminuir a possibilidade de ação deles:

Assim, quando dá para sentar, costume sentar na frente. Perto do trocador, motorista. Como estou sozinha, né, prefiro mais sentar na frente. (...) Porque,

sei lá, né, às vezes abusam, alguma coisa assim acontece. Pelo menos algumas pessoas estão me vendo, não to lá atrás escondida. Acho que muitas mulheres fazem isso, preferem ficar mais para frente. (...) Penso [*na questão do assédio sexual*] porque é sempre bom pensar. Melhor evitar do que passar certas situações. Então muitas vezes sento na frente por causa disso.

Esta é a fala de uma jovem moradora do bairro de Benfica – bairro popular da zona norte da cidade do Rio de Janeiro – que se desloca para trabalhar em Copacabana – famoso bairro da zona sul carioca – por meio da linha de ônibus 474, ao ser indagada sobre os assentos que procura sentar no ônibus.

É com base em suas expectativas sobre como os homens podem agir em um ônibus e/ou com o decorrer presente de uma situação que certas passageiras lançam mão de diferentes formas de impedir o contato com os mesmos de antemão, buscando anteparar um possível assédio de se concretizar. O dano projetado como possível pelas usuárias é o princípio da ação desconfiada. Algumas das mulheres entrevistadas afirmam atentar para certas situações e deixar de sentar em alguns lugares do coletivo baseadas no receio de serem abordadas agressivamente por homens. Logo, o descer do ônibus antes do ponto desejado, a escolha de sentar ou ficar em pé no intuito de não ser assediada, localizar-se em um assento unitário para não haver contato com ninguém, ficar perto de alguém tido como não-ameaçador no intuito de se sentir mais protegida, são todos dispositivos de evitação mobilizados pelas mulheres cotidianamente em viagens de ônibus. A ação desconfiada das mesmas é, portanto, um meio de resguardar a integridade: “Ah, meu filho, melhor não arriscar”, “É para ficar de olho mesmo”.

Considerações finais

Lança-se mão da evitação para anteparar um *outro que pode ser danoso* na sua efetivação de ações ou mesmo de impedi-lo de estar em uma situação para tal, ou seja, são formas de precaução. Lidamos aqui, como indicam Chateauraynaud e Torny (2000), com construções sobre a experiência ordinária de perigo, risco e vigilância: a evitação pode ser observada nas situações em que pessoas (mulheres) dividem o espaço do ônibus com aquilo ou aquele em que certo foco de perigo é alocado (homens) ou em que passam por espaços considerados por elas como perigosos, e “levantando barreiras” quanto às possibilidades dos mesmos de agirem (efetivação do assédio). Ou seja, lança-se mão deste dispositivo (algo a auxiliar a efetivação de intenções e ações) para impedir os outros de concretizarem as ações projetadas como prejudiciais. Este dispositivo é um

elemento sempre variável pelas situações em razão dos próprios participantes disporem de equipamentos mentais e físicos também variáveis de uma situação para outra (Freire, 2014).

É por meio do contato com desconhecidos pela cidade, não só despertando desconfiança puramente por essa característica, mas também por sua alocação em formas de agir identificadas como ameaçadoras com base em “regras de experiência” (Weber, 1993), que se desconfia: como por exemplo, diferentes homens no espaço do ônibus assediando mulheres.

Os exemplos analisados evidenciam como as mulheres elaboram uma série de dispositivos que lhes permitem exercer algum tipo de controle¹⁹ sobre um ambiente percebido como perigoso, arriscado e violento. Este controle é frágil, descontínuo e sujeito a várias contestações, mas permite, a despeito dos constrangimentos experimentados nos ônibus, as mulheres de seguirem suas viagens minimizando a chance de riscos e perigos. O dispositivo de desconfiança aqui analisado, a *evitação*, refere-se a uma competência socioespacial comum às passageiras dos ônibus, resultado de suas experiências e memórias, sendo formas de lidar com a vulnerabilidade e possibilidade de vitimização experimentadas em razão de seu gênero. São, portanto, formas de resistência no espaço público.

Referências

- ABOIM, Sofia. Do público e do privado: uma perspectiva de gênero sobre uma dicotomia moderna. *Revista Estudos Feministas*. Florianópolis, v. 20, n. 1, Janeiro-Abril, 2012, pp. 95-117.
- ARAÚJO, Anna Bárbara. *Gênero, profissionalização e autonomia: o agenciamento do trabalho de cuidadoras de idosos por empresas*. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGSA-UFRJ), 2015.
- BARTHE, Yannick *et al.* Sociologia Pragmática: guia do usuário. *Sociologias*, ano 18, n. 41, 2016, pp. 84-129.
- BECK, Ulrich. *Risk Society: Towards a New Modernity*. Londres, Sage, 1992.
- BERTEN, André. Dispositif, médiation, créativité: Petite généalogie. *Hermès*, n. 25, 1999, pp. 33-47.
- BOLTANSKI, Luc. *El amor y la justicia como competencias: Tres ensayos de sociología de la acción*. Paris, Métailié, 1990.

19 Karen Franck e Lynn Paxson (1989) chegam a uma conclusão parecida ao analisar, no contexto norte-americano, a relação entre gênero e medo de crime no espaço público.

- BOLTANSKI, Luc; THÉVENOT, Laurent. *On Justification: Economies of Worth*. Princeton University Press, Princeton & Oxford, 2006 (1991).
- CÂMARA, Juliana. Em pesquisa da *ActionAid*, 86% das brasileiras ouvidas dizem já ter sofrido assédio em espaços urbanos, 2016. Disponível em: <http://actionaid.org.br/na_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos/>. Acesso em: 04 dez. 2019.
- CITE, Comissão para a igualdade no trabalho e emprego. Conceito de assédio sexual, 2017. Disponível em: <<http://cite.gov.pt/pt/acite/dirdevtraboos.html>>. Acesso em: 04 dez. 2019.
- CHATEAURAYNAUD, Francis. A captura como experiência. Investigações pragmáticas e teorias do poder. Tradução: Diogo Corrêa. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 32, n. 95, 2017, pp. 1-21.
- CHATEAURAYNAUD, Francis; TORNAY, Didier. Les sombres précurseurs: Une sociologie de l'alerte et du riche. *Politix*, v. 13, n. 52, 2000, pp. 243-247.
- DAS, Veena. *Life and Words. Violence and the descent into the ordinary*. University of California Press, Berkeley/Los Angeles/London, 2007.
- DUNCKEL-GRAGLIA, Amy. 'Pink transportation' in Mexico City: reclaiming urban space through collective action against gender-based violence. *Gender & Development*, v. 21, n. 2, 2013, pp. 265-276.
- FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Petrópolis, Vozes, 1987.
- FRANCK, Karen A.; PAXSON, Lynn. Women and urban public space: research, design and policy. In: ALTMAN, Irwin; ZUBE, Ervin (Eds). *Public Places and Spaces*. Plenum Press, New York, 1989, pp. 121-146.
- FRASER, Nancy. Rethinking the public sphere: a contribution to the critique of actually existing democracy. *Social Text*, n. 25-26, 1990, pp. 56-80.
- FREIRE, Jussara. Sociologia da moral, ação coletiva e espaço público. In: WERNECK, Alexandre; CARDOSO DE OLIVEIRA, Luis Roberto (Orgs.). *Pensando bem: Estudos de sociologia e antropologia da moral*. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2014, pp. 71-91.
- GARFINKEL, Harold. *Studies in Ethnomethodology*. Englewood Cliffs (EUA), Prentice Hall, 1967.
- GIDDENS, Anthony. *A transformação da intimidade*. São Paulo, Editora UNESP, 1994.
- _____. *As consequências da modernidade*. São Paulo, Editora UNESP, 1991.
- GLENN, Evelyn Nakano. *Forced to care: coercion and caregiving in America*. Cambridge, Harvard University Press, 2010.
- HARDIN, Russel. Truthworthiness. *Ethics*, v. 107, n. 1, 1996, pp. 26-42.
- JAMES, William. *Pragmatism: A New Name for Some Old Ways of Thinking*. Cambridge, Harvard University Press, 1907.

- KOSKELA, Hille. Fear, control and space: geographies of gender, fear of violence and video surveillance. PhD Thesis, Geography, University of Helsinki, 1999.
- . ‘The gaze without the eyes’: video-surveillance and the changing nature of urban space. *Progress in Human Geography*, v. 24, n. 2, 2000, pp. 243-265.
- LATOUR, Bruno. *Science in action. How to follow scientists and engineers through society*. Cambridge, Harvard University Press, 1987.
- . *Pasteur: guerre et paix des microbes. Suivi de Irréductions*. Paris, La Découverte, 2011.
- LAW, Robin. Beyond ‘women and transport’: towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, v. 23, n. 4, 1999, pp. 567-588.
- LÖW, Martina. The social construction of space and gender. *European Journal of Women’s Studies*, v. 13, n. 2, 2006, pp. 119-133.
- LUHMANN, Niklas. Familiarity, Confidence, Trust: Problems and Alternatives. In: GAMBETTA, Diego (Ed.). *Trust: Making and Breaking Cooperative Relations*. Oxford, Basil Blackwell, 1988, pp. 94-107.
- MACHADO DA SILVA, Luiz Antônio. Violência urbana: Representação de uma ordem social. In: NASCIMENTO, Elimar Pinheiro; BARREIRA, Irllys (Orgs.). *Brasil urbano: Cenário da ordem e da desordem*. Rio de Janeiro, Notrya, 1993, pp. 131-142.
- . Violência urbana, segurança pública e favelas: O caso do Rio de Janeiro atual. *Caderno CRH*, v. 32, n. 59, 2010, pp. 283-300.
- MISSE, Michel. *Malandros, marginais e vagabundos: A acumulação social da violência no Rio de Janeiro*. Tese de doutorado, Sociologia, IUPERJ, 1999.
- OKIN, Susan Moller. Gênero, o público e o privado. *Revista Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 16, n. 2, Maio-Agosto, 2008, pp. 305-332.
- PAIN, Rachel. Gender, race, age and fear in the city. *Urban Studies*, v. 38, n. 5-6, 2001, pp. 899-913.
- PEETERS, Hugues ; CHARLIER, Philippe. Contributions à une théorie du dispositif. *Hermès*, n. 25, 1999, pp. 15-23.
- PORTO, Maria Stela Grossi. Crenças, valores e representações sociais da violência. *Sociologias*. UFRGS Impresso, v. 8, n. 16, 2006, pp. 250-273.
- TALONE, Vittorio. *Confiança e desconfiança como dispositivos morais situacionais em trânsito: um estudo em viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGSA-UFRJ), 2015.
- THERBORN, Göran. *Sexo e Poder: A família no mundo 1900-2000*. Tradução de Elisabete Dória Bilac. São Paulo, Contexto, 2006.
- TRAJTENBERG, Nicolás. Confianza. Documento de Trabajo n. 77, Departamento de Sociología, Universidad de la República de Uruguay, 2006.

- SZTOMPKA, Piotr. *Trust: A Sociological Theory*. Cambridge, Cambridge University Press, 2006.
- TEIXEIRA, Eunice; BARROS, Paula; BALASSIANO, Ronaldo. O vagão exclusivo para mulheres no sistema metro-ferroviário: a visão da usuária. *ResearchGate*, 2015. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/268364200_o_vagao_exclusivo_para_mulheres_no_sistema_metro-_ferroviario_a_visao_da_usuario>. Acesso em: 04 dez. 2019.
- WEBER, Max. *Metodologia das ciências sociais, parte I*. São Paulo, Cortez, 1993.
- WERNECK, Alexandre. *A desculpa: As circunstâncias e a moral das relações sociais*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2012a.
- . A contribuição de uma abordagem pragmatista da moral para a sociologia do conflito. In: MISSE, Michel; WERNECK, Alexandre (Orgs). *Conflitos de (grande) interesse: Estudos sobre crimes, violências e outras disputas conflituosas*. Rio de Janeiro, Garamond, 2012b, pp. 337-354.
- . Sociologia da moral, agência e criatividade. In: WERNECK, Alexandre; CARDOSO DE OLIVEIRA, Luís Roberto (Orgs). *Pensando bem: Estudos de sociologia e antropologia da moral*. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2014, pp. 114-138.
- YAVUZ, Nilay; WELCH, Eric. Addressing fear of crime in Public Space: Gender differences in reaction to safety measures in train transit. *Urban Studies*, v, 47, n. 12, 2010, pp. 2491-2515.
- YOUNG, Iris Marion. *On Female Body Experience: "Throwing like a girl" and other essays*. New York, Oxford University Press, 2005.

Recebido em: 11/08/2017

Aprovado em: 27/08/2019

Como citar este artigo:

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