



POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS: A SEGREGAÇÃO DAS MULHERES EM VAGÃO EXCLUSIVO DO METRÔ

João Carlos Medeiros Rodrigues Júnior¹
Reginaldo de Souza Vieira²

Resumo: O estudo objetivou identificar quais os municípios adotaram, no contexto da política pública de transporte público coletivo de passageiros a medida de segregação das mulheres em vagões exclusivos no metrô, como forma de as proteger das diversas modalidades de violência que estão submetidas neste meio de transporte. O método de pesquisa adotado foi o dedutivo com abordagem qualitativa, feita por intermédio da análise de conteúdo de dados secundários. A amostra da pesquisa restringiu-se aos municípios brasileiros com mais de 500.000 habitantes e que possuem metrô.

Palavras-chave: Políticas Públicas; Políticas Sociais; Transporte coletivo de passageiros; Gênero; Serviço Público.

PUBLIC POLICIES FOR COLLECTIVE PASSENGER TRANSPORTATION: THE SEGREGATION OF WOMEN IN EXCLUSIVE WAGON OF SUBWAY

Abstract: The objective of this study was to identify which municipalities adopted, in the context of the public policy of collective public passenger transport, the measure of segregation of women in exclusive wagons no subway, as a way to protect them from the various forms of violence that are subjected to this mode of transportation. The research method adopted was the deductive with a qualitative approach, made through the analysis of content of secondary data. The research sample was restricted to Brazilian municipalities with more than 500,000 inhabitants and that have subway.

Keywords: Public Policies; Social politics; Collective transportation of passengers; Genre; Public service.

¹Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da Universidade do Extremo Sul Catarinense – PPGDS/UNESC. Professor e coordenador do Curso de Direito da Unesc. Pesquisador do NUPED/UNESC. Advogado. Email: jcm@unesc.net. Endereço postal: Avenida Universitária, 1.105, Bairro Universitário, CEP: 88806-000, Criciúma-SC, Brasil.

²Doutor em Direito pelo PPGD/UFSC. Líder do Núcleo de Estudos em Estado, Política e Direito (NUPED/UNESC) e do Laboratório de Direito Sanitário e Saúde Coletiva (LADSSC/UNESC). Professor Permanente dos Programas de Pós-Graduação em Direito e Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC). Coordenador Adjunto do PPGD/UNESC. Professor do Curso de Direito da Unesc. Membro Titular da Rede Ibero-americana de Direito Sanitário. Advogado. Email: prof.reginaldovieira@gmail.com. Endereço postal: Rua Sete de Setembro, 110, apto: 703A, Centro, Criciúma-SC, CEP: 88801-170.





1. INTRODUÇÃO

O acesso ao transporte coletivo trata-se de tema relevante do ponto de vista social, econômico, político e jurídico, inclusive, tendo sido incluído na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, o direito social fundamental ao transporte no rol do artigo 6º, por meio da Emenda Constitucional nº 90/2015 de 15.09.15, imputando-se ao Estado o ônus de garanti-lo por meio de políticas públicas adequadas (BRASIL, 2017a). Assim, tal previsão com “status” de direito fundamental consistente no reconhecimento pelo Estado da importância e relevância de direito, a ser prestado por este por meio de políticas públicas específicas.

A imposição ao Estado da prestação do serviço de transporte coletivo está disposta na Carta Magna desde a sua promulgação em 1988 quando o legislador constituinte estabeleceu no inciso V do artigo 30 que aos municípios compete à prestação deste serviço “que tem caráter essencial” (BRASIL, 2017a).

A UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, em recente publicação, recomendou aos governos que subsidiem as despesas familiares com transporte para que todas as crianças tenham acesso ao ensino fundamental (UNESCO, 2017).

O Brasil, por sua vez, adiantou-se e em 1988 tratou de garantir expressamente no inciso VII do artigo 208 da Constituição Federal aos estudantes em todas as etapas da educação básica o atendimento por meio de programas suplementares de transporte (BRASIL, 2017a).

Obviamente, quando se fala em transporte público de passageiros estamos diante de um tema complexo que não poderá ser explorado dentro dos limites disciplinares, exigindo a criação de diálogo entre várias áreas do conhecimento, tais como: direito, economia, ciência política, sociologia e ciências da saúde.

A Organização Mundial de Saúde entende que para a resolução dos problemas relacionados ao trânsito e transporte no mundo é necessária uma abordagem interdisciplinar por meio da comunicação entre os saberes da sociologia, economia e ciências ambientais, conforme se infere do seguinte pronunciamento: “*In addition to the direct costs of road injuries and deaths, the increase in the number of vehicles and reliance on certain transport policies have other serious health implications as well as wider social, economic and environmental impacts*” (OMS, 2016).³

³“Além disso os custos diretos associados aos traumatismos e as mortes nas estradas, o aumento do número de veículos e a manutenção de determinadas políticas de transporte tem outras repercussões sanitárias graves, assim como efeitos sociais, econômicos e ambientais mais amplos.” (tradução livre do autor)





Nesse sentido, a ciência jurídica irá colaborar apresentando os princípios e regras que norteiam a atuação do gestor público na consecução das finalidades estatais de bem estar social. Na ciência política, por sua vez, serão estudadas as políticas públicas que versam sobre o transporte de passageiros. E, por fim, a sociologia, visto que se pretende analisar as razões que levam os indivíduos a utilizarem os diversos serviços públicos oferecidos pelo Estado, mormente o de transporte coletivo urbano de passageiros.

O presente trabalho tem como objeto central analisar a adoção da segregação das mulheres em vagão exclusivo no sistema de transporte por meio de metrô nos municípios brasileiros com mais de 500.000 habitantes, no contexto das políticas públicas de transporte coletivo urbano de passageiros.

Para cumprir os objetivos propostos no presente trabalho, estruturou-se o estudo da seguinte forma: na primeira parte, é apresentado alguns apontamentos acerca das políticas públicas de transporte coletivo de passageiros; já na segunda parte, o debate sobre o acesso ao transporte coletivo de passageiros; por fim, na última parte da pesquisa, analisa-se a inquietação que motivou a pesquisa: a segregação das mulheres em vagões exclusivos em metrôs de municípios brasileiros com mais de 500.000 habitantes.

Neste sentido, a pesquisa restringe aos 10 (dez) municípios que possuem mais de 500.000 habitantes e que são servidos pelo transporte coletivo de metrô, quais sejam: São Paulo, 12.038.175 hab.; Rio de Janeiro, 6.498.837 hab.; Brasília, 2.977.216 hab.; Fortaleza, 2.609.716 hab.; Belo Horizonte, 2.513.451 hab.; Recife, 1.625.583 hab.; Porto Alegre, 1.481.019 hab.; Teresina, 847.430 hab.; Jaboatão dos Guararapes, 691.125 hab. e Contagem, 653.800 hab. (IBGE, 2017b).

Adotou-se no estudo o método dedutivo com abordagem qualitativa. A estratégia de pesquisa foi a documental, bibliográfica e legal, com consulta a livros, revistas especializadas, documentos e material coletado via internet.

2. APONTAMENTOS SOBRE AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

A partir da segunda metade do século XX é que os municípios brasileiros passaram a administrar e organizar o serviço de transporte coletivo de passageiros. Conforme dispõe Ana Maria Volkmer de Azambuja (2002, p. 1), foi a autonomia municipal prevista na Constituição de 1946 que desencadeou a gestão municipal deste serviço:



A partir de 1955, os prefeitos de cada município assumiram a responsabilidade da organização dos transportes coletivos, até então a cargo dos governadores de cada estado do Brasil. Isso ocorreu devido a dois motivos. Primeiro porque nas cidades se priorizavam a construção da rede viária para facilitar a circulação de automóveis, ficando o transporte coletivo em segundo plano nas preocupações do Estado Federal. O segundo motivo foi devido às primeiras eleições municipais ocorridas em 1955 nas capitais brasileiras, tornando-se plano de campanha dos candidatos, a reorganização dos transportes coletivos. Além disso, a constituição de 1946 estabeleceu autonomia municipal, passando o transporte coletivo a ser considerado um serviço de interesse comum, posto sob a responsabilidade dos prefeitos de cada município.

Diante deste contexto, cresceram as demandas sociais por serviços que pudessem concretizar as políticas públicas da área, de forma a serem capazes de garantir o acesso dos indivíduos ao serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, como por exemplo: a criação de subsídios ou gratuidades; modificação ou aumento de linhas de ônibus ou metrô; flexibilização de horários; inclusão de indivíduos com mobilidade reduzida; regulação, controle e participação dos usuários na gestão do serviço.

A adequação das políticas públicas às necessidades dos usuários do serviço impõe a análise dos fatores que levam os indivíduos a utilizarem este serviço, como também os que demandam a exclusão destes usuários.

Mesmo diante do fato de que o conceito de políticas públicas vem recebendo da literatura um tratamento polissêmico, percebe-se que há convergência das definições em, pelo menos, quatro elementos: existência de decisões e ações que implementam valores; uma instância que vai formatando o contexto no qual as decisões futuras serão tomadas; o enfeixamento de decisões e, por fim, o desenvolvimento de ações (SCHIMIDT 2008, p. 2310).

Para melhor entendimento, a partir de uma análise pragmática, pode-se conceituar política pública como um programa de ação dos governos que aponta um objetivo a alcançar que geralmente envolve uma melhoria em algum aspecto na vida da sociedade, que pode ser econômico, político ou social (BUCCI, 2002, p. 252).

Scaringela, ao discorrer acerca da precariedade do transporte coletivo e a consequente necessidade de racionalizar-se os deslocamentos na cidade por meio de legislação específica, tem o seguinte entendimento:

De toda forma é melhor se ter várias opções do que apenas uma. Uma questão da qual muito se fala - mas pouco se faz - é a implantação concreta de medidas que diminuam o tamanho e o número de deslocamentos, como, por exemplo, uma legislação que beneficie assentamentos de áreas-dormitório próximas a postos de trabalho. Mesmo que em escala relativamente pequena, o impacto no trânsito seria significativo (2001, p. 57).





O uso de automóveis gerou problemas que poderão ser resolvidos com a implantação de um serviço de transporte público bem planejado e administrado, afirmando, ainda, que a solução destes problemas exige uma abordagem multidisciplinar:

A complexidade dos desafios urbanos requer um trabalho multidisciplinar. Concordando com os problemas gerados pelo uso irracional dos automóveis particulares a partir da segunda metade do século XX, o transporte público vem se consolidando como um eixo importante para o planejamento, desenvolvimento e gestão das cidades (PARRA, 2006, p. 558).

Por certo que não basta a simples formulação e implantação de políticas públicas, é necessária a criação de mecanismos de análise e controle de tais políticas visando seu constante aprimoramento, conforme colhe-se da literatura:

A metodologia de análise das políticas baseia-se inicialmente em três atividades: a escolha das dimensões em torno das quais será feita a análise; a identificação dos agentes que intervêm no processo, seus interesses e recursos; e a seleção das variáveis que serão usadas para qualificar e quantificar as decisões e impactos da política. A identificação das dimensões, agentes e variáveis é seguida por um processo analítico de relacionamento entre eles, de acordo com combinações promissoras (VASCONCELLOS, 2001, p. 136).

Figueiredo, Silva e Barbané (2016) realizaram estudo acerca do nível de conforto no transporte coletivo com relação à chamada vibração de corpo-inteiro (VCI) provocada pelas vibrações decorrentes da interação entre o veículo e o pavimento. Tal vibração, dependendo da intensidade e tempo de duração, pode causar patologias na coluna vertebral tanto de passageiros, quanto de motoristas e cobradores. Em razão dos resultados alcançados os autores classificaram a situação dos passageiros como “pouco confortável” ou “desconfortável”. Dessa forma, os autores demonstraram que há importante relação entre a qualidade no serviço e a saúde dos seus usuários. Sob essa ótica é imperiosa a busca de conceitos e elementos no campo da saúde para uma compreensão mais ampla do objeto de pesquisa.

Nesta mesma seara, Silva e Correia (2012), ao pesquisarem o nível de ruído suportado pelos passageiros do transporte coletivo urbano do município de Itajubá, MG, em veículos com o motor localizado na parte frontal, discorrem que níveis elevados de ruído podem provocar agravos à saúde desses passageiros. Observaram ao final que em todas as linhas pesquisadas os limites de incômodo moderado ou severo foram superiores aos estabelecidos pela Organização Mundial da Saúde (OMS). Os autores concluíram de forma objetiva que: “os ônibus avaliados não oferecem conforto adequado no que concerne aos parâmetros acústicos. Há a necessidade



de oferecer veículos mais bem projetados de modo a reduzir o nível de ruído emitido pelo veículo”.

Sob outro ângulo, uma política pública de inclusão dos indivíduos no serviço público de transporte coletivo de passageiros refere-se às chamadas gratuidades, que, no Brasil, beneficiam basicamente as crianças de até quatro anos de idade, os estudantes e os idosos com mais de 65 anos. Ocorre que, esta política é financiada pelos demais usuários que acabam arcando com o custo daqueles que se beneficiam dela. Pereira *et al*(2015), apresentam estudo sobre os impactos da gratuidade concedida aos idosos, o que, em virtude do envelhecimento populacional implica na majoração dos valores das tarifas na Região Metropolitana da Cidade de São Paulo. Os autores concluíram que, em médio e longo prazo (respectivamente, nos anos 2030 e 2050), o envelhecimento da população e consequentemente o aumento do número de passageiros beneficiários da gratuidade irá causar uma majoração no valor das tarifas entre 10% e 20%.

Estes dados demonstram a interação entre sociologia, direito e economia, ao passo que a majoração do valor da tarifa está atrelada à formulação da política pública e ao aumento da população de idosos em determinado período de tempo.

Um ponto que chama atenção é que aproximadamente 35 milhões de brasileiros não tem acesso regularmente ao transporte público em virtude da falta de recursos financeiros, ficando restritos ao entorno de sua residência e, por via de consequência, são alijados do mercado de trabalho (FERREIRA; BATISTA, 2016, p.40). Ora, este quadro persiste mesmo diante da proteção internacional (ONU, OMS e UNESCO) e constitucional (art. 6º) ao transporte, além da existência de diversas normas infraconstitucionais que regulamentam a temática ora em comento. Por conseguinte, necessário se faz pensar/repensar as políticas públicas de transporte coletivo de passageiros adotadas pelo Estado em seus vários níveis de gestão federativa

3. O ACESSO AO TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS: UM DEBATE NECESSÁRIO

Moura, Castelo Branco e Firkoeski (2005) apresentam dados acerca do deslocamento de indivíduos que trabalham ou estudam em município diverso do de sua residência, demonstrando a importância do transporte coletivo para o acesso a outros direitos sociais fundamentais como o trabalho, a saúde, a educação e a previdência, os quais devem ser concretizados por meio de políticas públicas implementadas pelo Estado. Os autores afirmam





que, no Brasil, 6,66% do total de pessoas que trabalham ou estudam, o fazem fora do município de sua residência:

Esses resultados oferecem números relevantes: no Brasil, 7,4 milhões de pessoas trabalhavam ou estudavam fora do município de residência - o que representa 6,66% das pessoas que trabalhavam ou estudavam. Essa proporção aumenta consideravelmente quando se consideram as regiões metropolitanas institucionalizadas - RM, regiões integradas de desenvolvimento - Ride e as aglomerações urbanas no entorno de capitais, mesmo que não institucionalizadas - conjunto que constitui os principais espaços urbanos aglomerados do país (MOURA; CASTELO BRANCO; FIRKOESEKI, 2005, p. 125).

Ocorre que o acesso ao transporte público está diretamente ligado à inclusão da pessoa aos demais serviços públicos prestados pelo Estado, além de proporcionar o acesso às oportunidades de trabalho e educação, sendo, portanto, corolário da inclusão social do indivíduo. Nessa linha de raciocínio é o entendimento de Costa e Moraes (2014, p. 240) ao classificarem a acessibilidade urbana em duas categorias, sendo a primeira o acesso ao sistema de transporte propriamente dito e a segunda o acesso ao destino desejado.

Na mesma linha, Flávio Villaça (2011, p. 379), discorre que são diversos os fatores que afetam os deslocamentos diários das pessoas, tais como: moradia-trabalho; moradia-escola; moradia-comércio; moradia-serviços; moradia-lazer, dentre outros.

Tem-se, dessa forma, o serviço público de transporte urbano de passageiros como algo mais abrangente que apenas proporcionar o trânsito de pessoas entre as diversas regiões da cidade, é mais que isso, serve de meio para que o indivíduo possa ampliar a sua gama de direitos sociais por meio da possibilidade de acesso aos outros serviços prestados em localidades muitas vezes distantes da moradia ou trabalho do sujeito.

Cocco e Silveira (2011, p. 555), corroboram a ideia de que o transporte público torna mais acessível às possibilidades oferecidas pela cidade:

Ademais, dentro do atual contexto econômico-social, isto é, de uma “globalização” cujos resultados são severos em relação aos segmentos menos abastados da sociedade – introduzindo novos elementos de desigualdade – o transporte público constitui um importante instrumento de justiça social, na medida em que pode conduzir de modo mais racional o crescimento das cidades e das aglomerações urbanas, ou seja, torna possível uma acessibilidade mais equitativa à cidade e às suas possibilidades de emprego, de cultura e de lazer.

Importante ressaltar que quando se fala em acesso ao sistema de transporte deve-se garantir o acesso ao veículo, eliminando-se barreiras nas portas dos mesmos e permitindo,



assim, o uso destes de forma autônoma e segura por idosos, gestantes, mulheres, crianças, pessoas com deficiências, etc. (BRASIL, 2004).

Portanto, o acesso ao transporte público urbano é uma espécie de porta de entrada a todos os outros serviços públicos e, conseqüentemente, um instrumento importante e fundamental na concretização da dignidade humana, alicerce do Estado Democrático de Direito.

A Lei Federal nº 12.587/12 que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana conceitua transporte público coletivo de passageiros como sendo o “serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público”, já o transporte no individual as viagens são individualizadas (BRASIL, 2017b).

Deve ser ressaltado, que ao longo dos anos o Estado acabou privilegiando o transporte individual de passageiros com o uso maciço de automóveis e motocicletas, em detrimento do transporte coletivo de passageiros. Isso levou a uma mitigação do número de usuários do transporte público coletivo, ao sucateamento do serviço e o seu encarecimento, afastando, assim, aqueles usuários que, sem condições financeiras de adquirir veículo automotor também não conseguem fazer frente às constantes majorações dos valores das tarifas impostas pelo Estado.

Inclusive, a Organização das Nações Unidas – ONU lançou em 2013 o *Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements*, relatório que trata da mobilidade urbana e que aponta o transporte individual de passageiros como o maior problema da mobilidade urbana atual (ONU, 2013).

O crescimento do transporte individual se deve basicamente a quatro visões convencionais sobre o automóvel: 1ª) Visão antropológica: O automóvel é um símbolo de poder, “status” e riqueza, serve para demonstrar superioridade e prestígio; 2ª) Visão política: O automóvel é um símbolo de liberdade e privacidade ao passo que permite circulação livre e desimpedida enquanto se permanece em um mundo privado; 3ª) Visão psicológica: O automóvel transmite a ideia de juventude, confiança própria e prazer pessoal e 4ª) Visão econômica: O automóvel é visto como uma tecnologia que permite mobilidade sem precedentes e sua aquisição decorre de uma comparação racional entre custos e benefícios (VASCONCELLOS, 2000, p. 106).





A Organização Mundial da Saúde – OMS, por sua vez, aponta em documento intitulado “Informe sobre a Saúde no Mundo” que o uso do automóvel tem efeitos muito mais letais em países em desenvolvimento do que em países desenvolvidos diante do fato de que o parque automobilístico tende a aumentar rapidamente nos países em desenvolvimento e as estradas costumam tornarem-se muito mais perigosas. Para o controle de tal situação, a OMS recomenda uma colaboração intersetorial e a formulação de políticas públicas específicas e planos de ação nacionais (OMS, 2003).

Para tentar fazer frente a este quadro de aumento da frota de veículos e a estagnação do trânsito nas cidades foi editada a Lei Federal nº 12.587/2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana que, devendo-se compreender mobilidade urbana, segundo a norma, como a condição com que se realizam os deslocamentos de pessoas e de cargas no espaço urbano. Este deslocamento deve observar os seguintes princípios: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; segurança nos deslocamentos das pessoas; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2017b).

Mais especificamente, o Decreto Federal nº 5.296 de 2004 que regulamenta a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida aos serviços de transporte coletivo assegura uma série de mecanismos capazes de garantir este direito, tais como: produção de veículos acessíveis; substituição gradativa da frota atual por veículos acessíveis; infra-estrutura do serviço acessível com embarque e desembarque dos passageiros em nível, assentos preferenciais e acessos devidamente sinalizados (BRASIL, 2017c).

Entretanto, para além das dificuldades estruturais do sistema, existem outras que não decorrem apenas da ausência de investimento, valores tarifários ou “incentivo” ao transporte individual em detrimento do coletivo. São aquelas que dizem respeito a violência e discriminação, que atentam diuturnamente contra a dignidade de mulheres, transgêneros, etc. Portanto, é essa problemática que será desenvolvida na seção seguinte e última parte deste estudo: a segregação das mulheres em vagões de metrô específicos, como forma de as proteger



das diversas formas de violência e assédios que estão submetidos nesta modalidade de transporte coletivo.

4 A SEGREGAÇÃO DAS MULHERES EM VAGÃO EXCLUSIVO DO METRÔ

Blay (2008) afirma que a partir da década de 1970 o movimento feminista inicia sua luta contra a “carestia” e pela instalação de creches, além e inúmeras reivindicações de bens de consumo coletivo como água, saúde, escolas, policiamento, esgoto, luz, redução nas tarifas etc. A autora entende que os movimentos liderados por mulheres surgem em razão do papel tradicionalmente ocupado pelas mulheres na sociedade brasileira, ou seja, ser a responsável pela casa, filhos, alimentação, saúde, segurança e qualidade da casa.

A efetivação dos direitos da mulher, já reconhecidos juridicamente, depende de uma ação coletiva de mulheres conscientes destes direitos, devidamente mobilizadas e, portanto, aptas para exigir o cumprimento da norma e a punição de seus transgressores (COSTA, 2008).

Durante a Cúpula da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre o Desenvolvimento Sustentável que ocorreu em Nova York no dia 25 de setembro de 2015 foi aprovada pelos líderes dos países integrantes a nova agenda do desenvolvimento sustentável. Uma das 196 metas estabelecidas na agenda é de que os países-membros, aí incluído o Brasil, proporcionem até o ano de 2030 o acesso a todos a sistemas de transporte seguros, sustentáveis e com tarifas acessíveis, dispensando especial atenção às pessoas em situação de vulnerabilidade. Além disso, também foi firmado o compromisso de proporcionar o amplo acesso a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, especialmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência até 2030 (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2017).

Em 25 de março de 2014 a então Ministra de Estado Chefe da Secretaria de Políticas para as Mulheres da Presidência da República Eleonora Menicucci denunciou a covardia dos ataques às mulheres no transporte público especialmente no estado de São Paulo e anunciou as ações da secretaria para coibir este tipo de violência (SPM, 2017a).

Segundo dispõe o Plano Nacional de Políticas para as Mulheres da Secretaria de Políticas para as Mulheres da Presidência da República o simples fato de ser mulher se constitui em um fator de risco para a violência que, na maioria das vezes é praticada por homens (SPM, 2017b).





Em pesquisa realizada no ano de 2012 no metrô do Estado de São Paulo em que foram ouvidos 7.320 usuários daquele serviço foi constatado que a maioria das pessoas que utilizam esta modalidade de transporte são mulheres (58%) com idade entre 18 a 34 anos, integrantes da classe média com instrução de nível médio ou superior. A pesquisa apontou, ainda, que em determinadas linhas, como o caso da linha 2-verde, o percentual de mulheres usuárias é ainda maior, chegando à 63% (METRÔ, 2017).

Esse dado, por si só, demonstra a necessidade de elaboração e implementação de ações específicas para o público feminino no contexto políticas públicas de transporte coletivo, que considerem suas especificidades como a maternidade, segurança e assédio à que estão sujeitas.

A Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic) elaborada pelo IBGE em 2012 demonstrou que o transporte de passageiros por meio do metrô estava presente em apenas 0,3% (zero vírgula três por cento) dos municípios brasileiros, o que corresponde a cerca de 17 (dezessete) cidades, considerando-se o número total de 5.565 (cinco mil, quinhentos e sessenta e cinco) municípios existentes no País. O percentual supra é o mesmo apontado em 2009 em pesquisa semelhante. A pesquisa apontou, ainda, que esta modalidade de transporte está presente apenas em cidades com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes e é mais frequente naqueles municípios com mais de 500.000 (quinhentos mil) habitantes. Foi detectado também que nos municípios do Rio de Janeiro, São Paulo e Distrito Federal o metrô é prioritariamente subterrâneo, já nos demais municípios é apenas de superfície (IBGE, 2017a).

O Estado de São Paulo esboçou uma tentativa de implementar a política denominada de “vagão rosa” no seu sistema metroviário e ferroviário por meio do projeto de lei nº 175/2013 de autoria do Deputado Estadual Jorge Caruso (PMDB-SP), entretanto tal iniciativa de lei recebeu veto do Governador Geraldo Alckmin (PSDB) sob a alegação de que a gestão do serviço de transporte de passageiros é ato típico de gestão e, portanto, sob a competência do poder Executivo, além disso, o Governador entendeu que a segregação das mulheres não é a melhor solução para o problema da violência de gênero (ALSP, 2017).

Em 23 de março de 2006 a Governadora do Estado do Rio de Janeiro, Rosinha Garotinho, sancionou a Lei nº 4.733 de autoria do Deputado Jorge Picciani, cujo teor é a obrigatoriedade da destinação de vagões exclusivos para as mulheres no sistema ferroviário e metroviário do Estado nos horários de pico dos dias úteis, ou seja, entre 6h e 9h e entre 17h e 20h. Há, ainda, na referida lei a fixação de multa para às empresas concessionárias caso haja o descumprimento da norma (RIO DE JANEIRO, 2017a).



Em 04 de abril de 2016 a Lei nº 4.733 sofreu alteração por meio da Lei nº 7.250 cujo teor foi basicamente a estipulação de infração e sancionamento para o homem que utilizar e permanecer na composição exclusiva para as mulheres (RIO DE JANEIRO, 2017b).

Brasília também possui lei semelhante à do Rio de Janeiro que dispõe sobre a destinação de vagões exclusivos para mulheres e portadores de necessidades especiais em horários de pico, é a Lei Distrital nº 4.848 de 04 de junho de 2012 (DISTRITO FEDERAL, 2017).

O Município de Belo Horizonte, da mesma forma, legislou a respeito e em 20 de outubro de 2016 publicou a Lei Municipal nº 10.989 que também segrega as mulheres em vagão exclusivo no sistema de transporte ferroviário, tal dispositivo também abrange o município de Contagem que integra a região metropolitana de Belo Horizonte e é servido pelo mesmo sistema de transporte (BELO HORIZONTE, 2017).

A capital de Pernambuco implantou recentemente o sistema de vagões exclusivos para mulheres no metrô. No dia 16 de janeiro de 2017 a CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos de Recife implantou de forma experimental um vagão para uso exclusivo das mulheres na linha central do sistema de transporte (CBTU, 2017a). O Sistema de trens urbanos do Recife abrange o município de Jaboatão dos Guararapes que integra a sua região metropolitana (CBTU, 2017b).

No Rio Grande do Sul houve uma tentativa de criação desta mesma política por meio do projeto de lei nº 28/2012 de autoria do Deputado Estadual Mano Changes (PP-RS) que dispunha sobre a destinação de espaços exclusivos para mulher nos trens da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb), porém referido projeto foi arquivado em data de 23.12.2014 (ALRS, 2017).

Não foi encontrada nenhuma referência à existência desta política, ou à projetos de lei neste sentido, nos municípios de Fortaleza e Teresina.

Como se pode comprovar, entre os 10 (dez) municípios com mais de 500.000 (quinhentos mil) habitantes que dispõem do serviço de metrô, 06 (seis) adotaram a política de segregação das mulheres em vagão exclusivo: Rio de Janeiro; Brasília; Belo Horizonte; Contagem; Recife e Jaboatão dos Guararapes.

No nível federal, tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 6.758/2006 de 16 de março de 2006 de autoria da Deputada Federal Rose de Freitas (PMDB/ES) que dispõe sobre a destinação de espaços preferenciais para mulheres e crianças nos sistemas ferroviário e metroviário nos horários de pico. Em suas justificativas ao projeto a Deputada apresenta a





necessidade da proteção das mulheres e crianças frente ao assédio e abuso sexual, furtos e roubos à que estão sujeitas quando da utilização do transporte coletivo, atualmente referido projeto aguarda parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano desde 05 de maio de 2016 (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2017a).

Em 05 de julho de 2016 a Comissão de Desenvolvimento Urbano realizou uma audiência pública com vistas a discutir o projeto de lei ora em comento. O relator do projeto, Deputado José Rocha (PR/BA) ouviu os argumentos das duas participantes da audiência, a representante da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) Rosana Chiavassa e a coordenadora do movimento Promotoras Legais Populares do DF e Entorno, Leila Regina Lopes Rebouças apresentaram críticas ao projeto por entenderem que a segregação das mulheres em vagões exclusivos não resolve o problema da erradicação da violência contra as mulheres (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2017b).

Como visto, se está diante da possibilidade de transformação de uma política local (municipal) em uma política de âmbito nacional caso o projeto de lei supra se transforme em lei.

Entretanto, tendo em vista a complexidade da temática (inclusive das questões de gênero envolvidas e do que representa a própria segregação como medida de proteção), tanto o Congresso Nacional quanto a sociedade terão que aprofundar as discussões a respeito do tema para o necessário amadurecimento e avaliação da implantação ou não desta medida no âmbito nacional.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pelo exposto, pode-se concluir que o serviço público de transporte coletivo de passageiros é de grande importância para a mobilidade urbana, pois proporciona deslocamentos entre os diversos locais de interesse e, principalmente, aos demais serviços públicos oferecidos no espaço urbano.

Ademais, a escolha pelo transporte coletivo em detrimento ao individual provoca um incremento na qualidade de vida da população, além de reduzir os níveis de violência causados pelos conflitos por ocupação de espaço nas vias públicas.



Entretanto, para estar em sintonia com os mandamentos constitucionais e legais pertinentes, o serviço deve oferecer aos usuários níveis de conforto, eficiência e segurança capazes de atraí-los, além de acessibilidade àqueles que possuem mobilidade reduzida.

É função, portanto, do poder público municipal a formulação de políticas públicas capazes de satisfazer com eficiência as necessidades dos usuários deste serviço, sob pena de, em não o fazendo, deixar de concretizar o direito fundamental plasmado na Constituição Federal.

É neste contexto que surgem as medidas que procuram segregar as mulheres em vagão específicos no transporte público coletivo realizado por metrô. A medida na sua essência procurar proteger as mulheres de todas as formas de violência que estão submetidas neste meio de transporte, sejam de ordem de física, sexual ou moral.

Tal medida é controversa, tendo em vista as questões nela envolvidas. A sua adoção pode gerar a proteção ou sensação de proteção desses abusos, entretanto, a própria segregação é controversa. Não podemos esquecer que a violência contra a mulher é algo mais complexo, que deve ser discutida e debatida com a sociedade como um todo, principalmente com as mulheres. É necessário romper com os elementos culturais do machismo e das afrontosas justificativas que procuram culpar as mulheres pelas violências que sofrem em suas várias modalidades.

REFERÊNCIAS

ALVARENGA, Augusta Thereza et al. **Histórico, fundamentos filosóficos e teórico-metodológicos da interdisciplinaridade.** (In) PHILIPPI JR, Arlindo; NETO, Antônio J. Silva. *Interdisciplinaridade em Ciência, Tecnologia & Inovação.* Barueri: Manole, 2011.

ALRS. **ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL.** Disponível em: <<http://www.al.rs.gov.br/legislativo/ExibeProposicao/tabid/325/SiglaTipo/PL/NroProposicao/28/AnoProposicao/2012/Origem/Px/Default.aspx>> Acesso em: 25. Fev. 2017

ALSP. **Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo.** Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/propositura/?id=1123031>> Acesso em: 25. Fev. 2017

AZAMBUJA, Ana Maria Volkmer de. **Análise de Eficiência na Gestão do Transporte Urbano por Ônibus em Municípios Brasileiros.** Florianópolis, 2002. 385f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, UFSC, 2002. Disponível em:





<<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/83123/184675.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 25.jul.2016

BELO HORIZONTE. Lei nº 10.989, de 20 de outubro de 2016. **Dispõe sobre a reserva de espaço para mulheres no sistema de transporte ferroviário urbano de passageiros.** Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/10989/2016>> Acesso em: 19 de fev. de 2017.

BLAY, Eva Alterman. Mulheres, Movimentos Sociais, Partidos Políticos e Estado. In: COSTA, Ana Alice Alcantara e SARDENBERG, Cecília Maria B. (Org.). **O Feminismo do Brasil: reflexões teóricas e perspectivas.** Salvador: UFBA / Núcleo de Estudos Interdisciplinares sobre a Mulher, 2008.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm> Acesso em: 25 jul. 2017a.

_____. **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 26 mai.2017b.

_____. **Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004.** Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em: 26. mai. 2017c.

_____. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Brasil acessível: programa brasileiro de acessibilidade urbana.** Brasília, DF: Ministério das Cidades, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2004. 5v.

BUCCI, Maria Paula Dallari. **Direito administrativo e políticas públicas.** São Paulo: Saraiva, 2002.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Projeto de Lei nº 6.758/2006.** Dispõe sobre a destinação de espaços preferenciais para mulheres e crianças nos sistemas ferroviário e metroviário. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=FB358F4E41E9A42B22030358B5421940.proposicoesWebExterno2?codteor=381820&filename=PL+6758/2006> Acesso em: 21.fev.2017a





_____. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/DIREITOS-HUMANOS/511876-DEBATEDORAS-CRITICAM-PROPOSTA-QUE-CRIA-VAGAO-ROSA-EM-TRENS-E-METROS.html>> Acesso em: 21. fev. 2017b

CBTU. **Companhia Brasileira de Trens Urbanos**. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/?option=com_content&view=article&id=5858&Itemid=1321&lang=pt> Acesso em: 19 fev de 2017a.

_____. Disponível em: <<http://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/sistemas-cbtu/recife>> Acesso em: 25. Fev. 2017b

COCCO, Rodrigo Giraldi; SILVEIRA, Márcio Rogério. Transporte Público Coletivo: Acessibilidade e Crise nas Cidades do Interior Paulista. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transporte e logística de diferentes perspectivas**. 1. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011. 618 p.

COSTA, Ana Alice Alcantara e SARDENBERG, Cecília Maria B. O Feminismo no Brasil: Uma Breve Retrospectiva. In: COSTA, Ana Alice Alcantara e SARDENBERG, Cecília Maria B. (Org.). **O Feminismo do Brasil: reflexões teóricas e perspectivas**. Salvador: UFBA / Núcleo de Estudos Interdisciplinares sobre a Mulher, 2008. 411p.

COSTA, Luzimar Pereira da; MORAIS, Ione Rodrigues Diniz. Espaço, iniquidade e transporte público: avaliação da acessibilidade urbana na cidade de Natal/RN por meio de indicadores de sustentabilidade. **Soc. nat.** [online]. 2014, vol.26, n.2, pp.237-251. ISSN 1982-4513. <http://dx.doi.org/10.1590/1982-451320140203>.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.848, de 1º de junho de 2012**. Dispõe sobre a destinação de espaços exclusivos para mulheres e portadores de necessidades especiais no sistema metroviário do Distrito Federal. Disponível em: <<http://legislacao.cl.df.gov.br/Legislacao/consultaTextoLeiParaNormaJuridicaNJUR-228113!buscarTextoLeiParaNormaJuridicaNJUR.action>> Acesso em: 19. Fev de 2017.

FERREIRA, Sérgio Silvestrini and BARBOSA, Heloisa Maria. Análise da ocupação veicular para a inserção de beneficiários no transporte coletivo urbano. **J. Transp. Lit.** [online]. 2016, vol.10, n.2, pp.40-44. ISSN 2238-1031. <http://dx.doi.org/10.1590/2238-1031.jtl.v10n2a8>.

FIGUEIREDO, Marilu Alcântara de Melo; SILVA, Luiz Felipe; BARNABE, Tiago Leão. Transporte coletivo: vibração de corpo-inteiro e conforto de passageiros, motoristas e cobradores. **J. Transp. Lit.**, Manaus, v. 10, n. 1, p. 35-39, mar. 2016. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2238-10312016000100035&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 23 jul. 2016. <http://dx.doi.org/10.1590/2238-1031.jtl.v10n1a7>.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic)**. Disponível em: <ftp://ftp.ibge.gov.br/Perfil_Municipios/2012/munic2012.pdf> Acesso em 25. Fev. 2017a





_____. Cidades. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php?lang=_EN>. Acesso em: 25. Fev. 2017b

METRÔ. **Companhia do Metropolitano de São Paulo.** Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/noticias/retrato-dos-usuarios-do-metro.fss>> Acesso em 19 fev.2017.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Disponível em: <https://www.cidades.gov.br/ultimas-noticias/3896-mobilidade-no-transito-sustentabilidade-e-seguranca-passam-a-integrar-agenda-global-de-desenvolvimento-sustentavel-da-onu>. Acesso em: 19 fev.2017.

MOURA, Rosa;CASTELLO BRANCO, Maria Luisa Gomes; a FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo Perspec.**, Dez 2005, vol.19, no.4, p.121-133.

OMS.Organização Mundial da Saúde.**The World Health Report 2003.**Disponível em:<<http://www.who.int/whr/2003/chapter6/en/>>. Acesso em: 24 jul.2016.

ONU. Organização das Nações Unidas.**Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements.**2013.Disponível em: <<http://mirror.unhabitat.org/pms/searchResults.aspx?sort=relevance&page=search&searchField=all&searchstring=Planning+and+Design+for+Sustainable+Urban+Mobility%3A+Global+Report+on+Human+Settlements&x=0&y=0>>. Acesso em: 17 mai.2016.

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes *et al.* Envelhecimento populacional, gratuidades no transporte público e seus efeitos sobre as tarifas na Região Metropolitana de São Paulo. **Rev. bras. estud. popul.**, São Paulo , v. 32, n. 1, p. 101-120, abr. 2015 . Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-30982015000100101&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 23 jul. 2016. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-30982015000000006>.

RIO DE JANEIRO. **Lei nº 4.733, de 23 de março de 2006.**Dispõe sobre a destinação de espaços exclusivos para mulheres nos sistemas ferroviário e metroviário do estado do rio de janeiro. Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/contlei.nsf/c8aa0900025feef6032564ec0060dfff/8b7edb66591cb20b832571450063d55e?OpenDocument&Highlight=0,4733>>. Acesso em: 19.fev.2017a.

_____. **Lei nº 7.250, de 04 de abril de 2016.** Altera e acrescenta dispositivos à lei nº 4.733, de 23 de março de 2006, que dispõe sobre a destinação de espaços exclusivos para mulheres nos sistemas ferroviário e metroviário do estado do rio de janeiro. Disponível em:<<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/contlei.nsf/c8aa0900025feef6032564ec0060dfff/15fdbd51fd4a547e83257f8d005d5ccf?OpenDocument&Highlight=0,7250>>. Acesso em: 21 Fev. 2017b.

ROJAS PARRA, Fernando. Aportes para a melhoria da gestão do transporte público por ônibus de Bogotá, a partir das experiências de Belo Horizonte e Curitiba. **Pap.polit.**, Dez 2006, vol.11, no.2, p.557-594.





SCARINGELLA, Roberto Salvador. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. **São Paulo perspec.**, jan 2001, vol.15, no.1, p.55-59.

SCHMIDT, JoãoPedro. Para entender as políticas públicas: aspectos conceituais e metodológicos. In: REIS, J. R. dos; LEAL, R. G. (Orgs.). **Direitos sociais e políticas públicas: desafios contemporâneos**. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2008. Tomo 8, p. 2.307-2.333.

SPM. **Secretaria Especial de Políticas para as Mulheres**. Disponível em: <<http://www.spm.gov.br/noticias/2014/03/25-03-nota-da-ministra-eleonora-menicucci-sobre-a-violencia-contramulheres-no-transporte-publico>>. Acesso em: 25. Fev. 2017a.

_____. **Plano Nacional de Políticas para as Mulheres**. Disponível em: <<http://www.spm.gov.br/assuntos/pnpm/publicacoes/pnpm-2013-2015-em-22ago13.pdf>>. Acesso em: 25.fev.2017b.

SILVA, Luiz Felipe; CORREIA, Fábio Nogueira. Avaliação da exposição de passageiros ao ruído no interior de ônibus do transporte público do município de Itajubá. **Rev. CEFAC**, São Paulo, v. 14, n. 1, p. 57-64, fev. 2012. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-18462012000100007&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 23 jul. 2016.

UNESCO. Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. **Relatório de Monitoramento Global de Educação para Todos 2015**. Disponível em <<http://unesdoc.unesco.org/images/0023/002325/232565por.pdf>>. Acesso em: 24 jul.2016.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. 2. Ed. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e proposta**. 3.ed São Paulo: Annablume, 2000.

VILLAÇA, Flávio. A Problemática do Transporte Urbano no Brasil. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transporte e logística diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

