

# MEDO DE ASSÉDIO SEXUAL EM CONTEXTO DE TRANSPORTE PÚBLICO

---

 *Tatiana Lopes\**

 *Samuel Moreira\*\**

 *Inês Sousa Guedes\*\*\**

## Resumo

Na última década, o assédio sexual (AS) em espaços públicos tem recebido uma considerável atenção em razão da sua prevalência generalizada. Não obstante, a dimensão deste fenómeno, os locais onde ocorre e as formas como se processa ainda carecem de evidência empírica, especialmente em contexto de transporte público. Neste contexto, o AS é, erroneamente, entendido como parte do quotidiano das mulheres, apresentando repercussões na sua mobilidade. Este artigo procura elucidar o modo como as condutas de AS neste contexto refletem atitudes e comportamentos discriminatórios que perpetuam a desigualdade de género, e que, em última análise, impossibilitam o reconhecimento, a prevenção e uma resposta adequada a este fenómeno.

**Palavras chave:** Medo, assédio sexual, transporte público, género, mobilidade.

## Abstract

### **Fear of Sexual Harassment in Transit Environments**

Over the past decade, sexual harassment (SH) in public spaces has garnered considerable attention due to its widespread prevalence. Nevertheless, its extent, where and how it occurs, still lack empirical evidence, especially in transit environments. In these environments, SH is erroneously perceived as part of women's daily lives, having repercussions on their mobility. This article seeks to elucidate how SH behaviors in this context reflect discriminatory attitudes and behaviors that perpetuate gender inequality, ultimately hindering the recognition, prevention, and appropriate response to this phenomenon.

**Keywords:** Fear, sexual harassment, public transportation, gender, mobility.

---

\* Faculdade de Direito da Universidade do Porto (FDUP), 4050-123 Porto, Portugal.  
Endereço postal: Rua dos Bragas, n.º 223, 4050-123 Porto, Portugal.  
Endereço eletrónico: up201807941@up.pt

\*\* Faculdade de Direito da Universidade do Porto (FDUP), 4050-123 Porto, Portugal.  
Endereço postal: Rua dos Bragas, n.º 223, 4050-123, Porto, Portugal.  
Endereço eletrónico: smoreira@direito.up.pt

\*\*\* Faculdade de Direito da Universidade do Porto (FDUP), 4050-123 Porto, Portugal.  
Endereço postal: Rua dos Bragas, n.º 223, 4050-123 Porto, Portugal.  
Endereço eletrónico: iguedes@direito.up.pt

## Résumé

### Peur du harcèlement sexuel dans le contexte du transport public

Au cours de la dernière décennie, le harcèlement sexuel (HS) dans les espaces publics a reçu une attention considérable en raison de sa prévalence généralisée. Néanmoins, ses dimensions, où et comment il se manifeste, manquent encore de preuves empiriques, notamment dans le contexte du transport public. Dans ce contexte, le HS est erronément perçu comme faisant partie du quotidien des femmes, ce qui a des répercussions sur leur mobilité. Cet article cherche à expliquer comment les comportements de HS dans ce contexte reflètent des attitudes et des comportements discriminatoires qui perpétuent l'inégalité entre les sexes, et qui, en fin de compte, empêchent la reconnaissance, la prévention et une réponse appropriée à ce phénomène.

**Mots-clés:** Peur, harcèlement sexuel, transports publics, genre, mobilité.

## Introdução

Na última década, o assédio sexual (AS) em espaços públicos tem recebido maior atenção em virtude da sua prevalência generalizada (Gardner, Cui & Coiacetto 2017; Nalla 2020). Não obstante, a sua extensão, os locais em que ocorre e as formas que assume carecem de evidências empíricas, dado que esta problemática está vinculada ao contexto particular em que se desenrola (Loukaitou-Sideris & Ceccato 2020a). O AS é variado nas suas formas, alvos e origens, podendo ocorrer em locais públicos ou privados, incluindo mesmo o ciberespaço (Loukaitou-Sideris 2014; Burn 2018). A categorização dos comportamentos de AS em contexto de transporte público é complexa, dado que muitos estudos não especificam os tipos de AS, além de que a sua natureza espacial, social e temporal influenciam de forma única a experiência e a ocorrência deste tipo de comportamentos (Gardner, Cui & Coiacetto 2017; Lewis, Saukko & Lumsden 2020).

Apesar de o AS no espaço privado ser amplamente reconhecido como uma violação dos direitos humanos, o AS em locais públicos é, erroneamente, entendido como parte do quotidiano da mulheres (e.g. Pain 1991; Mellgren, Andersson & Ivert 2017; Organización de Naciones Unidas – Mujeres 2017). Assim, em virtude da universalidade do AS neste contexto e do facto de o sentimento de insegurança relatado pelas mulheres interferir com a sua mobilidade, o foco dos estudos permanece nas mulheres (e.g. Pain 1991; Madan & Nalla 2016; Jauregui & Vozmediano 2021). Desta forma, torna-se relevante elucidar como as condutas de AS em contexto de transporte público refletem atitudes e comportamentos discriminatórios que perpetuam a desigualdade de género existente na sociedade e que, em última análise, impossibilitam o reconhecimento, a prevenção e uma resposta adequada a este fenómeno (e.g. Jafarova 2014; Russell & Oswald 2015).

### **Definição do objeto de estudo: o assédio sexual em contexto de transporte público**

O conceito de AS é abstrato e incerto, possibilitando diferentes interpretações dependendo da entidade, autor e até da cultura de cada país (Holland & Cortina 2016). A cultura nacional é um elemento essencial a considerar quando se analisam as experiências de AS, dado que, em sociedades marcadas por grande individualismo e diferenciais de poder, os homens parecem ser mais inclinados a assediar sexualmente as mulheres (Pain 1991; Holland & Cortina 2016). Em razão disto, a *European Union Agency for Fundamental Rights* (2014), após examinar as distintas definições de AS, concluiu que este constitui uma violação do princípio da igualdade de tratamento entre homens e mulheres e sua realização prática, sendo reconhecido como discriminação em razão do sexo. No Código Penal Português, o AS não é considerado um crime autónomo; todavia, entende-se que este está englobado no Artigo 170.º referente à importunação sexual.

O AS é um fenómeno multifacetado (Ceccato & Loukaitou-Sideris 2022) e abrange uma multiplicidade de “comportamentos interpessoais com conotação sexual”<sup>1</sup> (Diehl, Rees & Bohner 2016, 2), que podem manifestar-se sob três formas: não verbal, verbal e física (e.g. Bendixen & Kennair 2017; Ceccato & Loukaitou-Sideris 2022). Na primeira forma estão incluídos comportamentos sexuais que não englobam contacto físico ou indicações verbais, ou seja, consiste na utilização de linguagem corporal hostil e intrusiva ou envio de imagens e vídeos de teor sexual. Os comportamentos sob forma verbal compreendem tanto o uso de escrita como da fala, por exemplo, provocações sexuais indesejadas pelas vítimas. Por fim, o AS físico integra comportamentos de contacto físico intrusivo (e.g. Bowman 1993; Holland & Cortina 2016; Organización de Naciones Unidas – Mujeres 2017).

O contexto de transporte público não se restringe ao percurso realizado no interior do meio de transporte público, mas abrange a multiplicidade de locais até ao mesmo. Neste sentido, compreende também as proximidades das paragens ou estações, ou seja, o trajeto que o indivíduo fará para chegar a estas, bem como as próprias. Considera-se, assim, uma perspetiva abrangente e holística do percurso, contemplando os distintos ambientes aos quais o/a passageiro/a está exposto/a ao longo da deslocação (Loukaitou-Sideris & Ceccato 2020b). Assim sendo, para o propósito desta análise, o AS em contexto de transporte público integra todos os comportamentos de AS que ocorrem neste contexto abrangente, integrando distintos meios de transporte público, por exemplo, o autocarro e o metro. A literatura aponta que nenhuma das configurações inserida neste contexto está imune ao AS, ainda que não seja evidente qual a mais vulnerável, posto que está sempre condicionado pelos fatores ambientais, sociais e contextuais em que se enquadra (Loukaitou-Sideris & Ceccato 2020a). Não obstante, os nós de transporte revelam-

---

<sup>1</sup> No original, “interpersonal behaviors with a sexual connotation”.

se locais onde existe um grande fluxo de pessoas (Uittenbogaard & Ceccato 2014; Loukaitou-Sideris & Ceccato 2020a) e, como tal, podem atrair ofensores na procura de alvos e locais oportunos ao cometimento de AS, uma vez que possibilitam a convergência de trajetos entre vítimas e ofensores (Uittenbogaard & Ceccato 2014; Natarajan *et al.* 2017).

### **1. Relação entre género e medo de assédio sexual em contexto de transporte público**

A literatura académica aponta que as características sociodemográficas, com ênfase no género, podem influenciar a vulnerabilidade de vitimação e, deste modo, o medo de AS (Loukaitou-Sideris *et al.* 2009; Gouveia, Frias & Jacinto 2020). Efetivamente, diversos estudos constataam que as mulheres apresentam um maior sentimento de insegurança em contexto de transporte público, comparativamente aos homens (e.g. Abenzoa *et al.* 2018; Stark & Meschik 2018).

A violência contra as mulheres e a violência de género têm sido alvo de muita atenção nos últimos anos, em virtude da sua contraposição ao princípio da igualdade de género, constituindo assim um comportamento discriminatório que pode ser percecionado como parte de uma opressão sistemática que “reduz a identidade da mulher à de objeto sexual e reforça a identidade do homem como agressor”<sup>2</sup> (Franke 1997, 696). Um estudo realizado pela *European Union Agency for Fundamental Rights* (2014), com 42.000 mulheres dos 28 Estados-Membros da União Europeia (UE), evidenciou que aproximadamente 83 a 102 milhões das mulheres da UE, isto é, 45% a 55%, foi assediada sexualmente, pelo menos uma vez, desde os seus 15 anos. Esta investigação demonstrou que a violência assente no género afeta desproporcionalmente as mulheres, comportando uma violação dos direitos humanos (e.g. Berdahl 2007).

A Convenção de Istambul, reconhecendo a violência contra as mulheres como uma expressão do poder desigual entre mulheres e homens, define-a, no seu artigo n.º 3, como “uma violação dos direitos humanos e como uma forma de discriminação contra as mulheres e significa todos os atos de violência baseada no género que resultem, ou sejam passíveis de resultar, em danos ou sofrimento” (Conselho da Europa 2011, 4). Englobando no conceito de género os papéis que são socialmente construídos e atribuídos ao sexo masculino ou feminino, a violência de género é intrínseca à estrutura patriarcal da sociedade e atribui à mulher uma posição de vulnerabilidade e subordinação. Assim, o AS reforça a masculinidade dos homens e coage as mulheres a assumirem a feminilidade que os papéis de género incutem (Franke 1997; Conselho da Europa 2011).

---

<sup>2</sup> No original, “reduces women’s identity to that of a sex object, and reinforces men’s identity as that of a sexual aggressor”.

Os crimes sexuais recaem desproporcionalmente sobre as mulheres, convertendo o género no principal fator de risco para a vitimação (Mellgren, Andersson & Ivert 2017). Por exemplo, o estudo supracitado concluiu que a maioria dos atos de AS são executados por homens contra mulheres (European Union Agency for Fundamental Rights 2014). Assim, diversas perspetivas são apresentadas para justificar o facto de os perpetradores de AS serem maioritariamente homens e as vítimas serem mulheres.

A **hipótese da vítima vulnerável** afirma que as vítimas de AS são, reiteradamente, indivíduos de baixo poder e *status* sociocultural, o que pode constituir uma explicação para o facto de os homens serem mais propícios a serem ofensores e as mulheres mais suscetíveis a serem assediadas (McLaughlin, Uggen & Blackstone 2012; Burn 2018). Esta perspetiva constata ainda que indivíduos com vulnerabilidade real ou percebida, como as mulheres, apresentam maiores níveis de medo (Popovich & Warren 2010).

A **teoria da evolução** sugere que o AS é fundamentalmente motivado sexualmente e o ofensor pode não tencionar que a conduta seja hostil. Portanto, não se pode desconsiderar a possibilidade de a conduta poder estar interligada à expressão do interesse sexual ou romântico por parte deste (Berdahl 2007; Bendixen & Kennair 2017). Por conseguinte, as “diferenças entre o comportamento percebido e o pretendido podem [...] lançar luz sobre os motivos do assediador”<sup>3</sup> (Bendixen & Kennair 2017, 4), ou seja, a conduta é concebida como inadequada porque é indesejável para a vítima; contudo, se a solicitação fosse desejável não seria entendida como AS. Finalmente, esta teoria conceptualiza o assédio sexual como um mal-entendido entre homens e mulheres, derivado das diferenças de género nos comportamentos sociossexuais (Diehl, Rees & Bohner 2016; Bendixen & Kennair 2017).

Por último, segundo a **perspetiva do poder-sexo**, existe uma conexão automática entre os conceitos de poder e sexo nos ofensores masculinos de AS. Primeiramente, o poder está presente em qualquer situação social, desencadeando a falta de consciência de alguns indivíduos do sexo masculino sobre a essência dos seus comportamentos de AS. Ao mesmo tempo, o AS será justificado pela atração que estes sentem, ou seja, muitos homens poderão perceber atitudes amigáveis por parte das mulheres como uma indicação da sua atração, impulsionando avanços sexuais aversivos e indesejados. Assim, verifica-se um ciclo vicioso em que a conceção de sexo é ativada a partir do conceito de poder, fazendo com que o homem compreenda uma determinada situação como *flirt* quando não o é (Bargh *et al.* 1995; Popovich & Warren 2010).

Berdahl (2007) afirma que o AS é uma forma de depreciar as mulheres, constatando-se uma ampla prevalência do mesmo no contexto de transporte público. Na Colômbia, 84,3% das mulheres que utilizam o transporte público reportaram

---

<sup>3</sup> No original, “differences between perceived and intended behavior might [...] shed light on harasser’s motives”.

ter sofrido AS (Quinones 2020), 83% no Egito (Hassan 2008) e 77% em Nova Iorque (Natarajan *et al.* 2017). O medo de AS limita a mobilidade das mulheres, permeando as suas decisões quotidianas (e.g. Bowman 1993; Gardner, Cui & Coiacetto 2017; Quinones 2020), culminando na criação de um estado de insegurança e mal-estar (Pain 1991, 421) que, de igual modo, evoca medo de ataques sexuais mais graves (Pain 1991).

## 2. Estudos empíricos sobre o medo de assédio sexual em contexto de transporte público

Aponta-se que o medo do crime restringe a mobilidade dos indivíduos, o que, paralelamente, interfere com as decisões de viagem e reduz o uso de transporte público (e.g. Gardner, Cui & Coiacetto 2017; Loukaitou-Sideris 2014; Jauregui & Vozmediano 2021).

Ainda não existe uma definição unanimemente aceite para o conceito de medo do crime (Warr 2000). De acordo com Warr (2000: 453), o medo é “uma emoção, um sentimento de alarme ou pavor causado por uma consciência ou expectativa de perigo”<sup>4</sup>. Ferraro & Grange (1987, 72) afirmam que o medo “é uma reação emocional negativa ao crime ou aos símbolos associados ao crime”<sup>5</sup>. Deste modo, os indivíduos podem sentir medo como uma antecipação de eventuais ameaças, antecedidas por pistas ambientais, que denotem risco (Warr 2000).

A literatura indica que, embora os homens sejam, de um modo geral, mais vítimas de crime, as mulheres têm mais medo do crime do que estes (e.g. Ferraro 1996; Lane, Gover & Dahod 2009). Neste sentido, existem variadas explicações que procuram elucidar este paradoxo medo-vitimização. A **hipótese da vulnerabilidade física** sugere que as mulheres têm mais medo devido à crença enraizada de que são fisicamente mais fracas, não se podendo defender de um potencial ataque (e.g. Hale 1996; Smith, Torstensson & Johansson 2001). A **perspetiva subjetiva** afirma que a socialização de género é permeada por ‘lembretes’ de uma sociedade patriarcal que perpetua a desigualdade de género (e.g. Smith, Torstensson & Johansson 2001), criando um medo sempre presente de que podem vir a ser vítimas de um crime (Hale 1996). A maioria dos/as investigadores/as concorda que as taxas de vitimação das mulheres são alvo de uma grave **subnotificação nos inquéritos de vitimação** (e.g. Junger 1987; Hale 1996), uma vez que estes não são capazes de captar a natureza e extensão total da vitimação enfrentada pelas mulheres (Hale 1996), o que origina uma taxa de vitimação oculta (e.g. Junger 1987; Smith, Torstensson & Johansson 2001). A **hipótese da sombra da agressão**

<sup>4</sup> No original, “fear is an emotion, a feeling of alarm or dread caused by an awareness or expectation of danger”.

<sup>5</sup> No original, “fear of crime is a negative emotional reaction to crime or the symbols associated with crime”.

**sexual** postula que, ao longo da vida das mulheres, o risco de se tornarem vítimas de agressão sexual nunca se reduz a zero, existindo sempre receio de que esta possa ocorrer, permeando o temor em relação a outras formas de vitimação pessoal (e.g. Ferraro 1996; Lane, Gover & Dahod 2009). Não obstante este paradoxo, existem estudos que sugerem que os/as passageiros/as que já foram vítimas de crime invariavelmente sentem-se menos seguros/as do que aqueles/as que nunca sofreram vitimação (e.g. Ferraro & Grange 1987; Abenozza *et al.* 2018).

Diversos elementos físicos e humanos influenciam o medo de AS em contexto de transporte público (Loukaitou-Sideris 2016; Ceccato *et al.* 2020). A evidência empírica comprova que uma boa iluminação das paragens ou estações e ruas adjacentes (e.g. Uittenbogaard & Ceccato 2014; Orozco-Fontalvo *et al.* 2019), uma boa visibilidade (e.g. Loukaitou-Sideris *et al.* 2009; Sundling & Ceccato 2022), a manutenção e limpeza dos espaços (e.g. Loukaitou-Sideris 2014; Ceccato, Gaudalet & Graf 2022) e a presença de câmaras CCTV (e.g. Loukaitou-Sideris 2014; Gekoski *et al.* 2015) contribuem para a sensação de segurança dos/as passageiros/as. De igual forma, a presença de outros indivíduos influencia o medo, em função do seu comportamento (Sundling & Ceccato 2022). A presença de elementos de vigilância formal, como elementos da polícia ou de segurança privada, aumenta o sentimento de segurança dos/as passageiros/as (e.g. Gardner, Cui & Coiacetto 2017; Natarajan *et al.* 2017). No que respeita ao fluxo de pessoas em contexto de transporte público, embora a sobrelotação crie condições facilitadoras do AS (e.g. Lewis, Saukko & Lumsden 2020; Quinones 2020), os/as passageiros/as sentem-se menos seguros/as em ambientes isolados (e.g. Stark & Meschik 2018; Sundling & Ceccato 2022), em razão do medo de ninguém lhes poder prestar auxílio. Enquanto a maioria dos indivíduos sente maior segurança quando outros/as passageiros/as estão presentes (Loukaitou-Sideris *et al.* 2009), a presença de incivildades sociais, como mendicidade, indivíduos embriagados (e.g. Mahmoud & Currie 2010; Gouveia, Frias & Jacinto 2020) ou sob o consumo de substâncias, incrementam o medo de AS (e.g. Stark & Meschik 2018; Ceccato *et al.* 2020).

Ainda referente ao contexto, o local específico onde o indivíduo se encontra influencia o medo de AS (Abenozza *et al.* 2018). Ceccato e Loukaitou-Sideris (2021) e Quinones (2020) concluíram que os indivíduos experienciam maior segurança quando se encontram dentro dos transportes, seguido das estações ou paragens e do trajeto até às mesmas. Não obstante, nos diversos estudos, os/as passageiros/as revelam que o AS ocorre com mais frequência no interior dos veículos, seguido das paragens ou estações (e.g. Natarajan *et al.* 2017; Stark & Meschik 2018; Ding, Loukaitou-Sideris & Agrawal 2020).

A prevalência e o medo de AS em contexto de transporte público leva os/as passageiros/as a adotarem mecanismos de precaução que afetam os seus padrões de mobilidade (Bowman 1993; Loukaitou-Sideris 2014). As estratégias de evitamento são as mais usadas, integrando mecanismos comportamentais como restringir o uso de transporte público ou evitar determinados trajetos, linhas ou paragens

específicas (e.g. Loukaitou-Sideris *et al.* 2009; Loukaitou-Sideris & Ceccato 2020b). Além destas, os indivíduos optam também pelo uso de estratégias de gestão de risco (e.g. Natarajan 2016; Quinones 2020) como viajar acompanhado/a, viajar somente durante o dia, procurar locais iluminados (e.g. Loukaitou-Sideris 2014; Ceccato & Loukaitou-Sideris 2022), sentar-se perto do/a motorista no autocarro, alterar o seu vestuário ou até mesmo levar consigo um objeto para se defender (e.g. Quinones 2020; Ceccato & Loukaitou-Sideris 2022). Outras estratégias prendem-se com a utilização de transportes alternativos, como o transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados, ou de veículos de transporte pessoal (e.g. Loukaitou-Sideris 2014; 2016; Loukaitou-Sideris *et al.* 2009).

### 3. Teorias explicativas da vitimação e do medo de assédio sexual

Diversas teorias criminológicas e sociológicas oferecem uma base teórica que ajuda a elucidar as razões subjacentes à ocorrência de AS em contexto de transporte público, procurando explicar quais os elementos do ambiente físico e social que podem incrementar ou reduzir o medo e o risco de vitimação. Neste artigo, serão exploradas três: a teoria sociocultural, a teoria das atividades de rotina e a teoria *Broken Windows*, sendo que cada uma delas fornece contributos valiosos para compreender melhor esta temática.

#### 4.1. Teoria sociocultural

Com o advento da segunda onda do movimento feminista, relatos de mulheres vítimas de AS na rua começam a revelar-se frequentes em jornais populares. Assim, feministas radicais trabalharam para compreender a relação entre a desigualdade de género e o AS, alegando que este último está instaurado num *continuum* de violência sexual que opera para exacerbar o medo das mulheres nos espaços públicos (Bowman 1993; Franke 1997; Natarajan *et al.* 2017). As teorias feministas sustentam que o AS é o resultado da interiorização do processo de socialização e conseqüente aprendizagem dos papéis de género que reforçam a ideologia misógina e a manutenção do poder e controlo dos homens (Pain 1991; Bargh *et al.* 1995; Diehl, Rees & Bohner 2016). A estrutura patriarcal imposta na sociedade, derivante do conjunto de crenças, tradições e valores de desigualdade social, restringe as mulheres ao espaço privado, contribuindo para a divisão privado-público (Popovich & Warren 2010; Russell & Oswald 2015; Organización de Naciones Unidas – Mujeres 2017). Desta forma, o AS nos locais públicos incrementa a dependência das mulheres relativamente aos homens, prejudicando a igualdade e favorecendo a hostilidade entre eles (Bowman 1993). As ativistas feministas acreditam que o medo que as mulheres sentem de vitimação de AS no espaço público inibe a sua participação

em atividades públicas, passando mais tempo na esfera privada, o que se reflete em taxas superiores de violência sexual e em repercussões no estudo do AS na esfera pública (Pain 1991; Loukaitou-Sideris 2014). Esta teoria sugere, ainda, que o AS é um meio utilizado para censurar os indivíduos que se afastam dos papéis de género tradicionais (e.g. Franke 1997; McLaughlin, Uggen & Blackstone 2012; Burn 2018). Nesta senda, Berdahl (2007) verificou que as mulheres que quebram os ideais femininos têm mais probabilidade de serem assediadas. Portanto, é possível constatar-se que o AS é uma confirmação da discriminação sexual que ajuda a manter a dominância dos homens (Pain 1991; Leskinen, Rabelo & Cortina 2015; Russell & Oswald 2015).

#### 4.2. Teoria das atividades de rotina

Com o desenvolvimento económico, a posição social da mulher atravessou diversas mudanças, como a entrada na educação e no mercado de trabalho e, conseqüentemente, no espaço público. Assim, em virtude do estilo de vida, do uso de transporte público, dos fatores económicos e da falta de vigilância existente, o AS em espaços públicos tornou-se inevitável para muitas mulheres (e.g. Horii & Burgess 2012; Madan & Nalla 2016; Natarajan 2016). Cohen e Felson (1979) desenvolveram a teoria das atividades de rotina, segundo a qual a modificação das atividades quotidianas originou um aumento de oportunidades para o crime e um enfraquecimento do controlo social. De acordo com os autores, é necessário que convirjam no tempo e no espaço três elementos interdependentes para ocorrer um crime: "(1) ofensores motivados, (2) alvos adequados e (3) ausência de guardiães capazes de impedir uma violação"<sup>6</sup> (589). A ausência de qualquer um destes elementos normalmente é suficiente para impedir que o crime ocorra. Assim, é possível verificar que as atividades e hábitos da vítima são uma parte crucial da explicação da ocorrência de AS, dado que as redes de transporte são locais frequentados pelas mulheres no seu dia-a-dia e que reúnem uma variedade de indivíduos, o que possibilita a convergência de trajetos entre vítimas e ofensores (e.g. Mellgren, Andersson & Ivert 2017; Natarajan *et al.* 2017; Abenoza *et al.* 2018). Estes espaços são caracterizados por uma natureza transitória (Lewis, Saukko & Lumsden 2020), criando cenários de interações breves, facilitando o anonimato e reduzindo o risco para o ofensor. Tal situação, agregada a cenários de superlotação, aumenta a vulnerabilidade das vítimas (e.g. Gardner, Cui & Coiacetto 2017; Horii & Burgess 2012; Nalla 2020). Aliado a isto, a falta de supervisão e intervenção de autoridades ou passageiros (e.g. Natarajan 2016; Quinones 2020) gera um ambiente propício ao AS. Uma investigação realizada na cidade de Nova Iorque, com 1.790 utentes do

---

<sup>6</sup> No original, "(1) motivated offenders, (2) suitable targets, and (3) the absence of capable guardians against a violation".

metro, determinou que 63% destes/as já tinham sofrido AS no metro, sendo que mais de 99% deste grupo eram de género feminino (Stringer 2007). De igual modo, um questionário aplicado pela associação *Osez le Féminisme* (2014) a 150 mulheres no metro parisiense revelou que 94% das mesmas já tinha sido alvo de AS<sup>7</sup>.

### 4.3. Teoria de Broken Windows

Nos últimos anos, tem-se discutido a relação entre as incivildades físicas e sociais e o medo do crime (Loukaitou-Sideris *et al.* 2009). Diversas características do ambiente podem aumentar o medo e a perceção de risco, designadamente, a falta de manutenção ou danos à propriedade em contexto de transporte público (Gekoski *et al.* 2015). Paralelamente, manifestações visíveis e/ou ruidosas nas paragens ou estações dos meios de transporte, como indivíduos embriagados ou toxicodependentes, podem passar a mensagem de que não existe controlo naquele local, o que poderá atrair crimes para o mesmo (Yates & Ceccato 2020). Nesta lógica, pode destacar-se a Teoria *Broken Windows*, de Wilson e Kelling (1982), que propõe que, se não se der resposta atempada às desordens físicas e sociais, desenvolve-se uma espiral de desordens e crimes cada vez mais graves. Estas desordens geram medo nas/os cidadãs/ãos, que, em função deste, se retiram dos espaços públicos, repercutindo-se no enfraquecimento dos vínculos sociais e do controlo social informal, funcionando como um sinal de encorajamento para os ofensores que percecionam um terreno fértil onde existem oportunidades criminais (Wilson & Kelling 1982). Deste modo, constata-se que o controlo social formal e informal se revelam essenciais na definição do número de crimes que poderão ocorrer nos nós de transporte, dado que, se este controlo se verificar, previne-se a desordem e deterioração física (Uittenbogaard & Ceccato 2014). Simultaneamente, o mesmo irá encorajar comportamentos positivos e incrementar o sentimento de segurança (Loukaitou-Sideris 2014).

### Reflexões finais

A banalização dos comportamentos de AS vincula as mulheres a uma posição subordinada e a um poder coercivo por parte dos homens, afetando a sua dignidade, autonomia e liberdade. Verifica-se uma lacuna na resposta à violência contra as mulheres, sendo que a proteção contra o AS e a discriminação que dele advêm são questões de dignidade humana. A subnotificação do AS subestima a sua real prevalência e incidência e dificulta a intervenção. Grande parte das vítimas de AS

---

<sup>7</sup> Ver relatório de atividades desta associação (pp. 4-5) disponível em [https://issuu.com/osezlefe-minisme/docs/rapport\\_d\\_activite\\_olf\\_2014-2015](https://issuu.com/osezlefe-minisme/docs/rapport_d_activite_olf_2014-2015) [Consultado em 17 de outubro de 2021].

não denuncia o ocorrido, fazendo com que este fenómeno se torne encoberto na sociedade e propiciando impunidade aos assediadores, acreditando que não existem consequências para os seus atos. Tudo isto demonstra a imprescindibilidade de terminar com o silêncio relativo ao AS e de procurar soluções para diminuir a sua incidência.

É essencial compreender a incidência do AS e as condições situacionais, ambientais e socioculturais que propiciam a sua ocorrência em contexto de transporte público. Ademais, são necessários mais estudos para identificar como os contextos específicos de transporte público influenciam o medo e a perpetuação de AS, recorrendo a metodologias que recolham novos dados e 'lancem luz' sobre esta temática. Na mesma linha, também seria útil averiguar quais os impactos do AS para as vítimas e para indivíduos que receiam a vitimação, tanto a curto como a longo prazo.

Embora o impacto do género seja consistente na literatura, é preciso apurar se a idade, o *status* socioeconómico, a etnia e a orientação sexual dos indivíduos influencia a experiência de AS. A maioria dos trabalhos existentes foca-se no AS cometido por homens a mulheres, portanto, pesquisas futuras devem ser dirigidas para avaliar o AS noutros grupos potencialmente vulneráveis. É também essencial compreender quais as motivações dos comportamentos de AS. Por fim, seria relevante que futuras análises se concentrassem em descobrir quais as melhores soluções para diminuir as oportunidades de AS, avaliando as diversas práticas aplicadas em contexto de transporte público globalmente.

Três limitações principais foram encontradas aquando da realização desta revisão bibliográfica. Primeiramente, verificou-se uma dificuldade em encontrar estudos empíricos realizados na Europa, demonstrando a existência de uma lacuna neste continente. Outra limitação encontrada foi que a maior parte dos estudos existentes se foca no AS cometido por homens heterossexuais a mulheres, pelo que, em estudos futuros, seria útil perceber qual a incidência do AS em outros grupos sociais. Em terceiro lugar, revelou-se um desafio encontrar estudos sobre o medo de ser vítima de AS em contexto de transporte público. Deste modo, é fundamental a elaboração de novas investigações que colmatem estes défices.

### **Contributos das/os autoras/es**

**TR:** Concetualização; investigação; metodologia; redação do rascunho original.

**SM:** Concetualização; metodologia; redação – revisão e edição; supervisão.

**IG:** Concetualização; metodologia; redação – revisão e edição; supervisão.

## Conflito de interesses

Declara-se que não existem conflitos de interesses.

## Referências bibliográficas

- Abenoza, Roberto F., et al. 2018. "Individual, Travel, and Bus Stop Characteristics Influencing Travelers' Safety Perceptions." *Transportation Research Record* 2672(8): 19-28. DOI: <https://doi.org/10.1177/0361198118758677>
- Bargh, John A., et al. 1995. "Attractiveness of the Underling: An Automatic Power – Sex Association and Its Consequences for Sexual Harassment and Aggression." *Journal of Personality and Social Psychology* 68(5): 768-781. DOI: <https://doi.org/10.1037/0022-3514.68.5.768>
- Bendixen, Mons, & Leif Edward Ottesen Kennair. 2017. "Advances in the Understanding of Same-Sex and Opposite-Sex Sexual Harassment." *Evolution and Human Behavior* 38(5): 583-591. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.evolhumbehav.2017.01.001>
- Berdahl, Jennifer L. 2007. "The Sexual Harassment of Uppity Women." *Journal of Applied Psychology* 92(2): 425-437. DOI: <https://doi.org/10.1037/0021-9010.92.2.425>
- Bowman, Cynthia Grant. 1993. "Street Harassment and the Informal Ghettoization of Women." *Harvard Law Review* 106(3): 517-580. DOI: <https://doi.org/10.2307/1341656>
- Burn, Shawn Meghan. 2018. "The Psychology of Sexual Harassment." *Teaching of Psychology* 46(1): 96-103. DOI: <https://doi.org/10.1177/0098628318816183>
- Ceccato, Vania, & Anastasia Loukaitou-Sideris. 2022. "Fear of Sexual Harassment and Its Impact on Safety Perceptions in Transit Environments: A Global Perspective." *Violence Against Women* 28(1): 26-48. DOI: <https://doi.org/10.1177/1077801221992874>
- Ceccato, Vania, Nathan Gaudelet, & Gabin Graf. 2022. "Crime and Safety in Transit Environments: A Systematic Review of the English and the French Literature, 1970–2020." *Public Transport* 14(1): 105-153. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12469-021-00265-1>
- Ceccato, Vania, et al. 2020. "The Importance of the Transit Environment: Does it Affect the Risk of Sexual Victimization?" In *Transit Crime and Sexual Violence in Cities*, editado por Vania Ceccato e Anastasia Loukaitou-Sideris, 253-275. New York & London: Routledge.
- Cohen, Lawrence, & Marcus Felson. 1979. "Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach." *American Sociological Review* 44(4): 588-608. DOI: <https://doi.org/10.2307/2094589>
- Conselho da Europa. 2011. Convenção do Conselho da Europa para a Prevenção e o Combate à Violência Contra as Mulheres e a Violência Doméstica. Disponível em <https://rm.coe.int/168046253d> [Consultado em 18 de outubro de 2021].
- Diehl, Charlotte, Jonas Rees, & Gerd Bohner. 2016. "Predicting Sexual Harassment From Hostile Sexism and Short-Term Mating Orientation: Relative Strength of Predictors Depends on Situational Priming of Power Versus Sex." *Violence Against Women* 24(2): 123-143. DOI: <https://doi.org/10.1177/1077801216678092>
- Ding, Hao, Anastasia Loukaitou-Sideris, & Asha Weinstein Agrawal. 2020. "Sexual Harassment and Assault in Transit Environments: A Review of the English-Language Literature." *Journal of Planning Literature* 35(3): 267-280. DOI: <https://doi.org/10.1177/0885412220911129>
- European Union Agency for Fundamental Rights. 2014. "Violence against Women: An

- EU-Wide Survey – Main Results.” Disponível em <https://fra.europa.eu/en/publication/2014/violence-against-women-eu-wide-survey-main-results-report> [Consultado em 30 de novembro de 2021].
- Ferraro, Kenneth F. 1996. “Women’s Fear of Victimization: Shadow of Sexual Assault?” *Social Forces* 75(2): 667-690. DOI: <https://doi.org/10.1093/sf/75.2.667>
- Ferraro, Kenneth F., & Randy L. Grange. 1987. “The Measurement of Fear of Crime.” *Sociological Inquiry* 57(1): 70-97. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1475-682X.1987.tb01181.x>
- Franke, Katherine M. 1997. “What’s Wrong with Sexual Harassment?” *Stanford Law Review* 49(4): 691-772. DOI: <https://doi.org/10.2307/1229336>
- Gardner, Natalie, Jianqiang Cui, & Eddo Coiacetto. 2017. “Harassment on Public Transport and Its Impacts on Women’s Travel Behaviour.” *Australian Planner* 54(1): 8-15. DOI: <https://doi.org/10.1080/07293682.2017.1299189>
- Gekoski, Anna, et al. 2015. “What Works’ in Reducing Sexual Harassment and Sexual Offences on Public Transport Nationally and Internationally: A Rapid Evidence Assessment.” Project Report. London: Middlesex University; British Transport Police; Department for Transport. Disponível em <https://southsudan.safeguardingsupporthub.org/documents/what-works-reducing-sexual-harassment-and-sexual-offences-public-transport-nationally-and> [Consultado em 1 de janeiro de 2022].
- Gouveia, Pedro Homem de, Maria João Frias, & Rita Jacinto. 2020. “Lisbon, Portugal.” In *Transit Crime and Sexual Violence in Cities*, editado por Vania Ceccato & Anastasia Loukaitou-Sideris, 176-184. New York & London: Routledge.
- Hale, Chris. 1996. “Fear of Crime: A Review of the Literature.” *International Review of Victimology* 4(2): 79-150. DOI: <https://doi.org/10.1177/026975809600400201>
- Hassan, Rasha Mohammad. 2008. “‘Clouds in Egypt’s Sky’ – Sexual Harassment: From Verbal Harassment to Rape.” Cairo: Egyptian Center for Women’s Rights. Disponível em [https://www.endvawnow.org/uploads/browser/files/ecrw\\_sexual\\_harassment\\_study\\_english.pdf.pdf](https://www.endvawnow.org/uploads/browser/files/ecrw_sexual_harassment_study_english.pdf.pdf) [Consultado em 22 de novembro de 2021].
- Holland, Kathryn J., & Lilia M. Cortina. 2016. “Sexual Harassment: Undermining the Well-being of Working Women.” In *Handbook on Well-Being of Working Women*, editado por Mary L. Connerley, & Jiyun Wu, 83-101. Dordrecht: Springer. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-94-017-9897-6\\_6](https://doi.org/10.1007/978-94-017-9897-6_6)
- Horii, Mitsutoshi, & Adam Burgess. 2012. “Constructing Sexual Risk: ‘Chikan’, Collapsing Male Authority and the Emergence of Women-Only Train Carriages in Japan.” *Health, Risk & Society* 14(1): 41-55. DOI: <https://doi.org/10.1080/13698575.2011.641523>
- Jafarova, Tarana. 2014. “AZE : Rapid Assessment on Sexual Harassment in the Baku Metro Rail. Final Report.” Manila, Philippines: Asian Development Bank. Disponível em <https://www.adb.org/projects/documents/regional-azerbaijan-44067-012>
- Jauregui, Carlota, & Laura Vozmediano. 2021. “Miedo al delito experimentado por las mujeres: relevancia de una perspectiva entrada en el contexto.” *International E-Journal of Criminal Sciences* 16: 1-23. Disponível em <https://ekoizpen-zientifikoa.ehu.es/documentos/621728b0b180c333d5659f36> [Consultado em 2 de fevereiro de 2024].
- Junger, Marianne. 1987. “Women’s Experiences of Sexual Harassment: Some Implications for Their Fear of Crime.” *British Journal of Criminology* 27(4): 358-383. DOI: <https://doi.org/10.1093/oxfordjournals.bjc.a047688>
- Lane, Jodi, Angela R. Gover, & Sara Dahod. 2009. “Fear of Violent Crime Among Men and Women on Campus: The Impact of Perceived Risk and Fear of Sexual Assault.” *Violence and Victims* 24(2): 172-192. DOI: <https://doi.org/10.1891/0886-6708.24.2.172>
- Leskinen, Emily A., Verónica Caridad Rabelo, & Lilia M. Cortina. 2015. “Gender Stereotyp-

- ing and Harassment: A 'Catch-22' for Women in the Workplace." *Psychology, Public Policy, and Law* 21(2): 192-204. DOI: <https://doi.org/10.1037/law0000040>
- Lewis, Sian, Paula Saukko, & Karen Lumsden. 2020. "Rhythms, Sociabilities and Transience of Sexual Harassment in Transport: Mobilities Perspectives of the London Underground." *Gender, Place & Culture* 28(2): 277-298. DOI: <https://doi.org/10.1080/0966369X.2020.1734540>
- Loukaitou-Sideris, Anastasia. 2014. "Fear and Safety in Transit Environments from the Women's Perspective." *Security Journal* 27(2): 242-256. DOI: <https://doi.org/10.1057/sj.2014.9>
- Loukaitou-Sideris, Anastasia. 2016. "A Gendered View of Mobility and Transport: Next Steps and Future Directions." *Town Planning Review* 87(5): 547-565. DOI: <https://doi.org/10.3828/tpr.2016.38>
- Loukaitou-Sideris, Anastasia, et al. 2009. *How To Ease Women's Fear of Transportation Environments: Case Studies and Best Practices*. MTI Report 09-01. San José, CA: Mineta Transportation Institute – San José State University. Disponível em <https://transweb.sjsu.edu/sites/default/files/2611-women-transportation.pdf> [Consultado em 5 de março de 2022].
- Loukaitou-Sideris, Anastasia, & Vania Ceccato. 2020a. "Sexual Harassment on Transit: Evidence from the Literature." In *Transit Crime and Sexual Violence in Cities Examined*, editado por Vania Ceccato & Anastasia Loukaitou-Sideris, 12-23. New York & London: Routledge.
- Loukaitou-Sideris, Anastasia, & Vania Ceccato. 2020b. "Sexual Violence in Transit Environments: Aims, Scope, and Context." In *Transit Crime and Sexual Violence in Cities*, editado por Vania Ceccato & Anastasia Loukaitou-Sideris, 3-11. New York & London: Routledge.
- Madan, Manish, & Mahesh K. Nalla. 2016. "Sexual Harassment in Public Spaces: Examining Gender Differences in Perceived Seriousness and Victimization." *International Criminal Justice Review* 26(2): 80-97. DOI: <https://doi.org/10.1177/1057567716639093>
- Mahmoud, Sarah, & Graham Currie. 2010. "The Relative Priority of Personal Safety Concerns for Young People on Public Transport." In *Proceedings of the 33rd Australasian Transport Research Forum (ATRF)*, 1-11. Canberra: Australasian Transport Research Forum.
- McLaughlin, Heather, Christopher Uggen, & Amy Blackstone. 2012. "Sexual Harassment, Workplace Authority, and the Paradox of Power." *American Sociological Review* 77(4): 625-647. DOI: <https://doi.org/10.1177/0003122412451728>
- Mellgren, Caroline, Mika Andersson, & Anna Karin Ivert. 2017. "'It Happens All the Time': Women's Experiences and Normalization of Sexual Harassment in Public Space." *Women & Criminal Justice* 28(4): 262-281. DOI: <https://doi.org/10.1080/08974454.2017.1372328>
- Nalla, Mahesh K. 2020. "Sexual Harassment in Public Spaces in India: Victimization and Offending Patterns." In *Crime and Fear in Public Places*, editado por Vania Ceccato & Mahesh K. Nalla, 232-249. London & New York: Routledge.
- Natarajan, Mangai. 2016. "Rapid Assessment of 'Eve Teasing' (Sexual Harassment) of Young Women during the Commute to College In India." *Crime Science* 5(6): 1-11. DOI: <https://doi.org/10.1186/s40163-016-0054-9>
- Natarajan, Mangai, et al. 2017. "Sexual Victimization of College Students in Public Transport Environments: A Whole Journey Approach." *Crime Prevention and Community Safety* 19: 168-182. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0025-4>

- Organización de Naciones Unidas – Mujeres. 2017. “Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros. Informe de Resultados Globales.” *ONU Mujeres*. Disponível em <https://www.unwomen.org/es/digital-library/publications/2017/10/safe-cities-and-safe-public-spaces-global-results-report> [Consultado em 6 de abril de 2022].
- Orozco-Fontalvo, Mauricio, *et al.* 2019. “Women’s Perceived Risk of Sexual Harassment in a Bus Rapid Transit (BRT) System: The Case of Barranquilla, Colombia.” *Journal of Transport & Health* 14: 100598. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100598>
- Pain, Rachel. 1991. “Space, Sexual Violence and Social Control: Integrating Geographical and Feminist Analyses of Women’s Fear of Crime.” *Progress in Human Geography* 15(4): 415-431. DOI: <https://doi.org/10.1177/030913259101500403>
- Popovich, Paula M., & Michael A. Warren. 2010. “The Role of Power in Sexual Harassment as a Counterproductive Behavior in Organizations.” *Human Resource Management Review* 20(1): 45-53. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.hrmr.2009.05.003>
- Quinones, Lina Marcela. 2020. “Sexual Harassment in Public Transport in Bogotá.” *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 139: 54-69. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.06.018>
- Russell, Brenda L., & Debra Oswald. 2015. “When Sexism Cuts Both Ways: Predictors of Tolerance of Sexual Harassment of Men.” *Men and Masculinities* 19(5): 524-544. DOI: <https://doi.org/10.1177/1097184X15602745>
- Smith, William R., Marie Torstensson, & Kerstin Johansson. 2001. “Perceived Risk and Fear of Crime: Gender Differences in Contextual Sensitivity.” *International Review of Victimology* 8(2): 159-181. DOI: <https://doi.org/10.1177/026975800100800204>
- Stark, Juliane, & Michael Meschik. 2018. “Women’s Everyday Mobility: Frightening Situations and Their Impacts on Travel Behaviour.” *Transportation Research Part F* 54: 311-323. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.02.017>
- Stringer, Scott M. 2007. “Hidden in Plain Sight: Sexual Harassment and Assault in the New York City Subway System.” *Office of the Manhattan Borough President*. Disponível em [https://www.nytimes.com/packages/pdf/nyregion/city\\_room/20070726\\_hidden-inplainsight.pdf?pagewanted=a](https://www.nytimes.com/packages/pdf/nyregion/city_room/20070726_hidden-inplainsight.pdf?pagewanted=a) [Consultado em 20 de janeiro de 2024].
- Sundling, Catherine, & Vania Ceccato. 2022. “The Impact of Rail-Based Stations on Passengers’ Safety Perceptions. A Systematic Review of International Evidence.” *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 86: 99-120. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.02.011>
- Uittenbogaard, Adriaan, & Vania Ceccato. 2014. “Safety in Stockholm’s Underground Stations: An Agenda for Action.” *European Journal on Criminal Policy and Research* 20: 73-100. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10610-013-9212-8>
- Warr, Mark. 2000. “Fear of Crime in the United States: Avenues for Research and Policy.” *Criminal Justice* 4: 451-489. Disponível em [https://www.ojp.gov/criminal\\_justice2000/vol\\_4/04i.pdf](https://www.ojp.gov/criminal_justice2000/vol_4/04i.pdf) [Consultado em 18 de outubro de 2023].
- Wilson, James Q. & George L Kelling. 1982. “Broken Windows: The Police and Neighborhood Safety.” *The Atlantic Monthly*, 1-8. Disponível em [https://media4.manhattan-institute.org/pdf/\\_atlantic\\_monthly-broken\\_windows.pdf](https://media4.manhattan-institute.org/pdf/_atlantic_monthly-broken_windows.pdf) [Consultado em 19 de outubro de 2023].
- Yates, Anna, & Vania Ceccato. 2020. “Individual and Spatial Dimensions of Women’s Fear of Crime: A Scandinavian Study Case.” In *Crime and Fear in Public Places*, editado por Vania Ceccato & Mahesh K. Nalla, 265-287. London: Routledge.

**Tatiana Ribeiro.** Licenciada em Criminologia pela Faculdade de Direito da Universidade do Porto. Estudante de Mestrado de Criminologia na mesma instituição. As suas áreas de interesse são estudos de género, *transit environments* e medo do crime.

**Samuel Moreira.** Doutorado em Criminologia pela Faculdade de Direito da Universidade do Porto (FDUP). Professor Auxiliar Convidado da FDUP e Professor Auxiliar da Faculdade de Direito da Universidade Lusíada do Porto. Investigador Colaborador no CIJ (Centro de Investigação Interdisciplinar em Justiça) e Investigador Integrado no CEJEIA (Centro de Estudos Jurídicos, Económicos, Internacionais e Ambientais). As suas principais áreas de lecionação e investigação são a (in)segurança, o policiamento e o cibercrime.

**Inês Sousa Guedes.** Doutorada pela Faculdade de Direito da Universidade do Porto. Professora Auxiliar da mesma instituição. Investigadora integrada do Centro de Investigação Interdisciplinar em Justiça (CIJ) e colaboradora no CEJEIA (Centro de Estudos Jurídicos, Económicos, Internacionais e Ambientais). Vice-Presidente do Conselho Pedagógico e membro da Comissão de Ética da FDUP. Incorpora o Conselho Diretor da Associação Internacional de Criminologia de Língua Portuguesa (AICLP). As suas áreas de interesse são cibercrime, medo do crime e insegurança urbana.

*Artigo recebido em 27 de março de 2024 e aceite para publicação em 12 de julho de 2024.*

Como citar este artigo:

[Segundo a norma Chicago]:

Lopes, Tatiana, Samuel Moreira, & Inês Sousa Guedes. 2025. "Medo de assédio sexual em contexto de transporte público." *ex æquo* 51: 30-45 DOI: <https://doi.org/10.22355/exaequo.2025.51.03>

[Segundo a norma APA adaptada]:

Lopes, Tatiana, Moreira, Samuel, & Guedes, Inês Sousa (2025). Medo de assédio sexual em contexto de transporte público. *ex æquo*, 51, 30-45 DOI: <https://doi.org/10.22355/exaequo.2025.51.03>



Este é um artigo de Acesso Livre distribuído nos termos da licença Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>), que permite a reprodução e distribuição não comercial da obra, em qualquer suporte, desde que a obra original não seja alterada ou transformada de qualquer forma, e que a obra seja devidamente citada. Para reutilização comercial, por favor contactar: [apem1991@gmail.com](mailto:apem1991@gmail.com)

