



III SIMPÓSIO DE INTEGRAÇÃO INOVAÇÃO E TECNOLOGIA

TRANSPORTES MAIS SEGUROS:

Políticas para Prevenir o Assédio Sexual contra Mulheres em Ônibus Coletivos

Gustavo Filice de Barros¹

Ana Luísa Conrado da Silva Alkimim²

Antônio Marques Pereira³

Aparecida Akemi Hataka Koyama⁴

Ester Wanderley de Sousa⁵

RESUMO: O assédio contra mulheres no transporte público é um fenômeno persistente e subnotificado que compromete direitos fundamentais, como mobilidade, segurança e dignidade. Este artigo analisa o problema sob a perspectiva das políticas públicas e apresenta propostas de prevenção e resposta. A pesquisa adota abordagem qualitativa, de natureza bibliográfica e documental, com base em estudos sobre violência de gênero, processos decisórios e dados oficiais de segurança pública. Os resultados indicam que a subnotificação, as limitações do processo decisório estatal e a ausência de mecanismos acessíveis de denúncia dificultam a proteção das usuárias. O estudo destaca que ações como capacitação profissional, campanhas educativas e dispositivos tecnológicos de denúncia silenciosa podem fortalecer a atuação estatal, ampliar a segurança no transporte coletivo e contribuir para cidades mais seguras, sustentáveis e inclusivas.

Palavras-chave: assédio; transporte público; mulheres; políticas públicas; ODS.

ABSTRACT: This article examines harassment against women in public transportation as a persistent and underreported phenomenon that compromises fundamental rights such as mobility, safety, and dignity. The study adopts a qualitative bibliographic and documentary approach, based on research on gender violence, decision-making processes, and official public security data. The findings indicate that underreporting, limitations in state decision-making

¹ Doutor em Ciência Política, Universidade de Brasília. Professor Orientador da Pós-Graduação em Gestão Pública, Governança e Políticas Públicas, Instituto Federal de Brasília. E-mail <gustavo.barros@ifb.edu.br>.

² Tecnóloga em Gestão Pública, Instituto Federal de Brasília. Aluna da Pós-Graduação em Gestão Pública, Governança e Políticas Públicas, Instituto Federal de Brasília. E-mail <anna.luisaconrado@gmail.com>.

³ Bacharel em Segurança Pública, Academia de Polícia Militar de Brasília. Licenciatura e Bacharel em Letras Português, Universidade de Brasília. Bacharel em Direito, USP. Aluno da Pós-Graduação em Gestão Pública, Governança e Políticas Públicas, Instituto Federal de Brasília. E-mail <marques.amp1976@gmail.com>

⁴ Pós-graduado (especialista) em Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas. Aluna da Pós-Graduação em Gestão Pública, Governança e Políticas Públicas, Instituto Federal de Brasília E-mail: <akekoy68@gmail.com>.

⁵ Licenciada em Letras Português e Respectiva Literatura, Universidade de Brasília. Aluna da Pós-Graduação em Gestão Pública, Governança e Políticas Públicas, Instituto Federal de Brasília. E-mail <estersoousa09@gmail.com>.

processes, and the lack of accessible reporting mechanisms hinder the protection of female passengers. The study highlights that measures such as professional training, continuous educational campaigns, and silent reporting technological tools can strengthen state action, improve safety in public transportation, and contribute to safer, more sustainable, and inclusive cities.

Keywords: harassment; public transportation; women; public policies; SDGs.

1. Introdução

Embora o direito de ir e vir seja um direito constitucional e fundamental, a importunação sexual coíbe essa faculdade das mulheres. Muitas vezes, por meio de toques e abordagens insistentes, ocorridas no transporte público coletivo, torna o deslocamento feminino cotidiano inseguro e desconfortável.

O tema da importunação sexual alinha-se ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11 (ODS), da Agenda 2030, que prioriza cidades seguras e inclusivas por sua ligação à mobilidade cidadã feminina. O foco é o ODS 11 como motor da política pública no transporte, mas, também, o ODS 5 – que é igualdade de gênero. O assédio reflete desigualdades de gênero, e seu enfrentamento requer políticas integradas de prevenção, acolhimento e responsabilização.

Nesse sentido, nota-se que ainda existe lacuna de estudos integrados sobre mecanismos tecnológicos, capacitação profissional e campanhas educativas no enfrentamento ao assédio em ônibus. Daí a pergunta central: como políticas públicas estruturadas podem prevenir e responder ao assédio sexual contra mulheres no transporte coletivo?

O objetivo geral deste artigo é analisar o problema e propor a melhoria de políticas públicas integradas voltadas para maior segurança das mulheres no transporte público coletivo. Os seguintes objetivos específicos orientam a análise: I - estudar e identificar na literatura, fatores do assédio; II - analisar a capacidade de resposta estatal; III - propor ações que possam melhorar a segurança das mulheres, relacionadas ao ODS 11.

Assim sendo, este artigo está estruturado em oito partes, incluindo esta introdução. Na sequência, no item 2 foram abordados a revisão bibliográfica e o referencial teórico, com fundamento na análise do assédio sexual no transporte coletivo e nos conceitos de processo decisório e *lags* no processo decisório, respectivamente. No item 3, foram apresentados o método e metodologia aplicados à pesquisa, que adotou a abordagem qualitativa, baseada em revisão bibliográfica e documental. O item 4 foi dedicado à análise dos resultados, com ênfase no diagnóstico do problema e das justificativas quanto à subnotificação e a Cifra Oculta que dificultam a formulação de políticas públicas. No item 5, foram discutidos os resultados, que

confirmam a subnotificação apresentada no item 4; e, no item 6 foram apresentadas as propostas de políticas públicas para o enfrentamento do problema, como capacitação de profissionais, campanhas educativas permanentes, dispositivo de denúncia silencioso e acompanhamento psicológico. O item 7 buscou demonstrar que as propostas anteriores se alinham ao ODS 11, especialmente em relação à meta 11.7, que estabelece o acesso universal a espaços públicos seguros particularmente para mulheres e crianças, pessoas idosas e com deficiência. Por fim, o item 8 apresenta a conclusão, baseada na análise do conteúdo deste trabalho.

2. Revisão Bibliográfica e Referencial Teórico

A revisão bibliográfica fundamenta a análise do assédio sexual no transporte coletivo, abordando violência de gênero, subnotificação e cifra obscura. Segundo Costa e Lima:

Temos então três categorias de crimes: (1) crimes que não são conhecidos (subnotificação desconhecida); (2) crimes conhecidos e não registrados (subnotificação conhecida); (3) crimes que são conhecidos e registrados. As estatísticas que são publicadas pertencem à terceira categoria, e são conhecidas como “estatísticas oficiais”. As duas primeiras categorias são conhecidas como cifras ocultas; obscuras (*dark number*) ou taxas de sub-registro ou subnotificação (Costa; Lima, 2017, p. 84).

Tais fenômenos refletem desigualdades estruturais, resultando na subnotificação da maioria dos casos e distorcendo diagnósticos. A base legal para o enfrentamento da importunação sexual encontra respaldo na Constituição Federal de 1988 e na Lei nº 13.718/2018, que incluiu o art. 215-A no Código Penal, criminalizando a importunação sexual com pena de 1 a 5 anos de reclusão.

Contudo, a existência legal não garante, por si só, proteção efetiva. Nesse sentido, políticas públicas específicas são essenciais para transformar a legislação em mecanismos concretos de proteção às usuárias. O enfrentamento do assédio requer a integração de fatores legais, institucionais e sociais. Assim, conceitos como processo decisório e *lags* (defasagens) no processo decisório compõem o referencial teórico que orienta a análise (Monteiro, 1982, p. 281).

3. Método e Metodologia

A pesquisa adota abordagem qualitativa, de caráter exploratório, descritivo e analítico, centrada no assédio no transporte coletivo público.

Segundo Minayo (2001), a pesquisa qualitativa trabalha com o universo dos

significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde ao campo mais profundo das relações e fenômenos sociais que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis. Essa abordagem é fundamental para compreender as nuances da violência de gênero e a subnotificação, que são fatores estruturais do problema analisado.

A metodologia fundamentou-se na revisão bibliográfica e documental. A revisão bibliográfica, conforme Minayo (2001), permite aprofundar o referencial teórico utilizado na análise do problema, reunindo estudos sobre violência de gênero, processos decisórios e políticas públicas. Já a pesquisa documental utiliza materiais que não receberam um tratamento analítico, como relatórios, leis e estatísticas oficiais, sendo essencial para avaliar a capacidade de resposta estatal.

A coleta de dados fundamentou-se em publicações especializadas e documentos institucionais. As publicações especializadas consultadas incluíram:

- Artigos sobre o processo decisório em políticas públicas (Monteiro, 1982).
- Estudos sobre violência, cifra oculta e segurança pública (Lima, 2011; Lima, 2014; Costa, 2017).
- Pesquisa nacional sobre segurança das mulheres no transporte (Instituto Patrícia Galvão, 2019).

Os documentos institucionais e legislações analisados foram cruciais para fundamentar a base legal e o contexto do problema e são apresentados na Figura 1:

Figura 1: Documentos institucionais e legislações analisados na pesquisa

	Tipo de documento:	Título / Descrição:	Finalidade no Estudo:	Fonte:
1	Legislação Federal	Constituição da República Federativa do Brasil de 1988	Base do direito fundamental de ir e vir.	Segundo a Constituição Federal (BRASIL, 1988)
2	Legislação Federal	Lei nº 13.718/2018 (Art. 215-A CP)	Criminalização da importunação sexual.	BRASIL, 2018, Lei nº 13.718
3	ONU. Organização das Nações Unidas. Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Nova York: ONU, 2015	Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS 11 e ODS 5)	Alinhamento da proposta de políticas públicas à Agenda 2030	ONU, 2015, ODS 05 e 11
4	Relatório/Parecer	Rejeição do PL 3285/2021 (Treinamento obrigatório)	Exemplo de "Lag Tipo II (Ação)" no processo decisório estatal.	(BRASIL, Câmara dos Deputados, Parecer pela rejeição do PL 3285/2021)

Fonte: Elaborada pelos autores (2025)

4. Análise dos Resultados

Esta seção apresenta a análise dos resultados obtidos na pesquisa, buscando responder à questão central do estudo: como políticas públicas estruturadas podem prevenir e enfrentar o assédio sexual contra mulheres no transporte coletivo. A análise identifica os principais fatores

que favorecem a ocorrência do assédio, bem como os efeitos das medidas de enfrentamento atualmente existentes.

4.1 Diagnóstico do Problema

O transporte público coletivo apresenta condições que favorecem episódios de assédio, como a superlotação, o anonimato dos agressores e a ausência de mecanismos eficazes de denúncia. Dessa forma, observa-se que o transporte público coletivo ainda não se configura como um ambiente seguro para as mulheres. Além disso, a falta de preparo dos profissionais para lidar com essas situações, a escassez de campanhas informativas e educativas, a ausência de canais acessíveis de denúncia e a insuficiente articulação entre empresas e governo constituem fatores que contribuem para a permanência dos elevados índices de assédio sofridos diariamente por mulheres e meninas no transporte público.

Estudos nacionais mostram que a situação é ainda mais ampla. Segundo pesquisa realizada em 2019 pelo **Instituto Patrícia Galvão** e pelo **Instituto Locomotiva**, 97% das mulheres entrevistadas afirmaram ter sofrido alguma forma de assédio em meios de transporte (público, por aplicativo ou táxi). A pesquisa entrevistou 1.081 mulheres de diversas regiões do Brasil que haviam usado transporte público nos três meses anteriores (Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2019).

Esses dados reforçam que o assédio no transporte coletivo não constitui um fenômeno isolado ou restrito a determinadas localidades, mas parte de um problema estrutural, que exige políticas públicas robustas, com mecanismos de denúncia, educação e segurança.

À luz de Monteiro (1982), tais fragilidades revelam limitações informacionais e organizacionais do processo decisório governamental, especialmente no que se refere à baixa capacidade de rastreamento por parte dos formuladores de políticas públicas. O poder público apresenta dificuldades em captar tempestivamente sinais de risco, como padrões repetidos de assédio, horários críticos ou comportamentos recorrentes dos agressores. Essa insuficiência caracteriza os *lags* de sinalização (defasagem do tipo I), que refletem a distância entre a ocorrência do problema e seu reconhecimento efetivo pelas autoridades. Em contextos de subnotificação e de ausência de sistemas integrados de dados, o Estado identifica tardiamente a magnitude do fenômeno.

Esse atraso informacional se soma a defasagens de ação (*lag* do tipo II), visíveis na lentidão entre o reconhecimento do problema e a implementação de ações práticas. Em 2022, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados rejeitou o Projeto de Lei nº 3285/2021, que propunha treinamento obrigatório de empregados do transporte coletivo no

enfrentamento a situações de discriminação, violência e assédio. Essa decisão evidencia limites burocráticos, divergências políticas e disputas institucionais que retardam iniciativas voltadas à proteção das mulheres.

Em outra perspectiva, a Secretaria de Transporte e Mobilidade (Semob/DF), responsável pelo transporte público no Distrito Federal, promove, desde 2022, a campanha **Assédio Não Tem Passagem**, com foco no combate à importunação sexual no transporte coletivo. Segundo a matéria publicada no site da secretaria:

Apesar do aumento no total de casos de importunação sexual no DF, as estatísticas indicam queda desse tipo de crime no transporte público. De acordo com os dados divulgados pela Secretaria de Segurança Pública (SSP/DF), foram registrados 846 casos em 2023, sendo que 13,5% (114 casos) foram em transporte público. Dos 449 casos registrados de janeiro a junho de 2024, houve 40 casos no transporte público, 9,4% do total. Considerando todos os lugares de ocorrência de importunação sexual, o total de 449 casos registrados no primeiro semestre de 2024 é 11,1% maior do que no mesmo período de 2023, quando foram registradas 404 ocorrências. Comparando-se todo o ano de 2022 com 2023, também houve aumento. Foram 682 casos em 2022, subindo para 846 casos em 2023, correspondendo ao aumento de 24% (Distrito Federal, 2024).

Conforme ensina Monteiro (1982), essa discrepância entre ações adotadas e resultados observados aponta também para os *lags* de resultado (defasagem do tipo III), que representam o intervalo necessário para que uma política produza efeitos concretos. Campanhas de conscientização, por si só, não geram impacto imediato: mudanças culturais, ajustes operacionais e adoção de tecnologias de denúncia exigem tempo para se consolidar. Além disso, a dificuldade de monitorar continuamente a eficácia das medidas implementadas e de introduzir correções rápidas expressa a presença dos *lags* de correção (defasagem do tipo IV), relacionados à falta de mecanismos integrados de avaliação e *feedback*.

Os dados demonstram que, mesmo com campanhas de conscientização e esforços administrativos, o aumento no número de casos permanece significativo. O quadro geral revela não apenas a persistência da violência, mas, sobretudo, limitações estruturais no processo decisório estatal, reforçando a necessidade de políticas mais robustas, coordenadas e sensíveis às defasagens, tal como apresenta o estudo de Monteiro (1982).

4.2 Subnotificação, Cifra Obscura e os Efeitos Iniciais da Implementação de Mecanismos de Denúncia.

A violência no transporte público é fortemente subnotificada (Costa; Lima, 2017) devido ao medo, vergonha e baixa confiança institucional. Esse cenário contribui para a formação da cifra obscura (Lima, 2011; Lima 2014), composta por crimes que não chegam às

autoridades. A cifra obscura gera invisibilidade estatística, distorce diagnósticos e prejudica a formulação de políticas públicas em razão da ausência de sistemas integrados de dados.

A adoção de dispositivos tecnológicos de denúncia, como botões de pânico e aplicativos, pode elevar os registros sem indicar aumento da violência, mas sim redução da subnotificação. Conforme Costa e Lima (2017), fortalecer o acesso à denúncia e a confiança nas instituições contribuem para reduzir a cifra obscura, tornando a violência mais visível e registrada.

Políticas eficazes, alinhadas ao Indicador 11.7.2 do ODS 11, exigem o enfrentamento estrutural do assédio com registros confiáveis. Dispositivos de denúncia silenciosa, tais como o “botão do pânico”, mesmo elevando os registros iniciais, permitem ao Estado corrigir falhas e orientar ações mais precisas, diminuindo os *lags* do processo decisório (Monteiro, 1982).

O aumento inicial dos registros não indica fracasso, mas representa a visibilidade necessária para orientar políticas públicas consistentes. Assim sendo, o fortalecimento de mecanismos de denúncia é essencial para superar a invisibilidade estatística, bem como servir de fundamento para as propostas de políticas públicas apresentadas na seção 6.

5. Discussão dos Resultados

Os resultados obtidos confirmam que o assédio sexual no transporte coletivo é marcado por elevados índices de subnotificação e pela presença da cifra obscura, fenômenos amplamente discutidos por Costa e Lima (2017), Lima (2011) e Lima et al. (2014). A baixa confiança institucional, o medo de represálias, a vergonha e a ausência de mecanismos acessíveis de denúncia contribuem para que grande parte das ocorrências permaneça invisível às estatísticas oficiais, dificultando a formulação de diagnósticos precisos e a implementação de políticas públicas eficazes.

Os achados também evidenciam limitações estatais relacionadas ao processo decisório, em consonância com as defasagens (*lags*) analisadas por Monteiro (1982). Observou-se que o poder público enfrenta dificuldades tanto na identificação tempestiva dos sinais do problema quanto na implementação e correção de medidas efetivas de enfrentamento. A ausência de sistemas integrados de informação, aliada à lentidão institucional e à fragmentação das ações governamentais, compromete a capacidade estatal de resposta diante da violência

sofrida pelas mulheres no transporte coletivo.

Nesse contexto, mecanismos tecnológicos de denúncia silenciosa, campanhas educativas permanentes e a capacitação de profissionais do transporte coletivo apresentam-se como instrumentos capazes de reduzir as defasagens informacionais e operacionais do processo decisório. Embora a adoção desses mecanismos possa provocar aumento inicial nos registros de ocorrência, esse crescimento não representa necessariamente ampliação da violência, mas sim maior visibilidade do fenômeno anteriormente oculto pela subnotificação.

A articulação desses resultados com o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11 (ODS 11), especialmente em relação ao Indicador 11.7.2, reforça a necessidade de políticas públicas integradas voltadas à construção de cidades mais seguras, inclusivas e acessíveis para mulheres e meninas. Dessa forma, o enfrentamento do assédio no transporte coletivo demanda ações coordenadas entre Estado, empresas de transporte e sociedade civil, com foco na prevenção, acolhimento das vítimas e fortalecimento dos mecanismos de denúncia e monitoramento.

6. Propostas de Políticas Públicas

Maria das Graças Rua (1997) define políticas públicas como *outputs* do sistema político, resultantes do processamento de demandas sociais provenientes das mulheres, movimentos sociais e mídia. Os *inputs* envolvem o reconhecimento institucional do problema e a disposição estatal para agir. Assim, as propostas, relativas ao enfrentamento desse problema, tornam-se *outputs* estatais voltados à prevenção do assédio, alinhados à legislação, aos ODS 11 e à dignidade da pessoa humana.

6.1 Capacitação de profissionais

A formação continuada de motoristas e cobradores configura política estratégica e *output* estatal. Seguindo o entendimento de Rua (1997), essa capacitação responde às demandas sociais por preparo técnico e humanizado, transformando expectativas em ações institucionais de prevenção e acolhimento ao assédio.

A seguir, apresenta-se o fluxo operacional proposto após a capacitação dos profissionais:

1. A vítima comunica a ocorrência ao motorista/cobrador;
2. O profissional aciona dispositivo de denúncia silenciosa e comunica à central de monitoramento;
3. O motorista segue orientação para parada segura e a Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF) realiza a intervenção; e
4. O profissional registra o fato no sistema da empresa.

6.2 Campanhas educativas permanentes

As campanhas educativas permanentes configuram um output estatal voltado ao atendimento de demandas informacionais e culturais relacionadas à prevenção do assédio no transporte coletivo. Conforme Easton (1968), a efetividade do sistema político depende da existência de inputs de suporte capazes de sustentar suas ações e decisões. Nesse contexto, a adesão social e o engajamento das empresas de transporte fortalecem a implementação das campanhas educativas. Tais ações ampliam a visibilidade do assédio e, segundo Rua (1997), contribuem para transformar o “estado de coisas” em pauta pública efetiva.

A ampliação da informação e da conscientização coletiva também contribui para reduzir a subnotificação, estimular denúncias e fortalecer a confiança institucional, favorecendo a produção de dados mais consistentes para a formulação de políticas públicas.

A seguir, apresenta-se o fluxo comunicacional proposto para as campanhas educativas:

1. Usuários recebem informações visuais, sonoras e educativas sobre identificação, prevenção e denúncia do assédio;
2. A percepção de risco aumenta, inibindo potenciais agressores e incentivando denúncias; e
3. Aumentam os registros e comunicações à central de monitoramento, subsidiando relatórios e futuras políticas públicas.

6.3 Dispositivos físicos e virtuais de denúncia silenciosa

A eventual instalação de dispositivos físicos e virtuais de denúncia silenciosa, como botões de emergência nos veículos de transporte público, QR Codes e aplicativos móveis acessíveis por telefone celular, poderá configurar uma política pública de natureza tecnológica voltada ao enfrentamento de demandas recorrentes relacionadas à proteção das

mulheres e à ampliação da capacidade estatal de prevenção e resposta ao assédio no transporte coletivo, em conformidade com os ensinamentos de Rua (1997) acerca dos *outputs* do sistema político resultantes do processamento de demandas sociais.

Esses dispositivos, integrados à central policial e aos sistemas de monitoramento do transporte público, contribuem para reduzir atrasos no processo de resposta estatal, ampliar a capacidade de identificação das ocorrências e permitir atuação mais rápida e eficiente do poder público diante de situações de violência e importunação sexual.

6.3.1. Dispositivo físico

O dispositivo físico denominado “**Botão do Pânico**”, devidamente instalado em pontos estratégicos dos veículos públicos coletivos, permitiria acionamento silencioso e imediato em situações de risco. Na proposta aqui apresentada, sua ativação enviaria alerta automático à central de monitoramento integrada à Polícia Militar, juntamente com a localização do veículo, imagens das câmeras internas caso existam e dados de rastreamento em tempo real. O mecanismo buscaria preservar a segurança da vítima, evitando sinais sonoros ou exposições públicas imediatas que possam agravar a situação diante do agressor, especialmente em razão da ausência de profissionais especializados em intervenção direta de segurança pública no interior do transporte coletivo.

A integração entre monitoramento, rastreamento e resposta policial possibilitaria maior agilidade na identificação da ocorrência, no acompanhamento do veículo e no encaminhamento de apoio policial ao local.

A seguir, apresenta-se o fluxo operacional proposto para o dispositivo físico:

1. A vítima ou testemunha aciona silenciosamente o botão instalado no ônibus;
2. A central de monitoramento recebe alerta automático com localização, imagens e dados do veículo;
3. A equipe responsável avalia a ocorrência e aciona a PMDF;
4. O motorista recebe orientação discreta para conduzir o ônibus a ponto seguro previamente definido; e
5. A PMDF realiza a abordagem, identifica os envolvidos e encaminha o caso para registro e acolhimento institucional da vítima.

6.3.2. Dispositivo virtual

O aplicativo virtual de denúncia silenciosa, que pode ser entendido como um "Botão virtual do pânico", acessível por QR Code ou aplicativo exclusivo para telefone celular, permitiria ampliar a proteção das vítimas de assédio no transporte coletivo. Na proposta apresentada, seu acionamento enviaria alerta em tempo real à central de monitoramento integrada à polícia, contendo informações sobre o veículo, a localização em tempo real, o horário da ocorrência e características do agressor, permitindo resposta policial mais rápida e eficiente.

A integração entre aplicativo, rastreamento por GPS e câmeras internas do ônibus possibilitaria maior agilidade na identificação da ocorrência e no encaminhamento do apoio policial, preservando a discrição necessária para reduzir riscos à vítima durante o trajeto.

A seguir, apresenta-se o fluxo operacional proposto para o dispositivo virtual:

1. A vítima acessa o QR Code ou aplicativo e realiza denúncia silenciosa;
2. A central de monitoramento recebe os dados da ocorrência e cruza as informações com GPS e imagens das câmeras internas do ônibus;
3. A equipe responsável realiza análise preliminar da situação e aciona a PMDF;
4. A viatura intercepta o ônibus em ponto seguro previamente definido;
5. A PMDF identifica os envolvidos, realiza o acolhimento inicial da vítima e adota as medidas cabíveis; e
6. O caso segue para registro formal e demais encaminhamentos institucionais necessários.

6.4 Acompanhamento psicológico

A oferta de atendimento psicológico às vítimas configura um *output* estatal de reparação e cuidado, cumprindo a função protetiva e garantidora de direitos humanos atribuída ao Estado. Essa política reforça a legitimidade institucional ao integrar prevenção, apoio e responsabilização, alinhada à legislação, aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e aos princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana e da proteção integral.

Fluxo de acolhimento e acompanhamento:

1. A vítima é encaminhada pela PMDF ou delegacia à rede especializada à rede de

atendimento;

2. O serviço especializado realiza acolhimento inicial, avaliação e orientação psicossocial e orientação; e

3. A vítima é direcionada para serviços adequados (apoio psicológico contínuo, assistência jurídica, medidas protetivas) e registro em sistema integrado destinado ao monitoramento dos casos e ao aprimoramento de políticas de prevenção

7. Alinhamento ao ODS 11 (Meta 11.7)

As propostas alinham-se ao ODS 11, especialmente à Meta 11.7, voltada à promoção de cidades seguras, inclusivas e acessíveis. O estudo concentra-se na promoção da segurança das mulheres por meio da capacitação profissional, campanhas educativas e denúncia silenciosa, reforçando a autonomia no espaço urbano.

Além disso, as políticas sugeridas possuem relação direta com os Indicadores oficiais da Meta 11.7, que mensuram a efetividade de ações voltadas à segurança e à inclusão:

- *11.7.1 — Proporção da área construída das cidades que é espaço público aberto para uso de todos, por sexo, idade e pessoas com deficiência.* No transporte público coletivo urbano, é essencial que ônibus, terminais e pontos de embarque sejam espaços acessíveis e seguros para mulheres, assegurando sua circulação sem riscos ou restrições.

- *11.7.2 — Proporção da população vítima de assédio físico ou sexual, por sexo, grupo etário, pessoas com deficiência e local da ocorrência, nos últimos 12 meses.*

Além do ODS 11, as medidas propostas alinham-se de diretamente ao ODS 5 — Igualdade de Gênero, especialmente às metas:

- *Meta 5.2 — Eliminar todas as formas de violência contra todas as mulheres e meninas nos espaços públicos e privados.* As políticas de denúncia silenciosa, capacitação profissional e campanhas educativas contribuem para o alcance da meta, pois ampliam a prevenção, o registro e a responsabilização em situações de assédio.

- *Meta 5.c — Adotar políticas sólidas e legislação aplicável para promover a igualdade de gênero e empoderar mulheres e meninas.* Ações que estruturam fluxos, tecnologias e protocolos fortalecem a capacidade estatal de implementar políticas efetivas de

proteção às mulheres.

O ODS 5 preconiza que o enfrentamento do assédio, sob a perspectiva da igualdade de gênero e dos direitos humanos, utilize mecanismos de denúncia, acolhimento e responsabilização para garantir condições dignas e seguras de mobilidade às mulheres.

8. Conclusão

O enfrentamento ao assédio contra mulheres no transporte público coletivo exige políticas integradas e permanentes para tornar o transporte coletivo seguro e igualitário. Apesar de avanços, como a Lei nº 13.718/2018, persistem lacunas relacionadas à prevenção e à resposta institucional, associadas às desigualdades de gênero e ao silenciamento das vítimas.

As propostas apresentadas, como capacitação de profissionais, campanhas educativas permanentes, mecanismos tecnológicos de denúncia silenciosa e atendimento psicológico, podem reduzir as defasagens (*lags*) apontadas por Monteiro (1982), fortalecendo a capacidade de resposta estatal e a proteção das usuárias do transporte coletivo..

No que se refere aos mecanismos tecnológicos de denúncia, destaca-se que a eventual implantação do “Botão do Pânico”, em um primeiro momento, poderá elevar o número de registros de ocorrências de assédio. Contudo, a longo prazo, esse aumento tende a representar redução da subnotificação e da cifra obscura, ampliando a visibilidade estatística do problema e permitindo diagnósticos mais precisos para a formulação de políticas públicas eficazes.

Essas medidas dialogam diretamente com compromissos internacionais de direitos humanos e com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, especialmente o ODS 11 e o ODS 5, ao promoverem um transporte público mais seguro, inclusivo, acessível e sensível às demandas de proteção das mulheres. Garantir a circulação livre, digna e protegida das mulheres nos espaços urbanos constitui compromisso ético, social e institucional indispensável à construção de cidades verdadeiramente democráticas.

Referências bibliográficas

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Comissão rejeita projeto sobre treinamento de motoristas para casos de violência dentro de ônibus**. Brasília, DF, 19 maio 2022. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/877502-comissao-rejeita-projeto-sobre-treinamento-de-motoristas-para-casos-de-violencia-dentro-de-onibus/>. Acesso em: 24 nov.

2025.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm Acesso em: 24 nov. 2025.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940**. Código Penal. Brasília, DF: Presidência da República, 1940. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm. Acesso em: 24 nov. 2025.

BRASIL. **Lei nº 13.718, de 24 de setembro de 2018**. Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para incluir os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro, entre outros. Brasília, DF: Presidência da República, 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13718.htm. Acesso em: 25 nov. 2025.

COSTA, Arthur Trindade M.; LIMA, Renato Sérgio de. **Estatísticas oficiais, violência e crime no Brasil**. BIB — Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais, n. 84, p. 81-106, 2017.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB). **Campanha de combate à importunação sexual no transporte coletivo do DF**. Brasília, 2024. Disponível em: <https://semob.df.gov.br/w/campanha-combate-importunacao-sexual-no-transporte-coletivo-do-df-1>. Acesso em: 24 nov. 2025.

EASTON, David. **Uma teoria de análise política**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1968.

INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO; INSTITUTO LOCOMOTIVA. **Segurança das mulheres no transporte**. 2019. Disponível em: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/seguranca-das-mulheres-no-transporte-instituto-patricia-galvao-locomotiva-2019/>. Acesso em: 25 nov. 2025.

LIMA, Renato Sérgio de. **Entre palavras e números: violência, democracia e segurança pública no Brasil**. São Paulo: Alameda, 2011.

LIMA, Renato Sérgio de; SINHORETTO, Jacqueline; et al. A gestão da informação e a produção da cifra negra no Brasil. In: **Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2014.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. 8. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

MONTEIRO, Jorge Vianna. **O processo decisório de política**. In: Fundamentos de política pública. Rio de Janeiro: Ipea, 1982. p. 269–288.

ONU. **Objetivos do Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/>. Acesso em: 25 nov. 2025.

RUA, Maria das Graças. **Análise de políticas públicas: conceitos básicos**. Brasília: ENAP,

1997. Disponível em: <https://www.univali.br/pos/mestrado/mestrado-em-gestao-de-politicas-publicas/processo-seletivo/SiteAssets/Paginas/default/RUA.pdf> . Acesso em: 25 nov. 2025.