

DESDE O LOCAL DE PARTIDA, POR UMA VIAGEM SEM ASSÉDIO SEXUAL, TÁTICAS E ESTRATÉGIAS COTIDIANAS DE PREVENÇÃO E ENFRENTAMENTO POR PASSAGEIRAS DO UBER

CAROLINE RODRIGUES SILVA

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO (UFES)

SÂMELA PEDRADA CARDOSO

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO (UFES)

JULIANA SCHNEIDER MESQUITA

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO (UFES)

JULIANA CRISTINA TEIXEIRA

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO JOÃO DEL REI (UFSJ)

Agradecimento à orgão de fomento:

Agradicimento a CAPES

DESDE O LOCAL DE PARTIDA, POR UMA VIAGEM SEM ASSÉDIO SEXUAL, TÁTICAS E ESTRATÉGIAS COTIDIANAS DE PREVENÇÃO E ENFRENTAMENTO POR PASSAGEIRAS DO UBER

Resumo

Este artigo objetiva analisar as estratégias e táticas mobilizadas por mulheres passageiras do aplicativo de transporte privado Uber para se sentirem mais seguras durante a viagem e para evitar o assédio sexual por parte dos motoristas. Este trabalho contribui para o campo dos Estudos Organizacionais ao problematizar relações generificadas que culminam em assédio sexual no cotidiano da prestação de serviço de transporte ofertado por aplicativo, e que precisam ser repensadas por não se tratar somente de uma prática isolada, mas que deve ser encarada como um problema social mais amplo. Foi realizada uma pesquisa qualitativa através de entrevistas com roteiros semiestruturados com passageiras do aplicativo de transporte que foram analisadas por meio da abordagem teórico-metodológica da Análise Francesa do Discurso. Os principais resultados evidenciam que as passageiras se utilizam de estratégias e táticas a fim de se evitar o assédio sexual, algumas delas inclusive recomendadas pela empresa em seu *site*, porém, ainda assim, há um descompasso entre o discurso da empresa sobre a prevenção do assédio sexual com o que de fato as passageiras experenciam, trazendo à tona a necessidade de esforços por parte do Uber para a conscientização dos motoristas e melhoria dos mecanismos de proteção aos usuários.

Palavras-chave: Identidade de Gênero. Cotidiano. Assédio Sexual.

Prólogo

Estava no Rio de Janeiro, na ocasião com um namorado suíço. No dia da despedida, pedimos um Uber. Eu indo embora para a minha cidade e ele para a dele no dia seguinte, em meio a todo processo de despedida, deixei-o no hostel e continuei a viagem para a rodoviária. Foi nesse momento que a postura do motorista mudou completamente. Perguntas do tipo “quantas vezes vem ao Rio?”, “seu namorado?”, e falas do tipo “não se preocupe, a corrida vai sair de graça hoje para você” e “vou te dar meu cartão, te busco sempre que vier aqui, só chamar” foram ditas sem que eu entendesse o porquê daquela liberdade tomada. Me calei e pensei comigo “mais uma situação escrota, ainda bem que a rodoviária é próxima”. Naquele momento, eu ainda não conseguia problematizar as relações de identidades de gênero e de raça, e não me passou pela cabeça a relação entre o ocorrido no Uber e o imaginário em torno da mulher brasileira como prostituta por estar com um gringo, nem mesmo classifiquei a situação como um assédio. O incômodo e constrangimento estavam postos, porém não tinha nome, existia um silêncio. Não mais, precisamos falar de assédio sexual no contexto social brasileiro, ele perpassa a maioria dos espaços, não vivemos no vácuo.

Para Onde?

As viagens pelo aplicativo Uber estão presentes no cotidiano de muitos usuários, principalmente os que circulam entre médias e grandes cidades brasileiras. A empresa norte-americana foi fundada em março de 2009 e iniciou suas atividades no Brasil em janeiro de 2016. Desde então, a utilização de aplicativos de transporte privado tem crescido e, junto a esse crescimento gerado, diversas discussões sobre inovação disruptiva (TELÉSFORO, 2016), relação de trabalho entre a empresa Uber e os motoristas (TEODORO; D’AFONSECA; ANTONIETA, 2017), precarização do trabalho (ANDRÉ; SILVA; NASCIMENTO, 2019) e disputas e conflitos entre motoristas de Uber e taxistas (OLMOS; FAVERA, 2015) também surgem.

Além das questões por ora abordadas nesses estudos, têm surgido nas redes sociais relatos e discussões de mulheres reclamando de assédios sofridos durante as corridas por parte

de motoristas homens. Tal fenômeno chamou a atenção das pesquisadoras por compartilharem também de experiências de assédio, e por se tratar de um fenômeno recorrente nas conversas com várias outras mulheres conhecidas. Observamos que o incômodo, o constrangimento e o medo são acionadores de estratégias e táticas de enfrentamentos de relações de poder. O **“para onde?”** é a pergunta que o aplicativo Uber faz aos usuários assim que se abre o aplicativo, pedindo o endereço para o qual se deseja chegar. Porém, nos questionamos: seria mesmo esse o ponto de partida e a primeira preocupação de mulheres ao solicitar uma viagem pelo aplicativo Uber?

A partir da pergunta contextualizatória exposta, este artigo tem o objetivo de analisar as estratégias e táticas mobilizadas por mulheres passageiras do aplicativo de transporte privado Uber para se sentirem mais seguras durante a viagem e para evitar o assédio sexual por parte dos motoristas. Recomendações de segurança e assédio sexual não estão presentes no aplicativo quando a corrida é solicitada. Tais informações de segurança, sobre como ou não agir, e quais são as estratégias de segurança que devem ser utilizadas podem ser encontradas no site da empresa. Recentemente, algumas propagandas sobre assédio sexual foram veiculadas pela empresa Uber em outros aplicativos, como *Instagram* e *Facebook*. Nesse contexto, o problema de pesquisa que se apresenta é: as recomendações de segurança contra o assédio sexual oferecidas publicamente pela empresa Uber estão de acordo com as vivências cotidianas experienciadas a partir de relações de poder generificadas entre motoristas homens e passageiras mulheres?

Apesar de ser recente o uso da tecnologia de aplicativos de celular para transporte privado, estudos sobre assédio público (MENDONÇA, 2018), inclusive com motoristas de táxi, comprovam que o problema do assédio sexual não é um fenômeno recente, além de um estudo que aborda assédio entre os funcionários da empresa Uber e a relação com a marca no mercado (GRIFFITH; VAN ESCH; TRITTENBACH, 2018). Este artigo contribui para o campo dos Estudos Organizacionais ao problematizar relações generificadas que culminam em assédio sexual no cotidiano da prestação de serviço de transporte ofertado por aplicativo, que ainda não tiveram seus impactos plenamente estudados, e que precisam ser repensadas por não se tratar somente de uma prática isolada, mas que deve ser encarada como um problema social mais amplo. A nossa posição ativista e política busca compreender, para além das relações venais com a marca, as relações generificadas entre os corpos de homens e mulheres que se relacionam e se tensionam durante as viagens de Uber, sobretudo num contexto marcado por um sistema machista de bases patriarcais, que oprime e mata mulheres apenas por serem mulheres, e onde experiências vividas a partir das desigualdades de gênero acarretam as mais variadas violências: psicológicas, morais, financeiras, patrimoniais e físicas.

Trazemos um referencial teórico que busca trazer à discussão as construções sócio históricas e culturais das relações de poder as quais constituem as identidades de gênero (SOUZA, 2016), as relações sócio espaciais presentes no cotidiano (CERTEAU, 1998; DOMINGUES; FANTINEL; FIGUEREDO, 2019) e a integração com assédio sexual situado em vivências de mulheres brasileiras no país e no âmbito da academia em Administração (TEIXEIRA; RAMPAZO, 2017; TEIXEIRA; SILVA; MESQUITA; RAMPAZO, 2018). Para a produção dos dados, utilizamos entrevistas semiestruturadas com passageiras do aplicativo de transporte privado Uber e, para análise teórico-empírica desses dados, utilizamos a AFD (Análise Francesa do Discurso).

O artigo está dividido nesta introdução, no referencial teórico, que foi dividido em dois tópicos: (1) Passageiras, um Corpo situado nas Relações Generificadas; e (2) O Assédio Sexual no Cotidiano Feminino experienciado no Uber importa publicamente? Em seguida, apresentamos a metodologia utilizada para a produção de dados na seção intitulada “Detalhes da viagem”. As análises dos dados produzidos estão na seção “Faça sua avaliação”. As

considerações finais, por sua vez, na seção “Destino Final? Cinco estrelas?”. Em seguida, apresentamos as referências bibliográficas.

Passageiras, um Corpo situado nas Relações Generificadas

A plataforma digital brasileira do aplicativo Uber apresenta uma seção online para assegurar às brasileiras uma viagem segura, na qual a empresa afirma compreender questões que perpassam as violências de gênero no contexto do país (UBER, 2019 n.p.). Para compreendermos as relações de identidades de gênero, é necessário apreender que os saberes relacionados às categorias de gênero e seus processos identitários são constituídos por meio de processos culturais, sociais e históricos, os quais decorrem das relações de poder-saber (FOUCAULT, 1999). Tais relações atuam como mecanismos discursivos de disciplina, uma forma de governo de si e governo dos outros (BUTLER, 1990; FOUCAULT, 1999). Nesse sentido, as relações de poder intentam produzir saberes legítimos, ditos, regulados e liberados e, também, os saberes ilegítimos, não ditos, silenciados e proibidos.

Dessa forma, gênero toma forma de uma categoria analítica para falar sobre as construções culturais que sinalizam como as identidades subjetivas femininas e masculinas são social e não biologicamente originadas, sendo constituídas a partir de ideais sociais a respeito do que se adéqua a mulheres e homens em dada ordem de construção societal e histórica (SCOTT, 1986). Nesse sentido, embora gênero não seja uma categoria diretamente teorizada na obra foucaultiana, tem sido entendido por algumas teóricas dentro de uma base foucaultiana de analítica do poder (RAFFNSØE; MENNICKEN; MILLER, 2019; SOUZA, 2014). A partir de relações de poder que interpelam e constituem os sujeitos, os espaços, as relações sociais e espaciais estão imbricadas pela produção de saberes que constituem falsas noções de verdades absolutas. Tal efeito é promovido por jogos de verdade, os quais buscam cristalizar normas inteligíveis em determinado contexto cultural, social e temporal (SOUZA *et. al.*, 2006). O poder, para Foucault (1999), é multiforme, múltiplo, difuso, circula a partir das relações e interpelações em diversas esferas, famílias, grupos, organizações, instituições. Ninguém o possui, não pode ser tomado ou dado a alguém ou alguma organização/instituição, não é palpável, não é hierárquico, não é institucionalizado, ele acontece de forma relacional, e não é negativo. O poder, nesse contexto, é positivo e tanto produz quanto fragmenta os processos e conjuntos sociais situados (FOUCAULT, 1992).

As relações de poder performam no sentido de criar normas as quais tentam cristalizar e produzir categorias. Porém, para existir uma relação de poder, existe igualmente resistência. Não em sentido opostos, e sim juntas, de forma que só existe poder se existir possibilidade de resistência e “para resistir, é preciso que a resistência seja como o poder. Tão inventiva, tão móvel, tão produtiva, quanto ele” (FOUCAULT, 1992, p. 136). Diante de tal afirmação, é importante compreender que, para cada relação normativa e de produção de verdades, existe a possibilidade de quebra, ruptura, subversão e reinvenção. Dessa forma, as produções identitárias dos sujeitos estão em constantes transformações, envoltas nas relações de poder-saber, permitindo estratégias em um jogo de liberdade, no qual novas formas de existência possam se tornar viáveis (CAVALCANTI; ALCADIPANI, 2011; SOUZA *et al.*, 2006).

Nesse sentido, as relações sociais e os corpos são generificados, produzidos nas e pelas relações de poder. De forma que, para se compreender as relações sociais entre homens e mulheres, deve-se afastar de construções dicotômicas e biológicas em relação ao sexo (KNIGHTS, 2019; LOURO, 2003; SCOTT, 2018). Pois gênero se assume como uma categoria que se impõe sobre corpos sexuados (SCOTT, 1986). Diante de tal afirmação, as características imputadas, valorizadas ou representadas pelo masculino e feminino são forjadas na sociedade em um recorte sócio histórico (LOURO, 2003). O espectro da categoria gênero traz uma falsa noção cristalizada do que é dito como “ser” homem ou mulher, por meio de classificações falseadas como neutras e essenciais. No entanto, tais produções

discursivas das identidades de gênero são compreendidas pelas autoras, de acordo com Butler (1999), como não essencial, fluidas, multiformes e passíveis de diversas rupturas e possibilidade de existências. Nesse sentido, se afastam do que se intenta nomear e normalizar como verdade sobre as identidades de gênero, faz parte dos jogos de verdade os quais influem práticas reguladoras que produzem identidades inteligíveis através de uma matriz de normas de gênero (BUTLER, 1990; FOUCAULT, 1999).

Importante ressaltar que todos os corpos são generificados, não existindo, então, o conceito de um gênero neutro. Para tal, as identidades de gênero inteligíveis vão se constituindo por meio da performatividade, posta como paródia a partir de “uma história pessoal/cultural de significados recebidos, sujeitos a um conjunto de práticas imitativas que se referem lateralmente a outras imitações e que, em conjunto, constroem a ilusão de um eu de gênero primário e interno marcado pelo gênero” (BUTLER, 1990, p. 197). Por meio das relações de poder, as paródias performativas buscam materializar o que se deseja, em caráter contínuo e em permanente renovação (BUTLER, 1990; NASH, 2018). A performatividade oportuniza a circulação das normas ante a múltiplas possibilidades de existência dos sujeitos, atravessados por relações de poder e viabiliza a performance. O sujeito não existe *a priori* e após a interpelação da *performance* a noção gênero é percebida, e se constitui como um ato limitado, um ato de fazer gênero e (des)fazer gênero (SOUZA; BREWIS; RUMENS, 2016).

O contínuo de fazer e (des)fazer gênero coaduna com a teoria *queer*, a qual não possui o conceito de teoria e sim de analítica, permitindo colocar em xeque padrões normalizadores em relações as identidades de gênero (RIACH; RUMENS; TYLER, 2014; SOUZA, 2017). Os padrões normalizadores fazem parte de um conjunto prescrito pela heteronormatividade vigente, a qual possui um conjunto de processos reguladores sociais, de controle, incluindo como os corpos se relacionam entre si (MISKOLCI, 2009). Ainda que a heteronormatividade produza o que é considerado normal, produz igualmente como nas relações de poder o anormal. Nesse sentido, se, onde há poder, há resistência, *queering* significa a possibilidade em movimento e em aberto para que as rupturas, reinvenções e novas possibilidades de existência sejam possíveis. Destarte, é possível tornar *queer*: identidades, organizações, análises, dentre outros conceitos de pesquisa (RIACH; RUMENS; TYLER, 2014). Pois, “se *queer* é qualquer coisa, é uma forma de crítica imanente, uma atitude incessante de romper com a ordem, e uma tomada para além dos pressupostos, subestimados em torno do conhecimento, poder e identidade” [tradução nossa] (PULLEN *et. al.*, 2016, p. 1).

Nesse sentido, as autoras refletem sobre as relações normativas históricas presentes na construção sobre o masculino e o feminino frente a inúmeras possibilidades de existência e resistência. Partindo de uma perspectiva de um feminismo plural, histórico, político, cultural, múltiplo e em movimento (BUTLER, 1990). Essa perspectiva permite analisar as relações de gênero dentro do contexto brasileiro de utilização do serviço de empresas de transporte por aplicativo, especialmente o Uber, e a relação entre as passageiras e os motoristas.

Importante ressaltar que, em termos históricos, em se tratando de mulheres transitando em espaços públicos por meio do aplicativo, a categoria mulher passou por um longo processo histórico de negação de direitos, a partir de um surgimento de um direito civil que colocou a mulher como objeto dos contratos sociais, e como aquela cujo espaço pertencente era somente o privado (PATEMAN, 1993; RAGO, 1990), adicionando-se, aí, a ressalva de que, ao contrário, as performances de mulheres negras, contudo, atravessadas por categorias não só de gênero, mas também raciais, sempre estiveram nos espaços públicos. A despeito, no entanto, de estarem em espaços privados ou públicos, foram/são historicamente objetificadas e seus corpos considerados “abjetos”, o contraponto do normal (TEIXEIRA, *et. al.*, 2018).

O Assédio Sexual no Cotidiano Feminino experienciado na Uber importa publicamente?

Partimos da seguinte provocação, que se inspirou em discussões sobre o assédio sexual no contexto do curso de Administração (TEIXEIRA et al, 2018; TEIXEIRA; RAMPAZO, 2017), e igualmente provocadas por um estudo feito sobre o impacto causado na marca por acusações de assédio dentro da organização Uber (GRIFFITH; VAN ESCH; TRITTENBACH, 2018) para além da marca, as relações de gênero e os impactos causados pelo assédio sexual no cotidiano das passageiras importam? Mais, adicionando uma relativização de possibilidades de resposta, nosso questionamento aqui se refere ao olhar para a empresa estritamente em relação ao que ela publiciza e comunica sobre assédio sexual.

Como discutido na seção anterior, as relações de poder produzem identidades de gênero e também espaços entendidos como lugares sociais para corpos femininos e masculinos (NASH, 2018). De forma que a relação entre o que se nomeia como masculino e feminino em alguns casos geram tensões, resquícios de uma história na qual as mulheres eram tidas como objetos dos homens, propriedades e por consequência historicamente vítimas de “violência de gênero”, as quais saem da esfera privada e se configuram na esfera pública (BUTLER, 1990; TEIXEIRA et. al, 2018). As relações de gênero transportam as desigualdades produzidas ao longo da história entre homens e mulheres para o cotidiano, seja ele organizacional, ou por pequenos arranjos do dia a dia (CARRIERI, 2014; PICIRONI; AUGUSTO, 2019) produzidos na troca de serviço que ocorre nas corridas da Uber.

O cotidiano é entendido neste artigo como o movimento do dia a dia, aquele que é fluido, dinâmico, heterogêneo e múltiplo (ALVES, 2001), envolvendo tanto lugares de opressão, quanto de resistência (CERTEAU, GIARD, MAYOL, 2009). A opressão gerada pelo cotidiano faz com que os sujeitos sejam obrigados a operarem com o sistema imposto. Ao fazer tal operação, podem tanto agir de acordo com o que o sistema preconiza, ou desenvolvendo estratégias como cálculos intencionais, valendo-se de seus lugares de poder; ou podem transgredir tal sistema, recorrendo a táticas diversas (CERTEAU, 1998). Essas táticas criam fissuras que permitem a reapropriação do cotidiano que, mesmo com limitações, proporcionam aos sujeitos maneiras de fazer sua história (FRANCO, OLIVEIRA, 2016). Quando estabelecido numa organização, o cotidiano se torna também um local de práticas nas quais estão inseridas micropolíticas em meio à esfera normativa dos sistemas de gestão (OLIVEIRA, CAVEDON, 2013), sistemas estes nos quais se reproduzem as estruturas e as construções sociais com as quais vivemos (GUARINELLO, 2004).

O cotidiano é então produzido e reproduzido através das práticas, que são entendidas como maneiras de fazer dos sujeitos (CERTEAU, 1998; NASCIMENTO et. al., 2015). As práticas cotidianas são produzidas em modo temporal, social e histórico, e proporcionam aos sujeitos uma produção astuta, silenciosa, quase invisível, que passa indiferente a eles (CERTEAU, 1998). As diversas maneiras de fazer dos sujeitos compõem as práticas apropriadas por eles no espaço organizado, através dos modos de produção social e cultural, nas brechas criadas pelo tempo e espaço (CERTEAU, 1998). Com essas “maneiras de fazer”, os sujeitos se apropriam do espaço social, existindo nelas uma dimensão micropolítica que é reafirmada pela normatividade social, podendo transgredi-la, ou reforçá-la (OLIVEIRA, CAVEDON, 2013).

Certeau (1998) classifica as práticas em duas categorias, estratégias e táticas, sendo que ambas guardam relações com a analítica do poder foucaultiana em relação às dinâmicas de poder e de resistência e, ainda, lembrando que, para Foucault (1992), todas as pessoas estão em condições de exercer poder ou de sofrer sua ação, o que abre espaço para que entendamos que, mesmo sujeitos que ocupem espaços subalternos de acordo com determinada estrutura hierárquica, possam exercer poder, que se constituem, pois, como micropolíticas da vida cotidiana, se considerarmos a perspectiva de Certeau (1998) para o cotidiano.

Não entendemos que exista um intuito de normatizar e classificar as práticas cotidianas, mas somente separá-las em ações circulares para que sejam interpretadas. Para

Certeau (1998), a estratégia é realizada pelo sujeito de querer e poder, é o lugar do próprio, que sustenta e determina o poder, possui certa estabilidade, a estratégia reforça a normatividade social. Já a tática é a arte do fraco, o lugar do outro que, para se movimentar em território inimigo, se utiliza da astúcia, do oportunismo, as táticas são atos de resistência (MACHADO, FERNANDES, SILVA, 2017). Como no cotidiano experimenta-se uma relação de forças, cada situação tem rodadas específicas com jogadas praticadas pelos sujeitos, que nem sempre estão explícitas, podendo estar nas entrelinhas (CERTEAU, 1998). Ao comparar as formalidades das táticas a jogos, tais como xadrez ou baralho, Certeau (1998) assume que as regras que organizam os lances do jogo constituem também uma memória de planos de ação que desencadeiam novos lances. Os relatos de jogos se transformam em histórias e estas, quando bem memorizadas, tornam-se repertórios de planos de ação entre parceiros ao ensinar as táticas possíveis nesse sistema social existente.

Desse modo, entende-se que o assédio sexual é um sistema social que está presente no cotidiano de homens e mulheres. No entanto, para as mulheres, muitas vezes, perpassa também em seu cotidiano a conotação de discursos machistas e sexistas (HIRIGOYEN; 2005). As mulheres são histórica, cultural e socialmente classificadas como o outro em relação ao homem, corpos estereotipados e situados como degeneradas, provocativas, “mulher honesta”, “mulher da vida”, dentre outras, forjadas à uma objetificação, um corpo estranho, o outro e o abjeto em relação ao homem (GOFFMAN, 2004; RAGO, 2005). Nesse sentido, os corpos femininos são cotidianamente considerados provocativos, instigantes, e logo culpados pela reação e atitudes masculinas indevidas. Para Fitzgerald *et. al.* (1988), o assédio sexual opera em vários níveis, alguns mais sutis que outros, constituídos dentro de um padrão heteronormativo da sociedade. Os comportamentos de assédio variam entre comportamentos sexistas, sedutores, subornos sexuais, promessas de recompensas, coerções sexuais e agressões (TEIXEIRA *et. al.*, 2018). Nesse sentido, corroboramos com o conceito de assédio sexual de Teixeira e Rampazo (2017), considerado como:

práticas de violência, no sentido de invasão de espaços e permissões, de natureza sexual não desejadas pela vítima, ocorridas em espaços organizacionais e sociais, em relações hierárquicas ou não de trabalho ou de interações sociais e que impliquem, ou não, em reações explícitas de resistência, ou em não reações de resistência advindas de aspectos que dificultam a resistência em função de o assediador poder punir o assediado, e/ou simplesmente por serem práticas demarcadas por aspectos mais abrangentes de um contexto social de base patriarcal e constituído a partir de performatividades de gênero que colocam a vítima em um lugar simbólica e, por vezes, efetivamente inferior, e em lugares de objetivação por vezes psicologicamente compulsórios (TEIXEIRA; RAMPAZO, 2017, p. 1173).

A rede Uber sinaliza em sua página preocupações como o assédio sexual vivenciados por suas passageiras e afirma um aporte para prevenção de possíveis casos: “A Uber lança um conjunto de iniciativas de enfrentamento à violência contra as mulheres do Brasil. Esse é o resultado da nossa parceria com nove organizações que são autoridades nesse assunto. Até 2020, nosso investimento vai passar de R\$ 1,55 milhão” (UBER; 2019, n.p.). As parcerias contam com entidades como “Associação Mulheres pela Paz”, “Revista AZ mina”, “deFEMde”, “Força meninas”, “Fórum Brasileiro de Segurança Pública”, “Instituto Igarapé”, “Instituto Patrícia Galvão”, “Instituto Promundo”, “Plan International Brasil”, “Instituto Maria da Penha”. Em conjunto com a notícia, circula um vídeo apresentando as medidas de segurança possíveis para passageiras, passageiros e motoristas. Por exemplo, conferir as informações tanto dos passageiros, quanto dos motoristas (como nome, foto, placa do carro), e o fato da viagem ser monitorada por GPS, e poder ser compartilhada com algum contato de confiança do passageiro.

Para além dessas medidas, o comportamento é um dos fatores de segurança, incluindo o não puxar assuntos indevidos, falar apenas sobre o clima, música e a cidade são bem-

vindos. Perguntas como o estado civil, o consumo de bebidas alcoólicas, sobre gênero ou orientação sexual não devem ser práticas. Os olhares pelo retrovisor são considerados apenas para utilidade de trânsito, piscadas e olhadas insistentes são consideradas assédio. Roupas como minissaias, definitivamente não são um convite. O toque no corpo das passageiras é passível de descredenciamento do motorista na empresa Uber. As medidas são válidas tanto para homens quanto para mulheres, sejam passageiras ou motoristas. De acordo com a empresa, qualquer tipo de violência, assédio, agressão são intoleráveis, tanto na sociedade quanto na Uber. O aplicativo disponibiliza um botão que direciona a chamada para a polícia, em caso de risco. O site enfatiza sobre a necessidade de reportar os casos de assédio para a Uber e dizem garantir um atendimento especializado vinte e quatro horas (UBER, 2019 n. p.). Diante estritamente desses dados que são divulgados pela empresa, que materializam discursivamente o importar-se publicamente com o tema, mas ainda de forma estrita ao site e algumas comunicações em mídias sociais, e que entendemos que são os que serão passíveis de operação e mobilização por parte das passageiras, nos perguntamos, então, se tais recomendações vão ao encontro das vivências experienciadas por essas mulheres.

Detalhes da viagem

Por meio de uma pesquisa qualitativa de cunho descritivo, procuramos descrever as características do fenômeno do assédio sexual ocorrido em transporte privado de aplicativo de celular gerido pela empresa Uber através da análise das experiências cotidianas vivida por mulheres passageiras desse aplicativo. Foram realizadas entrevistas com roteiros semiestruturados, pois essa técnica de produção de dados possibilitou uma maior flexibilidade na condução das entrevistas, permitindo que o roteiro fosse adaptado às sujeitas entrevistadas e aos momentos singulares de produção dos dados (GIL, 1994).

Foram realizadas tanto entrevistas presenciais quanto entrevistas *online*. As entrevistas presenciais foram individuais e em locais acordados previamente com as entrevistadas, a fim de tornar o ambiente mais confortável possível para que as entrevistadas se sentissem à vontade para relatar suas experiências. Foram, então, realizadas entrevistas nas casas das entrevistadas, um ambiente familiar e confortável para elas. As entrevistas *online* foram realizadas de forma totalmente síncrona via ferramenta de vídeo do *WhatsApp*. Esta ferramenta de entrevista à distância foi utilizada por questões de comodidade, pois algumas das entrevistadas se encontravam em localidade diferente das entrevistadoras. As entrevistas *online* são uma ferramenta contemporânea de pesquisa qualitativa (FLICK, 2009) que possibilitam ao pesquisador realizar entrevistas que antes se tornavam muito custosas por fatores como deslocamento e tempo. As entrevistas foram gravadas com autorização das entrevistadas e posteriormente foram transcritas. O processo de escolha das entrevistadas ocorreu por amostragem bola de neve. O critério utilizado para a seleção das entrevistadas foi ser mulher passageira regular do aplicativo de transporte privado Uber.

Este trabalho está inserido em uma pesquisa mais abrangente que envolveu outras entrevistas, tanto com mulheres passageiras, como com mulheres motoristas. O artigo aqui apresentado trata-se, então, de um recorte dessa pesquisa. O número de entrevistas apresentadas neste artigo teve por intenção responder ao objetivo deste artigo, especificamente, e a priorizar a complexidade e a subjetividade contidas nas narrativas das entrevistadas. Degob e Palassi (2009) são autores que defendem que o mais importante em uma pesquisa qualitativa é a especificidade dos sujeitos/objetos de pesquisa, sendo assim, corroboramos com Rey (2005) de que a quantidade de sujeitos entrevistados não deva ser um critério que promova a assunção de validade científica em pesquisas qualitativas, se distanciando, então, de pesquisas regidas por pressupostos positivistas, que são base para pesquisas de abordagem quantitativas (MATTOS, 2011).

Para a análise dos dados que foram produzidos, utilizamos a abordagem teórico-metodológica da AFD. Tal abordagem considera que os discursos são textos dentro de contextos (VAN DIJK, 1997) a partir do que é dito, não dito e também de como é dito é possível inferir significados não enunciados de maneira explícita. Foram então analisadas as escolhas lexicais das entrevistadas, os aspectos explícitos, implícitos e silenciados nos discursos, o alinhamento ou não dos discursos das entrevistadas aos discursos hegemônicos na sociedade (FARIA, 2009; SARAIVA, 2009).

Apresentamos na próxima seção as entrevistas feitas com quatro passageiras, que utilizam o aplicativo Uber para transporte pessoal nas cidades que circulam. As entrevistadas foram caracterizadas de maneira a garantir o anonimato e, portanto, foram escolhidos nomes fictícios. Sendo elas:

- Frida, 35 anos, solteira, tem uma filha, mora em Belo Horizonte-MG, possui ensino médio completo e é mãe em período integral.
- Malala, 56 anos, casada, tem duas filhas e um filho, mora em Vitória-ES, possui ensino médio completo e é dona de casa.
- Cristina, 25 anos, solteira, sem filhos, mora em Vitória-ES, está cursando mestrado e é pesquisadora.
- Anita, 23 anos, solteira, sem filhos, mora em Belo Horizonte-MG, está cursando mestrado e é estudante.

Os fragmentos discursivos analisados neste artigo serão identificados e numerados a partir da sigla FD.

Faça sua avaliação

A análise de dados foi feita nesta seção, espaço no qual podemos fazer uma avaliação das relações de poder genericadas a partir das passageiras entrevistadas, síncrona com a pauta do assédio sexual presente no cotidiano. Os motoristas presentes nos relatos são todos homens. As passageiras foram perguntadas sobre o que elas consideravam assédio sexual enquanto estavam no transporte privado e no contexto social em que vivem, repostas como “O assédio é tudo, é uma forma de olhar, uma forma de te coagir [...] A violência não é só física, é psicológica, é muito mais” (FD1, Frida). E “igual no Uber, eu tava falando uma coisa nada a ver e o cara toca num assunto assim, pra mim já é assédio, já me sinto invadida” (FD2, Malala). Os trechos de FD1 e FD2 coadunam com os termos de condições sociais de produção de discurso acerca do assédio sexual percebidos em relações hierárquicas ou não, considerado nesse sentido a invasão de espaços e permissões, de natureza sexual não desejadas pela vítima (TEIXEIRA; RAMPAZO, 2017). Embarcamos agora no cotidiano das e com as passageiras, ao buscar compreender as artes de fazer e exercer as relações de poder e resistência no cotidiano (CARRIERI, 2014; FOUCAULT, 1992).

A empresa Uber na produção do discurso contra o assédio sexual enfatiza que as práticas dos olhares através do retrovisor não são bem-vindos. No entanto, nos relatos das passageiras, variadas são as preocupações e incômodos relacionados aos olhares explícitos do motorista. “Primeiro aquele olhar que parece que tá tirando a sua roupa, [...] começa a falar senhora e depois já fala você... isso não tem nada a ver, mas quando a pessoa te trata por senhora impõe mais respeito” (FD3, Malala). O discurso social entre o que é permitido e proibido perpassam as relações de poder, e produzem em FD3 os olhares com conotações sexuais e invasivos não permitidos nem pela passageira, e configurados como prática não bem vinda pela empresa (FOUCAULT, 1999; TEIXEIRA; RAMPAZO, 2017).

O léxico é capaz, para a passageira, de produção de uma linguagem formal, a qual remete a um comportamento respeitoso por parte do motorista para com a passageira quando

usa pronomes de tratamento como senhora, ao invés de você, pelo segundo produzir uma intimidade não autorizada em conjunto com o olhar (FITZGERALD *et. al.*, 1988). É importante ressaltar, contudo, que a construção lexical, por si só, não dá conta de tratar as dimensões de assédio sexual verbalizado, uma vez que os léxicos assumem sentidos significados a partir de seu contexto. Nesse sentido, é importante frisar que, no caso relatado, o pronome senhora, transformado em você, foi acompanhado de olhares sexualizados, o que reforça a relação da alteração lexical com a prática de assédio gestual e verbal que é muitas vezes silenciada. E, assim como o senhora, neste caso específico, poderia ser uma estratégia adotada pela empresa para conferir a formalidade, também se esbarra, no caso de construção de uma sociedade não só patriarcal, mas também classista, em relações nas quais aqueles que estão em posição de servir devem adotar expressões que conotem tal hierarquia, como é o caso do “senhor” ou “senhora”. Os olhares também aparecem em outros FDS:

Olhares, principalmente pra minha filha, porque ela tem 13 anos e 1,70, ela tem corpo de mulher. Eu tenho muito medo de colocá-la no Uber. Eu levo até lá embaixo e vou conversando com ela até ela chegar no destino, mas eu sei que sempre tem uma olhada. Infelizmente, nós mulheres sempre vamos ter esse desconforto, você tá com short curto e o filho da puta sempre tá olhando (FD4, Frida).

Era um senhor muito velho por sinal, cabelo branco, ele era branco e tinha o cabelo branco. E de alguma forma apagou da minha mente o que ele falou pra mim... Eu tava sentada no banco do lado direito, eu tava de saia, com um croppedzinho, eu tava bem arrumada, aí a todo momento ele dirigia e ficava olhando pra minhas pernas, assim, nitidamente. Ele não só olhava mas ele fazia com que eu percebesse que ele tava realmente ali me olhando de alguma forma pra mim com alguma outra intenção, primeiro porque ele tava dirigindo e ele não tinha que ficar olhando pra trás toda hora e conversando comigo. Poderia até conversar comigo, mas ele tinha que olhar né, ele tava numa avenida cheia de carros, sinal, então não tinha porque ficar toda hora olhando pra mim e olhando pras minhas pernas, como eu tava, né, da maneira como tava. Isso eu me senti desconfortável [...] me senti assediada. [...] ele fez alguma piadinha, alguma coisa, eu não me lembro, mas acho que é porque ficou tão mais marcado a forma com que ele me olhava que pesou mais a forma que ele me olhava de cima embaixo do que propriamente o que ele me falou... o que pra mim foi mais marcante foi o fato que ele me comeu com os olhos mesmo naquela situação... Depois eu não olhei no aplicativo como fazia pra denunciar e reclamar, confesso que eu não fiz isso e ficou por isso mesmo (FD5, Cristina)

No trecho FD3, analisamos a prática com vinculações ideológicas observada por Frida acerca da construção social da mulher como um corpo em constante desconforto. Tal discurso possui resquício nas possibilidades de identidades de gênero construídas de formas desiguais para corpos generificados como o feminino e masculino (BUTLER, 1990). A afirmação de que mulheres sempre estão e estarão desconfortáveis perpassam a construção sócio histórica dos corpos femininos em lugares privados e tidos como seguros, de forma que quando circulam na esfera pública percebem-se como um não lugar social (PATEMAN, 1993; TEIXEIRA; RAMPAZO, 2017). Apesar da tentativa de instrução negativa da empresa para a atitude de assédio pelos olhares do retrovisor, em FD4 e FD5, constatamos explicitamente uma prática estratégica reificada por motoristas homens, ao reivindicar o lugar do próprio (CERTEAU, 1998), o qual sustenta uma relação de poder, reproduzindo a heteronormatividade a qual reproduz uma relação desigual de gênero (BUTLER, 1990; NASH, 2018). Os olhares insistentes reforçam o entrecruzamento do assédio sexual por permear comportamentos sexistas e sedutores (FITZGERALD *et. al.*, 1988) ao relacionar o feminino a corpos objetificados e provocativos (RAGO, 2005), ao ponto das passageiras ressaltarem estereótipos (GOFFMAN, 2004) do corpo e das roupas vestidas ao serem vítimas de assédio por comportamentos machistas e sexistas (HIRIGOYEN; 2005).

O assédio produzido pelo machismo e sexismo por vezes opera na esfera do implícito, por se tratar de comportamentos normalizados no contexto sócio histórico brasileiro, como relatado por Frida em FD6: “Brincadeiras em relação a coisas meio machistas... ahh... é mulher. Isso é o que a gente sempre escuta e já ignora, isso eu já relevo, já entrei no modo delete” (FD6, Frida). A construção lexical do diminutivo para “brincadeira” e a relativização por “meio machistas” e não inteiramente machista configuram a esfera do silenciamento de tais comportamentos, reforçados ainda pelo “modo *delete*” pois, se é apagado, logo não é preciso lidar com os assédios sexistas e machistas. Táticas e Estratégias se configuram no cotidiano e diferentes práticas moldam e desmoldam os comportamentos das passageiras:

Compartilho com meu marido. Agora eu já entro logo conversando, falando logo: “Ahhh meu marido, meus filhos”, pra cortar qualquer investida. [...] [risos] então, antes eu sentava atrás. Aí tinha aqueles olhares de que você... porque fica no meio do retrovisor... Aí eu passei a sentar atrás do motorista pra dificultar a visão... aí eu passei a sentar do lado, pra ver se do lado ficava algo mais informal. Aí, mesmo sentando do lado, o cara começou a falar esse tanto de coisa... aí eu voltei a sentar atrás (FD7, Malala).

Em FD7 Malala evoca condições sociais de produção de discurso da performatividade de gênero como repetição das normas de gênero, pois o homem performa com uma identidade de posse da mulher. E esta mulher resiste numa prática que se configura como uma estratégia, uma vez calculada (CERTEAU, 1998), que também se apropria, deste lugar de resistência, das normas de gênero ao se ligar à condição social de produção discursiva de que uma mulher comprometida, ao invocar a figura do masculino, e da ideia de relacionamento como posse, já é alguém que tem um “dono” (BUTLER, 1990; RAGO, 2005). Ainda em FD7, o léxico temporal “antes”, “passei”, “voltei” demarcam as estratégias de espaço utilizadas pela passageira na tentativa de romper com opressões geradas no cotidiano, no intuito de promover fissuras e parar com as insistentes investidas dos motoristas da Uber (FRANCO, OLIVEIRA, 2016). Na esfera do implícito, o léxico “aqueles olhares” remetem a assédios já conhecidos e experienciados pela passageira (TEIXEIRA; RAMPAZO, 2017). O assédio segue em intercruzamento com outras passageiras.

A gente já tava tonta, tinha bebido e era um cara mais velho. [...] Aí a gente entrou no carro e tal e o cara já começou um papo meio esquisito, tipo, primeiro parecia que ele tava sendo simpático. Tipo: “tava cheio aí hoje? Tava movimentado? E vocês beberam?”. A gente tava tonta e rindo, a gente tava conversando entre a gente. [...] A menina da frente tava de short e ele começou a olhar muito pra perna dela e eu comecei a... nisso eu fiquei calada, eu calei a boca e parei de conversar, ele começou a puxar papo... as meninas começaram a ser simpáticas mas eu vi que elas sentiram que tava estranho, enquanto a minha reação foi ficar calada. [...] Enfim, e eu puta, eu não conseguia disfarçar, e ele fazendo uns comentários. [...] Ele deixou primeiro a [passageira da frente], ele chegou a encostar na perna dela durante a conversa, e a menina que tava atrás comigo falou alguma coisa mais agressiva... tipo, ‘ahh, que você tem que aprender a respeitar seus passageiros’ (FD8, Anita).

O FD8, numa análise interdiscursiva, pode remeter implicitamente ao interdiscurso do uso do álcool pelas mulheres ser socialmente tipificado como uma atitude de risco e de responsabilização da própria mulher. Pois, ainda que implícito, o machismo performa em caráter opressor no cotidiano de corpos femininos (FRANCO, OLIVEIRA, 2016; HIRIGOYEN; 2005). A Uber orienta aos motoristas, em sua chamada contra o assédio, não fazer perguntas indevidas relacionadas ao álcool, ou perguntas de cunho pessoal, estratégia subvertida pelo motorista do relato. A relação do corpo generificado empossado pelo masculino como possível impeditivo para “avançar o sinal” volta aparecer quando questiona sobre o namorado (BUTLER, 1990; HIRIGOYEN; 2005). O assédio sexual acontece em múltiplos momentos nesse trecho, no olhar insistente para a passageira da lateral, nas falas

e no toque (FITZGERALD *et. al.*, 1988). Anita relata ainda uma reação “agressiva” quando uma das amigas pedem respeito, o léxico “agressivo” se torna inclusive antagônico com a situação vivida, uma vez que eram as passageiras quem estavam sofrendo violência de gênero. (TEIXEIRA *et. al.*, 2018). O corpo feminino sem a companhia de um homem não é um convite, no entanto homens, cometem assédios sexuais na ausência de outro homem, e quando a prática é escancarada, a sanidade da mulher é questionada, como segue no trecho da passageira Frida.

um trânsito horrendo e tudo alaga, meu Deus! ... ele começou a falar e tal... e eu falei: ‘to doida pra chegar em casa, tá muito frio’. Aí ele veio conversar em relação ao meu marido, e me perguntou se eu ia dormir com meu marido. [...] Achei super estranho mas falei: ‘não, não vou dormir com meu marido não, eu não sou casada não, vou dormir tranquila e tal’. Achei estranho e já compartilhei a corrida. E mandei mensagem pra uma amiga minha, falei assim, ‘amiga, olha só, tô me sentindo meio estranha’. E ele tá assim: ‘mas vc vai dormir sozinha hoje?’ Eu falei assim: ‘vou, sozinha e to tranquila’. [...] Ele: ‘ah, pois é, você não quer dormir acompanhada não?’. Eu falei ‘não, eu prefiro dormir sozinha’, e ele insistindo. Ele: ‘pois é, eu também tô sozinho, eu separei’. Eu falei: ‘ahhh que bom pra você, às vezes a gente dormir sozinho é melhor pra gente pensar, meditar’... e ele insistindo naquilo até eu falar: ‘então, olha só, tá desconfortável, não to me sentindo à vontade, ou você para aqui, e eu cancelo essa corrida, ou eu vou ligar pra alguém’. [...] Ele veio com com a seguinte frase, eu odeio essa frase, ‘mas você tá ficando loucaaaaa, você tá entendendo errado, você tá ficando louca!’ [...] aí desce aquele santo e falo ‘louca é o caralho!!!!’ O seu sangue ferve. ‘Como assim? Você acabou de falar, tá me chamando, perguntando... Louca é o caralho!!! Tá estranha essa conversa, não ta me agradando, ou você me leva no meu destino ou você para essa merda e eu cancelo essa corrida’. Aí ele me pediu desculpa e tal, me deixou no meu dentista sem falar nada. Nesse dia eu não lembro de reportar pro Uber, eu fiquei muito chocada, a minha primeira atitude foi ligar pra minha amiga pra explicar o que aconteceu (FD9, Frida)

O trecho FD9 reforça o já discutido padrão de reivindicação de relação com uma identidade masculina afetiva e sexual para que as investidas não ocorram. Para além disso, da heteronormatividade como performance identitária (BUTLER, 1990; RAGO, 2005) que, no relato de Frida, se constitui como um auto convite implícito à cama da passageira, o que se configura como assédio sexual (TEIXEIRA; RAMPAZO, 2017). O léxico utilizado para classificar a conversa como “estranha” mostra o descontentamento da passageira, a qual começou a conversa a respeito do clima, assim como orientado pela Uber (UBER, 2019, n.p.), estratégia que não funcionou como impedimento para o motorista cadastrado na empresa. Frida reage ao assédio se apropriando de estratégias oferecidas pela empresa Uber, como compartilhar a corrida logo no primeiro momento. Após a insistência do motorista, a passageira recorreu à tática de ameaçar cancelar a corrida e ligar para algum conhecido (CERTEAU, 1998).

Ainda no trecho FD9, o léxico “odeio” reforça a sensação de descontentamento de Frida com a tentativa explícita do motorista de contestar sua sanidade, com o adjetivo de louca, o que se contradiz com o caráter de momento da tática que ela teve que produzir. Pois, apesar de se constituir como reação momentânea, não diz respeito a uma estratégia por parte do motorista de assédio apenas momentânea, mas reforçada e repetida nas performances identitárias atribuídas ao corpo sexuado masculino. Sobre a tática, a passageira não permite que a situação fique na esfera do invisível mostrando as cartas do jogo para o motorista. No entanto, o ato de finalizar a corrida e utilizar uma relação de amizade para contar o ocorrido, não acompanhada de um relato à empresa, pode ser sintomática da relação não direta de confiança estabelecida entre as passageiras e a empresa. Nesse processo, observa-se que, para a resistência da mulher, táticas e estratégias são utilizadas no cotidiano de forma cíclica (CERTEAU, 1998).

Na terceira vez eu tava indo pra um velório, o carro tava comigo, mas era [longe], [...] e não fui de carro e resolvi ir de Uber. Ai sentei do lado porque já tinha as experiências, já cheguei conversando... do nada mó correria uma amiga minha me liga dizendo que o irmão faleceu, ele teve que ser enterrado logo, [...] do nada o cara começou a falar assim ‘você não tem noção da situação que eu passo, as mulheres começam a tirar a roupa’, e era um cara de quarenta e poucos anos, não era nenhum gato, [...] ‘as meninas trocam de roupa dentro do carro, ficam nuas, tira sutiã e tira a calcinha’, [...] ‘você tem que reportar pro Uber’, tentando mudar de assunto e ele... e o cara sempre tocando no assunto, eu não aguentava mais. (FD10, Malala).

A passageira Malala, em FD10, reforça no léxico o quantitativo quando remete a “terceira vez” que passava pela situação de assédio sexual usando o aplicativo Uber. O assunto em questão era um velório, a passageira estrategicamente opta por sentar na frente na tentativa de mudar e romper com padrões de assédio já vividos (FRANCO, OLIVEIRA, 2016). O motorista muda o contexto do assunto do velório de experiências difíceis para relatos de nudez, troca de roupa de meninas, mantendo a conversa de conotação sexualizada (TEIXEIRA *et. al.*, 2018). A passageira utiliza a tática (CERTEAU, 1998) de indicar a recomendação da Uber para relatar possíveis assédios sexuais vividos por passageiros e também por motoristas. No entanto, o motorista insiste ao retomar um assunto não autorizado pela passageira, ainda que em uma situação de difícil resistência explícita por estar dentro do carro do agressor (TEIXEIRA; RAMPAZO, 2017). Para além das relações das identidades de gênero, as identidades que perpassam a sexualidade também conferem situações de assédio sexual.

Eu tenho muitas amigas que são bi, são lésbicas e tal [...] aí você pede o Uber e as vezes o Uber chega e vê na mesa as meninas se beijando e começa a vir com gracinhas... ‘Poxa você ali na mesa com as meninas, eu não mereço um beijo também não?’. ‘Não, você não merece porra nenhuma! Você merece me levar em casa’. Essas eu reporto TODAS! (FD11, Frida)

O trecho de FD11 remete interdiscursivamente à construção de que as identidades lésbicas [que são identidades interseccionais de gênero, sexualidade e outras] presentes no pensamento machista e sexista servem para atizar o desejo sexual masculino. Tal falácia reproduz a heteronormatividade e o desejo sexual liberado para o corpo masculino frente ao corpo feminino e desrespeita a sexualidade lésbica/bissexual (BUTLER, 1990). Isso posto, Frida relata a situação explícita na qual foi vítima de assédio sexual, quando o motorista homem se auto autoriza pedir um beijo a passageira por conta de uma relação de afeto de outras amigas (FITZGERALD et al, 1988).

Perguntamos para as entrevistadas se elas conheciam as recomendações e práticas da empresa Uber contra o assédio, e a qual a relação de uso que faziam com o aplicativo quando a motorista era uma mulher. Entre as quatro, apenas Frida tinha conhecimento de algumas ações: “Eu vi que eles colocaram uma campanha com a Tatá Werneck, eu achei fantástico. Essa pesquisa também, achei fantástico, eu curti” (FD12, Frida). A entrevistada recorre ao léxico “fantástico”, adjetivo que enfatiza e reforça sua aprovação ao posicionamento explícito da empresa. Finalizamos essa análise com o seguinte fragmento discursivo: “quando eu tô com uma mulher no carro eu sei que vou chegar em casa bem. [...] Eu me sinto mais confortável, mesmo não conhecendo aquela pessoa, [...] eu sei que não vou precisar me defender de uma mulher” (FD13, Cristina). Está posta, em FD13, a violência de performatividades de gênero que, historicamente enraizada, coloca o corpo do motorista construído como masculino como potencial assediador, agressor, e violentador do corpo feminino; enquanto o corpo feminino é construído como aquele que não produz violência sexual entre iguais, limitando, inclusive, possibilidades transgressoras do binarismo de gênero que a teoria *queer* problematiza. .

Destino Final? Cinco estrelas?

O objetivo deste artigo foi compreender quais as estratégias e táticas mobilizadas por mulheres passageiras do aplicativo de transporte privado Uber para se sentirem mais seguras durante a viagem e para evitar o assédio sexual por parte dos motoristas. Para isso, foram entrevistadas mulheres passageiras regulares do aplicativo Uber. Os principais resultados apontam que as passageiras entrevistadas se utilizam de estratégias como a escolha do assento em um ângulo que dificulte a visão do motorista e puxar conversa a fim de criar uma relação de simpatia. Táticas também são utilizadas quando, em situação de assédio, as passageiras articulam diferentes maneiras de contornar a situação, como compartilhar sua localização com outra pessoa de confiança, o que inclusive já se constitui como estratégia para muitas, deixando claro para o motorista o seu incômodo com o assunto da conversa, ou até mesmo se calando para não render o assunto para o assediador.

As entrevistas nos possibilitaram responder ao problema de pesquisa proposto, uma vez que mostraram que há um descompasso entre o discurso da empresa sobre a prevenção do assédio sexual com o que de fato as passageiras experenciam. Apesar dos esforços da empresa, os assédios continuam fazendo parte do cotidiano dessas passageiras. Desse modo, torna-se urgente a implementação de maiores esforços por parte da empresa Uber para a conscientização dos motoristas e melhoria dos mecanismos de proteção às usuárias, deixando-as mais seguros na utilização dos serviços do aplicativo.

As relações das identidades de gênero tenderam a reforçar o caráter desigual e de diferenciação dos corpos nomeados como masculinos e femininos (BUTLER, 1990). A paródia da performatividade esteve presente nas possibilidades de existência dos corpos masculinos e femininos (SOUZA; BREWIS; RUMENS, 2016), situados na sociedade brasileira machista e sexista (HIRIGOYEN; 2005). Observamos como são necessárias as possibilidades de resistência e de ruptura com a heteronormatividade vigente. Enquanto isso não ocorre, vemos corpos existirem e (re)existirem, ainda que em um ambiente hostil, opressor e que abarca violências de gênero (BUTLER, 1990; FOUCAULT, 1992; TEIXEIRA; RAMPAZO, 2017).

O cotidiano se apresentou com a fluidez que lhe é conferida, um lugar onde são produzidas opressões e resistência (CERTEAU, GIARD, MAYOL, 2009). O ponto da dinâmica e mudança da relação com o cotidiano foi o assédio sexual, presente, insistente e se reinventado nos processos dos corpos masculinos continuarem encontrando caminhos, rotas, atalhos, um contínuo de recalculando a rota para invadirem corpos femininos, configurado nesse trabalho como assédio sexual (TEIXEIRA; RAMPAZO, 2017).

Destarte, a avaliação não é cinco estrelas, uma vez que os corpos generificados como masculinos se contrapõem às estratégias de segurança empreendidas pela empresa. As mulheres permanecem se apropriando de estratégias e táticas para não sofrerem violência de gênero, no entanto, as micropráticas de violência permanecem presentes no cotidiano (BUTLER, 1990; CERTEAU, 1998; TEIXEIRA; RAMPAZO, 2017).

As viagens no cotidiano do Uber são finalizadas por um breve momento, igualmente nós pesquisadoras nos localizamos nesse trabalho, o qual faz parte do contínuo das relações generificadas e gestões sociais. O tema perpassa a esfera do não dito, do normalizado e o nosso trabalho intenta causar um estranhamento, um desconforto com tais relações sociais e provocar mudanças. A partir das microgestões do cotidiano, fortalecer as questões de equidade de gênero nos espaços e provocar reflexividade acerca do assunto nos Estudos Organizacionais.

As problematizações dos corpos femininos nesse artigo escapam às problematizações das identidades de raça, identidades de classe, identidades de sexualidade, entre outras identidades e suas intersecções, lacunas que trazem possibilidades de estudos futuros. A

provocação que queremos deixar é a de que, se queremos uma sociedade com menores estatísticas de violência de gênero, precisamos pensar em mecanismos que possibilitem maior proteção aos usuários e motoristas do aplicativo, e punir com rigor aqueles que praticam assédio sexual. Além de que, vale pensarmos no âmbito da Administração, em práticas de conscientização e educação para os motoristas de transportes, tanto privados como públicos. O convite fica, qual o próximo destino? Corpos sexualizados enquanto só querem chegar ao seu destino? Ou um somatório de esforços acadêmicos, ativistas e políticos para que lutemos para condições não desiguais de performances?

Referências

- ALVES, N. Decifrando o pergaminho: o cotidiano das escolas nas lógicas das redes cotidianas. Pesquisa no/do cotidiano das escolas: sobre redes de saberes. Rio de Janeiro: **DP&A**, p. 13-38, 2001.
- ANDRÉ, R. G.; DA SILVA, R. O.; NASCIMENTO, R. P. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, v. 18, n. 1, p. 7-34, 2019.
- BUTLER, J. **Problemas de Gênero: Feminismo e Subversão da Identidade**. v. 1 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1990.
- CARRIERI, A. D. P. As gestões e as sociedades. **Revista de Estudos Organizacionais e Sociedade**, v. 1, p. 1–44, 2014.
- CAVALCANTI, M. F. R.; ALCADIPANI, R. Em defesa de um crítica Organizacional Pós-Estruturalista: Recuperando o pragmatismo Foulcaultiano-Deleuziano. **Administração: Ensino e Pesquisa**, v. 12, n. 4, p. 557–582, 2011.
- CERTEAU, M. de. GIARD, L.; MAYOL, P. **A invenção do cotidiano**, v. 2, p. 32, 2009.
- CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano: Artes de fazer**. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis, RJ: Ed. Vozes, v. 3, 1998.
- DEGOB, R.; PALASSI, M. P. Os sentidos da participação dos colaboradores nos projetos e ações sociais dos Correios do Estado do Espírito Santo. **O&S**, v. 16, pp. 265-286, 2009.
- DOMINGUES, F. F., FANTINEL, L. D., FIGUEREDO, M. D. de. Between the conceived and the lived, the practiced: the crossing of spaces at the arts and crafts fair of namorados square in vitória/es, brazil. **Revista Organizações & Sociedade** - v. 26, n. 88, p. 28-49, jan./mar. 2019.
- FARIA, A. A. M. Aspectos de um discurso empresarial. In: CARRIERI et al (Org.). **Análise do discurso em estudos organizacionais**. Curitiba: Juruá, pp 45-52, 2009.
- FITZGERALD, L. F. *et. al*. The incidence of sexual harassment in academia and the work place. **Journal of Vocational Behavior**, p.152-175, 1988.
- FLICK, U. **Introdução à pesquisa qualitativa**. 3a ed. Porto Alegre: Artmed, 2009.
- FOUCAULT, M. **História da Sexualidade I: A vontade de Saber**. 13. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1999.
- _____. **Microfísica do poder**. 10. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1992. 295p.
- FRANCO, B. L.; OLIVEIRA, J. As Práticas de Constituição dos Espaços Organizacionais e dos Espaços das Cidades: Contribuições de Michel de Certeau aos Estudos Organizacionais. In: **Anais do Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais**. 2016.
- GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 4a ed. São Paulo: Atlas, 1994.
- GOFFMAN, E. **Estigma: Notas sobre a manipulação da identidade deteriorada**. 1. ed. Rio de Janeiro: Coletivo Sabotagem, 2004.
- GRIFFITH, D. A.; VAN ESCH, P.; TRITTENBACH, M. Investigating the mediating effect of Uber’s sexual harassment case on its brand: Does it matter? **Journal of Retailing and Consumer Services**, v. 43, n. March, p. 111–118, 2018.

- GUARINELLO, N. L. História científica, história contemporânea e história cotidiana. **Revista brasileira de história**, v. 24, n. 48, p. 13-38, 2004.
- HIRIGOYEN, M.-F. Mal-estar no trabalho: redefinindo o assédio moral. 3a ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- KNIGHTS, D. Gender still at work : Interrogating identity in discourses and practices of masculinity. **Gender, Work and Organization**, n. celebrate the 25th anniversary, p. 18–30, 2019.
- LOURO, G. L. **GÊNERO SEXUALIDADE E EDUCAÇÃO Uma perspectiva pós estruturalista**. Editora Vo ed. Petrópolis: [s.n.], 2003. v. Volume 6.
- MACHADO, F. C. L.; FERNANDES, T. A.; DA SILVA, A. R. L. Michel de Certeau e estudos organizacionais: uma leitura do cenário brasileiro. **Caderno de Administração**, v. 25, n. 2, 2017.
- MATTOS, P. L. “Os resultados desta pesquisa (qualitativa) não podem ser generalizados”: pondo os pingos nos is de tal ressalva [versão eletrônica]. **Cadernos EBAPE.BR**, 9 (Edição Especial), pp. 450-468, 2011.
- MENDONÇA, J. M. B, SANTOS, M. A. F., PAULA, K. M. Assédio Moral no trabalho: estado da arte e lacunas de estudos. **Gestão & Regionalidade** - Vol. 34 - Nº100 - jan- abr/2018.
- MISKOLCI, R. A Teoria Queer e a Sociologia: o desafio de uma analítica da normalização. **Sociologias**, v. 11, n. 21, p. 150–182, 2009.
- NASCIMENTO, M. C. R. et al. Com que cor eu vou pro shopping que você me convidou? **RAC - Revista de Administração Contemporânea**, v. 19, n. 3, p. 245–268, out. 2015.
- NASH, L. Gendered places: Place, performativity and flânerie in the City of London. **Gender, Work and Organization**, v. 25, n. 6, p. 601–620, 2018.
- OLIVEIRA, J.; CAVEDON, N. Micropolíticas das práticas cotidianas: Etnografando uma organização circense. **RAE - Revista de Administração de Empresas**, vol. 53, núm. 2, março-abril, 2013, pp. 156-168.
- OLMOS, O. M. de Q.; FAVERA, R. B. D. A Polêmica em Torno do Aplicativo UBER no Brasil: argumentos de direito contra e a favor da sua manutenção. **Seminário Nacional Demandas Sociais e Políticas Públicas na Sociedade Contemporânea**, 2015.
- PATEMAN, C. **O Contrato Sexual**. 1. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.
- PICIRONI, C. A. A.; AUGUSTO, C. A. A Influência do Gênero Feminino sobre a Ocorrência de Assédio Moral: Um Estudo em uma Rede de Postos de Combustível na Cidade de Maringá. **Gestão.Org**, v. 16, n. 1, p. 30–42, 2019.
- PULLEN, A. et al. Sexual Politics, Organizational Practices: Interrogating Queer Theory, Work and Organization. **Gender, Work and Organization**, v. 23, n. 1, p. 1–6, 2016.
- RAFFNSØE, S.; MENNICKEN, A.; MILLER, P. The Foucault Effect in Organization Studies. **Organization Studies**, v. 40, n. 2, p. 155–182, 2019.
- RAGO, L. M. Amores lícitos e ilícitos na modernidade paulistava ou no bordeck de Madame Pomméry. **TEORIA & PESQUISA**, v. 47, p. 93–118, 2005.
- _____. Os Prazeres da Noite: Prostituição e códigos da sexualidade feminina em São Paulo. v. 1, 1990.
- REY, F. G. **Pesquisa qualitativa e subjetividade**. São Paulo: Pioneira Tomson, 2005.
- RIACH, K.; RUMENS, N.; TYLER, M. Un/doing Chrononormativity: Negotiating Ageing, Gender and Sexuality in Organizational Life. **Organization Studies**, v. 35, n. 11, p. 1677–1698, 2014.
- SARAIVA, L. A. S. **Mercantilização da cultura e dinâmica simbólica local: a indústria cultural em Itabira, Minas Gerais**. 2009. 333 f. Tese (Administração) - UFMG, BH, 2009.
- SCOTT, J. W. **Gender and the politics of history**. The American Historical Review, vol. 91, nº 5. (Dec., 1986), pp. 1053-1075.

SOUZA, E. M. de. A Teoria Queer e os Estudos Organizacionais : Revisando Conceitos sobre Identidade Queer Theory and Organizational Studies : Reviewing Identity Concepts. **RAC - Revista de Administração Contemporânea**, v. 21, n. 3, p. 308–326, 2017.

_____. Fazendo e desfazendo gênero a abordagem pós-estruturalista sobre gênero. In: TEIXEIRA, J. C.; CARRIERI, A. D. P.; NASCIMENTO, M. C. R. (Org.). . **Gênero e Trab. Perspect. possibilidades e desafios no campo dos Estud. Organ.** 1. ed. Salvador, BA: EDUFBA, 2016. p. 23–55.

SOUZA, E. M. De et al. A Analítica De Foucault e Suas Implicações nos Estudos Organizacionais Sobre Poder. **Organizações & Sociedade**, v. 13, n. 36, p. 1–14, 2006.

_____. Poder, diferença e subjetividade: a problematização do normal. **Farol - Revista de Estudos Organizacionais e Sociedade**, v. 1, p. 103–143, 2014.

SOUZA, E. M. de; BREWIS, J.; RUMENS, N. Gender, the Body and Organization Studies: Que(e)rying Empirical Research. **Gender, Work and Organization**, v. 23, n. 6, p. 600–613, 2016.

TELÉSFORO, R. L. **Uber: Inovação disruptiva e ciclos de intervenção regulatória**. 2016. Tese de Doutorado.

TEIXEIRA, C. T. et al. “ Assédio Sexual no Contexto Acadêmico da Administração ”: Relações de poder cotidianas sobre as quais elas já disseram , e nós vamos dizer mais . E. V **CBEO - Curitiba**, 2018.

TEIXEIRA, J. C.; RAMPAZO, A. da S. V. Assédio Sexual no contexto acadêmico da Administração: o que os lábios não dizem, o coração não sente? **Farol - Revista de Estudos Organizacionais e Sociedade**, v. 11, n. 4, p. 1151–1235, 2017.

TEODORO, M. C. M.; DA SILVA, T. C. D.'A.; ANTONIETA, M. Disrupção, economia compartilhada e o fenômeno Uber. **Revista da Faculdade Mineira de Direito**, v. 20, n. 39, p. 1-30, 2017.

UBER (2019). Uber Brasil, 2019. Disponível em: https://www.uber.com/pt-BR/driving-prevention-together/?sub_campaign=social-facebook-smartly_25_-99_BR-National_rider_web_bra_cpm_pt-br_WomenSafety_March19_2v%C3%ADdeos4%3A5&sub_adgroup=social-facebook-smartly_25_-99_BR-National_rider_web_bra_cpm_pt-br_WomenSafety_March19_2v%C3%ADdeos4%3A5_women+audience&sub_ad=social-facebook-smartly_25_-99_BR-National_rider_web_bra_cpm_pt-br_WomenSafety_March19_2v%C3%ADdeos4%3A5+-+Video+Post+-+UBER_WOMENS_SAFETY+A_ONLINE_4x5_5s_190308+LEG+PT-BR.mp4&sub_placement=desktopfeed%2Cmobilefeed%2Cinstagramstream&ref_id=23843308151630153&site_id&integration_id. Acesso em: 01 mai. 2019.

VAN DIJK, T. A. Discourse as interaction in society. In: VAN DIJK, T. A. (Ed.). **Discourse as social interaction**. London: Sage, 1997, pp. 1-37.