

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE DIREITO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO
CURSO DE MESTRADO EM DIREITO

RAISSA RAYANNE GENTIL DE MEDEIROS

“MEU CORPO NÃO É PÚBLICO!”:
reflexões sobre o combate à violência de gênero no transporte público urbano

PORTO ALEGRE

2022

RAISSA RAYANNE GENTIL DE MEDEIROS

**“MEU CORPO NÃO É PÚBLICO!”:
reflexões sobre o combate à violência de gênero no transporte público urbano**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

BANCA EXAMINADORA:

Professor Dr. Lucas Pizzolatto Konzen (Orientador)

Professora Dra. Vanessa Chiari Gonçalves

Professora Dra. Betânia de Moraes Alfonsin

Professora Dra. Rosângela Marina Luft

PORTO ALEGRE/RS

2022

AGRADECIMENTOS

*E aprendi que se depende sempre
De tanta, muita, diferente gente
Toda pessoa sempre é as marcas
Das lições diárias de outras tantas pessoas*

*E é tão bonito quando a gente entende
Que a gente é tanta gente onde quer que a gente vá
É tão bonito quando a gente sente
Que nunca está sozinho por mais que pense estar.
(Gonzaguinha)*

Enquanto reflito sobre as tantas pessoas que foram essenciais ao desenvolvimento deste trabalho, penso que os dois anos e meio de mestrado no Programa de Pós Graduação em Direito da UFRGS ficarão marcados como os mais determinantes da minha trajetória profissional até aqui, especialmente pois, para viver essa experiência acadêmica, acabei fazendo significativas mudanças de vida, que incluíram sair de Natal/RN e mudar para Porto Alegre/RS, com tantos planos, e depois adaptar todos eles diante de uma situação atípica de pandemia.

Fui para Porto Alegre esperando a vivência das salas de aula da Faculdade de Direito onde fiz as provas de seleção, mas acabei cursando todas as disciplinas em salas virtuais, o que significa que não conheci pessoalmente a maior parte dos colegas e dos professores que enriqueceram minha formação.

Ainda assim, mesmo em face dessa situação atípica, tenho a sorte de poder afirmar que vivi a experiência do mestrado da melhor forma possível, com toda a entrega que consegui, dizendo “sim” a todas as oportunidades que apareceram durante a estrada. Foi a decisão de cursar o mestrado que permitiu que eu me redescobrisse enquanto profissional e que me aproximou de pessoas com interesses semelhantes, pelas quais me permiti ser moldada e aperfeiçoada.

Finalizo essa experiência certa de que hoje consigo me aventurar pelo mundo da pesquisa científica com mais confiança, mais seriedade. Consigo abraçar novos desafios, seja me adaptar a uma nova cidade e cultura, seja viver dias solitários distante da família no meio de uma pandemia, seja ministrar aulas ou mesmo conciliar as diferentes tarefas que envolvem a vida de quem se propõe a ser pesquisador.

Mas nada disso veio de mim. A força, o sorriso diante das dificuldades, a fé, a paciência, a diligência, tudo isso veio d'Ele, a quem todos os dias recorro em orações para que me assista e me capacite. Agradeço, então, primeiro a Deus, a Nossa Senhora e aos meus queridos Santo Agostinho, São José e São Josemaria Escrivá. Nos ensinamentos deixados por eles, encontrei conforto e esperança nos momentos difíceis e genuína alegria durante a caminhada.

Aos meus colegas de orientação, que hoje são queridos amigos: Mateus França, Guilherme Stefan e Martin Gawski, que trilharam esse caminho antes de mim e tanto me nortearam durante o percurso. Marina Guagliariello e Kauê Suptitz, que caminharam comigo, sempre de mãos dadas, ajudando, incentivando, jamais competindo. Vocês me inspiram.

À Jéssica Mota e Marina Almeida, amigas que ganhei enquanto cursava as disciplinas do PPGD/UFRGS e que espero levar por toda a vida, e à Anna Elisa Marques, que divide comigo pesquisas e sonhos desde que éramos graduandas no Curso de Direito da UFRN.

Ao Grupo de Pesquisa Direito e Sociedade (GPDS), por toda a colaboração no desenvolvimento deste trabalho, através de sugestões e críticas, me ajudando a lapidá-lo.

Ao meu orientador, Prof. Lucas Konzen, pesquisador experiente e comprometido com a pesquisa empírica em Direito, que sempre se mostrou disponível para atender às minhas dúvidas e confiou no tema deste trabalho desde que lhe apresentei pela primeira vez.

Ao Programa de Pós Graduação em Direito da UFRGS, especialmente os professores Eduardo Scarparo, Ana Paula Motta e Rafael Maffini, que tanto acrescentaram à minha formação. À Rosmari, pessoa fundamental no funcionamento do PPGDir, e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo fomento em forma de bolsa para a realização do curso de mestrado.

À minha amiga-irmã Marina Twighi, que me recebeu em Porto Alegre em dois momentos e me permitiu realizar esse sonho. Aos meus irmãos, João Victor, Rafael e Muller; meus padrinhos, Vera e De Lima; minha irmã de coração, Ester; minha tia Mabel e minha prima Natália Linhares; e aos demais familiares e amigos que não cansam de torcer por mim e se fizeram presentes mesmo fisicamente distantes.

Agradeço, por fim, àqueles que fazem todo meu esforço valer à pena: meus pais, Leda e Rodrigues, que tornam meus sonhos os deles. Obrigada por confiarem em mim e serem o fósforo que acende minhas mais ambiciosas ideias.

Essa foi minha melhor experiência, a que mais me transformou, e só foi assim graças a essas tantas pessoas que aqui citei. Muito obrigada!

Àquelas que passam parte do seu dia em ônibus, paradas, trens, metrô e estações. Que utilizam o transporte público urbano para ir ao trabalho, à escola/faculdade, para levar os filhos à escola. Que encontremos cidades cada vez mais seguras.

RESUMO

Nas cidades brasileiras, episódios de violência de gênero contra mulheres no transporte público são rotineiros, sendo incontáveis os casos de homens que tocam os corpos delas sem autorização, aproveitando-se da superlotação dos coletivos e vagões em horários de pico. Transitar livremente em paradas, terminais, coletivos, vagões e estações, usufruindo plenamente do direito à cidade, ainda não é uma realidade para muitas mulheres. O propósito da presente pesquisa, na área da Sociologia do Direito, foi discutir empiricamente a existência e a efetividade de políticas de combate à violência de gênero contra as mulheres usuárias do transporte público urbano para a efetivação do direito à cidade, a fim de responder à pergunta: Quais medidas vêm sendo implementadas para combater a violência de gênero no transporte público no contexto da metrópole de Porto Alegre?. A primeira etapa do trabalho consistiu em revisão de bibliografia, que buscou discutir pesquisas na área das ciências sociais que envolvem os três eixos que guiaram o trabalho: direito à cidade, violência de gênero e mobilidade urbana. A sequência da pesquisa envolveu a realização de um estudo empírico sobre as medidas efetivamente utilizadas na região metropolitana da capital gaúcha para combater este tipo de violência. Para isso, foram realizados dois estudos de caso: a) o caso das linhas de ônibus urbano de Porto Alegre, abrangendo veículos, paradas e terminais regulados pela EPTC; b) o caso das linhas do Trensurb, envolvendo os vagões e estações que integram a linha metropolitana de trens urbanos da Região Metropolitana de Porto Alegre. Os estudos de caso envolveram pesquisa documental, observações diretas e entrevistas semiestruturadas com funcionários das empresas. Em caráter complementar, foi realizada a consulta a notícias publicadas pela mídia local. Por fim, a pesquisa verificou a existência de medidas educativas, medidas segregacionistas, medidas de criminalização e medidas de prevenção situacional. Ainda, verificou-se que a questão de gênero não é colocada como um fator motivador da criação de políticas públicas e que a maioria das medidas que, eventualmente, aparecem em benefício das mulheres, não foram instaladas nos meios de transporte em razão da segurança delas, mas visando o enfrentamento de outros problemas.

Palavras-chave: Violência contra a mulher. Mobilidade Urbana. Direito à Cidade. Direito e espaço urbano. Transporte Público.

ABSTRACT

In Brazilian cities, episodes of gender violence against women in public transportation are common, being uncountable the cases of men touching women's bodies without consent, taking advantage of the overcrowding of buses and wagons in during rush hours. Freely moving around bus stops, greyhounds, public transport, wagons, and stations, fully enjoying the right to the city, is still not the reality for many women. The goal of this research, in the area of Sociology of Law, was to empirically discuss the existence and the effectiveness of policy to fight gender violence against women that use urban public transportation to actualize the right to the city, aiming to answer the question: Which measures have been taken in place to fight gender violence in public transportation in the context of the metropolitan Porto Alegre?. The first stage of the investigation was a bibliographic review, that aimed at discussing research in social sciences involving the three axes that guided this research: right to the city, gender violence, and urban mobility. The following research stage involved the application of an empirical investigation on the measures effectively put in order in the metropolitan region of the capital of Rio Grande do Sul to fight this kind of violence. In order to do so, two case studies were conducted: a) the case of the urban bus lines of Porto Alegre, considering vehicles, bus stops and greyhound stations regulated by EPTC; b) the case of Trensurb lines, involving wagons and stations that integrate the metropolitan line of urban trains in metropolitan Porto Alegre. The case studies involved documental research, direct observations, and semistructured interviews with company's employees. As a complement, a review on news published by local media was made. At least, the research verified the existence of educational measures, civil liability measures, criminalization measures, and situational prevention measures. Besides, it was verified that gender issues are not put as a motivational element on the formulation of public policy and that the major part of the measures that eventually come up in favor of women weren't put in order in public transportation for their safety, but aiming the confrontation of other issues.

Keywords: Violence against women. Urban mobility. Right to the city. Law and Urban space. Public transportation.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 A VIOLÊNCIA DE GÊNERO CONTRA AS MULHERES NO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO COMO AMEAÇA AO DIREITO À CIDADE	15
2.1 Direito à cidade: por que pensar na mobilidade urbana?	16
2.2 A violência de gênero nos meios de transporte público urbano	26
3 MECANISMOS DE COMBATE À VIOLÊNCIA DE GÊNERO CONTRA AS MULHERES NA REDE DE MOBILIDADE URBANA	43
3.1 A aposta na educação	43
3.2 A aposta na segregação	48
3.3 A aposta na responsabilização civil	52
3.4 A aposta na criminalização dos agressores	58
3.5 A aposta na prevenção situacional	62
4 MEDIDAS PARA O COMBATE À VIOLÊNCIA DE GÊNERO CONTRA AS MULHERES NO TRANSPORTE PÚBLICO NA METRÓPOLE DE PORTO ALEGRE	65
4.1 O caso das linhas de ônibus urbano de Porto Alegre	65
<i>4.1.1 Medidas educativas</i>	<i>70</i>
<i>4.1.2 Medidas segregacionistas</i>	<i>72</i>
<i>4.1.3 Medidas de responsabilização civil</i>	<i>74</i>
<i>4.1.4 Medidas de criminalização</i>	<i>76</i>
<i>4.1.4 Medidas de prevenção situacional</i>	<i>80</i>
4.2 O caso da linha férrea metropolitana do Trensurb	82
<i>4.2.1 Medidas educativas</i>	<i>88</i>
<i>4.2.2 Medidas segregacionistas</i>	<i>90</i>
<i>4.2.3 Medidas de criminalização</i>	<i>91</i>
<i>4.2.4 Medidas de prevenção situacional</i>	<i>92</i>

5 CONCLUSÃO	95
REFERÊNCIAS	99
APÊNDICE	110

1 INTRODUÇÃO

Em agosto de 2017, um homem foi preso após ejacular no pescoço de uma mulher dentro de um ônibus coletivo na cidade de São Paulo/SP (O GLOBO, 2017). O caso virou notícia em todo o Brasil e motivo de acalorados debates no meio jurídico pela dificuldade de enquadrar a conduta nos tipos penais existentes, uma vez que o ato era visto como mera contravenção penal, sancionada com multa (MENDONÇA, 2017). Somente mais tarde, com a aprovação da Lei n. 13.718/2018, o Código Penal foi alterado para incluir o crime de importunação sexual, com pena de reclusão (art. 215-A).

Nas cidades brasileiras, episódios de violência de gênero contra mulheres no transporte público são rotineiros. São incontáveis os casos de homens que tocam os corpos delas sem autorização, aproveitando-se da superlotação dos coletivos e vagões em horários de pico. Há os que, enquanto aguardam para embarcar, se sentem no direito de soltar cantadas e assobios ou exibir suas partes íntimas para elas sem o seu consentimento. Há ainda os que chegam até mesmo a seguir mulheres durante o seu trajeto da parada de ônibus ou estação de metrô até o local de moradia.

Inúmeras também são as formas mais “sutis” de violência de gênero no transporte público. Por exemplo, o ato masculino de sentar-se no ônibus ou metrô com as pernas abertas, ocupando mais de um assento (e, assim, forçando quem está ao seu lado a encolher-se), conhecido por “*manspreading*” (“homem esparramado”). O termo virou hashtag nas redes sociais ao redor do mundo pela ação de movimentos de protesto e conscientização e levou uma jovem do Reino Unido a ganhar um prêmio de design por criar cadeiras que impedem a prática (QUEIROGA, 2019).

A violência de gênero contra as mulheres no transporte público é um dos fatores que faz com que mulheres e homens experienciem a cidade de formas distintas. Mulheres rejeitam oportunidades de emprego por se tratar do turno noturno, elegem percursos mais longos de ida e volta de casa para os lugares de trabalho ou estudo para se sentirem mais seguras, evitam sair com determinados tipos de roupas, limitam o consumo de bebidas alcólicas, saem mais tranquilas se garantirem que terão uma companhia para voltar de algum evento. Quando nos ônibus, buscam sentar-se nas cadeiras mais próximas à pessoa que conduz o veículo ou, se têm de permanecer em pé, tentam se proteger com a bolsa ou mochila.

A exposição à violência de gênero no transporte público acaba por afastar as mulheres dos espaços públicos urbanos, mantendo-as nos ambientes privados por mais tempo na sua vida cotidiana; fica reforçada assim uma lógica de segregação na vida urbana. Nessa lógica

historicamente construída, os homens são associados com os espaços em que as atividades públicas (como trabalho remunerado, lazer ou vida política) acontecem, enquanto as mulheres são identificadas com o espaço privado do lar, onde se realizam as tarefas domésticas e se cuidam das pessoas (ESCALANTE, 2017). Transitar livremente em paradas, terminais, coletivos, vagões e estações, usufruindo plenamente do direito à cidade, ainda não é uma realidade para muitas mulheres.

Assim, é um grande desafio conter o crescimento de diferentes manifestações da violência de gênero contra as mulheres nos espaços públicos urbanos, isto é, aqueles lugares em que se desenvolvem atividades coletivas, com o convívio e troca entre os variados grupos que compõem a sociedade urbana (DUTRA, 2017). Garantir o direito à cidade também às mulheres passa pelo desenvolvimento de mecanismos de repressão estatal às condutas violentas no transporte público, mas também por mudanças nas sociabilidades masculinas. Enquanto homens estiverem sendo criados para reproduzir a violência de gênero, tais práticas tendem a se perpetuar.

Outro aspecto da problemática tratada diz respeito à subnotificação dos casos de violência de gênero no transporte público. De modo semelhante ao que ocorre em relação a outros crimes que envolvem violência de gênero, como é o caso da violência doméstica, supõe-se que apenas uma pequena parcela dos casos de importunação sexual e assédio sexual envolvendo o uso do transporte público é levada ao conhecimento das autoridades. Em muitos casos, a palavra da vítima é desacreditada pelos agentes do Estado; em outros tantos, a vítima se vê desmotivada a denunciar porque pensa que o agressor continuará impune.

Como medidas para resolver o problema, algumas cidades têm apostado na educação, elaborando campanhas de conscientização, seja através de materiais de divulgação dirigidos aos homens chamando atenção para condutas inapropriadas no transporte público, seja através de materiais informando às mulheres sobre como proceder em casos de importunação ou assédio sexual. Essas campanhas de conscientização podem ajudar os homens a perceber que alguns comportamentos são inapropriados e ajudar mulheres a saber a quem recorrer para solicitar auxílio ou formalizar denúncias contra os transgressores.

Outra aposta consiste em criar regras para o uso da rede de transporte urbano que possibilitem separar potenciais agressores de possíveis vítimas, seja priorizando o embarque de mulheres, seja separando um vagão específico para elas, entre outras estratégias afins. Apostar na segregação, todavia, pode funcionar somente a nível paliativo, uma vez que não trabalha na raiz do problema; também pode acabar sendo mais uma forma de “punir” as

mulheres em razão de comportamentos dos homens, limitando os espaços que elas podem ocupar.

Ainda, há a aposta na criminalização, que se dá não apenas com a criação de tipos penais, a exemplo da importunação sexual, mas também pela disponibilização de meios para que as denúncias sejam feitas, processadas e apreciadas, resultando na efetiva responsabilização dos transgressores. Isso poderia resolver o problema, na medida em que o poder público aumenta a fiscalização e, de fato, procede à responsabilização penal daqueles que praticam violência contra as mulheres.

Em paralelo, há a aposta na responsabilização civil das empresas que prestam o serviço público de transporte, para que sejam obrigadas ao pagamento de uma indenização às vítimas em casos de violência sexual ocorridos no interior de seus veículos e nos terminais e estações.

E, também, existe a aposta na prevenção situacional, com o reforço da segurança dos espaços relacionados ao transporte público urbano, com atenção às necessidades das mulheres, seja por meio do policiamento, seja por meio do desenho arquitetônico. Neste sentido, apostar na prevenção da violência sexual através de políticas públicas que promovam espaços públicos com maior segurança para as mulheres colocaria em primeiro plano as dificuldades que poderiam ser vividas por elas, resolvendo-as ou diminuindo-as.

O propósito deste trabalho, inserido na área da Sociologia do Direito, é discutir empiricamente a contribuição dessas medidas de combate à violência de gênero contra as mulheres usuárias do transporte público urbano para a efetivação do direito à cidade. O objetivo principal é responder à seguinte pergunta: quais medidas vêm sendo implementadas para combater a violência de gênero no transporte público no contexto da metrópole de Porto Alegre? Para tanto, serão investigadas as interfaces entre as dimensões jurídica e espacial das medidas que estão sendo implementadas no contexto da metrópole de Porto Alegre para combater a violência de gênero nos veículos, paradas e terminais das linhas municipais de ônibus de Porto Alegre e nos vagões e estações da linha de trens urbanos operada pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb)

A primeira etapa do trabalho consistiu em revisão de bibliografia, que procurou discutir pesquisas na área das ciências sociais que envolvem os três eixos que guiam esse trabalho: direito à cidade, violência de gênero e mobilidade urbana. Com isso, buscou-se tecer reflexões sobre as relações entre o direito à cidade e a mobilidade urbana, bem como problematizar a questão da violência de gênero contra as mulheres no transporte público urbano. Essa pesquisa bibliográfica também buscou identificar os principais mecanismos que

vêm sendo mobilizados para fins de combate à violência de gênero na rede de mobilidade urbana latinoamericana. Os dados e as análises oferecidas pela literatura especializada foram reforçados com informações complementares sobre casos concretos que vieram à mídia ao longo dos últimos anos.

A sequência da pesquisa envolveu a realização de um estudo empírico sobre as medidas efetivamente utilizadas para combater a violência sexual contra as mulheres no transporte público urbano no contexto da metrópole de Porto Alegre.

Para tanto, foram realizados dois estudos de caso: a) o caso das linhas de ônibus urbano de Porto Alegre, abrangendo veículos, paradas e terminais regulados pela EPTC; b) o caso das linhas do Trensurb, envolvendo os vagões e estações que integram a linha metropolitana de trens urbanos da Região Metropolitana de Porto Alegre.

Os estudos de caso envolveram pesquisa documental no website da EPTC, Carris, Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre e do Trensurb, análise de legislação pertinente e entrevistas semiestruturadas com funcionários da Trensurb e da EPTC. Foram realizadas, também, observações diretas, que consistiram em percorrer os trajetos completos de algumas linhas de ônibus da Carris e da linha do Trensurb.

Em caráter complementar, foi realizada a consulta a notícias publicadas pela mídia local porto-alegrense. Coletados os dados empíricos, estes foram examinados buscando identificar quais têm sido, concretamente, as “apostas” para enfrentar a questão da violência de gênero contra as mulheres na rede de mobilidade urbana da metrópole de Porto Alegre e se as empresas levam em consideração as especificidades das vivências das mulheres na hora de implementar medidas que promovam maior segurança no âmbito dos transportes públicos urbanos.

2 A VIOLÊNCIA DE GÊNERO CONTRA AS MULHERES NO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO COMO AMEAÇA AO DIREITO À CIDADE

Este capítulo tem o objetivo de, por meio de revisão de bibliografia com foco nas experiências das cidades latinoamericanas, expor a problemática da violência de gênero no transporte público urbano e sua relação com a questão da efetivação do direito à cidade, especialmente no que concerne às mulheres. Para isso, na subseção 2.1, é discutido o conceito de direito à cidade, enfocando a questão da mobilidade urbana como um dos componentes deste direito. Na subseção 2.2, é abordada a violência de gênero nas redes de mobilidade

urbana, assim como a relação das mulheres com a cidade e as especificidades que envolvem o acesso delas aos meios de transporte público.

2.1 Direito à cidade: por que pensar na mobilidade urbana?

O termo “direito à cidade” foi mencionado pela primeira vez por Henri Lefebvre, em sua clássica obra *Le Droit à la ville*, publicada em 1968, em um período que ficou marcado pela luta da juventude por direitos civis, liberdade sexual, oposição ao conservadorismo, crítica à guerra do Vietnã, entre outras. Lefebvre estava atento às vozes e aos movimentos que nasciam nas ruas, notando que as cidades tinham se tornado um lugar de reprodução das relações capitalistas e que, ao mesmo tempo, era nesse lugar onde a resistência poderia constituir formas de superação desse modelo (FROTA, 2019, p. 164). Olhando para a realidade parisiense e para outros contextos urbanos, Lefebvre percebeu que nesse tipo de espaço o valor de troca supera seu valor de uso, que o meio para superar esse quadro de mercantilização das cidades era justamente priorizar o usuário ao invés do mercado (LEFEBVRE, 2008, p. 127).

Lefebvre (2008) entende que o direito à cidade significa o direito dos cidadãos-citadinos e dos grupos que eles constituem de figurar sobre todas as redes de circuitos de comunicação, de informação e de trocas. É uma reivindicação que só pode ser formulada como um “direito à vida urbana, transformada, renovada” (LEFEBVRE, 2008, p. 118).

Mesmo em sua origem, o conceito surgiu num contexto bastante particular de encontro entre a universidade e as manifestações populares, em que “a academia foi às ruas e o protesto ocupou a universidade”, de tal forma que desde o início essa expressão é marcada por um duplo registro, tendo uma faceta teórico-conceitual e outra prática-reivindicativa, configuração que perpetua até hoje (TAVOLARI, 2016, p. 94).

No Brasil, as ideias de Lefebvre foram velozmente difundidas em razão da rápida tradução de seu livro-manifesto para o português, que ocorreu ainda na década de 1970. Doravante, houve uma ressignificação da noção de direito à cidade a partir das demandas por habitação, equipamentos urbanos, infraestrutura e transporte, pois uma grande parte da sociedade urbana do país vivia em condições urbanas rigorosamente precárias (FROTA, 2019, p. 167).

A década de 1980, por sua vez, marcou uma época de reivindicação por mais cidadania e participação política nas cidades, resultado do processo de redemocratização.

Desta forma, os princípios que norteiam o direito à cidade se misturaram às ideias da reforma urbana que enfatizava suas reivindicações nas questões do acesso à terra e à moradia, na função social da propriedade e no combate à especulação imobiliária, assim como na gestão democrática das cidades (FROTA, 2019, p. 167).

Foi precisamente essa “simbiose” que culminou na aprovação do capítulo da política urbana na Constituição Federal de 1988 e que levou a uma significativa produção legislativa na área do Direito Urbanístico nos anos 1990 e 2000 (FROTA, 2019, p. 168). Em 2001, foi aprovada a Lei Federal nº 10.257, conhecida como Estatuto da Cidade, que criou instrumentos jurídicos que objetivam a gestão democrática das cidades, a justa tributação dos imóveis e o combate às desigualdades urbanas. Na ocasião, também foi positivado no ordenamento jurídico o direito a cidades sustentáveis (CAFRUNE, 2016, p. 189), conforme segue:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações; [...] (BRASIL, 2001).

Com esse dispositivo, o Brasil se tornou o primeiro país do mundo a positivar o direito à cidade; o artigo 2º, I do Estatuto da Cidade tem enorme importância tanto para o Direito Urbanístico, quanto para todo o Direito Público brasileiro, pois orienta gestores públicos, bem como órgãos da Administração Pública rumo à cidades para todos e todas, cidades capazes de garantir àqueles que nelas vivem o acesso a um conjunto de direitos urbanos dos quais boa parte da população ainda hoje está privada (ALFONSIN, 2017, p. 1220).

Quando Luís Inácio Lula da Silva chega à presidência da República, em 2003, é criado o Ministério das Cidades, que financia e coordena as políticas públicas relacionadas à produção habitacional, regularização fundiária, transporte, mobilidade e saneamento (CAFRUNE, 2016, p. 189). É justamente essa institucionalização que amplia as ações do Governo Federal voltadas à implementação dos instrumentos jurídicos previstos no Estatuto da Cidade, através da revisão obrigatória dos Planos Diretores municipais. Para não deixarem de perceber recursos federais, as prefeituras foram obrigadas a se adaptarem às normas federais. O processo de definição do zoneamento urbano começou a ser feito com a participação da sociedade civil, mediante audiências públicas e conselhos mistos, e houve uma ampliação do debate público sobre direitos tocantes à vida urbana (CAFRUNE, 2016, p. 190).

No entanto, apesar de ter acontecido um reconhecimento formal do direito à cidade, na prática esse direito não se materializa de forma igual nas cidades brasileiras, haja vista que enquanto “os bairros ricos possuem acesso pleno a bens de consumo e serviços públicos, os bairros pobres são marcados pela ausência de serviços básicos – como transporte”. Desta forma, as cidades continuam incapazes de oferecer condições e oportunidades semelhantes a todas as pessoas que nelas habitam, mantendo a maior parte de sua população privada de satisfazer suas necessidades básicas (CAFRUNE, 2016, p. 190).

O direito à cidade está vinculado, especialmente, aos espaços públicos urbanos. Tais espaços se destacam por serem, marcadamente, o ambiente da interação social e da construção de identidades coletivas, mas também são o produto das interações sociais que alimentam o processo de produção e reprodução daquele espaço, através de práticas sociais de dominação e resistência dos atores. Isso posto, o espaço público é, simultaneamente, o local onde ocorre a ação e a possibilidade de fazer parte dessa ação, de forma que suas dimensões não são somente físicas, mas também sociais e simbólicas (VARGAS, 2008, p. 17).

O espaço público urbano não é um “contêiner” neutro para fatos sociais, porque ainda que as características do espaço possam ser determinantes nos comportamentos sociais, esses comportamentos também influenciam na construção de certas características daquele espaço. O espaço, desta forma, não é mera variável explicativa, mas é justamente a variável que está na própria constituição das relações sociais e é, por isso, carregada de poder e simbolismo (VARGAS, 2008, p. 17). O espaço urbano certamente perderia seu sentido se suas relações fossem restritas a espaços privados. Nessas circunstâncias, ressalta-se que:

Espaços públicos são locais físicos que primeiro e sobretudo tendem a favorecer o encontro de diversos públicos e encorajar a convergência de uma ampla gama de comportamentos competitivos, conflituosos e às vezes harmônicos. Eles representam uma construção social permanente e dinâmica, um processo que deve ser entendido como levar em conta as diferenças em termos de ações e discursos de grupos sociais em específico. O caráter ‘público’ de um espaço é dado pelo grau no qual o encontro com o outro, com o diferente, é possível em um determinado contexto. Isso é intimamente associado à ideia de contato por meio da densidade que espera-se que a vida urbana encoraje. A homogeneização tende a levar a uma perda de qualidades espaciais, refletida em percepções dos atores sociais de não-pertencimento, não identificação, exclusão, segregação e privatização no que diz respeito a espaços públicos (KONZEN, 2013, p. 53).¹

¹ Tradução minha do original: Public spaces are physical places which first and foremost tend to favor the encounter of diverse publics and encourage the convergence of a wide set of competing, conflicting, and sometimes harmonious behaviors. They represent a permanent and dynamic social construction, a process that should be understood as taking into account differences in terms of particular social groups’ actions and discourses. The ‘public’ character of a space is given by the degree in which the encounter with the other, with the different is possible within a specific context. This is closely tied to the idea of contact through density that urban life is expected to encourage. Homogenization tends to lead to a loss of spatial qualities, reflected in social actors’ perceptions of non—belonging, non identification, exclusion, segregation, and privatization in respect to public spaces (KONZEN, 2013, p. 53).

Assim, “é no espaço público urbano que a cidade e a cidadania se conectam” (ALFONSIN, 2017, p. 1237). A funcionalidade deste espaço é voltada ao cumprimento da função social da cidade e que, para que se atinja, de forma plena e eficaz, os objetivos sociais do espaço público, é essencial que haja “infraestrutura adequada, gestão e planejamento urbano que proporcionem a devida logística de acessibilidade” (ALFONSIN, 2017, p. 1237).

As praças e as ruas não se limitam a ser um suporte material para a ação, mas que são, em si mesmas, parte de qualquer consideração sobre uma ação pública corporal que se possa propor (BUTLER, 2018). A ação humana é uma ação apoiada, a capacidade de se mover depende de instrumentos e superfícies não humanas que tornem o movimento corporal possível; por isso, é preciso lutar pelos espaços públicos como suportes que permitem agir ou que, em sua essência, são os componentes essenciais da ação (BUTLER, 2018). O verdadeiro espaço está entre as pessoas, o espaço e a localização são criados pela ação plural e suportes materiais para a ação não são apenas parte da ação, mas configuram também a razão de luta, especialmente nos casos em que a luta política é por alimento, por empregabilidade, mobilidade e acesso às instituições (BUTLER, 2018).

Portanto, o direito à cidade se trata de uma série de questões relacionadas à vida no espaço urbano, englobando desde moradia digna até o acesso à cidade como um todo:

A luta pelo direito à cidade volta às ruas: o que está em disputa é a própria cidade, seus equipamentos sociais, suas oportunidades de emprego, de lazer, de mobilidade. Mas essa disputa se refere também à aplicação do fundo público, que ao invés de se dirigir à reprodução da força de trabalho, se dirige à reprodução do capital. O que se estabelece é a oposição entre valor de troca e valor de uso no espaço urbano; entre renda imobiliária e condições de vida (MARICATO, 2014, p. 26).

Diferentes disciplinas dos estudos urbanos têm em seu horizonte a busca pelo direito à cidade, a exemplo da Arquitetura e Urbanismo, das Políticas Públicas, das Ciências Sociais e, até mesmo, da Engenharia Civil. Esse conceito, comumente enunciado em discursos de caráter político, também tem sido construído enquanto categoria jurídica, sobretudo em debates sobre Direito Urbanístico e direitos humanos e fundamentais.

É a partir da lógica de reivindicação pelo direito à cidade que, em 2013, acontece uma série de protestos contra o aumento das tarifas do transporte público, manifestações que ficaram conhecidas como “Jornadas de Junho” e que acabaram por revelar uma insatisfação geral da população brasileira com a classe política, a corrupção e com problemas sistemáticos na saúde e na educação. Os protestos marcaram a discussão sobre o direito à cidade, especialmente no que concerne à questão do direito à mobilidade urbana.

Os protestos foram convocados através de eventos em redes sociais, abandonando a forma tradicional de uso de panfletos distribuídos de mão em mão, configurando certa ironia, vez que se contesta o poder utilizando ferramentas importantes para a manutenção do poder. As redes sociais, motor das mobilizações contra a poder econômico das empresas que monopolizam o transporte público nas cidades brasileiras e transformam o direito de ir e vir em mercadoria, são também bastante utilizadas como plataforma de publicidade das maiores empresas que concentram o poder econômico do mundo capitalista globalizado (ALFONSIN et al, 2015, p. 73).

Os eventos de 2013 iniciaram com a discussão do direito ao transporte público. Porto Alegre foi uma das primeiras cidades a juntar-se aos protestos que tomaram conta de mais de 200 cidades brasileiras, inicialmente por causa do aumento da passagem em vinte centavos. A agenda da redução da tarifa traz consigo a questão do direito que os cidadãos possuem à liberdade de circulação pela cidade, ao direito de ir e vir e ao direito de desfrutar do espaço público enquanto bem coletivo. Uma vez que a passagem de ônibus é muito cara, o próprio direito à cidade, que contempla também o direito ao transporte e à mobilidade, se torna mercadoria (ALFONSIN et al, 2015, p. 73).

Em resposta à demanda dos manifestantes por mais qualidade no transporte público, o governo prometeu investimentos focados na melhoria da mobilidade urbana em um montante que poderia alcançar R\$ 50 bilhões de reais. No entanto, passada a Copa do Mundo, foi divulgado no Portal da Transparência que somente pouco mais de R\$ 8 bilhões foram investidos neste sentido (ALFONSIN et al, 2015, p. 75).

Assim, ainda que as manifestações das “Jornadas de Junho” não possuam as características de um movimento, é certo que podem ser consideradas como um acontecimento histórico de relevância marcante na construção dos direitos de cidadania no Brasil, principalmente em função de sua magnitude e das reações que provocaram (ALFONSIN et al, 2015, p. 75).

A demanda pelo direito à cidade certamente não nasceu em junho, mas os protestos lhe deram projeção social mais ampla: o termo começou a aparecer de forma mais enfática nas declarações públicas de lideranças e nas faixas penduradas em ocupações de prédios e terrenos vazios nas grandes cidades. (TAVOLARI, 2016, p. 94)

Hoje em dia, a expressão “direito à cidade” vem sendo usada como um termo guarda-chuva para reivindicações que incluem o direito à moradia, o respeito à população de rua, o direito ao transporte público de qualidade e à mobilidade, a defesa de espaços públicos,

e o direito à liberdade de manifestação, se estabelecendo como síntese de reivindicações por novas formas de construção e de vivência do espaço urbano (CAFRUNE, 2016, p. 186-187).

Mas o direito à cidade não pode ser entendido como uma mera demanda por infraestrutura, equipamentos urbanos ou habitação social por si só, pois esses “benefícios” podem muito bem ser proporcionados sem que nenhuma ruptura ocorra em relação ao modo de produção capitalista e, conseqüentemente, à maneira hierarquizante e segregadora como o espaço é (re)produzido e apropriado (FROTA, 2019, p. 164). Nesse sentido, o direito à cidade não se confunde com uma política urbana estatal, com um projeto urbanístico ou com um marco legal específico, ainda que possa influenciar e estar, em parte, refletido nessas estruturas institucionais. Da forma como foi originalmente concebido, está mais para uma utopia orientadora da luta social do que para um direito propriamente jurídico (FROTA, 2019, p. 164-165).

O direito à cidade está deveras distante da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade (HARVEY, 2008, p. 74). Além disso, se trata de um direito comum antes de individual, vez que esta transformação depende do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização; a liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é, portanto, um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos (HARVEY, 2008).

O direito à cidade traz em sua essência a ideia de que as desigualdades e opressões, como o racismo, a desigualdade de gênero e a LGBTfobia, são determinantes e estão determinadas pelo espaço. A imposição de padrões de segregação e violência a segmentos sociais específicos são parte da constituição social e política dos territórios da cidade de acordo com o atual modelo de urbanização (FROTA, 2019, p. 165), então a transformação radical invocada pelo direito à cidade depende rigorosamente do exercício de um poder coletivo para reformular os processos de produção do espaço.

O direito à cidade não é um conceito encerrado em si mesmo, mas sim um direito em construção, que se tornou sólido com a Constituição de 1988 e com a nova ordem jurídico-urbanística brasileira (ALFONSIN et al, 2015, p. 85).

A elaboração da Carta Mundial pelo Direito à Cidade foi importante para a compreensão da cidade, bem como das suas funções como um direito do cidadão. A Carta declara que “todas as pessoas devem ter o direito a uma cidade sem discriminação de gênero, idade, raça, condições de saúde, renda, nacionalidade, etnia, condições migratórias, orientação política, religiosa ou sexual” (ALFONSIN et al, 2015, p. 83).

O documento compreende o direito à cidade como “o usufruto equitativo das cidades

dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social. É um direito coletivo dos habitantes das cidades, em especial dos grupos vulneráveis e desfavorecidos.”

(art. 1º, II). Desta forma, o direito à cidade está colocado como interdependente de todos os outros internacionalmente reconhecidos e está vinculado aos direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais (ALFONSIN et al, 2015, p. 83).

Como restou claro nas “Jornadas de Junho”, o direito à mobilidade urbana é um aspecto importante do direito à cidade e o aspecto que mais importa neste trabalho.

Sobre isso, a Constituição Federal de 1988 efetivou o direito de ir e vir, expresso no artigo 5º - XV, garantindo a liberdade de todo o cidadão de se locomover, seja nas cidades ou por todo o território nacional, não podendo Estados e Municípios de forma arbitrária restringir essa liberdade.

Por sua vez, em seu artigo 6º, a Carta Maior brasileira traz uma série de direitos sociais mais ou menos abstratos, que precisam ser regulamentados por outras leis, mas que definem a essência daquilo que a nação se compromete a garantir. Dentre eles, figura o direito ao transporte:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)

O Estatuto das Cidades (Lei n.º 10.257/2001), por sua vez, traz em seu art. 2º que “a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais”:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;
(...)
V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

O Estatuto estabeleceu, também, em seu artigo 41, § 2º, a obrigatoriedade das cidades com mais de 500 mil habitantes elaborarem seus Planos de Transporte Urbano Integrado, compatível com o seu Plano Diretor, ou nele inserido. No entanto, levando em consideração que o planejamento estratégico é condicionante de uma gestão pública eficiente, é aconselhável que todos os Municípios elaborem de maneira democrática-participativa seus Planos de Mobilidade Urbana.

Em 2012, a Presidente Dilma Rousseff sancionou a Lei nº 12.587, que dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que deve ser observada pelos Planos

Locais de Mobilidade Urbana que serão elaborados por cada Município e Região Metropolitana, notadamente no que se refere aos objetivos, princípios e diretrizes.

Cabe destaque, aqui, os objetivos das políticas de mobilidade urbana (artigo 7º), dentre eles: “I – reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II – promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; (...)” e os princípios reitores (artigo 5º) que indica que toda e qualquer política pública de mobilidade urbana, seja de qual Município, Região Metropolitana ou Estado for, deverá pautar-se, sob pena de invalidade jurídica, na “(...) III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte coletivo público; IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; (...) VI – segurança no deslocamento das pessoas; (...) VIII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.”

Em resumo, as cidades devem permitir a circulação de pessoas e cargas em condições harmoniosas e adequadas. Para isso, elas devem possuir um adequado sistema de mobilidade e de acessibilidade, consistente de calçadas, ciclovias, ruas, estacionamentos, terminais etc. Esse intrincado sistema deve ser montado de forma a garantir a todos autonomia nos deslocamentos dentro da cidade. Contudo, o atual modelo de mobilidade, que privilegia os carros em detrimento dos modos ativos (a pé e bicicleta, principalmente) e coletivos de locomoção, torna dificultosa a garantia de acesso a direitos essenciais e gera problemas ambientais, urbanísticos e sociais.

Ante o exposto, as políticas públicas de mobilidade urbana devem se unir aos princípios de sustentabilidade ambiental e se voltar à promoção da inclusão social, garantindo o acesso igualitário aos bens e oportunidades disponíveis na cidade e é nesse sentido que a legislação brasileira recente vem sendo repensada. Outrossim, como será melhor explicitado mais adiante neste capítulo, a busca pela diminuição das desigualdades - com destaque, neste trabalho, a desigualdade de gênero - não é um dos fatores que notadamente norteiam o sistema de mobilidade.

Desde 1988, a ordenação e o desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia do bem-estar da população já eram associados à política urbana, na Constituição Federal (art. 21, XX, e o art. 182), *in verbis*:

Art. 21. Compete à União:

XX – instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Investir na qualidade do transporte coletivo encoraja aqueles que possuem carros a migrar para o transporte público, e isso acaba por reduzir custos ambientais, sociais e econômicos. Da mesma forma, investir em infraestrutura para os modos ativos de deslocamento tem como consequência viagens mais rápidas, confortáveis e seguras para os ciclistas e pedestres. Na prática, significa melhorar a qualidade de vida da população em geral, além de gerar maiores possibilidades de interação entre aqueles que dividem a mesma cidade, vez que o espaço público é o espaço do encontro e das trocas.

Nota-se, desta forma, que a criação do Estatuto da Cidade é um marco significativo na luta pelo direito à cidade, consistindo em uma vitória histórica da sociedade pela redemocratização do uso dos espaços públicos. Através da integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos, o Estatuto traz a atenção para as pessoas, busca atingir o lado humano das cidades, possibilitando que haja mais inclusão social, sustentabilidade e um maior acesso à cidade. Se há possibilidade de se redesenhar o meio urbano, há chance de tornar os deslocamentos mais viáveis, seguros e prazerosos, trazendo as pessoas mais para perto das outras e de tudo que a cidade oferece (BARBACOVI, 2016).

Em vista disso, desde abril de 2015, o Planos de Mobilidade Urbana (PMU) se tornaram requisito para receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana em todos os municípios com mais de 20 mil habitantes e os demais obrigados por lei à elaboração do Plano Diretor, como os integrantes de regiões metropolitanas, de áreas de interesse turístico ou de significativo impacto ambiental, totalizando 3.065 cidades (BRASIL, 2016)

Ainda assim, os municípios brasileiros demoram na elaboração dos PMU. De acordo com dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) de 2013, aproximadamente 11% das cidades brasileiras, que deveriam obrigatoriamente ter o Plano Diretor, não o tem.

O transporte, da mesma forma que outros serviços que também configuram direitos, acaba por se tornar uma mercadoria dentro da lógica de reprodução do capitalismo, em que esse se apodera e começa a explorar com a conivência do Estado ou no vácuo deixado por ele (CRUZ, 2021, p. 98).

A solução encontrada para desonerar o Estado quanto à prestação do serviço de transporte, que consiste no regime de concessões e de parcerias público-privadas, assegura

que o interesse das empresas e do capital se façam presentes na equação formada pelo dever do Estado e direito dos cidadãos, cujo resultado deveria ser a melhor prestação de serviço de transporte público para os cidadãos, sendo a consideração do interesse privado fundamental para que, ao fim, o resultado final seja bem diferente (CRUZ, 2021, p. 99).

Os transportes coletivos, operados pelas empresas privadas acabam por operar “acima das suas condições de funcionamento, sobrecarregados, com tecnologias obsoletas, remendados e inseridos em um contexto que não lhes permite funcionar corretamente” (CRUZ, 2021, p. 99), o que faz parte da agenda de um Estado marcadamente neoliberal, em que a prioridade é o lucro e não a qualidade de vida dos usuários e usuárias dos transportes, numa lógica de alienação e segmentação de classe.

O transporte público é essencial para que as populações das várias regiões da cidade possam se deslocar pelo espaço público urbano, partindo de suas residências até os centros econômicos, onde estão a maioria dos postos de trabalho oferecidos, mas também para que possam acessar as mais diversas atividades sociais e culturais, sendo, por isso, de especial e fundamental importância ao tema do direito à cidade (CRUZ, 2021, p. 99).

A mobilidade é absolutamente central para compreender a vida contemporânea. Por isso, é importante focar as experiências que essas mobilidades geram mais do que apenas nos tipos e formas de transporte, pois a mobilidade é mais do que tudo um meio para realizar atividades de base social e não o objetivo de tais atividades (JIRÓN, 2007).

Negligenciando os processos sociais envolvidos nas viagens e como eles afetam a vida das pessoas, grande parte da pesquisa nas ciências sociais sobre o transporte público nas cidades tem sido a-móvel, ou seja, ignora os movimentos que as pessoas fazem para chegar ao trabalho, estudo, família, locais de lazer e atividades de lazer. Assim, esses estudos deixam de lado o exame de como a vida social pressupõe movimentos reais e imaginários de pessoas de um lugar para o outro, de pessoa para pessoa, de evento para evento. Uma abordagem abrangente das práticas de mobilidade requer compreender a realidade contemporânea do movimento e o impacto que elas geram na construção dos lugares urbanos, ou seja, na apropriação e significação do espaço urbano (JIRÓN, 2007).

No que concerne à mobilidade urbana das mulheres, Mariana Albuquerque (2019) empreendeu estudo, a partir de pesquisa documental e teórica, sobre os deslocamentos delas na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, constatando uma carência de dados a respeito do tema. A partir de uma pesquisa de campo, a pesquisadora acompanhou oito mulheres que moravam em locais diferentes do Rio de Janeiro, levando em consideração vários elementos, tais como representação racial, etária e a condição de mães com crianças em idade escolar. As

mulheres foram entrevistadas em seus percursos de ônibus, metrô, vans, trens, caminhadas e, a pesquisadora concluiu que muito das vidas cotidianas das mulheres se dá em trânsito. É, muitas vezes, também no trânsito que as mulheres exercem sua maternidade, fisicamente ou remotamente através do celular, que vivem sua rotina de trabalho, de planejamentos e preocupações com a casa e, por isso, a dimensão de vida da mobilidade é especialmente importante no que concerne às mulheres. A pesquisa de campo trouxe à tona uma divisão racializada da cidade do Rio de Janeiro como uma das principais marcas da configuração da mobilidade e também tornou evidentes os deslocamentos de cuidado, que consistem em se locomover motivadas com fins de gestão do ambiente doméstico e cuidado com os filhos, que são frequentes no cotidiano das mulheres (ALBUQUERQUE, 2019).

Contradizendo a narrativa predominante de que as mulheres, por serem responsáveis pelos trabalhos domésticos, deslocam-se menos que os homens, como já se ponderou, estudos comparativos têm demonstrado que, de fato, as mulheres gastam mais tempo com transportes, sendo este tempo a mais gasto em pequenos deslocamentos. Isto se dá por ser atribuído à mulher o papel de cuidadora do núcleo familiar, bem como responsável pelas funções reprodutivas. Como cuidadora do núcleo familiar, a mulher soma aos seus deslocamentos os deslocamentos dos dependentes, sejam eles crianças, idosos ou necessitados de cuidado especial momentâneo ou prolongado. Há o tempo despendido para levar e buscar a criança na escola, demandas de médicos ou demais serviços de saúde de todo núcleo familiar, acompanhamento em tarefas necessárias dos idosos ou crianças, etc. (ALBUQUERQUE, 2019, p. 39).

Diante desse contexto, mostra-se indispensável problematizar, de modo mais específico, a vivência das mulheres nos transportes públicos urbanos, especialmente no que concerne às questões de violência de gênero dentro da rede de mobilidade urbana.

2.2 A violência de gênero nos meios de transporte público urbano

Se as paradas de ônibus, as estações de metrô e o próprio espaço dos ônibus e dos trens são considerados espaços públicos e se sobre estes espaços há responsabilidade por parte do Poder Público de manter um serviço de qualidade, bem como de garantir a segurança de todas as pessoas que o utilizam, é importante analisar se, sob o aspecto da mobilidade urbana, o direito à cidade está, de fato, sendo garantido às mulheres usuárias do transporte público.

Em pesquisa realizada (MARQUES; MEDEIROS; FRANÇA, 2021) a partir de questionários aplicados a transeuntes em alguns espaços públicos em áreas centrais nos municípios de Natal/RN e Porto Alegre/RS, que buscou investigar em que medida homens e mulheres têm percepções diferentes sobre espaços públicos nas cidades brasileiras, os resultados (embora não generalizáveis e restritos à percepção dos entrevistados e não à realidade concreta) indicam que mulheres têm uma vivência de menor qualidade em relação a

espaços públicos que homens. Percepções negativas em relação à segurança pública e habitar na Região Metropolitana de Natal (em relação à de Porto Alegre, cidade com maior atenção dada a espaços públicos) também estão associadas a uma percepção mais negativa em relação a espaços públicos urbanos.

Isso indica a necessidade de políticas públicas e posicionamentos de agentes municipais voltados à promoção de maior segurança e qualidade de espaços públicos em geral (incluindo os que dizem respeito à rede de mobilidade urbana), o que já pode implicar em melhorias nas percepções das mulheres a seu respeito – e também de ações específicas que visem a igualdade de gênero nos espaços públicos, para construir o direito à cidade no Brasil. Uma das razões principais que motivam essa percepção negativa das mulheres sobre os espaços públicos urbanos é a insegurança e o medo da violência, principalmente da violência em razão do gênero.

A violência contra a mulher abarca diversas questões e problemáticas sociais em que se torna difícil saber, com precisão, porque os homens se sentem no direito de agredi-las e violentá-las, seja física ou psicologicamente. É certo que, numa sociedade marcadamente patriarcal, é intrínseco e cultural o poder que a figura masculina possui sobre os corpos e a vida da mulher. Até um passado relativamente recente, à mulher cabia a submissão: quando menores, deviam obediência ao pai, e quando maiores, já casadas, a mesma obediência era devida ao marido. Assim, a independência estava fora de questão e as mulheres só podiam fazer o que queriam se fosse condizente com a vontade do homem da sua vida no momento, seja o pai, seja o marido (CAMPOPIANO, 2017).

Na tentativa de diminuir essas agressões, por volta de 1950 o movimento feminista foi se fortalecendo ao denunciar a violência conjugal, buscando colocar fim à essa subordinação imposta às mulheres e buscando também a igualdade de direitos em relação aos homens. No entanto, a violência doméstica ainda era bastante normalizada e até mesmo admitida pela sociedade, como se percebe pelo conhecido jargão popular de que “em briga de marido e mulher, ninguém mete a colher” e mesmo pelo Direito, como se pode verificar no Código Civil de 1916, que enxergava a mulher como propriedade de seu marido, precisando da anuência do mesmo para praticar atos da vida civil como, por exemplo, exercer uma profissão ou decidir sobre a educação da prole.

A violência pode ser definida como a ruptura de qualquer forma de integridade da vítima: seja física, moral, psíquica ou sexual (SAFFIOTI, 2015). No que se refere à violência contra a mulher, a Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência contra a Mulher (Convenção de Belém do Pará) estabelece no art. 1º que:

Para os efeitos desta Convenção, entender-se-á por violência contra a mulher qualquer ato ou conduta baseada no gênero, que cause morte, dano ou sofrimento físico, sexual ou psicológico à mulher, tanto na esfera pública como na esfera privada (BRASIL, 1996).

Essa definição traz um significativo avanço na luta das mulheres, vez que foi responsável por expandir o conceito de violência para além da agressão física. Por muito tempo, os comportamentos abusivos e violentos contra as mulheres não eram vistos como violação aos direitos humanos e no Brasil, até o advento da Lei Maria da Penha, a violência doméstica, apesar da gravidade do ato, sequer era considerada crime (DIAS, 2012).

Tanto na América Latina quanto em outros espaços no mundo, a violência de gênero possui diversas facetas, inclusive aquelas que se destacam quando estamos analisando os meios de transporte e os demais espaços públicos relacionados ao sistema de transporte e mobilidade urbana, a exemplo das paradas de ônibus e estações de trem. Sua expressão tende a mudar com o tempo, pois se antes aconteciam majoritariamente em ônibus, com o desenvolvimento dos metrô estes também passam a ser espaços onde as agressões perpassam (BALBONTIN; ARREDONDO, 2015, p. 12).

Essa violência que se expressa principalmente contra pessoas do sexo feminino é caracterizada das mais diferentes maneiras como: abuso, estupro, agressões e assédio sexual. Na sociedade patriarcal essas manifestações muitas vezes são toleradas e até naturalizadas, colocando o homem que violenta a mulher como alguém apenas agindo por instinto, enquanto a culpa cabe à mulher, seja pela roupa que vestia, seja pelo lugar e horário em que estava (KAWANISHI, 2020, p. 37).

A luta dos movimentos sociais de mulheres e a crescente demanda por acesso a melhores condições de vida, os acordos e dos tratados internacionais assinados, as decisões políticas que os governos tomam, têm se mostrado passos importantes para diminuir as desigualdades já conhecidas. Na esteira dessas conquistas, surgem novas expressões de desigualdades e novos modos de resistência relacionados a uma ordem social baseada nas diferenças de gênero, assim como surgem novos modos de controle para a manutenção do *status quo*. Assim, nota-se que as sociedades estão em permanente tensão entre a continuidade e a mudança nas relações de gênero (BALBONTIN; ARREDONDO, 2015, p. 12).

O entendimento da violência de gênero como um fator natural e inerente à vida humana assume, assim, relevância central como um reflexo da persistência do domínio do patriarcado. Ainda que existam normas jurídicas, sua capacidade normativa é precária, vez que a legitimação da violência permanece vigente na formação da subjetividade masculina,

fazendo com que a tradição patriarcal também rompa com os códigos e os torne vulneráveis. A lei se apresenta igualitária para resolver conflitos entre iguais, mas, na realidade, ela é atravessada pela estrutura hierárquica sexo-gênero que a permeia por poros múltiplos (BALBONTIN; ARREDONDO, 2015 p. 12). Mesmo que exista, constitucionalmente, igualdade entre homens e mulheres, na prática essa igualdade não sobrevive ao “sistema de status” que ordena o mundo através de marcadores sociais como gênero, raça, classe etc. Assim, no mundo dos fatos, a cidadania das mulheres fica comprometida, assim como seu direito à cidade.

A construção de sociedades mais igualitárias envolve integrar o enfoque de gênero nas políticas públicas, como um imperativo para reduzir desigualdades entre homens e mulheres e fazer com que a intervenção do Estado seja mais eficiente em seu papel de guardião de uma sociedade (BALBONTIN; ARREDONDO, 2015, p. 13).

No que se refere ao deslocamento das mulheres pelas ruas e através do sistema de mobilidade urbana, o direito de trafegar sem sofrer constrangimentos não se materializa. Seja no Brasil, seja nos demais países da América Latina, para acessar os espaços públicos, as mulheres desde muito cedo começam a sofrer com importunações, cantadas e situações repulsivas manifestadas pela figura masculina, que também absorve a cultura inerente a uma sociedade marcada pelo patriarcado, e se sente no poder de violentar mulheres.

A violência sofrida pelas mulheres nos espaços públicos acaba por inviabilizar a ruptura do ciclo de pobreza que marca a vida de muitas dessas mulheres, justamente porque impede a entrada delas nas redes de ensino e no mercado de trabalho; nesse sentido, a sociedade encara essa violência contra a mulher com certa normalidade, especialmente se essa violência se expressa através do assédio (SILVA, 2017, p. 04).

A banalização desse tipo de violência, em parte, ocorre por ser o assédio algo corriqueiro, que muitos veem como mero contratempo para a mulher. Enxergam o assédio, uma cantada, um toque “sem maldade”, que não causa danos, uma “mão boba”, uma “encoxada”, como uma brincadeira. Isso faz com que as vítimas se sintam desestimuladas a denunciar, pela consciência de que mesmo a polícia provavelmente verá com descaso o episódio vivenciado (SILVA, 2017, p. 04).

Falta consciência acerca dos danos psicológicos que o assédio e a violência sexual causam às mulheres que utilizam o transporte público urbano e o quanto esses atos cerceiam sua liberdade individual, bem como sua autonomia. Mas, ao contrário de um mero contratempo, após o abuso as vítimas começam a carregar traumas, que se materializam em medo de sair de casa sozinhas, vergonha, baixa autoestima, sensação de que valem menos

como mulheres, vez que se sentem objetificadas (SILVA, 2017, p. 04). Muitas mulheres se sentem constrangidas, inclusive, pelo jeito que são olhadas pelos homens enquanto estão em ambientes públicos, como se fossem “um pedaço de carne”, destituídas de sua humanidade.

A partir do momento que estão tomadas pela insegurança e por esta sensação de não pertencer, acuadas de estar em determinados espaços, especialmente nos espaços públicos (inclusive no transporte), as mulheres passam a rejeitar trabalhos em locais mais afastados e em horários noturnos, o que gera graves repercussões financeiras em razão do trauma causado pelos episódios de violência (SILVA, 2017, p. 04). Esse fenômeno se apresenta perpassado pela questão socio-racial também: nem todas as mulheres possuem a alternativa de desistir de trabalhar ou de escolher o local onde trabalham, pois num contexto de necessidade, a mulher que depende do trabalho para o sustento próprio e de sua família irá se colocar em situação de risco, independente do sentimento de medo, trauma ou de constrangimento que a acompanha.

Existe uma consciência generalizada da vulnerabilidade à violência sexual e, por isso, as mulheres adotam uma série de estratégias de autoproteção, a exemplo de evitar certos lugares ou andar acompanhadas (VALENTINE, 1989). A dificuldade enfrentada pelas mulheres de usufruir de independência e liberdade para se deslocar nos espaços públicos é uma das coisas que as pressiona a buscar um homem para protegê-las, através de um relacionamento. A dependência de um homem geralmente limita as oportunidades delas tanto na carreira, como na vida em geral e isso, por sua vez, resulta em um uso mais restrito do espaço público pelas mulheres, especialmente à noite, o que permite que os homens se apropriem desses espaços e, portanto, faz com que as mulheres se sintam mais inseguras ao sair, o que muitas vezes as motiva a continuar em casa (VALENTINE, 1989, p. 389). Como consequência desse ciclo de medo, a dominação masculina é mantida, sendo o uso e ocupação tímida das mulheres do espaço público, portanto, uma expressão espacial do patriarcado (VALENTINE, 1989, p. 389).

Em São Paulo/SP, um homem foi preso por ejacular no pescoço de uma mulher dentro de um ônibus coletivo(O GLOBO, 2017). O caso tomou a mídia brasileira, gerando discussões no meio jurídico pela dificuldade de enquadrar a conduta dentro dos tipos penais existentes, uma vez que juridicamente o ato era visto como mera contravenção penal, expressa no artigo 61 do Decreto-lei nº 3.688/41. Diante disso, o agente do delito não era efetivamente punido de forma proporcional ao ato praticado, vez que o caráter da conduta era considerado de menor potencial ofensivo, com pena de multa.

Posteriormente, com a advento da Lei nº 13.718/2018, a importunação sexual restou definida como:

Art. 215-A. Praticar contra alguém e sem a sua anuência ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro:
Pena - reclusão, de 1 (um) a 5 (cinco) anos, se o ato não constitui crime mais grave.

Assim, no espaço dos transportes públicos, pode-se configurar como importunação sexual: o toque em qualquer parte do corpo das mulheres, cantadas, encoxadas do órgão genital masculino por trás da mulher, e, como o próprio ato que deu origem ao crime, a ejaculação sobre o corpo feminino.

Já o assédio sexual foi inserido no Código Penal brasileiro no artigo 216-A, pela Lei nº 10.224/2001, definindo-o como:

Constranger alguém com o intuito de obter vantagem ou favorecimento sexual, prevalecendo-se o agente da sua condição de superior hierárquico ou ascendência inerentes ao exercício de emprego, cargo ou função (BRASIL, 2001).

No entanto, a definição legal do assédio sexual não abrange a complexidade do fenômeno, pois o assédio não se limita ao ambiente de trabalho, mas abrange toda conduta de natureza sexual não desejada que, mesmo repelida por aquela a quem se destina, é continuamente forçada cerceando-lhe a liberdade sexual, podendo-se dizer que o assédio sexual se trata de uma expressão de poder de dominação dentro das relações. (KAWANISHI, 2020, p. 38). O assédio aparece na forma de “um comportamento indesejado de caráter sexual, sob forma verbal, não verbal ou física, com o objetivo ou o efeito de perturbar ou constranger a pessoa, afetar a sua dignidade, ou de lhe criar um ambiente intimidativo, hostil, degradante, humilhante ou desestabilizador.” (BRASIL, 2017).

É certo que, se a persecução do crime de estupro já é bastante dificultosa para aquelas que são vítimas dessa violência, o assédio sexual no meio de transporte, que não possui tratamento legislativo penal específico, acaba por ser invisibilizado, mal contabilizado e, por isso, pouco combatido pelo Estado e pelas empresas responsáveis pelo transporte público. E, como é de se esperar, a principal consequência da impunidade “é o aumento do número de episódios e o agravamento das violações, que impactam diretamente na autonomia individual da mulher, seja em relação à autodeterminação do seu corpo, seja na liberdade de transitar e ocupar livremente o espaço público” (SILVA, 2017, p. 06).

A normalização desses tipos de conduta por parte da sociedade, como se meros contratempos fossem, desencorajam a realização de denúncias, o que torna mais difícil ter uma real dimensão do problema, bem como calcular todos os reflexos negativos que a violência sexual e os demais abusos que perpassam as vivências femininas na rede de mobilidade urbana causam. No entanto, em uma busca por notícias de veículos de

comunicação brasileiros utilizando palavras como “abuso, mulher, ônibus”, “assédio, mulher, transporte” ou “estupro, mulher, ônibus” é possível ter acesso a uma série de relatos de casos que evidenciam o tamanho do problema.

Em Minas Gerais, uma mulher de 58 anos de idade foi estuprada dentro de um ônibus depois de sair da Igreja. Relatou que tinha ido a um culto evangélico e viu um sujeito retirando um extintor de incêndio de dentro de um ônibus, ao questionar a atitude dele, foi ameaçada e obrigada a entrar no veículo, onde o homem mostrou estar armado e a estuprou (G1 MINAS, 2020).

No Rio de Janeiro, outra mulher foi estuprada dentro de um micro-ônibus na Avenida Brasil, uma das principais vias expressas da capital carioca (VEJA, 2013). Traumatizada, a mulher violentada não tem mais coragem de andar de ônibus na cidade, relata estar muito chocada com o acontecido e diz que sua maior preocupação é a filha, que por ser mulher pode passar por situações semelhantes (VEJA, 2013).

Uma mulher de 48 anos foi uma das três vítimas de uma sequência de casos de violência sexual ocorridos dentro de ônibus na Região Metropolitana de Recife entre maio e setembro de 1998. A empresa responsável pela linha foi condenada pela Justiça a pagar indenização, mas 22 anos após o ocorrido a vítima ainda não recebeu toda a quantia. Na reportagem (CAVALCANTE, 2020), a vítima narra que:

Eu ainda fico assombrada quando entro em um ônibus. Não posso ver alguém estranho, um homem olhando para mim. Eu penso que vai acontecer tudo de novo. Até mesmo no meu trabalho, às vezes me assusto com meus colegas e fico dispersa.

Na ocasião, o criminoso entrou no coletivo e avistou a mulher sentada ao fundo, puxou a arma, apontou para ela e mandou que ela abaixasse as calças, se sentasse no colo dele e soltasse o cabelo. O cobrador notou algo estranho ao ver a mulher chorar, mas o estuprador mandou que ela não fizesse escândalo ou a mataria.

Em Porto Alegre, no período entre 2015 e 2018, 40 mulheres reportaram casos de assédio nos trens e estações da Trensurb (Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre). Esse número parece pequeno, se comparado com dados da 1ª Pesquisa de Vitimização de Porto Alegre que mostram que 13% dos habitantes de Porto Alegre, maiores de 16 anos, dizem já ter sido assediados sexualmente. Ainda segundo a pesquisa, 38,5% dos entrevistados sofreram esse tipo de violência uma vez, 26,2% tiveram dois episódios e 11,5% três vezes (SUL 21, 2018).

No México, a violência sexual no transporte público também é notória. Uma jovem não achou estranho quando o motorista aumentou o volume do rádio, mas foi justamente a

melodia que, logo após, serviu para abafar seus gritos por socorro. O homem travou a abertura das portas, aumentou a velocidade para sair da rota e parou numa área isolada, imobilizou a menina e ela “cansou-se de lutar”. A mãe da jovem relata que “eu sempre dizia à minha filha que não tínhamos de viver com medo. Mas, depois do que aconteceu, percebi que as pessoas têm razão: nós temos de ficar com medo” (EL PAÍS, 2017).

Em reportagem do G1 Goiás (2019), que fala sobre uma campanha contra o assédio sexual nos transportes públicos, alguns relatos chamam atenção:

Muitos homens aproveitam quando o motorista acelera ou freia para “prensar” as mulheres. É muito desagradável. Acho que a iniciativa [a campanha] pode ajudar muito, tentar já é um passo. (Solange, balconista, 29 anos).

Já aconteceu [o assédio] muitas vezes. Quase sempre o ônibus está lotado e os homens ficam pegando na gente, tentando passar a mão nas nossas partes íntimas, relata. (Luciana, vendedora).

Se não tiver punição, acredito que não vai mudar nada. Essas pessoas que fazem isso não têm bom senso algum. Infelizmente, sempre tem um engraçadinho. É uma situação muito constrangedora (Andreia, 39 anos, vendedora).

A similaridade entre todas essas notícias é que o alvo são as mulheres e o responsável pela agressão é um homem, o que reforça como a reprodução do machismo por sujeitos criados dentro de uma cultura essencialmente patriarcal, como é o caso da América Latina, é forte, de tal forma que os homens, ainda que em ambientes públicos, e mesmo diante da presença de outras pessoas (como o caso da mulher que foi forçada a sentar no colo do estuprador), se sentem livres para violentar os corpos femininos.

É o machismo, a dominação masculina que subjuga as mulheres, a razão primeira da grande violação de direitos e da integridade das mulheres, em todos os âmbitos, inclusive no transporte público e nas redes de mobilidade urbana em geral. Não se tratam de ações isoladas levadas a efeito por um ou outro homem, mas de “uma forma estruturada e estruturante de organização da sociedade em que se estabelece e se reproduz que o ser masculino tem poder e disposição sobre o corpo da mulher” (SILVA, 2017, p. 04).

O cotidiano das passageiras é regido pelo medo e pela insegurança e é esse medo que reforça muitas das atitudes das mulheres nestes espaços: a escolha do lugar para ficar dentro do transporte, evitando manter contato visual com homens, não se sentar do lado da janela para facilitar a fuga caso seja abordada de maneira estranha ou inapropriada, preferir sentar-se ao lado de outras mulheres. Numa situação de importunação, muitas vezes as mulheres são obrigadas a utilizar de força física, utilizando-se de cotoveladas ou arremessando a bolsa contra o importunador. Ocorre, também, de a mulher optar por descer do transporte público na parada seguinte ou o mais breve possível, aumentar o tom de voz para chamar atenção dos

outros passageiros presentes ou mesmo gritar pelo motorista pedindo por ajuda (SANTOS, 2015, p. 61).

Também é comum como mecanismo de defesa que as mulheres deixem de passar pela catraca do ônibus até chegar ao destino, o que gera tumulto por deixar a parte da frente do ônibus superlotada. Esse truque também é usado por homens, mas com o fim de evitar ser assaltado (SANTOS, 2015. P. 61).

Na pesquisa realizada por Maria Conceição Santos (2015), que contou com relatos de mulheres que passaram por experiências de assédio sexual no transporte público de Aracaju, ela traz o relato de Leila, doméstica de 49 anos de idade que narra que:

Eu moro hoje no Santa Maria e pego ônibus vazio e eu procuro um lugar que tenha mulher, eu sento, porque homem sentou, ele abre as pernas, quer roçar perna com perna, eu não gosto, eu acabo falando; pra evitar... Já aconteceu de eu pegar ônibus e ver trabalhadores de construção civil, eles pegam e sentam na janela e fica só o corredor e a gente percebe que tem aposta entre eles para ver quem senta perto deles, eles sentam perto da janela e deixam só o corredor livre. Eu prefiro não sentar, muitos descem no [Shopping] Jardins, na [Avenida] Beira Mar e quando descem eu sento. Porque vem homem roçar as pernas da gente. Eu fico indignada, eu acho isso uma falta de respeito, a gente não tem pra quem recorrer, então é aquela coisa, não vou medir forças com ele, mas eu não sou do tipo que fico calada também. É assim, roçou as pernas eu digo: “dá pra o senhor fechar as pernas por favor? O senhor está me incomodando”. Se eu ver que ele continua eu prefiro me levantar e sair pra evitar problema, mas eu fico indignada por que é meu espaço que está sendo invadido e eu não posso fazer nada!

Esta atitude narrada por Leila, que consiste no ato de sentar com as pernas abertas ocupando mais de um assento (e forçando a mulher que está ao seu lado a se encolher), ganhou o termo “manspreading” (“homem esparramado”) nas redes sociais e gerou movimentos de protesto e conscientização ao redor do mundo e é algo tão recorrente que uma jovem de 23 anos no Reino Unido chegou a ganhar um prêmio por criar cadeiras que impedem a prática (QUEIROGA, 2019).

Santos (2015, p. 63) entende que todas essas são maneiras de se proteger que as mulheres encontraram para zelar por sua segurança e por sua integridade e que todo esse desgaste cotidiano as deixa com a sensação de total impotência. Lidar com o assédio muitas vezes requer que a mulher se adeque e faça concessões no dia a dia, deixando de fazer ou passando a fazer determinadas coisas justamente com o fim de se proteger. O medo e o silêncio normalmente as acompanham, na possível ameaça de que os importunadores possam possuir qualquer tipo de arma letal ou a utilizar de força física, podendo vir a cometer um estupro.

Ainda, há que se considerar como é a reação dos demais passageiros diante de uma situação de violência. Maria Conceição Santos (2015, p. 46) traz que quando estava num

ônibus na cidade de Aracaju no meio da tarde, observou um homem, de cerca de 30 anos, se aproximar e se encostar atrás de uma passageira, abrindo e mexendo a camisa enquanto esboçava um sorriso. O ônibus não estava lotado e, por isso, havia muito espaço livre entre as pessoas, mas, mesmo assim ele encostou-se na passageira sem demonstrar constrangimento e ficou nessa posição por bastante tempo. E continua:

Não sei se por medo ou por não ter se dado conta, o fato é que não houve uma reação da passageira. Um passageiro após o ocorrido começou a falar comigo e com o cobrador: “Vocês viram o tarado do ônibus? Palhaçada.” O cobrador que não tinha visto, ficou enraivecido e perguntava: “- Me mostre que vamos quebrar ele de tapa.” Mas o assediador já havia descido. Quanto à mulher, desapareceu no vai e vem comum do terminal. Houve somente as reações isoladas do cobrador e de um passageiro e somente após o assédio ter acontecido. Embora tivessem demonstrado que o assédio cometido contra aquela mulher era um comportamento reprovável, mas diante do ato em si, não houve uma intervenção. Além disso, houve uma indiferença das pessoas face ao que estava acontecendo. O ônibus não estava lotado, não houve uma reação coletiva.

Santos analisa que é bastante comum que aqueles que presenciam cenas desse tipo não se envolvam e que, diante de uma violência deste tipo cabe ao Estado - da mesma forma que vem ocorrendo no que concerne à violência doméstica, com a aprovação da Lei Maria da Penha, cumprir o papel do agente externo que “mete a colher” (2015, p. 47). No caso do assédio e da importunação, não há uma postura massiva nem por parte da sociedade nem por parte do Estado que combata e reprove essas violências.

Ele [o assédio] envolve questões que remetem a algo que é da ordem do privado e que se manifesta em público – expor os genitais, ficar visivelmente excitado – e com o agravante de ser na presença de desconhecidos, indo ao extremo, nesse contexto, de tocar as partes íntimas do outro, quando a conduta esperada é a de respeito, de impessoalidade, ou mesmo, de indiferença e de certa distância física. Resta saber por que é autorizado o assédio sexual e por que em alguns casos, ainda não se mete a colher. Uma possível resposta a essa questão seria o não reconhecimento do assédio como questão importante a ser combatida e o não reconhecimento desse comportamento como ofensivo, deixando-o então no campo da invisibilidade social, como uma questão individual, que não merece vir a público e ser divulgado (SANTOS, 2015, p. 47).

Destaque-se que a violência sexual no transporte público é um problema que afeta especialmente as mulheres jovens e adolescentes, estudantes e trabalhadoras das classes média e média baixa, que usam diariamente os diversos modais de transporte públicos, muitas das quais não dispõem de alternativas realmente eficientes para se locomover pela cidade. São essas mulheres as que estão mais expostas, tendo limitado seu direito de ocupar o espaço público, ainda que necessitem se deslocar ao local de trabalho ou de estudo (BALBONTIN; ARREDONDO, 2015, p. 7).

Em Bogotá, na Colômbia, as mulheres também sofrem com o problema da importunação sexual e do assédio, e se sentem inseguras em utilizar ônibus especialmente no

período noturno. A cidade conta com um serviço de ônibus chamado de TransMilenio, que está frequentemente lotado, o que resulta em atrasos e viagens apertadas. Seis passageiros compartilham cada metro quadrado, de tal forma que em 2004 e 2008 houve protestos e greves mobilizadas pelos passageiros e em 2012 manifestantes destruíram cinco estações de ônibus inconformados pela superlotação e pelas altas tarifas (APOLITICAL, 2017).

Para as mulheres, a superlotação significa maior insegurança e chances de passarem por situações de importunação sexual. Os atrasos significam que há a chance de serem deixadas em pontos de ônibus em locais sem iluminação ou com pouco fluxo de pessoas, o que faz com que as mulheres desviem suas rotas de viagem ou reconsiderem, se possível for, fazer a viagem.

Há que se destacar que o uso de serviços de transporte público se tornou generalizado em espaços urbanos, associados às crescentes taxas de urbanização e à concentração da população em grandes conglomerados urbanos (BALBONTIN; ARREDONDO, 2015, p. 12), e que essas violências que aqui estão sendo tratadas ocorrem tanto no espaço desses transportes públicos (ônibus, microônibus, trens urbanos, metrô e derivados) quanto na infraestrutura de acesso a esses meios de transporte (paradas de ônibus, estações de trem e metrô etc.).

Em pesquisa empírica empreendida por Juliana Kawanishi (2020) na cidade de Ponta Grossa/PR, os resultados refletem que as mulheres sofrem violação ao direito à cidade e ao livre deslocamento pela cidade. A pesquisa apontou a importância de estudar o direito à cidade relacionando-o à questão de gênero a partir da vivência das mulheres que necessitam do transporte público para o seu deslocamento, trazendo dados sobre a violência do cotidiano que as mulheres estão sujeitas a situações de violência durante seu ir e vir. A pesquisa também apontou que os dados existentes sobre violência de gênero reproduzida no espaço urbano são escassos. Dentre as vivências das mulheres, o medo de sofrer uma violência teve maior destaque; há mulheres que deixam de fazer algo em decorrência do medo de poder vir a sofrer uma violação por não se sentirem seguras dentro do transporte público (KAWANISHI, 2020, p. 109).

Desta forma, para pensar sobre a questão é relevante pensar nas cidades como um todo. O planejamento das cidades responde, também, a uma lógica patriarcal que privilegia as necessidades dos homens em detrimento das necessidades e da experiência de vida das mulheres. Uma área de estudo que vem se consolidando é a do Urbanismo por uma perspectiva de gênero, justamente buscando levar em maior consideração a experiência das mulheres na cidade.

Historicamente, os espaços foram projetados para seguir e perpetuar os papéis de gênero. Por isso, os homens têm sido associados com o espaço público, no qual as atividades públicas (como trabalho remunerado, lazer ou vida política) acontecem, enquanto as mulheres foram identificadas com o espaço privado do lar, onde se realizam as tarefas domésticas e se cuidam das pessoas. Esta divisão de espaços também envolve uma valorização diferenciada das pessoas e das atividades que realizam, atribuindo um valor superior ao masculino, enquanto desvaloriza tarefas cujas principais responsáveis continuam a ser as mulheres (ESCALANTE, 2017).

Acontece que, atualmente, as mulheres estão inseridas no mercado de trabalho e necessitam, tanto quanto os homens, acessar os mais diversos espaços públicos. E, em razão das duplas ou triplas jornadas que estas mulheres muitas vezes acumulam, por causa dos serviços domésticos e do cuidado com a prole, a forma que as mulheres utilizam os transportes públicos ainda é diferente de como os homens utilizam.

A atenção à divisão sexual do trabalho e das atividades é útil principalmente para nos ajudar a entender a demanda de viagens: em outras palavras, as razões pelas quais homens e mulheres fazem viagens a determinados lugares em determinados momentos (LAW, 1999, p. 577). Pesquisas existentes sobre gênero e transporte incluem um componente substancial sobre as diferenças espaciais e temporais na organização do trabalho dos homens e do trabalho das mulheres, tanto remunerado como não remunerado.

Em pesquisa realizada pela Prefeitura da Cidade de São Paulo (2020), que buscou analisar o deslocamento cotidiano das mulheres na cidade de São Paulo, destacando diferenças em relação aos deslocamentos masculinos e a heterogeneidade entre grupos de mulheres com diferentes características sociais, verificou-se que as mulheres usam mais (74,6%) o transporte coletivo e andam mais a pé que os homens (62,5%). Somadas, as porcentagens desses meios de transporte resultam 74,6% para elas e 62,5% para eles; em uma família com ganhos mensais menores que R\$ 1.244, 50% das viagens das mulheres são feitas caminhando e 28% de ônibus; As principais motivações das mulheres para se deslocarem são as mesmas se comparado aos homens: trabalho e estudo. Contudo, as viagens delas têm razões mais diversas, o que indica que tarefas como fazer compras e levar familiares ao médico ainda recaem principalmente sobre as mulheres. O relatório traz, ainda, que o fato das mulheres utilizarem mais o transporte público e andarem mais a pé as torna “atores centrais para o planejamento urbano”, uma vez que “vivenciam de maneira mais próxima e orgânica essa dimensão do espaço público e seus equipamentos”.

No entanto, a exclusão dos espaços públicos causada pela violência contra as mulheres, manifestada através do assédio, da importunação e mesmo da violência sexual configura uma violação do direito humano das mulheres à mobilidade e resulta na restrição de outros direitos para elas, como educação, saúde, moradia e uma vida livre de violência.

Contradizendo a narrativa predominante de que as mulheres, por serem responsáveis pelos trabalhos domésticos, deslocam-se menos que os homens, como já se ponderou, estudos comparativos têm demonstrado que, de fato, as mulheres gastam mais tempo com transportes, sendo este tempo a mais gasto em pequenos deslocamentos. Isto se dá por ser atribuído à mulher o papel de cuidadora do núcleo familiar, bem como responsável pelas funções reprodutivas. Como cuidadora do núcleo familiar, a mulher soma aos seus deslocamentos os deslocamentos dos dependentes, sejam eles crianças, idosos ou necessitados de cuidado especial momentâneo ou prolongado. Há o tempo despendido para levar e buscar a criança na escola, demandas de médicos ou demais serviços de saúde de todo núcleo familiar, acompanhamento em tarefas necessárias dos idosos ou crianças, etc. Além disso, e de sobremaneira invisibilizada, há toda gama de deslocamentos necessários ao próprio serviço reprodutivo. De forma geral, pensa-se no cuidado com o lar como uma tarefa privada, de modo que muitos deslocamentos da mulher no âmbito de tal serviço deixam de ser registrados, o que é outra forma de invisibilizar o próprio serviço doméstico. Contudo, a manutenção da casa, seja pela compra de produtos, ativação de serviços ou mesmo busca de elementos básicos, em áreas não atendidas pelo poder público, são tarefas que demandam tempo e disposição de se deslocar, que de forma geral são legadas à mulher. Desta feita, à dupla jornada de trabalho, soma-se uma dupla ou tripla jornada de deslocamentos, que consomem quantidade considerável de tempo feminino.

Law (1999, p. 580) reforça que os corpos são portadores de habilidades incorporadas, que a capacidade de pedalar e embarcar em um ônibus, por exemplo, estão codificadas na memória física do músculo e na consciência dos limites do corpo e que aprender essas habilidades é um processo social pois essas habilidades têm, em si, um significado social.

No entanto, existe um estilo feminino de comportamento corporal e um movimento entre as mulheres ocidentais que é marcado por contenção e hesitação e é isso que, em termos de uma fenomenologia do corpo, explica práticas como “jogar como uma garota”, pois embora homens e mulheres possam começar a vida com um potencial físico mais ou menos comparável, os corpos com que acabam são construções genderificadas que condicionam as escolhas de mobilidade que lhe são abertas (LAW, 1999, p. 580).

De acordo com relatório publicado pela ONU Mulheres (2017), a América Latina é o local mais perigoso do mundo para as mulheres fora de uma zona de guerra e praticamente metade do número de assassinatos, em média 3 por dia, ocorreu no Brasil, curiosamente um país que possui uma legislação avançada e referência sobre o tema, a exemplo da Lei Maria da Penha, mas com uma estrutura de apoio que não suporta a demanda².

Assim, considerando as particularidades da experiência das mulheres no que se refere à mobilidade, é preciso planejar o espaço urbano para fomentar políticas públicas que entendam o gênero como fator determinante no desenho de uma cidade.

No domínio da mobilidade urbana, espera-se um transporte coletivo que responda à sua condição de serviço público, necessário ao transporte de todas e cada uma das pessoas residentes em áreas urbanas por motivos de trabalho, estudo, acesso a serviços ou simples recreação e interação social ou cultural. Os países devem zelar para que a prestação dos serviços de transporte seja realizada a preços eficientes, nos momentos adequados, com regularidade, elevados padrões de qualidade e que as pessoas possam se deslocar com maior rapidez pelos mais diversos lugares da cidade. As experiências de violência vivenciadas por milhares de mulheres diariamente nas grandes e pequenas cidades no Brasil e na América Latina, bem como toda a questão que envolve a violência de gênero tanto nas ruas urbanas quanto no espaço dos transportes públicos e da rede de mobilidade urbana como um todo, pugna com urgência pela mobilização do Estado e dos governantes em torno de políticas públicas que tenham como norte combater o assédio, a importunação sexual e o estupro de mulheres que utilizam o espaço urbano (SILVA; OLIVEIRA, 2019, p. 20)

A partir dos anos 80, o movimento feminista iniciou a luta em projetos de ações governamentais requerendo do Estado que essas políticas públicas fossem materializadas e, com isso, surgiram as primeiras delegacias especializadas para o atendimento às mulheres, buscando protegê-las e diminuir a impunidade que existia e ainda existe relacionada a esses tipos de crimes (SILVA; OLIVEIRA, 2019, p. 20)

Cumprir destacar que os sistemas de transporte público são o principal meio de transporte para milhões de pessoas na América Latina. Segundo estudo da Corporação Andina de Fomento (CAF), em média 43% das viagens diárias nas 15 áreas metropolitanas da região analisadas no estudo são feitas em transporte público (CAF, 2011). No entanto, tanto a percepção como a situação de insegurança limitam ou condicionam as opções de transporte

² O documento não inclui dados sobre o México nem sobre a Colômbia. No caso do México, menos de 10% dos delitos são denunciados e muitos Estados sequer contam os feminicídios, que são contabilizados junto aos demais homicídios. Na Colômbia, ocorre algo semelhante: a cifra de vítimas se reduz a “níveis europeus”, já que só se registra como violência de gênero casos envolvendo casais.

das mulheres, afetando diretamente a sua mobilidade, a oportunidade de participar como os homens em atividades geradoras de emprego, o seu acesso aos serviços e o seu direito de usufruir livremente da cidade.

Ademais, pode-se enumerar algumas outras razões pelas quais se verifica tão elevado número de relatos de violência contra as mulheres no interior de ônibus, trens e metrô. A primeira razão é a precarização do transporte/superlotação, vez que os casos mais graves de violência sexual tendem a ocorrer no interior de veículos mais vazios e em horários de pouco movimento (em geral, à noite), à medida em que a maior parte dos episódios de assédio acontece nos momentos de pico de utilização do transporte, a chamada “hora do rush”, especialmente naquelas conduções que se encontram superlotadas. (SILVA, 2017, p. 05)

Os contratos de concessão de transporte público, na maior parte das cidades brasileiras indicam que há bem pouca iniciativa por parte do Poder Público em fiscalizar a qualidade do serviço prestado e de racionalizar os meios de locomoção urbana e menos iniciativa ainda por parte dos empresários em melhorar a oferta de veículos e vagões, tampouco de treinar o seu pessoal para lidar com essas situações (SILVA, 2017, p. 05)

Outra razão é a ausência de uma rede de proteção à mulher, vez que a vítima de violência sexual e assédio no transporte público se sente desamparada, além de ser raro que ela procure pelos órgãos de segurança para denunciar os casos. O medo delas é, principalmente, de sofrer revitimização na polícia e de ser tratada com “pouco caso” ou de ser culpabilizada de alguma forma pela violência sofrida. Isso tudo acaba por inibir a maior parte das mulheres a buscar o amparo do Poder Público ou das equipes privadas que fazem a segurança do modal. Assim, nota-se que faltam estruturas acessíveis e acolhedoras para atender essas mulheres de forma eficaz (SILVA, 2017, p. 05).

A terceira razão é a impunidade, que está diretamente ligada ao quarto motivo, que é a ausência de políticas públicas que enfrentem a questão de gênero, pois as políticas públicas levadas adiante pelo Estado tendem a ser ineficazes para atacar a raiz do problema, que é a posição de subjugação da mulher na sociedade patriarcal, demonstrando que faltam políticas educativas que estimulem o tratamento igualitário e respeitoso para com as mulheres, que questionem os papéis de gênero atuantes na sociedade e que tenham como foco o empoderamento feminino. (SILVA, 2017, p. 05).

É certo que as instituições públicas enfrentam obstáculos cada vez mais desafiadores para a aplicação da abordagem de gênero em suas ações. Em termos de políticas setoriais de transporte e mobilidade urbana, é um desafio tornar o transporte público e os espaços destinados à mobilidade seguros para mulheres e meninas, em razão da necessidade de

incorporar a perspectiva de gênero em todos os níveis e etapas do planejamento e desenho dos sistemas de transporte (BALBONTIN; ARREDONDO, 2015, p. 13), mas nem sempre os profissionais envolvidos possuem preparo para tal.

É necessário e não apenas aconselhável que seja aplicada a perspectiva de gênero como elemento parte das decisões tomadas em relação ao transporte público e à mobilidade urbana, por meio de políticas públicas que considerem os riscos específicos de gênero enfrentados pelas mulheres e busquem eliminar esses riscos. Com esta política, o cumprimento das obrigações do Estado estabelecidas em acordos internacionais, além das demandas e expectativas dos cidadãos seria concretizado (BALBONTIN; ARREDONDO, 2015, p. 13).

Supõe-se que mulheres enfrentarão cada vez maiores situações e atos de violência à medida que se aceleram os processos de urbanização e adensamento das cidades e da massificação dos modos de transporte. Cada vez mais as mulheres vivenciam situações de abuso, a maioria das quais, como já mencionado, sequer são denunciadas (BALBONTIN; ARREDONDO, 2015, p. 13).

Os deslocamentos das mulheres pelas cidades se caracterizam por serem em zigue-zague, ou seja, as mulheres não se deslocam apenas da casa para o trabalho, como os homens; em vez disso, elas fazem percursos múltiplos que derivam principalmente de seu papel na esfera reprodutiva. Como consequência, as características dos meios e modos de transporte coletivo, a qualidade e custo desses serviços, juntamente com a segurança que oferecem, constituem aspectos centrais que podem condicionar e afetar a qualidade de vida das mulheres (BALBONTIN; ARREDONDO, 2015, p. 14)

Assim, as práticas de assédio e abuso sexual representam um grande obstáculo ao exercício da liberdade de movimento e mobilidade das pessoas, especialmente das mulheres e das meninas, o que afeta suas capacidades e oportunidades de desenvolvimento. Essas práticas de assédio e abuso sexual também podem ser um entrave às políticas públicas de transporte sustentável, que buscam reduzir o uso do transporte individual na cidade e aumentar a articulação modal do transporte público (BALBONTIN; ARREDONDO, 2015, p. 14)

Da mesma maneira, cabe evidenciar que a abordagem deste problema beneficia não apenas as mulheres em particular, vez que são público-alvo da ação política, mas também grandes setores da cidadania, a exemplo de crianças, jovens, idosos e pessoas com deficiência, entre outros (BALBONTIN; ARREDONDO, 2015, p. 14). Observa-se que cidades seguras para as mulheres são cidades seguras para todas as pessoas.

Apesar da frequência do problema, a repetição de sua ocorrência e o aumento de sua gravitação, visto que tem havido maior participação feminina no mercado de trabalho e na esfera pública, ainda são poucas as investigações que dão conta da real quantidade de atos constitutivos de violência contra a mulher ocorridos na esfera pública, especialmente na prestação de serviços de transporte (BALBONTIN; ARREDONDO, 2015, p. 14)

É responsabilidade do Estado zelar para que as pessoas que utilizam os meios de transporte coletivo, bem como as infraestruturas que possibilitam tal oferta, não exponham sua integridade física ou emocional ao utilizá-los ou acessá-los, o que, em razão de tudo que foi exposto até o momento, chama a atenção para a necessidade de o Estado zelar, especialmente, pela integridade das mulheres. A seguir, discute-se como isso vem sendo feito através de medidas de combate à violência de gênero contra as mulheres no transporte público urbano.

3 MECANISMOS DE COMBATE À VIOLÊNCIA DE GÊNERO CONTRA AS MULHERES NA REDE DE MOBILIDADE URBANA

Esta seção visa, por meio de pesquisa bibliográfica combinada com informações publicadas na imprensa, discutir os principais mecanismos de combate à violência de gênero contra as mulheres que vêm sendo implementados na rede de mobilidade urbana, mantendo o foco nas experiências das cidades latino-americanas. Com este objetivo, a seção 3.1 discute a aposta nas medidas educativas, com ênfase nas campanhas contra o assédio. A seção 3.2 busca mostrar como algumas cidades têm apostado em medidas segregacionistas, como a criação de um “vagão rosa” nas linhas de trem, exclusivo para mulheres. A seção 3.3 discute a aposta na responsabilidade civil das empresas como forma de obrigar as empresas a criar meios de evitar a violência contra a mulher nos transportes públicos. A seção 3.4 traz sobre a aposta na criminalização dos agressores, discutindo se a resposta penal seria eficiente para diminuir o problema e, por fim, a seção 3.5 aborda a aposta na prevenção situacional, refletindo se o desenho e a manipulação dos espaços públicos seria eficiente na redução da violência contra as mulheres nos transportes públicos.

3.1 A aposta na educação

As campanhas contra o assédio são a forma mais comum escolhida pelas cidades latinoamericanas para lidar com o problema da violência de gênero no transporte público. A escolha por esse tipo de medida, que configura uma aposta na educação, envolve a ideia de que a conscientização dos homens sobre condutas inadequadas ajuda a diminuir sua frequência, mas a maior parte das campanhas também serve como meio de informar às mulheres sobre os meios que podem ser utilizados para apresentar denúncias caso passem por alguma situação de violência de gênero.

Em Brasília/DF, a Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB) realizou uma campanha que teve como objetivo conscientizar as pessoas sobre o assédio e a importunação sexual no transporte público, trazendo orientações de como procurar ajuda junto à Polícia Militar e à Central de Atendimento à Mulher em Situação de Violência. As peças publicitárias foram divulgadas em painéis eletrônicos da Rodoviária do Plano Piloto, nos televisores presentes nos ônibus e nas redes sociais da SEMOB. O titular da Secretaria disse que a campanha visou alertar, além dos passageiros, os cobradores e motoristas também (SILVA, 2021).

Em Natal/RN, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU) realizou a campanha “Não dê passagem ao assédio sexual. Mulher, não se cale”, em que equipes se mobilizaram nos finais de tarde no cruzamento de avenidas de grande circulação na cidade com o fim de abordar pessoas e distribuir material educativo sobre o tema do assédio sexual nos transportes públicos urbanos da cidade. Especialmente as mulheres foram abordadas e alertadas sobre a necessidade de denunciar o crime. Além disso, a STTU mobilizou uma equipe de teatro para montar uma performance que chamasse a atenção da população, colocou cartazes nos interiores dos ônibus e frases de efeitos luminosos como “assediar uma mulher no banco do ônibus leva o agressor ao banco dos réus” e se fez presente nas redes sociais através da *hashtag* “#natalcontraoassedio” (NATAL, 2018).

No Ceará, foi instituída por lei estadual a campanha “Assédio sexual nos meios de transporte é crime”, que determina que sejam afixados cartazes nos terminais intermunicipais de ônibus, micro-ônibus, vans, Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), metrô e trem em locais de fácil visualização com a frase: “O Transporte é Público. O Corpo da mulher não! Assédio Sexual é crime! Denuncie! Disque 180 - Central de Atendimento a Mulher”. A lei prevê também que as câmeras de videomonitoramento e o sistema GPS dos transportes coletivos intermunicipais, quando existentes, deverão ser disponibilizados para identificação dos assediadores. A norma determina ainda que as empresas de transporte coletivo intermunicipal deverão realizar treinamento dos trabalhadores do transporte coletivo de passageiros para orientar a forma de ação tendo em vista a prevenção dos crimes (ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, 2020).

Em 2021, a São Paulo Transporte S/A (SPTrans) veiculou nos coletivos da Cidade de São Paulo edição do “Jornal do Ônibus” sobre a campanha “Ponto Final ao Abuso Sexual nos Ônibus de São Paulo”, que buscou abordar a questão “Você sabe o que é abuso sexual?”. A publicação procurou desenvolver o tema com uma linguagem clara, destacando que essas atitudes são crimes sujeitos à reclusão e reitera a existência de canal permanente de denúncia. Além dessa ação de conscientização, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT) e a Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania (SMDHC), além da SPTrans, inauguraram o Posto de Apoio à Mulher, situado no mezanino do Terminal Sacomã, na Zona Sudeste. No local, vítimas de abuso sexual e violência doméstica tem acesso a acolhimento e atendimento qualificado. Desta forma, quando um caso de abuso ocorre dentro do ônibus, também é possível fazer a denúncia pelo 156, canal oferecido pela Prefeitura. A vítima do abuso sexual no veículo pode ligar para o 156, digitar 0 e terá sua denúncia registrada. Os dados da denúncia serão repassados pelo 156 à SPTrans, que realiza o

mapeamento dos casos de abuso para colaborar com as investigações por parte das autoridades policiais e verificar se os operadores adotaram os procedimentos corretos. Por fim, desde 2017 existe na capital paulista o programa “Viagem Segura” que tem por objetivo melhorar a competência dos profissionais que atuam na “ponta” do sistema de transporte público, ou seja, motoristas, cobradores(as) e fiscais, desenvolvendo temas como a direção defensiva, prevenção de acidentes e atendimento aos passageiros. A SPTrans aborda o assunto abuso sexual no programa e a orientação, neste caso, é que os operadores devem chamar a polícia ou conduzir o ônibus até a delegacia mais próxima, se possível, onde a vítima poderá registrar o Boletim de Ocorrência e receber amparo das autoridades policiais (SÃO PAULO, 2021).

A cidade de Curitiba/PR aprovou, em 2021, uma lei que prevê a realização de uma campanha permanente, e não apenas de campanhas temporárias, contra o assédio nos ônibus municipais, a partir de um pacote de ações que buscam orientar os usuários do transporte coletivo, informando às mulheres como identificar o agressor e denunciar os casos de importunação sexual e à população em geral quais são as punições para quem for flagrado no ato. Além dos cartazes e adesivos, o Executivo está autorizado a utilizar o sistema de som e de vídeo dos ônibus na campanha, e está previsto treinamento para os funcionários do transporte, que poderão acionar autoridades policiais que terão acesso às filmagens dos ônibus para enquadrar os criminosos (MARQUES, 2021).

Em Porto Alegre/RS, foi elaborada uma campanha para conscientizar e informar as passageiras da linha de trem metropolitana, frequentada por mais de 100 mil usuárias diariamente. A iniciativa, coordenada pelo Comitê Gaúcho ElesPorElas, contou com a participação da Universidade La Salle, Agência Moove, Ministério Público, Associação de Procuradores do Estado, Coletivo Hip Hop Linha do Trem e Escritório da ONU Mulher em Brasília. Parte da campanha focou em intervenções culturais: quinzenalmente, ao longo de três meses, foram feitas intervenções em cada uma das cidades por onde a linha do trem passava. A coordenadora-executiva do comitê afirma que é comum mulheres reportarem que foram assediadas e isso ser categorizado como uma briga ou discussão pelos seguranças das estações, de modo que as estatísticas de atos de violência contra mulheres são subestimadas (SUL 21, 2021).

Ainda na capital gaúcha, outra campanha foi mobilizada para combater casos de assédio sexual dentro dos ônibus da rede de transporte público municipal, por iniciativa da Procuradoria Especial da Mulher da Câmara Municipal, que consistiu na distribuição de panfletos e cartazes com frases e orientações sobre o tema nos ônibus da capital gaúcha. "Meu

corpo não é público" (Figura 1) e "Ônibus lotado não é motivo para apalpar mulheres" são algumas das frases afixadas nos veículos (G1 RS, 2018).



Figura 01. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre/Divulgação.

Em 2017, uma campanha que foge ao comum foi realizada no México: um banco em formato de homem com o pênis exposto foi colocado em um vagão do Metrô da Cidade do México. Sobre o banco, o aviso: “Exclusivo para homem”. Sob ele, o texto: “É ruim viajar aqui, mas não se compara com a violência sexual que as mulheres sofrem nos seus traslados cotidianos”. O metrô da capital mexicana tem uma reputação ruim quanto às condições a que suas passageiras são submetidas. Em 2014, uma pesquisa da empresa YouGov sobre assédio no transporte público em todo o mundo trouxe o metrô da Cidade do México como o pior em termos de assédio verbal e físico, o que explica a “agressividade” da campanha, que gerou bastante polêmica (MOBILIDADE SAMPA, 2017)

Também no México, foi realizado um projeto chamado de “Nadie ayuda... nadie me hace el paro” que tinha por objetivo capacitar os usuários do transporte público para que pudessem intervir ativamente sem se envolver em um confronto violento. O motivo disso é que as mulheres, especialmente as mais jovens, se sentem desamparadas e expostas quando são assediadas nos ônibus, metrôs e paradas pois “ninguém ajuda, ninguém faz parar” (GONZALEZ; ALVES, 2016) A intervenção tinha três etapas: a) uma campanha que fornece informações às testemunhas sobre o que podem fazer para impedir o assédio sem gerar um confronto físico; b) um treinamento de motoristas de ônibus em estratégias de intervenção

sem confronto; e c) um aplicativo móvel que permite aos usuários de ônibus fazerem reclamações quando forem vítimas ou testemunhas de assédio. Assim, quando um passageiro relata um acontecimento, sejam agressões verbais ou físicas, e solicita ajuda, um alerta é gerado e as informações são enviadas para a central de operações da empresa de ônibus, onde ocorrem uma série de ações progressivas. As medidas tomadas pela empresa podem variar desde um aviso pelo alto-falante do ônibus até a parada do veículo para o motorista chamar a Polícia. A experiência demonstra que o envio de uma simples mensagem pelo alto falante aumenta a conscientização e cria a vergonha pública que suspende o ato de assédio (GONZALEZ; ALVES, 2016)

Marcante no combate a este tipo de violência também é a atuação dos movimentos sociais feministas, que ao trazerem a pauta do assédio e da importunação sexual tanto para o debate público quanto para as redes sociais, criam um espaço de conscientização e de luta contra a violência de gênero. O ativismo virtual tem se mostrado um instrumento útil no combate à violência de gênero, sendo este o principal recurso usado por militantes e organizações não governamentais feministas tanto para divulgar dados e informações sobre violência, trazendo visibilidade ao tema, quanto como um espaço para que essas experiências individuais sejam divididas e venham a público, vez que muitas vezes é um sofrimento que não fora compartilhado antes por medo, vergonha, falta de apoio etc. Nessas redes de troca tem-se um lugar de encorajamento para que haja enfrentamento de situações de assédio, para quebra de silêncios e são trocadas palavras de apoio criando uma rede de solidariedade entre as mulheres. A *Think Olga* e as páginas *Cantada de Rua conte seu caso*, *Pare com o assédio nas ruas*, *Chega de assédio*, e *Preciso contar o que aconteceu comigo* são exemplos destas iniciativas (SANTOS, 2015, p. 105).

O que se percebe é que a maior parte das cidades baseia o enfrentamento do problema em campanhas de conscientização sobre o assédio e a violência sexual. Embora importantes por trazerem o tema à tona para a reflexão dos passageiros que utilizam os meios de transportes, é difícil de mensurar se e o quanto essas medidas são, de fato, eficientes no enfrentamento do problema.

3.2 A aposta na segregação

A aposta na segregação consiste na implementação de medidas que, de alguma maneira, separem os passageiros em razão do seu gênero, seja dividindo-os no espaço dos

transportes públicos, seja dividindo-os pelo horário ou pela prioridade no acesso aos transportes.

No Rio de Janeiro, vagões de trens, metrô e o BRT³ tem como medida estabelecer um vagão exclusivo para mulheres, desde a aprovação do Decreto Estadual 46.072/17. A regulamentação prevê que cabe à Polícia Militar fazer a fiscalização e que os infratores serão notificados da primeira vez, ficando sujeitos a multa a partir da segunda infração. De acordo com o texto da norma, os vagões exclusivos somente podem ser usados por mulheres ou por pessoas que se identificam com o gênero feminino, como transexuais. Além disso, a regulamentação também obriga as concessionárias a treinar os funcionários para orientar corretamente os passageiros e intensificar os avisos sonoros e vídeos educativos nos trens e estações.

Essa mesma medida, conhecida como “Vagão rosa”, é utilizada em outras capitais brasileiras como São Paulo e Brasília e em cidades de diversos outros países, como a Cidade do México. A medida significa uma aposta do poder público na segregação e geralmente funciona da seguinte forma: nos horários de pico apenas ou prioritariamente mulheres podem ocupar o espaço do vagão. Isso garantiria, a princípio, que não fossem assediadas nos trens.

No entanto, apesar de parecer uma medida interessante a princípio, seu caráter segregacionista chama atenção para o fato de que majoritariamente países com uma cultura sabidamente machista a implementaram. O Vagão Rosa, por si só, representa uma medida emergencial para manter a segurança e a integridade física das mulheres que utilizam esses meios de transporte até que cheguem ao seu destino, mas, e também representa uma opressão baseada no gênero. Primeiramente, porque contribui para a mensagem de que aquele lugar específico do ônibus seria livre de assédio, enquanto os homens continuam se sentindo à vontade para importunar mulheres nos demais espaços da rede de mobilidade urbana e da cidade como um todo (MOSCHKOVICH, 2013).

Além disso, chama a atenção que, ao segregar as mulheres, a política pública acaba reforçando que, para resolver o problema do assédio, elas precisam reprimir seus próprios comportamentos. A solução oferecida pelo Estado acaba sendo de limitar, de fiscalizar e de controlar o corpo e as atitudes das mulheres, invés de buscar resolver um problema que ocorre por atitudes que partem, majoritariamente, de homens (MOSCHKOVICH, 2013).

³ O Bus Rapid Transit (BRT, “trânsito rápido de ônibus”) é um modelo de transporte coletivo de alta capacidade que visa combinar faixas de circulação exclusivas, estações e ônibus de alta qualidade, para atingir o desempenho e qualidade de um sistema de metrô, com a simplicidade, flexibilidade e custo de um sistema de ônibus. O sistema é constituído de veículos articulados ou biarticulados que trafegam em vias específicas.

Ainda, é sabido que nem todos os homens têm interesse sexual por mulheres, de forma que ao segregar somente mulheres (sejam cisgênero ou transsexuais), a medida acaba por deixar de lado a população LGBT, que também é marcadamente vítima de assédios, violência sexual e constrangimentos de todo tipo nos espaços públicos urbanos (MOSCHKOVICH, 2013).

Ainda que, a exemplo do Rio de Janeiro, seja permitido às mulheres trans o acesso ao Vagão Rosa, é certo que isso abre margem para outras agressões. Exemplo disso é que uma mulher foi expulsa do vagão exclusivo no Distrito Federal porque os seguranças do metrô decidiram, arbitrariamente, que ela não era mulher por causa de sua aparência. (MOSCHKOVICH, 2013).

Seguindo a mesma lógica do “Vagão Rosa”, em novembro de 2021 foi aprovado no Ceará um projeto de lei que pretende destinar 30% da frota dos ônibus municipais para uso exclusivo das mulheres durante os horários de pico (G1 CE, 2021).

Medida semelhante já havia sido implementada em Brasília em 2019, em que um terço das linhas BRT Sul foram reservadas para uso exclusivo de mulheres. A medida causou polêmica e desagradou os passageiros pois, mesmo antes da medida, o número de transportes disponíveis já era insuficiente para a demanda de passageiros

A auxiliar de cozinha Elivânia Oliveira, de 32 anos, também precisou utilizar o BRT Sul (...), mas não pôde embarcar no coletivo exclusivo por estar acompanhada do marido. Apesar de celebrar a iniciativa e afirmar que vai usar o ônibus, ela acredita que falta transporte para todos (FARIAS, 2019).

Como dito, ainda que as medidas segregacionistas sejam uma medida “de urgência” que pode ser implementada para garantir a segurança das mulheres enquanto utilizam os transportes públicos, a escolha pela segregação acaba gerando inúmeros outros problemas que nem sempre são simples de resolver pelo Poder Público. Boa parte das pessoas que trabalham no dia a dia nas redes de mobilidade urbana não possuem treinamento específico para lidar com as diferentes expressões de gênero de forma adequada e a própria estrutura da rede de mobilidade urbana é, muitas vezes, carente de recursos e de uma frota que consegue atender à população com qualidade.

Verán (2011) traz que o mero fato de se recusar a utilizar o vagão exclusivo para mulheres implica:

Uma exposição assumida do corpo a um espaço misto no qual pode ocorrer, na hora do rush, situações de promiscuidade. É nesse momento que a postura afirmativa do direito ao espaço público dentro do mundo cívico se manifesta por atitudes, estratégias de afirmação e de proteção do corpo. A viagem pode ser a ocasião de microbatalhas vencidas em segredo, mochila na frente como um escudo, cotovelos quebra multidão. A barra de ferro é alvo de incessantes disputas de território. (p. 283).

Ainda, há que ser considerado que o vagão exclusivo para mulheres inserido de forma repentina em uma sociedade marcada pela dominação masculina pode não surtir o efeito esperado, mas sim reforçar um retrocesso dos avanços alcançados rumo a uma relação entre sexos menos hierarquizada. Verán analisa que os efeitos a surgir podem ser inesperados e preocupantes, causando, por exemplo, uma tensão ainda maior entre mulheres e homens, vez que as mulheres enxergam cada vez mais o sexo oposto como um potencial agressor enquanto os homens protestam não possuir “direitos igualitários com os das mulheres”, além disso, é possível que passe a entender/aceitar a mulher como sexo frágil, inferior, de corpo objetificado, passível de violência (SANTOS; FILHO, 2019).

Naturalmente, um sistema tão consolidado não irá acabar “do nada”, mas é necessária uma maior atenção para que as políticas públicas avancem rumo à libertação feminina e não o contrário. Soluções como o Vagão Rosa, ainda que tenham como intuito proteger as mulheres, estão longe de priorizar uma inserção real das mulheres na esfera pública, para que estas finalmente consigam sair de um lugar de invisibilidade. Como ressalta Hannah Arendt:

Para o indivíduo, viver uma vida inteiramente privada significa, acima de tudo, ser destituído de coisas essenciais à vida verdadeiramente humana: ser privado da realidade que advém do fato de ser visto e ouvido por outros, privado de uma relação “objetiva” com eles decorrente do fato de ligar-se e separar-se deles mediante um mundo comum de coisas, e privado da possibilidade de realizar algo mais permanente que a própria vida. A privação da privatividade reside na ausência de outros; para estes, o homem privado não se dá a conhecer, e portanto, é como se não existisse. O que quer que ele faça permanece sem importância ou consequência para os outros, e o que tem importância para ele é desprovido de interesse para os outros. (ARENDR, 1981, p. 68)

No caso do “Vagão Rosa” existe uma linha bastante tênue entre a solução e o retrocesso e, se de fato tal medida gera a diminuição no número dos assédios nas cidades onde a medida é implantada, acontece por meio de um sacrifício: a invisibilidade (SANTOS; FILHO, 2019). Ainda assim, várias capitais brasileiras criaram projetos nesse sentido.

O Estado de São Paulo tentou implementar o “vagão rosa” por meio do projeto de lei nº 175/2013, de autoria do Deputado Estadual Jorge Caruso (PMDB-SP). Porém, a iniciativa recebeu veto do Governador Geraldo Alckmin (PSDB), que entende que a gestão do serviço de transporte de passageiros é ato típico de gestão e, em razão disso, está sob a

competência do poder Executivo. Além disso, Alckmin compreende que a segregação das mulheres não é a melhor solução para o problema da violência de gênero (ALSP, 2017).

Em 2006, Rosinha Garotinho, então Governadora do Estado do Rio de Janeiro, sancionou a Lei nº 4.733, de autoria do Deputado Jorge Picciani, que obriga a destinação de vagões exclusivos para as mulheres no sistema ferroviário e metroviário do Estado nos horários de pico dos dias úteis, entre 6h e 9h e entre 17h e 20h. A Lei, ainda, fixa multa para as empresas concessionárias que descumprirem a norma (RIO DE JANEIRO, 2017). Brasília também possui a Lei Distrital nº 4.848 de 04 de junho de 2012, que dispõe sobre a destinação de vagões exclusivos para mulheres e portadores de necessidades especiais em horários de pico (DISTRITO FEDERAL, 2017).

Belo Horizonte/BH, em 2016, publicou a Lei Municipal nº 10.989 que também segrega as mulheres em vagão exclusivo no sistema de transporte ferroviário. O dispositivo abrange, também, o município de Contagem, que fica na região metropolitana de Belo Horizonte e é servido pelo mesmo sistema de transporte (BELO HORIZONTE, 2017).

A CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos de Recife, em janeiro de 2017, estabeleceu, de forma experimental, um vagão para uso exclusivo das mulheres na linha central do sistema de transporte (CBTU, 2017), abrangendo também o município de Jaboatão dos Guararapes, que fica na região metropolitana (CBTU, 2017).

A 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 acerca da destinação de espaços preferenciais para mulheres e crianças nos sistemas ferroviário e metroviário em horários de pico. Nas justificativas ao projeto, a Deputada relata 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. O Projeto aguarda parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano desde 05 de maio de 2016 (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2017).

A opção pelas medidas segregacionistas implica a necessidade de debate sobre os prós e contras e, principalmente, um aprofundamento sobre sua real eficácia enquanto política pública pois, como se viu ao longo deste tópico, enquanto pode “resolver” a nível paliativo o problema da violência de gênero nos transportes públicos urbanos, acaba sendo uma medida embaraçosa na sua implementação, gerando problemas paralelos.

3.3 A aposta na responsabilização civil

Existe também um dever das empresas que operam os meios de transporte urbano de impedir a violência no interior de seus veículos ou de, pelo menos, criar meios para preveni-los e/ou enfrentá-los. Assim, na inércia destas (que, ressalte-se, são as que obtêm o lucro derivado dos serviços de transporte público) existe a aposta na responsabilização civil das empresas como forma de obrigá-las a olhar para o problema e resolvê-lo.

Muitas vezes, soluções simples implementadas pelas empresas ajudam a diminuir a incidência do problema. No entanto, em regra, não há um compromisso por parte delas com as especificidades da experiência das mulheres.

Exemplo disso é o caso de uma empresa de transportes públicos que foi condenada pela 1ª Vara Cível de Araranguá/SC, nos autos do processo nº 50015529320198240004/SC, a indenizar passageira vítima de violência sexual, justamente porque não apresentou a adoção de nenhuma política para combater os atos de violência sexual. O texto da sentença traz que:

Além disso, no tocante aos deveres da concessionária, é necessário destacar o teor do art. 70 da Lei 8.666/93 c/c art. 25 da Lei 8.987/95, os quais expressamente atribuem ao contratado a responsabilidade pelos danos suportados pelos usuários. Igualmente anoto que, de acordo com o art. 734 do Código Civil, segundo o qual o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade, é imposto aos transportadores o dever de incolumidade, ou seja, incumbe à concessionária assegurar a integridade física e moral dos passageiros durante todo o período o percurso. Os danos morais, por sua vez, decorrem de lesão a interesse não patrimonial. Trata-se, portanto, de ofensa a direitos da personalidade (art. 12 e seguintes do Código Civil), conceituados, segundo os ensinamentos de Maria Helena Diniz, como direitos subjetivos da pessoa de defender o que lhe é próprio, ou seja, a sua integridade física; a sua integridade intelectual e sua integridade moral. (...) Evidente, portanto, a ofensa à esfera existencial da autora, uma vez que teve a sua dignidade sexual violada, no momento em que o passageiro praticou os atos obscenos retratados nos vídeos encartados nos autos. O que se veicula no presente feito é mais um episódio de violência de gênero praticada contra as mulheres, cujo conceito não é meramente acadêmico ou restrito aos domínios da sociologia. Não. Trata-se de instituto de cunho jurídico, expressamente previsto no ordenamento brasileiro. (...) *In casu*, o réu não apresentou a adoção de nenhuma política destinada a combater os atos de violência sexual contra as mulheres. Limitou-se a dizer que o preposto, uma vez provocado pela requerente, dirigiu-se ao passageiro e o repreendeu. Tal argumentação demonstra a falha na prestação do serviço, uma vez que inexistente por parte do demandado qualquer medida destinada a proporcionar um maior nível de segurança à dignidade sexual das usuárias. E mais: ao sustentar que caberia à vítima ligar e pedir a intervenção dos agentes de segurança pública, o requerido dá a entender que a violência de gênero praticada no interior do transporte público seria assunto privado, restrito ao autor e à vítima, e não uma questão pública, cuja solução exige a implementação de ações de natureza pública, com necessária participação do concessionário (TJSC, 2019).

Em São Paulo, são corriqueiras as ações que buscam indenização em razão dos assédios e agressões vivenciadas no interior dos transportes públicos. Em 2019, chegou ao

Judiciário ação que buscava por indenização pois preservativos usados foram colocados dentro da bolsa da autora, e o entendimento é que se tratava de “fato grave, mas que não tem nexos com o serviço de transporte”, a pretensão indenizatória foi julgada improcedente (TJSP, 2019).

Também no Estado de São Paulo, nos autos da Apelação Cível nº1008719-81.2019.8.26.0100, a autora apelou da ação contra a Companhia Metropolitana de São Paulo - Metrô e teve seu recurso negado em ação indenizatória por assédio sexual. A apelante trouxe que o molestador tirou fotos de suas partes íntimas por meio de aparelho de telefonia celular quando ela estava subindo uma escada rolante da estação. O Tribunal entendeu que o assédio sexual dentro de estações de metrô “configura fortuito externo às atividades do transportador, decorrente de conduta de terceiro integralmente alheio ao serviço de transporte, rompendo-se, em consequência, o nexo de causalidade” (TJSP, 2019).

Na Apelação 1015741-35.2015.8.26.0100, que tramitou também no TJSP em 2016, a passageira alegou ter sofrido assédio sexual por terceiro dentro do metrô, e o Tribunal novamente entendeu que o fato é alheio às obrigações da transportadora, equiparado, portanto, a caso fortuito, vez que se tratou de ato exclusivo de terceiro, o que afasta a responsabilidade da transportadora e rompe o nexo de causalidade. Assim, não se configurou dano moral à usuária do transporte (TJSP, 2016).

O principal argumento apresentado pelo TJSP sobre o assunto é que é impossível exigir que as empresas de transporte evitem tais situações, diante do elevado número de passageiros que utilizam diariamente os serviços de transporte público, especialmente porque são fatos “estranhos à atividade” das empresas. Nesta lógica, não há, portanto, falha na prestação de serviço pelas empresas (TJSP, 2019). Há que se refletir, porém, se de fato se trata de fatos estranhos às atividades das empresas, vez que é um problema que ocorre de forma rotineira nos diversos espaços que envolvem a rede de mobilidade urbana das cidades latinoamericanas.

Na Apelação Cível nº 1048592-30.2015.8.26.0100, também da Comarca de São Paulo, houve provimento parcial ao recurso interposto pela Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô. Trata-se de caso de importunação sexual ocorrido na Estação Brás, por volta das 7h15 da manhã, em fevereiro de 2015, em que a vítima alegou que um homem começou a encostar nela e que percebeu líquido em sua perna proveniente da ejaculação do indivíduo. Pediu socorro e foi auxiliada por seguranças do metrô, que repreenderam e contiveram o importunador, capturando-o e encaminhando-o à autoridade policial (TJSP, 2019).

Por este motivo, a Companhia de Metrô requereu que fosse afastada a sua responsabilidade, vez que o ato se tratou de culpa exclusiva de terceiro, estando pois ausente o nexo causal em sua relação. Alegou, ainda, que inexistiu defeito na prestação do serviço, que faz campanhas (contra o assédio e a importunação sexual) e que se trata, portanto, se fortuito externo e “incidente anormal”. A mulher, no entanto, ficou profundamente abalada e com pavor de utilizar o metrô depois do ocorrido, ressaltando que existe responsabilidade objetiva da ré.

O argumento da responsabilidade objetiva do fornecedor, está previsto no artigo 14 do CDC, a saber:

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

Há, porém, jurisprudência da 11ª Câmara de Direito Privado, do julgamento da Apelação n.º 1034155-81.2015.8.26.0100, tirada de situação análoga, em que se entendeu que a responsabilidade do transportador, ainda que seja objetiva, não é integral. Assim é que, nos termos do Código Civil, art. 734, a responsabilidade civil do transportador é excluída pelo caso fortuito ou força maior. O TJSP entende, ainda, que:

Não há como se imputar à ré a obrigação de fiscalização de cada ambiente e de todos os usuários do sistema de transporte (áreas de acesso às estações, plataformas, parte interna dos vagões dos trens). Isto não seria razoável e inviabilizaria a atividade de transporte de pessoas.

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) defende que o transporte público deve ser um serviço de qualidade, oferecido de forma a garantir a saúde e a segurança daqueles que o utilizam. Desta forma, os passageiros, ao pagarem uma tarifa pelo serviço público prestado por uma empresa, firmam um contrato e estabelecem uma relação entre passageiro e empresa. De acordo com o Código de Defesa do Consumidor, artigos 3º, § 2º e 22, caput e parágrafo único do Código de Defesa do Consumidor, o serviço público utilizado mediante pagamento de tarifas se trata de uma relação de consumo (ANPT, 2014).

Partindo deste pressuposto, deve ser direito da passageira/consumidora pleitear por indenizações às empresas de transporte público nos casos de violência de gênero ocorridos no interior dos transportes, bem como nas paradas e estações.

É certo que a responsabilização das empresas nestes casos teria um aspecto duplice: a punição pela inércia diante da incumbência de oferecer um serviço seguro e, também, a compensação da pessoa ofendida. A indenização pelos danos morais, portanto, teria o

desiderato de compensar a dor, o espanto, a vergonha, o sofrimento, a frustração, o abalo emocional que a vítima da violência tenha suportado em decorrência do ato comissivo ou omissivo da empresa, bem como de “forçar” as empresas a reforçarem a segurança em seus ambientes, investir mais em campanhas, em medidas de prevenção situacional, especialmente pois tais abusos são costumeiros, corriqueiros, deixando diversas consumidoras lesadas, como é de conhecimento público.

A responsabilidade do transportador é objetiva, em garantia ao princípio da segurança e fundada nas previsões do artigo 14 do CDC. Deve-se considerar, ainda, o enunciado da Súmula nº 187 do Supremo Tribunal Federal, que traz que “a responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva”.

É inverídico que, atualmente, as situações de assédio e de importunação não podem ser previstas ou controladas: havendo interesse, existem medidas que podem ser tomadas para proteger as mulheres de tais abusos, seja através da instalação de câmeras de monitoramento, do reforço da segurança, das constantes campanhas de conscientização. Mas, para isso, é preciso que antes de tudo as empresas coloquem a complexidade das questões de gênero como pauta na hora de tomar decisões concernentes ao transporte público urbano, pois as mulheres são o público que mais utiliza o transporte público coletivo, sendo assim o principal público que deveria ser considerado ao pensar medidas de melhoramento dos transportes, especialmente considerando que é um ambiente caracterizado pela superlotação e pela alta rotatividade de pessoas. Não é, portanto, um ambiente onde não se imagina que haverá abusos.

Em Santa Catarina, nos autos do processo nº nº 5001552-93.2019.8.24.0004/SC, a passageira alegou que durante utilização do transporte público, um outro passageiro, sentado na mesma fileira, realizou atos obscenos de masturbação e que ela imediatamente informou o ocorrido ao motorista, que se limitou a repreender o sujeito. Após saltar do ônibus, a passageira realizou um registro de ocorrência perante a autoridade policial. A empresa de transporte, por sua vez, defendeu que não era responsável pelo dano, pois ao ato decorreu exclusivamente de terceiro e sustentou que o motorista tomou todas as medidas cabíveis para cessar a prática dos atos.

Ao analisar o caso, o juiz entendeu que é mais um episódio de violência de gênero praticada contra as mulheres, que episódios envolvendo a prática de atos obscenos no interior de ônibus e de vagões de trem/metrô não são isolados, que as violências e as iniquidades

históricas inseridas de maneira estrutural na sociedade brasileira não são solucionáveis a partir da atuação isolada dos juízes e a empresa não apresentou a adoção de nenhuma política destinada a combater os atos de violência sexual contra as mulheres.

(...) reconhecido o fato de que mulheres reiteradamente são vítimas de assédio sexual ou de atos obscenos no interior das diversas modalidades de transporte público, cabe ao concessionário adotar um conjunto de medidas de segurança, tais como a criação de espaços restritos para mulheres, câmeras de vigilância, cartazes de advertência, comunicação direta com polícia militar etc. (...) Ao sustentar que caberia à vítima ligar e pedir a intervenção dos agentes de segurança pública, o requerido dá a entender que a violência de gênero praticada no interior do transporte público seria assunto privado, restrito ao autor e à vítima, e não uma questão pública, cuja solução exige a implementação de ações de natureza pública, com necessária participação do concessionário.

Sobre o assunto, a Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ), estabeleceu que a concessionária de serviço público de transporte não tem responsabilidade civil em caso de assédio sexual cometido por terceiro em suas dependências. Por maioria de votos, o STJ deliberou que a importunação sexual no transporte de passageiros, cometida por pessoa estranha à empresa, configura fato de terceiro, que rompe o nexo de causalidade entre o dano e o serviço prestado pela concessionária – excluindo, para o transportador, o dever de indenizar.

Está fora de dúvida: o crime era inevitável, quando muito previsível apenas em tese, de forma abstrativa, com alto grau de generalização. Por mais que se saiba da possibilidade de sua ocorrência, não se sabe quando, nem onde, nem como e nem quem o praticará. Apenas se sabe que, em algum momento, em algum lugar, em alguma oportunidade, algum malvado o consumará. Então, só pode ter por responsável o próprio criminoso (Ministro Raul Araújo, relator do REsp 1833722 SP 2019/0013070-2).

Na ação que deu origem ao recurso, uma vítima de assédio nas dependências de estação de trem ajuizou pedido de indenização por danos morais contra a concessionária, mas o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) entendeu que a empresa tomou todas as providências que lhe cabiam, tendo, inclusive, encaminhado o suposto agressor à polícia.

No recurso especial, a vítima alegou que, não havendo controvérsia sobre a ocorrência do crime dentro da estação operada pela concessionária do serviço de transporte de passageiros, estaria caracterizada a responsabilidade civil da empresa pelos danos sofridos por ela, nos termos dos artigos 734, 735, 932 e 949 do Código Civil.

O ministro Raul Araújo declarou, ainda, que de acordo com a doutrina e a jurisprudência, a responsabilidade decorrente do contrato de transporte de pessoas é objetiva, sendo obrigação do transportador reparar dano sofrido pelo passageiro quando for demonstrado o nexo causal entre a lesão e a prestação do serviço. Ele destacou que o contrato

de transporte resulta, para o transportador, na assunção de obrigação de resultado, o que lhe impõe o ônus de levar o passageiro incólume ao seu destino.

Por outro lado, ao analisar a legislação aplicável ao tema, o relator destacou que, embora as normas reforcem a natureza objetiva da responsabilidade civil do transportador, elas também preveem como causas excludentes dessa responsabilidade eventos decorrentes de caso fortuito, de força maior ou de culpa exclusiva de terceiro.

Com base no processo, Raul Araújo enfatizou que não haveria meio de se evitar o delito, onde quer que ocorresse, pois ele é praticado pelo agressor de forma estudada e oportunista, "consumando-se numa fração de segundos, mediante inesperado contato físico". No voto, o ministro também ressaltou que, se o evento é previsível, evitável e relacionado aos serviços prestados ao consumidor, tem-se a hipótese de fortuito interno, caracterizador da responsabilidade do transportador. Contudo, se o evento não possui relação imediata com os serviços e é imprevisível ou, sendo previsível, é inevitável, há a caracterização de fortuito externo, que afasta a responsabilidade da concessionária.

A repulsa social provocada pelo comportamento celerado de terceiro não pode inaugurar para o empreendedor categoria de responsabilidade por risco integral, sem haver previsão na legislação ou correspondência lógica com a realidade (Ministro Raul Araújo, relator do REsp 1833722 SP 2019/0013070-2).

Nota-se que, embora o STJ tenha entendido que a importunação sexual no transporte de passageiros, cometida por pessoa estranha à empresa se trata de fato de terceiro, que rompe o nexo de causalidade entre o dano e o serviço prestado pela concessionária, também percebe-se, através do exemplo do México, como as empresas possuem o poder de evitar e/ou diminuir as violências sofridas pelas mulheres. Ainda que não possam prever quando ocorrerá ação de terceiro, sabendo que são recorrentes, as empresas podem criar os meios de coibi-las no momento em que acontecem e oferecer a estrutura para que a mulher denuncie a ocorrência. Talvez, a responsabilização civil das empresas sirva justamente para obrigá-las a criar esses meios.

3.4 A aposta na criminalização dos agressores

Como tentativa de diminuir o problema da violência de gênero no transporte público, em alguns contextos, apela-se para a criminalização de condutas. No Brasil, por exemplo, a partir do caso descrito no subtópico anterior, em que um homem ejaculou no pescoço de uma

mulher, criou-se o tipo penal de importunação sexual, diante da lacuna que havia no sistema jurídico na hora de julgar atos semelhantes.

Até o advento deste novo tipo penal, os magistrados se viam diante de dois extremos no momento de caracterizar qual conduta delituosa adequava-se ao fato jurídico, de um lado a sanção agravada de crime de estupro, do outro a contravenção penal de importunação ofensiva ao pudor, talvez deveras branda diante dos casos concretos de violência de gênero.

A cominação de pena igual à de estupro, bem como a classificação do atentado violento ao pudor [hoje, estupro] como crime hediondo (art. 1º da mesma lei), é de todo excessiva nos casos de simples contato corporal lascivo (abraços e beijos) ou de contemplação lasciva (...), sendo a sua pena mínima (seis anos) até mesmo superior ao mínimo previsto para a lesão corporal seguida de morte (quatro anos). Diante do absurdo e da incongruência da lei, restaria ao juiz, nessas hipóteses, desclassificar o delito para a contravenção do art. 61 da LCO, que, sob o nomen juris de importunação ofensiva ao pudor, pune com multa aquele que ‘importunar alguém, em lugar público ou acessível ao público, de modo ofensivo ao pudor’; ou caso o local não seja público ou acessível ao público, considerar o fato atípico (NUCCI, 2017, p. 108).

No caso do “ejaculador do ônibus” não ocorreu a configuração do crime de estupro em razão de não ter havido emprego de violência ou grave ameaça, a configuração do crime de estupro de vulnerável também não cabia, pois a vítima não se tratava de pessoa incapaz de oferecer resistência, da forma que exige este tipo penal. O crime de ato obsceno também não serviria ao caso, vez que a conduta do agente padecia de uma reação penal da mesma proporção e o crime de injúria, também considerado, se apresentou impossível pois não havia elementos subjetivos específicos entre as demais contradições. Era evidente, ali, a necessidade de um tipo penal que contemplasse conduta tão danosa e tão corriqueira.

O tipo [crime de importunação sexual] exige que o ato libidinoso seja praticado contra alguém, ou seja, pressupõe uma pessoa específica a quem deve se dirigir o ato de autossatisfação. Assim é não só porque o crime está no capítulo relativo à liberdade sexual, da qual apenas indivíduos podem ser titulares, mas também porque somente desta forma se evita confusão com o crime de ato obsceno. Com efeito, responde por importunação sexual quem, por exemplo, se masturba em frente a alguém porque aquela pessoa lhe desperta um impulso sexual; mas responde por ato obsceno quem se masturba em uma praça pública sem visar a alguém específico, apenas para ultrajar ou chocar os frequentadores do local (CUNHA, 2018)

Sabe-se, no entanto, que a mera criação de tipos penais não soluciona o problema se não houver uma estrutura estatal para dar andamento às denúncias e à responsabilização penal dos infratores.

Na Colômbia, agentes secretas foram mobilizadas para combater “mão boba” nos transportes públicos. Policiais femininas, vestidas com roupas comuns como qualquer

trabalhadora ou estudante, integraram uma equipe de policiais à paisana cuja função é combater o abuso sexual na rede de ônibus em Bogotá. Apesar de apenas uma minoria registrar queixas, o número de denúncias cresceu de 81 em 2013 para mais de 150 nos primeiros oito meses de 2014. As queixas diminuíram desde que a estratégia teve início, a equipe realizou 17 prisões, a maioria nas duas primeiras semanas de patrulha. Uma das policiais comenta que "pode ser que as pessoas estejam pensando duas vezes, porque não querem arriscar assediar uma garota que pode ser uma policial à paisana". Mais do que punir, o projeto visa dissuadir potenciais criminosos (WALLACE, 2014).

No Brasil, em janeiro de 2022, um homem foi preso em flagrante após apalpar os seios de uma menina de 13 anos de idade quando ela estava no ônibus. A prisão aconteceu depois de outros passageiros terem visto a ação do suspeito e avisado ao motorista, que prontamente informou à Polícia Militar. Na ocasião, o suspeito admitiu ter passado a mão no ombro da menina, mas negou ter tocado os seios dela. A Polícia procurou a empresa de ônibus para ter acesso às imagens das câmeras de monitoramento instaladas no veículo, com o fim de checar as informações da vítima e do suspeito, mas a empresa informou que as câmeras não gravaram as imagens (IG, 2022).

Um homem de 53 anos foi também preso em flagrante pela Polícia Militar pelo crime de importunação sexual contra uma estudante de 16 anos dentro de um ônibus do transporte público coletivo. O caso veio à tona após a vítima utilizar suas redes sociais para denunciar a situação e a prisão do suspeito aconteceu depois que ele foi detido pelos próprios passageiros do coletivo, que acionaram a Polícia. O caso ficou sob investigação da Delegacia de Mulheres da Polícia Civil. No vídeo que repercutiu nas redes sociais, a estudante relata que estava no ônibus, deslocando-se para casa e quase dormindo no assento quando “um cara veio, fez vídeo, tirou foto, sendo que sou menor de idade. Ele gravou vídeo da minha genitália e, se não fosse o outro cara ter falado, eu não ia perceber. A gente fez ele [o suspeito] abrir a galeria [de fotos do celular dele] e ligamos para o 190” (ARAÚJO, 2022).

Em abril de 2022, em Brasília/DF, um homem de 21 anos foi preso em flagrante após apalpar uma mulher dentro de um ônibus coletivo. Na ocasião, os passageiros que estavam presentes no coletivo abordaram os policiais militares que estavam na frente da 15ª Delegacia de Polícia da cidade e o sujeito foi preso em flagrante (JORNAL DE BRASÍLIA, 2022).

Em maio de 2022, outro homem também foi preso em flagrante pela Guarda Civil Municipal de Taboão da Serra/SP depois de importunar sexualmente uma mulher de 24 anos dentro de ônibus intermunicipal. O acusado foi preso depois que motoristas e passageiros do ônibus sinalizaram para uma viatura da Guarda Municipal. O homem já havia sido preso pelo

mesmo motivo em 2018 e já acumula 4 boletins de ocorrência por crimes sexuais. A vítima relata que ele estava sentado na cadeira do ônibus quando ela sentou no banco ao lado. Em seguida, o homem pôs a mão e tocou suas partes íntimas, ela notou, levantou e começou a discutir com o assediador, mas ele negou que tivesse a tocado. Outros passageiros saíram em defesa da mulher, gerando uma confusão no ônibus, o acusado tentou descer, mas foi impedido, até que a Guarda Municipal o prendeu (PEREIRA, 2022).

Neste mesmo mês, em Goiás, a Polícia Militar prendeu um homem suspeito de importunação sexual contra uma mulher em um ônibus intermunicipal. De acordo com a Polícia, a vítima denunciou o crime no momento em que o ônibus parou no Terminal. A mulher relata que estava realizando o trajeto de Goiânia até Firminópolis quando percebeu que o passageiro estava “inquieto” ao seu lado. Então, ela ligou a lanterna no aparelho celular e percebeu que o homem estava se masturbando ao lado dela. Tomada pelo desespero, pediu ajuda aos demais passageiros, mas ninguém lhe deu atenção. Em seguida, relatou o fato ao motorista, que lhe colocou para sentar na parte da frente do veículo, com fins de resguardá-la. A partir deste relato, a Polícia localizou o passageiro e lhe deu voz de prisão em flagrante. O sujeito fez exame de corpo de delito em um hospital da cidade e, em seguida, foi levado para a Delegacia, onde foi preso por importunação sexual (FEITOSA, 2022).

Ainda em maio de 2022, outro homem foi preso suspeito de importunação sexual após agarrar uma jovem de 20 anos no Terminal Urbano de Rio Preto. A vítima contou aos guardas que estava esperando o ônibus quando foi agarrada por trás pelo suspeito e que uma testemunha lhe ajudou a se livrar do assédio. O homem foi detido por populares até a chegada dos agentes da Guarda Municipal. Ao ser preso e encaminhado à Central de Flagrantes, negou as acusações e confessou ser usuário de drogas (GAZETA DE RIO PRETO, 2022).

Em junho de 2022, um homem de 62 anos foi preso após assediar uma mulher no interior de um coletivo na região Norte de Belo Horizonte/MG. Na ocasião, o sujeito passou a mão na cintura da mulher, que não percebeu, achando que era um contato normal que acontece dentro dos ônibus, mas foi alertada por outra passageira que viu o homem colocar o órgão genital para fora. O assediador foi preso pela Guarda Municipal após ser agredido pelos passageiros, tendo precisado inclusive de atendimento médico (CAMILO, 2022).

Em 2021, a 1ª Vara Criminal de Hortolândia/SP condenou um homem a uma pena de 10 meses e 20 dias de reclusão, em regime inicial semiaberto, por importunação sexual praticada em um ônibus do transporte coletivo. Além disso, condenou o réu a indenizar a vítima em R\$ 5.000 por danos morais. O acusado, de acordo com os autos, estava sentado no banco atrás da vítima e, pelo vão entre os assentos, passou a mão no quadril e na coxa da

mesma, que ficou assustada, começou a chorar e mudou de assento. Ele a mandou ficar quieta e passou a encará-la, mas antes de chegar ao terminal, a vítima viu uma viatura policial na rua perto de um ponto de ônibus, desceu e fez a denúncia. No terminal, os policiais encontraram o homem que afirmou não lembrar do que tinha acontecido (NETO, 2021).

O Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios, nos autos do Processo nº 0718512-02.2020.8.07.0007, também condenou o réu por infringir o Art. 215-A do Código Penal, após ter sido preso em flagrante por praticar atos libidinosos contra a vítima sem a anuência dela. A materialidade e a autoria foram comprovadas pelo depoimento da vítima e corroborado por filmagens do ônibus e pelos depoimentos testemunhais (TJDFT, 2021).

Sabe-se, também, que nem sempre o cárcere é a resposta mais eficiente para resolver casos de violência contra a mulher. Sobre isso, importa trazer aqui estudo de Érica Canuto Veras (2018), que demonstra que a prática de grupos reflexivos de homens, que consistem em reuniões em grupo em que facilitadores de diversas áreas (psicólogos, assistentes sociais, operadores do Direito etc) propõem à homens envolvidos em casos de violência doméstica atividades geradoras de reflexões dentro do sistema de justiça penal, gerou uma diminuição radical nos índices de reincidência quando comparado ao modelo retributivo, justamente por oportunizar a discussão de gênero, reflexividade e operar na mudança efetiva de conduta

No Brasil, os grupos reflexivos são uma maneira de intervir focada na problematização de modelos de masculinidade e na construção de alternativas para homens que praticam violência. Veras explica (2018, p. 195) que “esses grupos são anteriores à Lei Maria da Penha, mas que frequentemente se vinculam a ela após sua promulgação em 2006, tendo previsão expressa no seu texto”. No caso estudado pela pesquisadora, os homens em questão mantinham relacionamento afetivo com as vítimas. Resta saber se a medida seria igualmente suficiente para resolver casos que envolvem violência nos espaços públicos urbanos, quando agressor e vítima geralmente são desconhecidos, sem qualquer vínculo.

3.5 A aposta na prevenção situacional

A prevenção situacional do crime significa reduzir as oportunidades para ocorrer categorias específicas de crimes, aumentando os riscos e dificuldades associados e reduzindo as recompensas (CLARKE, 1995, p. 91). Essa prevenção se caracteriza, portanto, em gerir, desenhar e manipular os ambientes de maneira a elevar os riscos percebidos pelos possíveis infratores, através de medidas como alarmes de intrusão, etiquetas eletrônicas em mercadorias, vigilância em locais específicos, monitoramento através de câmeras (se possível,

com tecnologias mais sofisticadas), além de medidas como separação de torcedores rivais em diferentes lugares no estádio, entre outras (CLARKE, 1995, p. 91-92).

A aposta na prevenção situacional consistiria, portanto, no compromisso por parte do Poder Público e das empresas responsáveis pelo transporte de tornar os espaços públicos (inclusive o próprio veículo) mais seguros de acordo com a necessidade das mulheres, trazendo a questão de gênero para o centro da formulação de normas e políticas públicas. Essas medidas podem ser pensadas de acordo com o ambiente em questão, de maneira que a prevenção se tornaria mais eficiente com a instalação de câmeras nos transportes públicos, bem como com a presença de funcionários nas paradas de ônibus e estações de linhas férreas monitorando essas câmaras e intervindo em tempo real..

Tal medida foi implementada em parte da frota de ônibus de Porto Velho/RO, em 2019, em que quatro câmeras foram instaladas em cada veículo, de forma a captar imagens da porta dianteira, da entrada de passageiros, da catraca e do cobrador. O objetivo era de dar mais segurança aos usuários, funcionários, garantir o cumprimento de normas de trânsitos e inibir assédios nos coletivos (HOLANDA, 2019).

Em São Carlos/SP, os veículos da empresa Suzantur começaram a contar com um sistema de biometria facial, que permite aumentar a fiscalização e o reconhecimento do usuário na catraca por meio de um programa de computador. O objetivo da medida é auxiliar no controle de fraudes em relação ao uso de cartões de passageiros que têm benefícios, como gratuidade e descontos (G1, 2018).

A estratégia da biometria facial poderia ser utilizada também como medida de prevenção situacional, pois a maior parte dos crimes de importunação e assédio no transporte público ocorrem nos horários de pico, onde a figura do agressor se confunde no meio da multidão. A consciência de que seu rosto foi gravado e que, por isso, é mais fácil identificar sua autoria diante de um ato criminoso, em tese diminuiria as chances do possível agressor ir adiante e cometê-lo.

Outro exemplo desse tipo de iniciativa, mais simples de ser implementada, é a autorização dada por alguns municípios, como é o caso de Natal, Teresina, Curitiba, Salvador, Grande São Paulo e Rio de Janeiro, para que os veículos do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros parem fora dos pontos de parada preestabelecidos para o desembarque de mulheres, no horário de operação noturna (de 22h até 5h), de forma a deixar as mulheres em pontos mais seguros ou mais próximos de suas residências, vez que muitas mulheres são

vítimas de feminicídio, estupro e outros tipos de violência de gênero no trajeto das paradas até suas casas.

Essa medida é especialmente interessante nos bairros onde a infraestrutura é mais deficiente no que concerne à iluminação e segurança pública. Desta forma, ainda que seja uma ação simples e que não garanta que a integridade física das mulheres será preservada, pelo menos nos horários em que há menos circulação de pessoas e maior insegurança, as mulheres podem optar por trajetos que são menos esquisitos ou mais curtos até chegarem em casa.

Nestes casos, a mulher deve solicitar ao motorista a parada com antecedência mínima que permita que o motorista cumpra as regras de trânsito e este deve respeitar os itinerários determinados pela secretaria municipal de transportes.

Outras medidas incluem tornar as paradas de ônibus e estações de trem mais iluminadas, localizadas em lugares mais estratégicos, de preferência próximos à lugares com circulação de pessoas e/ou criar rotas de ônibus que atendem mais lugares, de forma que as mulheres não precisem caminhar tanto até um ponto para acessar o transporte ou para voltar para casa. Evitar paradas de ônibus em locais onde há “faixas cegas”, que consistem em muros compridos, que tornam os espaços esquisitos e inseguros etc.

A aposta na prevenção situacional requer um maior comprometimento do Poder Público em tentar identificar possíveis lugares ou situações de maior insegurança para as mulheres e, assim, oferecer medidas que busquem eliminar ou diminuir os riscos para elas, ao mesmo tempo em que se torna mais “difícil” para que o agressor cometa algum ato de assédio. Garantir mais policiamento nas ruas da cidade, inclusive em bairros mais periféricos, assim como nas paradas de ônibus e estações de linhas férreas é outra medida que pode vir a diminuir a incidência de casos.

Este tipo de aposta tem grandes chances de ser a mais eficaz dentre as apresentadas, vez que ao mesmo tempo em que previne situações de risco ao criar espaços mais seguros para as mulheres (e para a população em geral), garante: a) mais segurança para as passageiras sem segregá-las nos espaços públicos, como acontece no “Vagão Rosa”; b) não depende da compreensão de campanhas de conscientização e da boa vontade dos homens de levar as orientações à sério; c) diminui as chances de ocorrência do crime, o que é bastante desejável, vez que ainda que o agressor seja punido pelo ato, a vítima ainda sofre as consequências emocionais, morais e, muitas vezes, físicas da agressão.

Neste trabalho, pretende-se descobrir quais das medidas apresentadas têm sido implementadas na metrópole de Porto Alegre, tanto nas linhas de ônibus urbano quanto na linha férrea da TRENURB e quais têm sido, de fato, eficazes diante do problema. É o que será analisado na próxima seção.

4 MEDIDAS PARA O COMBATE À VIOLÊNCIA DE GÊNERO CONTRA AS MULHERES NO TRANSPORTE PÚBLICO NA METRÓPOLE DE PORTO ALEGRE

O objetivo desta seção é identificar quais medidas vêm sendo implementadas para combater a violência de gênero no transporte público no contexto da metrópole de Porto Alegre. Estima-se que mais de um milhão de pessoas utilizem o transporte público em Porto Alegre; da Região Metropolitana, somam-se mais 200 mil passageiros. A capital gaúcha conta com diferentes modais para deslocamento, sendo os mais significativos para a população, dentre os modais disponíveis para transporte público na cidade, as linhas de ônibus urbanas e o trem metropolitano. Por isso, foram realizados dois estudos de caso: 1) o caso das linhas de ônibus urbano de Porto Alegre, cujo órgão de regulação é a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), discutido na seção 4.1; e 2) o caso da linha ferroviária metropolitana, sob administração da Trensurb S.A., discutido na seção 4.2.

Para chegar aos dados que serão descritos no decorrer desta seção, foram utilizadas diferentes estratégias metodológicas. Foram realizadas observações diretas pela pesquisadora, que percorreu percursos em linhas urbanas de ônibus da empresa Carris em Porto Alegre e na linha férrea do Trensurb. Nessas ocasiões, foram visitados os terminais de ônibus distribuídos na cidade, algumas paradas de rua e as principais estações que dão acesso aos trens da Trensurb. Também foi realizada pesquisa documental, por meio de consulta aos websites do Trensurb, EPTC, Carris e ATPPoA, buscando especialmente por notícias sobre campanhas e medidas contra a violência de gênero, bem como normas que regrassem o comportamento dos usuários dos meios de transporte pesquisados. Além disso, foram realizadas entrevistas com representantes da Trensurb, da EPTC e do Fórum Transporte Seguro. Por fim, em caráter complementar, foi visitada a legislação municipal pertinente ao trabalho em questão, bem como notícias da mídia local.

4.1 O caso das linhas de ônibus urbano de Porto Alegre

A EPTC teve sua criação autorizada pela Lei n. 8133, de 13 de janeiro de 1998, com o objetivo de regular e fiscalizar as atividades relacionadas com o trânsito e os transportes da capital gaúcha, atendendo a uma tendência internacional de municipalização da mobilidade urbana (EPTC, 2022).

Todo cidadão-usuário da mobilidade urbana de Porto Alegre recebe os serviços prestados pela EPTC, direta ou indiretamente, sendo o mercado da mobilidade dividido por modo, público e privado, motorizado e não motorizado, resultando em diversas formas de transporte e circulação, como é o caso das linhas de ônibus, carros, bicicletas etc (RELATÓRIO DE GESTÃO DA EPTC, 2019).

A área de atuação da Empresa compreende todo o município de Porto Alegre, que tem cerca de 1,5 milhão de habitantes, uma frota de cerca de 850 mil veículos emplacados e um dos índices de motorização mais elevados do país, com aproximadamente 1,75 habitantes por veículo. Porto Alegre constitui o principal polo populacional e econômico da região metropolitana, que totaliza 34 municípios, com população total de aproximadamente 4 milhões de habitantes (RELATÓRIO DE GESTÃO DA EPTC, 2019).

O sistema de transporte público é composto pelas empresas operadoras de ônibus e lotações, pelos permissionários dos serviços de táxi, aplicativos, transportes escolares, bem como pela empresa gerenciadora das bicicletas compartilhadas, a TemBici. Como parceiros da EPTC, estão entidades ligadas às questões de mobilidade urbana e segurança viária, a exemplo da Brigada Militar, DETRAN-RS, Instituto Geral de Perícias, SAMU, Guarda Municipal, ONGs e outras secretarias do município (RELATÓRIO DE GESTÃO DA EPTC, 2019).

Na empresa, trabalham 1.006 empregados públicos, regidos pela CLT, 06 servidores públicos da SMIM, regidos por estatuto próprio e 259 temporários, totalizando 1.179 colaboradores. Nela, ainda trabalham 118 estagiários, 47 aprendizes e 15 colaboradores oriundos da SUSEPE (RELATÓRIO DE GESTÃO DA EPTC, 2019).

O planejamento do sistema viário da cidade e a fiscalização da circulação de pessoas, veículos e mercadorias de maneira estruturada é a sua principal atribuição e responsabilidade (RELATÓRIO DE GESTÃO DA EPTC, 2019). Cabe à EPTC, portanto, de acordo com o Relatório de Gestão:

O planejamento, operação e controle dos sistemas de trânsito e transporte, em seus diversos modais, com foco na segurança, fluidez e acessibilidade no trânsito, bem como a promoção de um sistema de transporte público de qualidade. Além disso, tem como um dos principais objetivos a conscientização dos cidadãos-usuários acerca do

seu papel na mobilidade urbana, por meio de ações de educação e informação ao usuário. (p.7)

A EPTC tem diversos canais de atendimento para recebimento de demandas específicas dos passageiros, seja via online ou presencial. Nestes setores, as demandas podem ser analisadas imediatamente ou não, dependendo da matéria e dos “requisitos exigidos”. Cada solicitação gera um protocolo de atendimento, podendo ser acompanhada pelo cidadão, por telefone ou pela internet. O registro e o encaminhamento destas requisições permitem o contato entre os técnicos da empresa e as necessidades e as expectativas da população (RELATÓRIO DE GESTÃO DA EPTC, 2019).

Além dos canais de atendimento, a EPTC busca verificar as necessidades e expectativas dos usuários através de pesquisas de campo, estudos técnicos próprios e de outros órgãos, levantamentos estatísticos, operações diárias dos agentes de fiscalização nas ruas, além das redes sociais e notícias monitoradas. A coleta destes dados pelas áreas técnicas é que fundamenta a criação de projetos, estudos, planejamento de trânsito e transporte, bem como ações de fiscalização, à exemplo das operações Balada Segura, Radar Móvel, Blitz, Limpeza de Área e Ponto Baliza (RELATÓRIO DE GESTÃO DA EPTC, 2019, p. 21). Quanto ao transporte público via ônibus coletivos, a EPTC coordena 4 consórcios, sendo eles o Mob, Viva Sul, Via Leste e Mais, bem como a Carris, única empresa pública do ramo.

A Carris é a empresa de transporte público coletivo mais antiga do país que permanece em atividade, criada com a autorização do imperador Dom Pedro II, através de decreto publicado em junho de 1872 (CARRIS, 2022).

A companhia começou operando bondes puxados a mula e, em 1908, inaugurou o serviço de bondes elétricos, que foi desativado em 1970. Em 1928, passou também a oferecer o transporte por ônibus para as localidades onde as linhas de bonde não chegavam. Atualmente, a Carris possui 24 linhas, sendo 17 transversais, 4 circulares e 3 radiais. A frota possui 347 veículos, dos quais 315 estão em operação e 32 são da reserva. Do total de coletivos, 89% tem acessibilidade e 82% são dotados de ar condicionado (CARRIS, 2022).

Em dias úteis, os veículos da Carris transportam cerca de 230 mil pessoas, atravessando um total de 64 mil km em quase 4 mil viagens diárias e possui aproximadamente 2 mil funcionários, entre motoristas, cobradores, mecânicos e outros profissionais (CARRIS, 2022). A empresa se trata de uma sociedade de economia mista, com o controle acionário da Prefeitura de Porto Alegre, que tem mais de 99% das ações. Em 1999, a Associação Nacional dos Transportes Públicos a premiou como a melhor empresa de ônibus urbano do país. Em 2003, conquistou o Prêmio Nacional de Gestão Pública do Governo Federal e, todos os anos,

desde 2000 a Carris é apontada pela pesquisa Top of Mind da Revista Amanhã como a empresa de ônibus mais lembrada pelos porto-alegrenses (CARRIS, 2022).

Além da Carris, Porto Alegre conta com a frota de ônibus de 11 empresas privadas, organizadas em 4 consórcios, que venceram a licitação do transporte coletivo por ônibus em setembro de 2015. O contrato iniciou em 22 de fevereiro de 2016 e tem duração de 20 anos (ATPPOA, 2022).

O modelo da rede de transporte coletivo de Porto Alegre é organizado em 3 bacias operacionais privadas: Norte/Nordeste, Sul e Leste/Sudeste e a Carris realiza as conexões entre as bacias. Atualmente, o transporte coletivo da cidade emprega mais de 8,5 mil pessoas diretamente e conduz diariamente cerca de 600 mil pessoas, percorrendo uma média de 300 mil km, em mais de 18 mil viagens por dia (ATPPOA, 2022).

Diferente de outros tipos de transporte, o ônibus precisa chegar a todos os pontos da cidade, sete dias por semana, dos primeiros horários da manhã aos últimos da noite. Além dessa característica abrangente, o ônibus é um agregador social, pois permite o acesso de diferentes perfis, incluindo o de pessoas menos favorecidas financeiramente, que são beneficiadas com descontos ou isenção na passagem (ATPPOA, 2022).

As empresas privadas da capital gaúcha se reúnem na Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre (ATP), fundada em outubro de 1983 por empresários do setor. É uma entidade sem fins lucrativos, constituída para a integração, coordenação e representação das 11 empresas privadas de ônibus de Porto Alegre (ATPPOA, 2022).

Outra iniciativa importante para entender a questão da mobilidade urbana de Porto Alegre é o Fórum Transporte Seguro, resultado da criação de uma força tarefa em 2016, em razão do alto número de assaltos a ônibus e lotações. Integram o grupo o Ministério Público, a Polícia Civil, a Brigada Militar, a EPTC, a ATP, a Guarda Municipal de Porto Alegre, o Sindicato dos Rodoviários, a Carris e os consórcios de ônibus Via Leste, Mais, Mob e Viva Sul.

Para este trabalho, foi realizada entrevista semiestruturada na sede da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), no dia 27 de maio de 2022 com três entrevistados, entre eles funcionários da EPTC, do Consórcio MOB e integrantes do Fórum Transporte Seguro. A todo momento, foi reforçado durante a entrevista com os representantes da EPTC, que existe um trabalho da empresa pública e dos órgãos envolvidos na questão da mobilidade urbana de Porto Alegre de resgatar o transporte coletivo “que é realmente pra quem precisa”. Um dos entrevistados afirmou que as pessoas têm o direito de ir e vir, mas também tem o direito de

segurança e que essa segurança deve estar aliada com os órgãos de segurança envolvidos e que, por isso, dentro do Fórum:

A gente foi cri cri, vou ser bem sincero, a gente foi chato. a gente foi atrás da Brigada Militar, da Polícia Civil, de todos os atores da segurança, aqui eu e esse camarada aqui [refere-se a um colega integrante do fórum] a gente praticamente acabava 17h30 nossa hora, tinha que fazer diligência, ligar pra um pra outro, fazer um café, trazer essa pessoa, hoje a gente pode dizer que o Fórum é feito de parceiros, de amigos, de pessoas engajadas, e essa questão do assédio é um fato que a gente vai tratar no Fórum agora, a gente vai trazer pro Fórum essa discussão.

Diante de pergunta sobre se a questão da mulher é realmente levada em consideração, quando pensam em medidas para tornar o transporte mais seguro, um dos entrevistados comentou que é uma pauta que vai além da área do transporte, pois envolve também a Secretaria do Desenvolvimento Social. Relata que, antes da pandemia, havia campanhas regulares da Prefeitura contra o assédio sexual, mas que, na pandemia, “mudou tudo, parou muita coisa”.

A seguir, dividiu-se as medidas encontradas em: medidas educativas, medidas segregacionistas, medidas de responsabilização civil, medidas de criminalização e medidas de prevenção situacional, conforme elencado nas apostas da seção anterior.

4.1.1 Medidas educativas

Durante a pesquisa de campo para este trabalho, em nenhuma linha de ônibus urbano da Carris foi visto qualquer cartaz informativo ou medida educativa disposto sobre a questão da violência de gênero nos transportes públicos urbanos, somente o número do SAC da Carris e o “118” da EPTC. Mesmo nas paradas de ônibus e nos terminais, não havia qualquer indicativo de como as mulheres deveriam agir ou como poderiam denunciar em caso de assédio ou importunação sexual.

No entanto, na etapa da pesquisa documental e nas entrevistas com a EPTC e com os membros do Fórum Transporte Seguro, verificou-se que Porto Alegre aposta nas medidas educativas como forma de trazer atenção para o problema e diminuí-lo.

Em 2017, conforme já abordado anteriormente, foram utilizados cartazes com os dizeres “Meu corpo não é público” com o objetivo de evitar crimes de assédio sexual contra as mulheres no transporte público portoalegrense. A ação educativa partiu da EPTC em parceria com a ATP e as 12 empresas que operam o sistema de ônibus na capital. Na campanha, que durou 16 dias, todos os ônibus operaram exibindo cartazes com telefones para incentivar que as vítimas desse tipo de crime façam denúncias às autoridades.

Em 2021, foi realizada outra campanha, que fixou cartazes sobre os 15 anos da Lei Maria da Penha, disponibilizando abaixo o número do “180” para lembrar às mulheres vítimas de violência de gênero a existência do canal de denúncias. A campanha, no entanto, não deu enfoque à violência sofrida no interior dos transportes, por meio de assédio e importunação sexual.

Além disso, de acordo com o representante da EPTC entrevistado, a EPTC possui setor qualificado para fazer instruções dentro das empresas de ônibus, especialmente junto às tripulações, que consistem nos motoristas e cobradores. As instruções não se limitam às questões de assédio e importunação no transporte público, mas abrangem tudo que envolva o comportamento da tripulação junto aos usuários do transporte público e existe um “cuidado” da empresa para que as instruções sejam reforçadas periodicamente.

Conforme o entrevistado, o Consórcio Mob, inclusive, possui um procedimento pré-estabelecido para “tudo que tu imagina que acontece dentro do ambiente do transporte coletivo”. Esses procedimentos são ensinados aos funcionários como instruções de trabalho, e junto à EPTC, a empresa faz a orientação e o treinamento: “No retorno das férias dos nossos funcionários, a EPTC se faz presente, a Brigada Militar se faz presente, pra reforçar esses protocolos de orientação”.

Quando questionados especificamente sobre a questão da mulher e dos casos de assédio e importunação sexual, os entrevistados explicaram que, embora no pós-pandemia a oferta de transporte e de horários esteja aumentando, as ocorrências de assalto estão diminuindo, fruto do trabalho do Fórum. Ele reforça a importância desses dados para explicar que o Fórum Transporte Seguro possui “expertise” na área da segurança no transporte público coletivo e que, por isso, eles querem trazer a questão de gênero e o debate sobre o assédio para as reuniões do FTS:

A gente quer trazer esse debate do assédio que é muito mais fácil de tratar no Fórum e trazer do que a gente costurar um outro jeito... tem o Fórum, a gente convida, porque eles fazem parte do grupo e aí a gente vai saber se é com a Delegacia da Mulher, se é um outro setor específico ali da Polícia Civil, se é o pessoal da maria da penha, da Brigada, a gente vai saber, e aí a gente vai conseguir discutir. Uma coisa que nós sabemos é que a Polícia Civil tem uma equipe que trabalha na orientação e palestras.

Os entrevistados trazem que as reuniões do Fórum são reuniões sem muito protocolo, “uma reunião de camaradagem”, de pessoas que já estão envolvidas no mesmo trabalho há alguns anos e possuem, de fato, compromisso na resolução dos problemas relacionados ao transporte público da capital gaúcha, além de um compromisso com o resgate do transporte

público de forma geral, que até 2016 estava sendo abandonado principalmente pela insegurança motivada pelo alto número de assaltos nos ônibus.

Questionados sobre o resultado das campanhas realizadas e do retorno quanto aos cartazes, os entrevistados disseram que não tem como precisar. No entanto, explica que a EPTC tem uma rubrica no Atendimento ao Cidadão para registros de assédio sexual, assédio em geral, oportunismo, ofensa para as mulheres, e que, antes da entrevista, buscou por esses dados e encontrou 4 registros em 2022 e 3 registros em 2021.

Só. Eu até fiquei surpreso, porque todo ano a gente faz levantamento a pedido da imprensa, toooodo mês de janeiro eles falam ‘quais são as reclamações maiores do transporte público de Porto Alegre?’... A tabela horária! Reclamação de descumprimento de tabela horária, passageiro que liga e reclama que não passou o ônibus.

Sobre o descumprimento da tabela horária, explicou que essas reclamações também diminuíram significativamente por causa da tecnologia, vez que há cerca de “2 ou 3 anos” foi implantado GPS na frota de ônibus, que agora podem ser monitorados via aplicativo, o Cittamobi. Ele explica que há um esforço da EPTC de divulgar esse aplicativo, principalmente através das redes sociais e que agora os usuários podem utilizar os aplicativos para saber qual ônibus leva a cada destino, os horários dos ônibus, o que permite que os usuários possam planejar seus deslocamentos e evitar perda de tempo, ao ficar nas paradas de ônibus aguardando indefinidamente.

As pessoas sabem que se precisar sair pra um lugar, ela pode ir naquela parada de ônibus, até tu sabe exatamente que horas o ônibus vai parar ali naquela parada, então tu planeja o deslocamento, e tu não fica na parada esperando, tu não vivencia o ônibus chegar atrasado, porque tu sabe que ele tá vindo, tu olha, eu te mostro aqui, tu sabe que ele tá vindo então não tem mais a reclamação, essa reclamação diminuiu muito, mas na rubrica ali do assédio a gente encontrou sim 4 registros esse ano e 3 ano passado, que até nos chamou atenção... Opa, esses registros tão aqui ó, vamo ficar atento... e a maioria dos casos, o que é? É o cara chamando a mulher de gostosa, com todo respeito né, é ofensa, esse tipo de coisa, e aí o cobrador pede pro cara parar né, e aí gera um constrangimento, é esse tipo de coisa basicamente.

Quando apresentados aos dados da pesquisa de campo, especialmente sobre a ausência de cartazes nos ônibus, paradas e terminais, os entrevistados confirmaram que atualmente não tem nenhum tipo de cartaz sendo exibido nos veículos. Explicaram, também, que a distribuição dos cartazes sempre passa pela aprovação da EPTC e que geralmente já tem um período de tempo pré-determinado para cada campanha estabelecida.

4.1.2 Medidas segregacionistas

No início deste trabalho, a princípio não parecia haver qualquer medida segregacionista envolvendo o transporte público coletivo de Porto Alegre. No entanto, quando

o assunto veio à tona durante a entrevista, foi citada uma medida “curiosa”: a existência de uma linha especial exclusiva para mulheres torcedoras durante jogos de futebol dos dois maiores times do Rio Grande do Sul: Internacional e Grêmio.

A EPTC disponibiliza as linhas de dias úteis, as linhas de sábado, as linhas de domingo, as linhas de feriado e as linhas especiais, que levam os usuários para eventos específicos, como shows de música que acontecem eventualmente e que atraem um grande público. Ao colocar uma linha especial, o objetivo é facilitar para o usuário que usa o transporte coletivo, que não quer ir aos shows, mas sim voltar para casa. A linha especial, portanto, permite que esse passageiro não passe por superlotação do transporte. Assim, a EPTC e as empresas cuidam de separar os públicos, criando linhas específicas com um itinerário especial.

Nesta tomada, verificou-se que em dias de jogos do “Grenal”, a rivalidade entre as torcidas de futebol é bastante latente, tornando o trajeto até os estádios de futebol perigoso, principalmente para as mulheres torcedoras. A solução, que foi definida por um entrevistado como “muito, muuuuito pontual” foi criar uma linha especial só para mulheres, saindo do Mercado Público, no Centro Histórico, rumo aos estádios de futebol. A condição para entrar no veículo era ser mulher e estar com uniforme de torcida. No ônibus, misturavam-se as torcidas femininas do Internacional e do Grêmio.

A gente tem uma rivalidade muito grande aqui em Porto Alegre entre as torcidas de futebol, em casos de jogos do Grenal, muita torcida de ambas os dois clubes, se coloca um ônibus pra ambas as torcidas, só de mulheres. A gente fez isso saindo do Mercado Público pro jogo, teve isso, foi no ano da pandemia (...) a gente ia começar a implementar isso pra ter ao longo de todo o ano, fizemos um único jogo, onde foi o primeiro Grenal de março de 2020, foram vários carros saindo em direção ao estádio, só mulheres de ambos os clubes, né. Qual que era a condição? tinham que estar com uniforme de torcida e era só mulher e não tem essa ... saía do lugar de onde sai onde sai todas as linhas especiais de futebol.

A motivação para a criação da linha especial era incentivar a torcida mista, bem como um estímulo “à empatia”. O entrevistado completa que “Porto Alegre tem suas peculiaridades”, ao que o outro funcionário reflete que “no dia-a-dia, nos horários de pico, eu acho que [a EPTC] nunca pensou... não existe ainda uma demanda medida, tipo ‘vamos botar lá na linha do T11, que é uma linha longa transversal que é super carregada, vamos botar um carro só pra mulheres, isso nunca se fez...’”.

A questão da demanda parece ser o principal motivador de uma ação mais direta da EPTC: nota-se que existe um interesse da empresa na resolução dos problemas que envolvem os transportes públicos coletivos, no entanto esse interesse é gerado principalmente pelo número de reclamações ou de demanda de um certo serviço. Quanto à estratégia

segregacionista, em linhas especiais como no caso dos jogos do Grenal, se justifica justamente pela forte rivalidade entre os torcedores, que por vezes acabam sendo motivo de insegurança para as mulheres que querem acompanhar os jogos e torcer.

No entanto, como medida de larga escala, nas linhas comuns, cabe ressalvas à esta estratégia, especialmente considerando que as mulheres são as principais usuárias do transporte público urbano e muitas as utilizam acompanhadas de filhos, companheiros, de maneira que não há indicativos de que segregar seja uma alternativa que mereça a aposta de uma cidade na proporção da capital gaúcha.

4.1.3 Medidas de responsabilização civil

Em busca no TJRS foi encontrado o processo nº 5055612.09.2019.8.21.0001, em que a autora ingressou com ação indenizatória por danos morais cumulada com obrigação de fazer alegando que em janeiro de 2018 pegou ônibus próximo ao shopping Iguatemi e durante o trajeto um indivíduo não identificado, conhecido pela requerente somente de vista no transporte público, começou a se masturbar. A autora, assustada, se levantou e buscou o cobrador do ônibus, que pediu para que ela apontasse o indivíduo, mas que não tomou nenhuma conduta.

Do processo, adveio a decisão do Juízo de primeira instância, que extinguiu a ação sem julgamento de mérito:

ISSO POSTO, com fundamento no artigo 485, incisos I e VI, do código de processo civil, resolvo pela extinção, sem julgamento de mérito, da presente Ação de Indenização movida por ISIS DE MATOS ROSA contra SOPAL – SOCIEDADE DE ÔNIBUS PORTO ALEGRENSE LTDA, reconhecida a ilegitimidade passiva ad causum e a inépcia da inicial. Condenando ao pagamento das custas processuais e honorários advocatícios que fixo em 12% (doze por cento) sobre o valor atualizado dado à causa, com fundamento no art. 85 do CPC, suspendo a exigibilidade de tal pagamento, porquanto beneficiária da gratuidade judiciária.

A autora recorreu, reforçando que são frequentes os casos de assédio em transporte público e afirmando que é imperioso que as empresas comecem “a instruir seus funcionários a lidar corretamente com a situação, a fim de coibir tais condutas”. Alega ainda que:

A decisão proferida pelo juízo a quo menciona que a apelante não demonstrou que a parte apelada seria proprietária do coletivo no qual teria embarcado e sofrido o assédio sexual, fato que não merece prosperar, uma vez que há documentação juntada aos autos comprovando a legitimidade. Insta referir que a parte apelante moveu ação contra a empresa MOB - MOBILIDADE EM TRANSPORTES, Processo nº 001/1.18.0049574-0, onde o juiz julgou o processo extinto, sem resolução de mérito, referindo, inclusive, que a ação deveria ser ajuizada contra a empresa consorciada a que pertence o ônibus no qual a apelante foi assediada, com personalidade jurídica e, portanto, com capacidade de ser parte, nos termos do art. 278, § 1º, da Lei nº

6.404/76. Desta feita, a parte apelante move a presente demanda contra a empresa consorciada SOPAL, contudo é surpreendida com a decisão de que a parte apelada não possui legitimidade. Ora, uma questão tão importante como esta, a parte apelante sente como se estivesse fazendo parte de uma mesa de ping pong, sem ter acesso à informação correta e com decisões que causam estranhamento. Veja-se que o argumento utilizado pela apelada faz com que as empresas acusem umas às outras, dificultando o deslinde processual com o objetivo de eximir o sistema de transporte público da cidade de sua responsabilidade.

Por fim, argumenta que, em casos assim, a palavra da mulher não possui validade e que há um “esforço corporativo” para proteger as empresas e não apresentar a prova capaz de identificar o agressor. Entende que existe uma proteção aos agressores e exposição das vítimas e “desvios de atenção para o Estado, tornando o próprio Estado o agressor da mulher, quando permite este jogo de vai e vem e troca de responsabilidades”.

A apelante é usuária de ônibus, após um dia exaustivo de trabalho, sentou-se no ônibus para voltar para casa e foi exposta a situação de ter um homem se masturbando no transporte público. A apelante é uma mulher, que não pediu para ser exposta a essa situação humilhante, e em que pese um homem não tenha capacidade de sentir o medo que uma mulher sente nessas situações, pode trabalhar sua capacidade de empatia para entender. Existe o medo de violência, de estupro, de ser violentada. Todos os medos que uma mulher carrega consigo na sua existência. E não houve auxílio do motorista, que deixou o agressor sair. Ademais, as mulheres têm seus direitos tolhidos diariamente e cabe ao judiciário abordar tais assuntos com a devida relevância, para que de fato haja uma mudança social de igualdade de gênero. Conforme noticiado nos autos, a questão do assédio é tão preocupante, que tramita um projeto de lei na cidade de Porto Alegre para combater o assédio sexual no transporte coletivo. E que são inúmeras as campanhas para evitar o assédio. Ainda, restou evidente que a apelada tem total capacidade de fornecer as gravações solicitadas e não o fez por pura má vontade institucional.

Nas contrarrazões ao recurso, a recorrida alega que “pela análise da prova dos autos, fica claro que a decisão não é passível de nenhuma reforma, devendo ser negado total provimento à apelação” e argumenta que é caso de ilegitimidade, vez que a empresa Sopal não é a proprietária do ônibus no qual a autora alega estava embarcada, e teria sofrido o dito assédio. Além disso, reafirma que restou comprovado durante a instrução do feito, que no dia 30.01.2018, aproximadamente às 18 horas, não ocorreu nenhum incidente envolvendo assédio em nenhum dos coletivos da frota da empresa Sopal.

Pela prova oral e documental produzidas, não ficou nenhuma dúvida que não houve na empresa nenhuma ocorrência dando conta do fato narrado na inicial. Agrega-se aos fatos, ainda, que a recorrente, em momento algum, informou o número de prefixo, e/ou o número da placa do ônibus que diz que estava embarcada. Vale dizer que a recorrente não identificou no processo o ônibus onde teria acontecido pretensão fato, o que inclusive torna impossível a ação, por não ser possível identificar o ônibus e a empresa proprietária do mesmo. Também, a recorrente não informou o nome de qualquer um dos membros da tripulação do coletivo que diz estava embarcada, em especial do cobrador, ao qual diz que teria relatado o fato, o que, definitivamente, inviabiliza a identificação do ônibus, e da empresa proprietária do mesmo, demonstrando, de forma inequívoca, a impossibilidade da presente ação, e a ilegitimidade passiva da recorrida. E como já se disse, o fato da recorrente identificar

a linha do ônibus, no caso a linha B51 (Parque IAPI), nada comprova que era em um ônibus da recorrida que estava embarcada. (...) E na audiência do dia 18/09/2019, todos os três foram categóricos ao afirmar que o aludido fato trazido à baila pela recorrente não aconteceu. E como comprova o documento da fl. 108 (autos físicos), que se trata do resultado da pesquisa feita pela recorrida junto à ATP (Associação dos Transportadores de Passageiros), que é quem gerencia o uso do Cartão Tri no sistema de transporte coletivo por ônibus de Porto Alegre, no dia 30/01/2018 não foi identificado o uso do cartão Tri de recorrente em nenhum dos ônibus do sistema, bem como foi identificado que a última vez que a recorrente utilizou o seu cartão Tri foi no dia 04/10/2012 às 18:07:04, o que prova que no dia 30/01/2018 a recorrente sequer andou de ônibus.

Os argumentos trazidos pela parte recorrida reforçam o discurso dos entrevistados da EPTC sobre a importância da utilização do cartão Tri para traçar o perfil do usuário do transporte público mas, além disso, o cartão acaba se tornando uma ferramenta de comprovação de que a passageira efetivamente utilizou o transporte público, o que não é fácil de averiguar caso a passageira opte por pagar a passagem em dinheiro.

4.1.4 Medidas de criminalização

As medidas que envolvem criminalização perpassam pela ideia da punição e pela responsabilização do infrator penalmente. Na conversa com a EPTC e com os membros do Fórum Transporte Seguro, a ideia da resposta criminal esteve bastante presente.

Sobre a questão do assédio, um dos entrevistados relata que “dentro do transporte coletivo, a gente não tem um volume expressivo de que isso seja um problema muito significativo, mas é preocupante... a gente tem sim uma atenção especial em cima disso”. Nos casos de violência de gênero, relatam que as tripulações são instruídas para que apresentem um protocolo de ações junto “ao usuário que sofreu a sanção”, no momento em que o fato aconteceu, para que seja possível identificar o agressor e, assim, a vítima esteja mais embasada ao apresentar o caso aos órgãos de segurança.

O protocolo envolve a identificação do agressor e, para isso, a tripulação (cobrador e motorista) deve ajudar a vítima a reconhecê-lo, bem como lhe prestar assistência. Em seguida, chamam o órgão de segurança para que se faça o registro do ocorrido numa Delegacia junto à pessoa que foi lesada.

Então eles tem sim um protocolo de identificação, que a tripulação auxilia o usuário no caso... tripulação é o cobrador e o motorista... e ali sim eles passam a orientação de que se pegou, se identificou no ato, se chama o órgão de segurança, no nosso caso é a Brigada Militar, pode ser também a Guarda Municipal, Polícia Civil, para que se faça o registro sim numa Delegacia, se enquadre, e se faça a ocorrência junto com a pessoa que foi lesada, com pessoas que estão dispostas a ser testemunha e junto do infrator para que ali se lavre o flagrante propriamente dito. Caso isso não seja possível [a identificação], mesmo assim onde a pessoa que causou o delito esteja se deslocou,

fugiu, também a orientação é que a pessoa faça o registro, vá até uma Delegacia (...) às vezes o fato de tu ser coagido ou ficar temerário de fazer [a denúncia], essa pessoa acaba não sendo identificada, e acaba fazendo e ainda ocorrendo [os assédios] porque acha fácil de fazer, entendeu?

O entrevistado ressalta que, “agora que esse tema veio à pauta novamente” através da entrevista, que iriam reforçar o tema junto à EPTC e às empresas de ônibus, através de um ofício para que tenham maior atenção nos casos que envolvem violência de gênero, bem como para que tenham maior atenção ao protocolo, fazendo com que os motoristas o coloquem em execução “para que todas as informações caiam nos órgãos de segurança com o subsídio de que possam enquadrar essas pessoas aí que estão fazendo esse tipo de ação”.

O entrevistado traz um caso recente, ocorrido duas semanas antes da entrevista, em que uma tripulação agiu da forma que julgaram ser correta: uma usuária foi assediada dentro de um ônibus da linha 650 e avisou à tripulação.

A tripulação agiu porque a usuária viu a situação e avisou a tripulação, porque nem sempre tu consegue ver tudo, então quando a pessoa se manifesta e tu tá ali, tu tem que agir, então quando a gente toma a informação e representamos a empresa, seja motorista, fiscal ou cobrador, dentro do coletivo, o que é que a gente tem que fazer? Identificar a pessoa, nome, tal e tal, parar, levar pra Delegacia mais próxima, ligar pro 190 e amparar essa pessoa (...) Se tá em deslocamento, o que é acontece? Nossas linhas elas são do centro pro bairro, então nesse eixo tu pode ter uma, duas, três delegacias ou nenhuma, dependendo do eixo, mas como nossos colegas já sabem onde ficam os batalhões, a Brigada chama de PB [Ponto Base/Ponto Baliza], eles já ficam ali, já vão na Brigada Militar e isso acontece. Nesse caso específico eles foram até a Delegacia, ele foi preso em flagrante, porque a moça quis realmente prestar queixa, né, e a tripulação teve êxito na sua ação, ela seguiu certinho a orientação que a empresa determinou.

O outro entrevistado, que trabalha no Mob, comenta que os funcionários da empresa procuram sempre seguir esses procedimentos e que, na retomada pós-pandemia, o Consórcio vem buscando reforçar tais protocolos. A criminalização como “resposta mais óbvia” possivelmente tem fundamento na própria criação do Fórum Transporte Seguro, motivada pelos constantes assaltos aos ônibus coletivos na capital gaúcha, o que recrutou intensa ação policial.

Eu já posso até pegar esse teu gancho, que já to com a tabela aberta aqui de números, em 2016, quando começou propriamente dito o trabalho do Fórum Transporte Seguro, a gente tinha 915 assaltos a transporte coletivo, 2017 baixou pra 612, depois baixamos em 2018 pra 400, 2019 pra 191, 2020 pra 140, 2021 pra 61, e 2022 a gente está com 23 agora. Só pra você ver hoje que uma das culturas de insegurança no transporte coletivo, hoje o transporte coletivo é o modal mais seguro pra se andar, e a gente quer e anseia de que chegue ao zero.

O funcionário relata que querem manter esses números sempre diminuindo e que querem que os números de assédio, igualmente, caiam. Para isso, pensa que é importante que a questão entre dentro do Fórum, que tem como maior foco tornar o transporte seguro

novamente. Ele analisa que, dentro do Fórum, as pessoas são engajadas e - inclusive pelos órgãos públicos vinculados - vai haver uma maior resposta diante desses delitos e que isso consequentemente gerará a redução dos casos: “um número que já é tão insignificante, que não é tão grande, vai ser muito benéfico”.

O entrevistado entende, porém, que esse número pode não refletir a realidade, pois analisa que “o que talvez mascara um pouco é o medo de tu fazer a ocorrência e tu denunciar porque tu não tem um amparo por trás disso”. E continua:

Entrevistado 2: Isso acontecia dentro do Fórum Transporte Seguro com as tripulações que tinham que denunciar os assaltantes de ônibus e hoje, depois que foi criada toda essa estrutura, eles se sentem muito seguros de ir numa Delegacia Especializada, onde eles tem todo o amparo, a discricção, pois eles [assaltante e tripulação] não se enxergam, não se veem.

Entrevistado 1: Tem situações que o estuprador senta na delegacia do lado da vítima e fica ameaçando, isso acontece...

Os entrevistados analisam que a grande vantagem do Fórum Transporte Seguro é que uniu em uma só força-tarefa os diferentes órgãos que, separados, não davam continuidade ao trabalho um do outro.

Não adianta o brigadiano fazer uma coisa se não consegue efetivamente tramitar na Polícia, ou a EPTC fazer alguma coisa e não tramitar... Unir os órgãos de segurança que atuam, Polícia Civil, Delegacia Especializada em Crimes de Trânsito, a Guarda Municipal, a Associação dos Transportadores de Passageiros e seus consórcios, e são todos alinhados quanto. Existe normalmente, tu pode até acompanhar um dia se quiser, a gente faz blitz de transporte seguro, com a Polícia, com a Guarda Civil, com todo mundo. Se ocorre um flagrante ou na abordagem da blitz, a blitz é que nem Balada Segura, o pessoal sabe que tem blitz do transporte seguro. Quando ocorre uma abordagem, seja na viagem normal ou numa blitz, já se sabe que aquele indivíduo, que foi pego no flagrante, vai ser encaminhado, não vai sair pela porta da Delegacia assim que ele entrar, porque todas as partes estão alinhadas. A Brigada Militar faz a abordagem, já sabe em quem chegar na Polícia Civil, que vai fazer com que o negócio realmente se efetive, ou seja, tá tudo costurado, ele entra dentro da Delegacia, ele já vai pra uma área separada do passageiro, não tem o contato visual e ele efetivamente vai ser preso.

Uma das ações de segurança, operada pela Brigada Militar, consiste em operações realizadas nos corredores dos ônibus, em que os policiais embarcam dentro dos ônibus coletivos e fazem, visualmente, a verificação dos usuários que estão dentro do transporte coletivo. Durante a abordagem, de acordo com o entrevistado, “muitas vezes se manda descer toda a tripulação pra fazer a revista se eles identificarem que há, dentro do veículo, suspeitos e se faz a revista nos passageiros pra depois seguir a viagem. Isso aqui é diariamente”.

Porém, questionados em quais locais da cidade aconteciam tais ações. Responderam que “em toda a cidade, todos os locais”. Em seguida, completaram que dentro das vilas, as

patrulhas da Polícia é que cuidam e que essa operação da Brigada dentro dos ônibus ocorria nos eixos principais da cidade.

Sobre a questão das vilas, o terceiro entrevistado relata que “dentro das vilas não há ocorrências”, que é raro ter ocorrências dentro dos bairros e que “é mais fácil tu ter no eixo, que é terra de ninguém, do que no bairro”. Ressalta também as câmeras de monitoramento dentro dos transportes públicos:

Posso te lembrar aqui (...) a quadrilha do choque. Isso é uma quadrilha que assaltava os coletivos aqui em Porto Alegre. (...) essa gangue, essa quadrilha, eles foram assaltando ônibus urbano de Porto Alegre, que tinha câmera. Essa quadrilha ela foi presa e nenhum deles ficou com menos de 30 anos decretados de prisão. (...) Eles foram presos por tortura porque eles usavam uma maquininha de choque. Por isso que a Delegacia Especializada é diferente, porque ela trata especificamente daquilo. E o retorno pra Brigada Militar, pra sociedade, principalmente pra Brigada que tinha o retrabalho de pegar, entrava numa Delegacia e já saía pra outra, eles tinham que prender de novo... quem ganhou fomos nós, a sociedade como um todo, isso aí é um *case* que a gente tem pra pensar nesse sentido de que assaltar um ônibus em Porto Alegre dá sim [cadeia]... se não dava nada, hoje dá, hoje tem cadeia pra eles, hoje eles são presos, a gente pode dizer que é mais seguro andar de ônibus do que de carro.

Sobre as Delegacias, ele comenta que “a tripulação (...) vai nessa nossa Delegacia, digo nossa porque é do transporte né, ela se sente bem acolhida, orientada, tem água, tem café...”. No entanto, a DRTC cuida de casos de atropelamentos, acidentes, quedas e delitos dentro dos coletivos, mas os casos de assédio e de importunação sexual dentro dos transportes públicos são levados para a Delegacia da Mulher. Relata, ainda, que:

Não vou te afirmar isso, mas eu vejo o transporte coletivo hoje, em torno de 70% a 75% por cento são mulheres, o público feminino é o que mais utiliza o serviço de transporte, entendeu? É mais ou menos o que sinto, eu ando de ônibus pra cima e pra baixo, eu vivo o ônibus, trabalho nos ônibus, então eu vivencio isso, a gente nota que o público feminino é o que mais usa o transporte.

Por esse motivo, entende que a discussão da violência contra a mulher nos transportes públicos deve ser levada para dentro do Fórum e que os órgãos envolvidos devem ser convidados a debater o assunto. O entrevistado entende que o Fórum tem “*expertise*” no assunto, e cita que a capital pernambucana vem utilizando o caso de Porto Alegre para criar sua própria força-tarefa, com uma Delegacia Especializada no combate ao crime nos transportes públicos urbanos: “a redução foi muito significativa, resgatou o transporte, vou ser bem sincero, se não fosse essa diminuição de ocorrências dentro do coletivo, não sei o que seria do transporte nessa pandemia, né”.

Trazer o problema da violência contra a mulher nos transportes públicos para dentro do Fórum significa colocar uma lupa em um problema quase invisível dentro da EPTC, o que parece uma boa ideia, mas também um apego que a solução está na resposta penal. Há que se

refletir, no entanto, que a especificidade da experiência das mulheres nos espaços públicos não se confunde com a questão dos assaltos à ônibus. É preciso, portanto, um preparo diferente para lidar com a questão.

4.1.4 Medidas de prevenção situacional

Porto Alegre possui, atualmente, os terminais do Triângulo (Zona Norte), Parobé (Centro), Rui Barbosa-Camelódromo (Centro), no Mercado Público (Centro), Nilo Wolf-Restinga (Zona Sul), o da Av. Salgado Filho e da Av. Borges de Medeiros, esses últimos sendo terminais de rua, de linhas que vão majoritariamente para a Zona Sul da cidade.

Ao acessar os ônibus, uma paisagem que chama atenção nos terminais, a exemplo do Terminal Triângulo na Zona Norte da capital gaúcha, são os túneis subterrâneos que levam até as paradas de algumas linhas de ônibus. A paisagem dos túneis é repleta de grafites, uma paisagem tipicamente urbana de uma metrópole. No entanto, não é um lugar exatamente acolhedor para as mulheres que ali passam. Primeiramente, pois não são bem iluminados, depois pois o excesso de informação visual presente nos grafites em um lugar fechado faz o lugar parecer um pouco inóspito, mas principalmente porque na maior parte dos horários do dia não há muita passagem de pessoas, o que gera desconforto às mulheres que precisam transitar pelo lugar desacompanhadas.

Ainda, pois não se vê nenhum sinal de policiamento, nem mesmo câmeras indicando que o lugar está sendo monitorado. No entanto, ao questionar sobre isso à EPTC, informaram que há câmeras nos corredores e que essas câmeras também são monitoradas. A EPTC possui, em sua sede, uma Central de Controle e Monitoramento da Mobilidade, que consiste em uma grande sala, com diversas televisões que mostram imagens dos diversos locais da cidade e profissionais separados em fileiras que acompanham e monitoram cada canto da cidade.



Figura 2: Central de Controle da EPTC. Fonte: EPTC.

As 110 câmeras de monitoramento possuem boa qualidade e a Central de Controle funciona 24 horas por dia, 7 dias por semana, fazendo o monitoramento das principais ruas, avenidas, ônibus e podem, inclusive, dar “zoom” nas imagens e acompanhar o que acontece em cada local, o que permite, por exemplo, o acionamento da Brigada Militar em casos de violência ou acidente.

Quanto à iluminação nas paradas de ônibus, explicaram que é responsabilidade da Secretaria de Mobilidade Urbana e que “acabou de ser aprovado” um chamamento público para substituir mais de 4 mil paradas de ônibus. A previsão é que as novas paradas também tenham câmeras e iluminação.

Sobre as paradas de ônibus, existem 4 tipos diferentes: os terminais, que possuem maior estrutura, o módulo “Parada Segura” que podem ser acoplados uns aos outros, são iluminados e geralmente são instalados perto de *shopping centers*, as paradas que possuem somente um telhado, essas não tem iluminação e, por fim, a parada “pirulito” que consiste em um poste com uma placa indicando que é parada de ônibus que, de acordo com a Empresa, é “mais parada de desembarque do que de embarque”.

As novas paradas serão do tipo “Parada Segura” e o primeiro entrevistado comenta que:

A grande maioria delas tá prevista em contrato que elas tenham câmeras, hoje em dia as paradas de ônibus não tem câmera, as paradas que não tem escrito parada segura... tem 4 tipos de paradas de ônibus, Parada Segura é um módulo que tem energia elétrica (...) ele não tem aquelas coisas de conectividade, wifi, o que tem é o QR Code pro cidadão que não usa o aplicativo da Prefeitura lá, pra ver a localização do ônibus, lê o QR Code, ele sabe a distância do seu ônibus, mas não é uma plataforma com mais modernidade do que isso, essa tem iluminação (...) A Eletromidia, que é a

empresa que ganhou, (...) ela tem uns painéis de led, aqueles de aeroporto e tal, eles vão explorar...

Ele analisa que existe a preocupação de que cada vez mais sejam colocadas ferramentas que possam coibir abusos, sejam roubos de celulares “que é a coisa mais comum hoje em dia”, sejam assédios e importunações às mulheres usuárias do transporte público. E entende que “quanto mais controle, mais fiscalização, mais monitoramento tiver, melhor”.

Ainda, existe a ideia de que, com o advento da bilhetagem eletrônica, a dispensa dos cobradores nos ônibus tornou o ambiente ainda mais inóspito às mulheres, vez que o motorista não consegue ficar atento ao que acontece dentro do ambiente do transporte público e, por isso, situações de violência de gênero poderiam se tornar mais corriqueiras, sem haver ali uma “fiscalização” dos funcionários da empresa. O entrevistado comenta:

Uma das reclamações dos que foram contrários já, pedindo a defesa do cobrador numa situação de bilhetagem eletrônica, porque não existe mais a necessidade [do cobrador] de fato, é porque ele dá mais segurança. Não é função do cobrador dar segurança, ele não tá preparado pra isso, ele não ganha pra isso, não tá no rol de atividades dele, e ele não pode de fato fazer nada, é uma segurança psicológica, mas não é função do cobrador ser segurança, se querem que tenha mais segurança dentro dos ônibus então que coloquem a Polícia dentro do ônibus, não é função do cobrador ser o segurança.

A Licitação do transporte público em vigor desde 2016 trouxe ajustes e medidas que podem ser consideradas de prevenção situacional, sendo a principal delas a instalação de câmeras de reconhecimento facial em todos os veículos da frota de ônibus coletivo em Porto Alegre.

A gente tá transportando hoje em torno de 540, 530 mil [passageiros] o que é um bom número perto do que já foi né... Porto Alegre transportava antes da pandemia 840, 850 mil por dia, na pandemia chegou a 200 mil e agora tá retomando as atividades econômicas e acadêmicas, a demanda reprimida tá sendo atendida, as empresas estão colocando mais carros, maior frequência de viagens, então tá voltando aos poucos, ainda tá longe do que foi antes da pandemia...

Porto Alegre, assim como outras cidades anteriormente verificadas, também tem como medida de prevenção situacional o “Programa Parada Segura” que consiste na permissão do embarque e do desembarque em qualquer ponto do itinerário em dias úteis, no horário das 22h às 5h e aos domingos e feriados das 21h às 6h, atendendo ao que foi disposto na Lei nº 11.533 de janeiro de 2014 (EPTC, 2021).

No site da Carris, também são disponibilizados canais de comunicação com os passageiros. No Serviço de Atendimento ao Cliente Carris (SACC), os passageiros podem ter acesso a informações de horários e itinerário das linhas e as informações, segundo o site da

empresa, são avaliadas a fim de melhorar os serviços à população. O público possui acesso ao SACC 24 horas por dia, por meio da Unidade de Resposta Audível (URA), com atendimento automático. Dentre as empresas que operam nos ônibus porto-alegrenses, a Carris é a única que possui sistema de atendimento 24 horas gratuito. Além disso, a empresa disponibiliza telefones para contato, e-mail e atendimento presencial na sede, que fica no bairro Partenon.

4.2 O caso da linha férrea metropolitana do Trensurb

A Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb) foi criada em abril de 1980, por meio do Decreto nº 84.640, que objetivava implantar e operar uma linha de trens urbanos no Eixo Norte da Região Metropolitana de Porto Alegre que atendesse às populações dos municípios de Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Novo Hamburgo (TRENSURB, 2022)

A Trensurb começou a ser idealizada a partir de 1976, como projeto para reduzir o fluxo de veículos na BR-116, já saturada à época e, também, para oferecer à população dos municípios mencionados de uma alternativa de transporte mais rápido e mais barato, com segurança, conforto e capaz de absorver uma demanda inicialmente prevista na casa dos 300 mil passageiros por dia (TRENSURB, 2022).

Assim, entre 1980 e 1985, começaram a ser realizadas obras de implantação do sistema. Posteriormente, em 1984, foram adquiridos do Japão, 25 trens unidades elétricas. Em 2 de março de 1985, foi inaugurado o primeiro trecho, que contava com 27 km de extensão e 15 estações, ligando Porto Alegre a Sapucaia do Sul, cruzando os municípios de Canoas e Esteio (TRENSURB, 2022).

Em dezembro de 1997, aconteceu a inauguração da Estação Unisinos, em São Leopoldo, e em novembro de 2000, foi aberta a Estação São Leopoldo. Em julho de 2012, as estações Rio dos Sinos, também da cidade de São Leopoldo, e a Estação Santo Afonso, na cidade de Novo Hamburgo começaram a operar. Em maio de 2014, foram inauguradas as estações Industrial, Fenac e Novo Hamburgo. Desta forma, a linha chegou à extensão de 43,8 km, que permanece até hoje (TRENSURB, 2022). Em janeiro de 2011, a Trensurb ultrapassou um bilhão de passageiros transportados, atualmente, transporta uma média diária de aproximadamente 200 mil usuários por dia útil (TRENSURB, 2022).

Até 2002, a Trensurb estava vinculada ao Ministério dos Transportes e, a partir de 2003, passou a atender às orientações do Ministério das Cidades, integrando-se ao Ministério

do Desenvolvimento Regional (fusão dos extintos ministérios da Integração Nacional e das Cidades) em 2019. Anteriormente uma sociedade de economia mista, em 2018, a Trensurb teve alteração de sua natureza jurídica, tornando-se uma empresa pública (TRENSURB, 2022).

Nesta etapa da pesquisa, a Trensurb foi entrevistada no dia 18 de maio de 2022, o entrevistado é operador de trem, que atualmente cumpre a função de ouvidor na gestão de 2021-2024. A Ouvidoria tem a função de ser intermediária nas questões que envolvem os trabalhadores e a empresa, bem como os usuários e a empresa. Se ocupa de receber todas as denúncias, reclamações, sugestões e elogios, tudo que parte dos funcionários e dos usuários passa pela Ouvidoria, que faz uma “triagem” antes de passar as informações à administração da empresa. O entrevistado relata que o ouvidor é, portanto, “o representante entre a comunidade e a empresa”, e explica que se trata de um cargo eleito pelo período de 3 anos, que pode ser prorrogado por mais 3 anos, sendo escolhido pelo Conselho de Administração para cumprir a função.

Logo no início da entrevista, o entrevistado já se mostrou bastante interessado nas questões que envolvem as mulheres e o transporte, tendo pessoalmente escolhido o tema do vagão exclusivo para mulheres como tema de pesquisa que empreendeu no curso de graduação em Administração. Na ocasião, buscou identificar e analisar como as mulheres usuárias do sistema de transporte metroviário do Rio Grande do Sul veem o assédio neste transporte e qual elas entendem ser a melhor alternativa para refrear essa atitude masculina, baseado no projeto de lei que sugere a implantação de um espaço só para elas nestes veículos.

Questionado se a Trensurb considera a questão de gênero na hora de criar códigos de normas na empresa, o entrevistado reflete que não e que certas questões partem do “bom senso” dos usuários, vez que a empresa não tem como obrigá-los a certas condutas.

Assim, a gente não tem [normas sobre a questão de gênero] dentro da nossa [empresa], é como te falei, nós temos aqui normas que são normas de uso, assim, do trem né, mas é um regulamento, é que nem assim a questão do banco preferencial. Nós temos o banco preferencial, mas ele não é um banco obrigatório, se uma pessoa tiver sentada num banco preferencial, ninguém pode tirar ela dali, ela sai se ela quiser, então não é um banco obrigatório para uso de deficiente, idoso, cadeirante, é um banco preferencial, dê preferência, é uma questão social. Aí já teve vários casos que tivemos processos, isso eu sei, de pessoas contra pessoas dentro do trem porque tinha um cara sentado num banco preferencial e o outro achou que ele tinha que sair e ele disse que não ia sair, e acabou gerando até um processo. Só que assim, é uma questão de bom senso... tem um idoso em pé, levanta e dá lugar, não precisa ser um banco preferencial. Tem pessoas que acham que “ah, eu trabalhei o dia inteiro, eu tô cansado, eu tenho que vim sentado então esse pessoal que tá passeando pode ir em pé”, então tem várias questões assim. Então no caso assim a gente não tem como [criar normas específicas sobre as mulheres], nós teríamos que criar leis aqui dentro sabe, que a gente mesmo sendo um empresa federal, estando numa esfera federal, a

gente tem que seguir as leis que já existem, a gente não é criador de leis, então muitas coisas a gente tem normas a serem cumpridas e a gente cobra o cumprimento dessas normas.

O regulamento citado pelo entrevistado está disponível no website e em livretos distribuídos pelo Trensurb nas estações e consiste nas seguintes normas:

Visando a segurança e o conforto dos usuários, não é permitido nos trens, estações e áreas adjacentes à empresa: 1) entrar nas estações e viajar nos trens em estado de aparente embriaguez e/ou sob efeito de drogas, sem o acompanhamento de um responsável; 2) entrar nas estações e viajar nos trens sem vestimenta completa e/ou com trajes inapropriados; 3) ingressar com animais, exceto casos previstos em lei; 4) portar ou utilizar armas de fogo, armas brancas, material inflamável ou explosivos, salvo casos previstos em lei; 5) fumar, ingerir bebidas alcoólicas e/ou substâncias tóxicas no interior dos trens, plataformas e estações; 6) provocar correrias e/ou tumulto, que coloquem em risco a integridade dos usuários; 7) ultrapassar a faixa amarela da plataforma da estação, salvo para embarque no trem; 8) ingressar sem autorização em locais não permitidos aos usuários, especialmente descer, transitar ou atravessar vias férreas; 9) apoiar-se nas portas dos trens; 10) acionar ou usar indevidamente qualquer equipamento operacional e de segurança; 11) desatender as orientações de segurança dos empregados da Trensurb; 12) pichar ou danificar instalações ou equipamentos da Trensurb; 13) colocar cartazes, distribuir panfletos ou comercializar qualquer espécie de mercadoria sem prévia autorização da Trensurb; 14) portar volumes que, por sua natureza ou tamanho, molestem ou exponham a riscos os demais passageiros e/ou prejudiquem a operação; 15) andar de bicicletas, patins, skates ou similares no interior dos trens, plataformas e estações. 16) pedir esmolas ou donativos; 17) promover discursos, passeatas ou aglomerações públicas não autorizadas; 18) promover nas estações e trens apresentações artísticas não autorizadas; 19) permanecer no interior das composições junto aos terminais.

Como se nota, o regulamento não prevê condutas de assédio no interior dos vagões e estações, ainda que se dedique a proibir apresentações artísticas não autorizadas e a proibir que peçam esmolas. Nas estações, também, há estímulo à leitura, e mesmo a existência de uma biblioteca sobre trilhos, mas nenhum cartaz ou qualquer tipo de indicação de como mulheres vítimas de violência de gênero no transporte público podem procurar auxílio. No breve regulamento, também, não há qualquer indicação do que aconteceria caso alguém cometesse tal crime. Assim, a conduta tomada pela empresa é um tanto passiva, no sentido de que apenas cuidam de disponibilizar as imagens, caso uma passageira vítima de tais abusos as solicite.

No website, a Trensurb também disponibiliza uma Carta de Serviços ao Cidadão, instrumento que tem como finalidade oferecer a) clareza sobre a atividade e os serviços prestados pelos órgãos/entidades; b) serviços públicos disponibilizados de forma adequada às necessidades e expectativas dos seus públicos alvos; c) maiores condições de exigir e defender seus direitos. Este documento busca atender às diretrizes estabelecidas pelo Decreto nº 6.932, de 11 de agosto de 2009, para as relações dos órgãos e entidades do Poder Executivo

Federal entre si e com o cidadão, e o alinhamento aos requisitos da Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527, de 18/11/2011).

Neste diapasão, a Trensurb se apresenta como uma empresa pública que atua no segmento do transporte urbano e metropolitano de passageiros, que tem como missão transportar pessoas de forma rápida, segura e com qualidade, de maneira sustentável. Sobre a visão da empresa, buscam ser referência em gestão na operação do sistema metroferroviário, gerando valor para a sociedade. Tem como valores a eficiência, através do uso eficiente dos recursos; a integridade, por meio da adesão aos valores, princípios e normas éticas, atuando moralmente conforme as normas legais vigentes, garantindo uma conduta voltada ao interesse público sobre os interesses privados; o pertencimento; o respeito, principalmente por meio do respeito à vida, às pessoas e ao meio ambiente; a transparência, sendo um valor da empresa manter-se translúcida em suas ações; a urbanidade, oferecendo presteza e bom atendimento aos usuários; o compromisso com o atendimento ao público, buscando atender com cortesia e respeito todos os usuários; a eficácia, colocando como foco os resultados e as necessidades dos usuários, melhorando continuamente os serviços prestados; o atendimento preferencial, buscando priorizar os usuários com necessidades especiais, maiores de 65 anos, gestantes/lactantes, com crianças no colo.

Na Carta de Serviços, a Trensurb também reforça seus horários de atendimento e ressalta a existência de empregados treinados para prestar socorro imediato aos usuários em situações de acidentes e mal súbito, bem como para acompanhar o deslocamento de pessoas com deficiência, desde o ingresso nas estações, durante o embarque e desembarque, até a saída do sistema.

A empresa conta com espaços culturais na estação Mercado e na estação Novo Hamburgo, unidades do Espaço Multicultural Livros sobre Trilhos, no túnel de acesso à plataforma da Estação Mercado, a Galeria Mário Quintana. A questão da cultura é bastante valorizada dentro da empresa, que está constantemente fazendo ações e melhorias no sentido de incentivar os usuários dos trens ao contato com leitura e arte.

O regulamento do usuário prevê também que o “mau uso ou o uso indevido do sistema poderá acarretar intervenções de empregados da Trensurb”. A norma, demasiado genérica, não explicita o que configura mau uso ou uso indevido, mas partindo do senso comum, há de se considerar que o assédio e a importunação sexual dentro dos trens seria uma infração à norma, de forma a mobilizar os funcionários da empresa a intervir.

A Trensurb criou ainda o “Etiqueta Urbana”, uma campanha criada em 2011 que busca promover a civilidade e a boa convivência entre os usuários do sistema metroviário por

meio da divulgação de dicas sugeridas, principalmente, por quem utiliza deste modal de transporte público. Através de ações de conscientização, a Trensurb busca difundir regras de comportamento, com a distribuição do Guia de Etiqueta Urbana nas estações e trens. O livreto também está disponível em versão digital no site da empresa.

No livreto, novamente não há qualquer norma específica que abarque a questão das mulheres usuárias do transporte, mas uma norma é interessante neste sentido ao recomendar que “ao sentar, não invada o espaço alheio”. De fato, conforme já mencionado nos capítulos anteriores deste trabalho, uma violência de gênero bastante comum nos meios de transporte é o “manspreading” (homem esparramado), vez que por questões culturais os homens se sentem à vontade de sentar abrindo as pernas, obrigando as mulheres ao lado a se encolherem no assento.

Numa visita às redes sociais da empresa, encontram-se diversos anúncios sobre adoção de animais, postados com frequência. No entanto, nenhuma recomendação quanto aos casos de assédio e importunação.

Questionado se há algum tipo de formação específica dos funcionários da empresa para lidar com a questão da violência de gênero, o entrevistado relata que na Ouvidoria eles recebem formação sobre como tratar as denúncias e que, dentre elas, como tratar as questões de assédio. Relata que é “uma receitinha de bolo” e que a Ouvidoria não é a Corregedoria, mas que eles têm o dever e a liberdade de dar encaminhamentos para que a vítima da violência faça o registro da ocorrência policial. Além disso, a formação ensina que eles devem fazer o levantamento do caso dentro da Trensurb para entender o que aconteceu e liberar essas imagens e informações à vítima.

O entrevistado relata que a empresa de trens possui uma preocupação com o comportamento do usuário. Diz, ainda, que em 2022 tiveram cerca de 3 ou 4 situações de assédio e que atuaram junto às usuárias para resolver a questão, mas que é indispensável que a vítima comunique à empresa:

Teve uma usuária há pouco tempo que se queixou que um cara fez atos obscenos pra ela, e aí o que é que a gente faz? Primeiro que a gente precisa ser comunicado, porque se a gente não for comunicado não tem como a gente saber, porque tu imagina aí, a gente tem um montante aí de 120 mil passageiros, então muitas vezes a gente não consegue saber que as coisas estão acontecendo se as pessoas não comunicarem.

A seguir, são relatadas as medidas encontradas no âmbito da Trensurb para enfrentar a violência de gênero. Não foram encontradas medidas de responsabilização civil das empresas na busca de jurisprudência da Justiça Federal do Rio Grande do Sul, nem através da entrevista com o ouvidor. O entrevistado mostrou-se interessado em envolver a Equipe Jurídica da

Trensurb nesta pesquisa, no entanto o responsável estava de férias durante o período da pesquisa de campo, o que inviabilizou que a entrevista acontecesse.

4.2.1 Medidas educativas

Questionado sobre campanhas contra o assédio e se havia algum tipo de incentivo para que as passageiras fizessem denúncias, o entrevistado reafirmou que a Trensurb faz campanhas contra o assédio, que são divulgadas principalmente nas redes sociais do Trensurb. Ele analisa que “muitas vezes as pessoas não querem perder tempo, não querem se expor”. Ainda, diz que a cultura no Rio Grande do Sul é diferente de São Paulo e do Rio de Janeiro, onde acredita que o assédio é algo mais latente.

Aqui a gente não tem tantos casos como a gente vê em outras partes do país, mas mesmo assim a gente tá constantemente com essas campanhas e, quando é denunciado aqui pra nós uma situação de assédio, a gente investiga, a gente que te digo aí entra a questão da segurança, nosso setor de segurança investiga, verifica, tenta pegar e já aconteceu de pegar, de levar pra Delegacia, mas daí foge da nossa esfera né. Então temos o poder sim de atuar, de cobrar, de pegar, mas no momento que faz o registro aí não é mais com nós, é com a Polícia né. Quando há uma situação assim de assédio, qualquer coisa que possa caracterizar assédio nos nossos vagões, as pessoas nos comunicam, a gente verifica as imagens, verifica se tem como verificar o assediador, se tem como ver onde ele entra, a rotina dele, nossa segurança faz um trabalho especificamente sobre isso.

O ouvidor reflete que a empresa não atua mais intensamente em campanhas contra o assédio porque as denúncias de assédio que chegam até a empresa são muito poucas comparadas a outros problemas que exigem uma atuação mais incisiva da empresa, como é o caso das tentativas de suicídio que são “infinitamente maiores que as questões de assédio”.

É como te falei, é uma questão cultural que felizmente, embora a gente esteja num estado que eles dizem que é um estado machista, há o respeito do homem pela mulher né, existem algumas situações que se destoam, mas na grande maioria do gaúcho eu acho que há o respeito, então a gente tem tido poucas situações assim né. A menos que claro, daqui a pouco as pessoas não tão falando né, porque quando a coisa também acontece, as pessoas ficam surpresas, não querem falar, então a gente sempre incentiva quando entra uma solicitação aqui com nós de guardar imagens.

O entrevistado relata que, quando chegam tais solicitações, a postura da Ouvidoria é de disponibilizar as imagens e de incentivar que a vítima leve a denúncia adiante, mas que às vezes a burocracia acaba desmotivando as mulheres a prosseguirem. Ele pensa que existem mulheres que são “mais proativas” e que querem ir atrás, ir até o fim com as denúncias, e que também existem aquelas que acham que “isso não vai dar em nada” e que “não acreditam, talvez, na justiça brasileira, não acredita que vai ter uma punição”.

E muitas vezes também eu acredito que, porque ela acredita, ela tem um medo talvez de que acabe aparecendo o nome dela futuramente, e daqui a pouco o assediador é um conhecido, e aí vai reprimir, vai vir pra cima, não sei, é difícil a gente analisar isso aí,

acho que seria um trabalho mais de Psicologia do que de Direito, mas tem, tem várias questões que a gente fica pensando nessas horas que a gente começa a ver as questões do assédio e tudo. Mas pode ter certeza que a gente se empenha bastante nisso aí, e a gente leva bastante a sério, quando entra uma questão de assédio na Ouvidoria a gente para tudo pra se dedicar aquilo ali, porque é uma situação muito grave.

Em 2018, a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) lançou uma campanha nacional de comunicação para o combate ao abuso sexual nos sistemas de metrô, trem, VLT, monotrilho e aeromóvel. A iniciativa teve como objetivo alertar que o abuso sexual é crime, mostrar que o segmento está atento e monitorando todo o sistema, estimular a participação social no combate ao abuso sexual e incentivar as denúncias para que se possa buscar a aplicabilidade da lei.

A campanha foi veiculada pelos Associados da ANPTrilhos nos seus canais de comunicação, nas estações e trens, no site e nas redes sociais. As campanhas costumam ser reforçadas com a proximidade de grandes eventos, como o carnaval e as ações são intensificadas e a divulgação dos canais de denúncias é reforçada. Em reportagem, Roberta Marchesi, diretora executiva da ANPTrilhos, destacou:

Os operadores metroferroviários trabalham diariamente buscando a segurança e o melhor atendimento aos passageiros. Repudiamos qualquer tipo de violência e essa campanha visa unir todos os usuários na luta contra o abuso sexual. É importante que as pessoas não se calem e ajudem a combater a ação dos agressores. Promover o combate ao abuso sexual é um dever de todos

A ANPTrilhos é uma entidade civil, sem fins lucrativos, de âmbito nacional, criada com o fito de promover o desenvolvimento e o aprimoramento da mobilidade urbana sobre trilhos. A Associação congrega os operadores de sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos de todo o Brasil, indústria e entidades do setor metroferroviário.

No site da Trensurb, há notícia sobre retomar a campanha de comunicação para combate ao abuso sexual. A iniciativa tem como objetivo alertar que o abuso sexual é crime, além de incentivar a participação da sociedade no combate à esse tipo de violência, encorajando denúncias. De acordo com o site, a campanha seria veiculada através de cartazes nas estações, dos monitores dos trens e estações, além de avisos sonoros e dos perfis da Trensurb nas redes sociais (TREN SURB, 2021). Na notícia, Beth Colombo analisa:

É necessária cada vez mais atenção ao tema ‘importunação sexual’, especialmente no transporte público (...) a iniciativa da Trensurb não só estimula a reflexão, mas especialmente incentiva as vítimas a denunciarem os abusadores. Serve para coibir tais atos, mas especialmente como um alerta para que homens e mulheres se unam quebrando a prática do silêncio da cumplicidade e assim venceremos essa batalha.

4.2.2 Medidas segregacionistas

Não foram encontradas medidas segregacionistas nos vagões do Trensurb, nem discussões acerca do assunto no website. Quando perguntado sobre isso, o ouvidor relatou que, mesmo no auge das discussões sobre o Vagão Rosa, não teve discussões sobre isso dentro da empresa, ainda que 56,6% dos usuários do Trensurb sejam mulheres (ROSA, 2012, p. 14).

Aqui pra nós, a gente tem, mesmo a gente sendo um estado muito machista, essas questões são um pouco diferentes da forma que tu trataria essas questões no Rio de Janeiro (...) Eu, minha opinião tá, eu sou contra a segregação, eu sou contra essa questão do vagão feminino (...) Vamos dizer assim... Ah, nós temos um vagão feminino aqui tá, pra proteger as mulheres de abuso, de assédio e tal. Qual a garantia que eu tenho que se uma mulher resolver entrar com o marido num vagão que não seja um vagão feminino... como é que ela vai ser vista? Então a gente vai estar segregando. Pra sociedade, a mulher tem que pegar o vagão rosa e o homem o outro vagão, mas a gente sabe que isso aí é utopia, a maior parte da população é mulher, mais de 50%, teria que definir dois vagões pra mulheres e dois pra homens se fosse segregar. Não tem como a gente fazer isso aqui.

Rosa (2013, p. 8) traz que 18% das mulheres usuárias do Trensurb dizem já ter sofrido algum tipo de assédio, 23% relata já ter visto alguma situação constrangedora de assédio. Ainda, traz que existe uma distinção de idade, pois a maioria das mulheres entrevistadas que reporta incidentes com assédio está na faixa etária de 20 a 30 anos. 57% das mulheres discordam da criação de um vagão exclusivo para mulheres. Destas, 23% acreditam que o vagão separado não resolve o problema enquanto 34% sugerem campanhas socioeducativas como medidas mais eficientes que a segregação; 36% das mulheres acreditam que o vagão separado seria uma solução eficiente enquanto 7% pensa que não mudaria nada “pois não iria pegar a lei”.

Na análise dos dados, Edimilson Rosa (2013, p. 11) traz como possíveis ações principais a serem tomadas pela Trensurb no sentido de combater a violência de gênero: a aquisição pela Trensurb de trens com mais de 4 vagões, a priorização de campanhas contra o assédio às mulheres no transporte público e a implantação de câmeras de segurança no interior dos trens.

Em 2012, tramitou o Projeto de Lei nº 28/2012, de autoria do Deputado Mano Changes sobre a destinação de espaços exclusivos para mulher no sistema metroviário do Estado do Rio Grande do Sul. O projeto traz como justificativa que:

As mulheres conquistaram a igualdade em diferentes setores da sociedade ao longo dos anos. Apesar disso, não raro ouvem-se histórias de abusos no transporte coletivo, em especial nos horários de maior movimento. Pensando em criar um mecanismo

simples e que iniba constrangimentos e o assédio sexual a quem se dirige ao trabalho, à escola, também a passeio ou mesmo no retorno destas atividades, proponho a criação de um espaço específico para as mulheres que utilizam o sistema de trens metropolitanos, popularmente conhecido como Trensurb. A medida não exclui casais que queiram viajar juntos, que podem utilizar os vagões de uso misto, pelo contrário, apenas abre a possibilidade para que as mulheres, preferencialmente, possam viajar de trem sem serem molestadas. Tudo isso sem causar transtorno operacional à empresa, já que o presente projeto de lei destina apenas um dos vagões de cada composição como preferencial para as mulheres, identificando-o dos demais para melhor visualização dos usuários do sistema.

E dispõe que “a empresa que administra o sistema metroviário no Estado do Rio Grande do Sul, fica obrigada a destinar 1 (um) vagão, em cada composição, exclusivamente para uso de mulheres nos horários de pico matutino e vespertino”. O projeto encontra-se arquivado desde dezembro de 2014.

Em notícia veiculada no site da Trensurb, verifica-se que em 2011, a Secretaria de Políticas para as Mulheres do Rio Grande do Sul (SPM) buscou a direção da Trensurb para conversa sobre o projeto de lei acima comentado, sobre destinação de espaço exclusivo para mulheres no sistema metroviário. Na época, no entanto, a empresa encontrou somente nove casos de reclamações de assédio a mulheres nos carros do trem nos cinco anos anteriores (TRENSURB, 2013).

Ainda assim, a SPM começou a trabalhar em um projeto para construir campanhas de prevenção à violência contra a mulher e, em setembro de 2012, no aniversário de seis anos da Lei Maria da Penha, a Trensurb participou da campanha, fazendo panfletagem nas estações e para o público interno. Em janeiro de 2013, o grupo Mulheres Metroviárias em Movimento foi instituído oficialmente pela direção da empresa (TRENSURB, 2013).

4.2.3 Medidas de criminalização

Quanto às medidas que envolvem criminalização, o entrevistado relata que quando é verificada uma situação de flagrante, a segurança imediatamente atua “no sentido de tirar a pessoa da estação e levar pra Delegacia”. No entanto, comenta que normalmente as questões só chegam para a empresa depois que aconteceram:

As questões chegam pra gente depois que aconteceu, dificilmente a gente consegue pegar na hora, então claro... Ah, tem um cara aqui que tá baixando as calças pro pessoal aqui na estação, essas ações são feitas na hora, assim que a gente identifica, que alguém liga e comunica, a segurança imediatamente atua no sentido de tirar a pessoa da estação e levar pra Delegacia.

No entanto, nem todas as estações do Trensurb possuem segurança. A empresa no momento vem enfrentando um problema com furto de cabos, então o corpo de segurança acaba tendo que ser dividido, ficando alguns nas estações-chave (Novo Hamburgo, São

Leopoldo, Sapucaia, Esteio, Canoas, Farrapos e Mercado Público) e outros ficam nas viaturas, controlando o roubo dos cabos. Mas o ouvidor diz que os seguranças se deslocam de uma estação para a outra quando há a necessidade de atendimento e que “nenhuma estação fica desguarnecida”. Sobre o assédio, reforça que a maioria dos casos só chegam à Trensurb posteriormente, o que torna difícil a atuação da empresa:

Nesses casos o cara já tá longe né, o assediador tá longe, então não tem como tu atuar, o que a gente pode fazer é tentar identificar e aí ele acaba ficando pra segurança numa lista negra, vamos dizer assim... Ah, esse cara aqui tem que cuidar, né. E começa a observar até o momento que a gente pega. Esses dias a gente pegou um senhor de idade, tinha uns 70 anos, dentro de um trem, assediador sabe, foi pego, não importa a idade... e nós pegamos ele. Mas assim, trabalhos efetivos que a gente faz a gente conta com as denúncias que as pessoas fazem, ou com suspeitas... ‘Ah, tem um cara aqui que tá se mostrando dentro de um trem’, aí a gente chama a segurança e a segurança atua.

Quando questionado sobre se a questão das mulheres é levada em consideração na hora de pensar em estratégias de segurança, o entrevistado comenta que “eu sou da operação, quando a gente assume um cargo, a gente vem pra gestão e fica no administrativo, todas as vezes que estive aqui não lembro de ter tido situações assim, quem poderia responder isso melhor seria o pessoal da segurança”. Ele relata, então, que a segurança tem um “feeling de perceber as pessoas até pela fisiologia”:

Eu acredito que sim, que eles tem algum trabalho que fazem de medidas contra assédio. Eles tem o feeling de perceber as pessoas até pela fisiologia da pessoa né... O cara tá andando pra lá e pra cá, pode ser suspeito de suicídio, uma pessoa que tá ali, impaciente, conversando sozinha. Assim como o pré-suicida tem essa fisiologia, o assediador, o maníaco sexual também tem né, então eles com certeza tem algum trabalho que eles fazem, só que muitas coisas não são divulgadas a nível de empresa, muitas coisas são mais setoriais, então a gente não fica sabendo de tudo que eles fazem, mas eles tem muitas ações sim.

Como se vê, no que tange à medidas de criminalização, a Trensurb lida de maneira mais coadjuvante, não implementando grandes esforços neste sentido, mas simplesmente colaborando com eventuais vítimas na formalização das denúncias junto aos órgãos de segurança.

4.2.4 Medidas de prevenção situacional

Em todas as estações da Trensurb, bem como em todos os vagões dos trens e no site da empresa, são disponibilizados Canais de Emergência 24 horas para casos de emergência, como mal súbito ou acidente, e denúncias de uso inadequado do metrô, incluindo vandalismo, mendicância e comércio indevido. As denúncias podem ser feitas por telefone ou por mensagens de texto (SMS).

Os avisos, no entanto, não citam “assédio” ou “importunação sexual” como caso de emergência ou uso inadequado do metrô, o que faz parecer que o fato de pessoas pedirem ajuda ou comercializarem coisas dentro dos metrôs é algo muito mais sério e que requer intervenção.

Ainda assim, os Canais de Emergência são, pelo relato do ouvidor, a principal saída para uma mulher vítima de violência de gênero dentro do transporte se defender:

O que a gente tem hoje, assim de saída pra pessoa se defender, são os números de telefone, os contatos que a gente coloca, mas o que acontece? muitas vezes as pessoas não... Elas ficam às vezes em choque porque nunca aconteceu aquilo ali com ela, então ela acaba não sabendo o que fazer, então eles até veem as campanhas, mas não se ligam, só vão se ligar na hora que realmente acontece alguma coisa né, e aí há aquela comoção, todo mundo envolvido e tal, mas assim, quando acontece uma situação dessas dentro de um trem, normalmente as pessoas ligam, avisam, ou mandam mensagens nas redes sociais, então se uma não vê [os avisos dos Canais de Emergência], a outra vê. Essa que te falei que a gente tá com processo aqui ela não viu, foi uma outra pessoa que viu e falou pra ela.

Outra medida de prevenção situacional verificada é a utilização de câmeras nas estações e nos 15 trens mais novos. O entrevistado diz que “a gente tem tido sorte porque, quando acontecem esses casos, são nos trens novos e aí a gente consegue capturar as imagens né”. Recentemente, relata, que uma usuária procurou a Ouvidoria e reclamou que havia sido assediada dentro do trem, que um homem estava passando a mão nela em um trem que estava cheio. Foi através das câmeras que a empresa conseguiu verificar a situação, primeiro buscando identificar a vítima dentro do trem, para depois identificar o agressor. Com as imagens em mãos, a Ouvidoria as disponibiliza para que a vítima vá até uma Delegacia da Mulher e faça um boletim de ocorrência: “Só que daí não é uma coisa que a gente pode atuar, tu entende? Aí preciso que ela faça um boletim de ocorrência, e aí provavelmente a Delegacia da Mulher que vai nos contactar, mas aí a gente já deixou as imagens todas reservadas pra que possa disponibilizar.”.

Questionado sobre a iluminação nas estações e sobre outras medidas, à exemplo da instalação de botões de pânico, o ouvidor informou que as estações da Trensurb são bem iluminadas e que 80% dos casos de assédio ocorrem dentro dos trens, sendo poucos os que acontecem nas plataformas “porque as próprias mulheres acabam se protegendo”:

Poucos são os casos de plataforma, porque as próprias mulheres acabam se protegendo né, por exemplo... Ah, se é uma estação que ela sabe que tem pouco movimento e que pode haver uma situação de risco, de assédio, de assalto, principalmente assalto né, ela vai ficar perto de outras pessoas ou ela vai ficar lá em cima aguardando mais próximo do horário do trem, então as próprias pessoas acabam

se protegendo né. Mas tem coisas que não resolve, a questão da iluminação não é uma coisa muito relevante porque todas as plataformas são iluminadas.

Sobre os corredores de acesso, que são semelhantes aos que dão acesso aos terminais de ônibus em Porto Alegre, diz que são três que dão acesso à plataformas do Trensurb, a estação São Pedro, a estação da Rodoviária e a estação do Mercado Público, e que todos os corredores têm câmeras e monitoramento “tanto no fundo quanto no começo”. Já sobre o botão do pânico, disse que não tem porque “teria que ter em locais específicos, como é que tu vai fazer a pessoa correr até lá pra apertar um botão?”. A solução, portanto, dada pela empresa são os números dos Canais de Emergência, disponibilizados dentro dos vagões, para denúncias.

Qualquer coisa que acontecer, liga pra esse número e tal. Durante o dia, em horário normal, horário comercial de 7h às 19h, cai aqui na ouvidoria, e depois desse horário cai no Centro de Controle Operacional. Quando é alguma coisa assim de emergência que tem, por exemplo uma criança perdida, a gente recebe aqui passa pro Centro de Controle e eles avisam os trens, mas quando é fora do nosso horário de trabalho, aí o próprio Centro de Controle recebe e eles já avisam o trens, mas é muito rápido, essa interação é instantânea, enquanto tu tá conversando aqui, eles já estão chamando os trens e os trens já estão respondendo... Sistema de rádio e tudo.

O Trensurb possui ainda um circuito fechado de TV que faz o monitoramento de cerca de 400 câmeras instaladas nas estações, com espelhamento em tempo real no Centro Integrado de Comando e Controle Regional.

Como se viu ao longo do tópico, para a Trensurb a violência de gênero contra as mulheres não é uma prioridade devido ao baixo número de denúncias e pelo fato da empresa estar, atualmente, enfrentando problemas mais urgentes como os casos de suicídio e de roubo de cabos. No entanto, verificou-se uma abertura da empresa para discutir e conhecer possíveis medidas para implantar no combate à essa questão, o que em si já é um ponto positivo.

5 CONCLUSÃO

Este trabalho buscou aprofundar na questão da violência de gênero na rede de mobilidade urbana, a fim de identificar quais as medidas efetivamente utilizadas para combater a violência sexual contra as mulheres no transporte público urbano no contexto da metrópole de Porto Alegre.

A seção 2 do trabalho se dedicou a entender a problemática da violência de gênero no transporte público urbano e sua relação com a efetivação do direito das mulheres à cidade, e compreendeu que o transporte público é essencial para que as populações das várias regiões da cidade possam se deslocar pelo espaço público urbano, partindo de suas moradias até os centros econômicos onde estão a maioria dos postos de trabalho oferecidos, mas também para que possam acessar as mais diversas atividades sociais e culturais, sendo, por isso, de especial e fundamental importância ao tema do direito à cidade.

Além disso, a dimensão do transporte é deveras importante para as mulheres, especialmente aquelas de classe média e baixa, que no espaço dos transportes exercem sua maternidade, em viagens que seguem um ritmo diferente do ritmo masculino, vez que, diante do acúmulo de funções, precisam fazer viagens mais curtas e frequentes, a fim de deixar os filhos na escola, resolver pendências de casa, ir ao trabalho etc.

Neste capítulo também foi exposta a realidade da vivência das mulheres nas redes de mobilidade urbana, marcada pela violência sexual e de gênero, por meio de assédios e importunações sexuais. Verificou-se que, mesmo que exista, constitucionalmente, igualdade entre homens e mulheres, na prática essa igualdade não sobrevive ao “sistema de status” que organiza o mundo por meio de marcadores sociais como gênero, raça, classe etc. Assim, no mundo dos fatos, a cidadania das mulheres fica comprometida, assim como seu direito à cidade.

Também, verificou-se que a violência sofrida pelas mulheres nos espaços públicos acaba por inviabilizar a ruptura do ciclo de pobreza que marca a vida de muitas dessas mulheres, pois impede a entrada delas nas redes de ensino e no mercado de trabalho e afirma, ainda, que a sociedade encara essa violência contra a mulher com certa normalidade, especialmente se essa violência se expressa através do assédio.

O cotidiano das passageiras é regido pelo medo e pela insegurança e é esse medo que reforça muitas das atitudes das mulheres nestes espaços: a escolha do lugar para ficar dentro do transporte, evitando manter contato visual com homens, não sentar do lado da janela para facilitar a fuga caso seja abordada de maneira esquisita ou inapropriada, preferir sentar-se ao

lado de outras mulheres. Numa situação de importunação, muitas vezes as mulheres são obrigadas a utilizar de força física, recorrendo a cotoveladas ou jogando a bolsa contra o importunador.

Na seção 3, buscou-se identificar que medidas têm sido utilizadas por diferentes cidades latinoamericanas a fim de enfrentar o problema da violência de gênero. Nesta etapa, dividiu-se as medidas encontradas em cinco apostas: 1) a aposta na educação; 2) a aposta na segregação; 3) a aposta na responsabilização civil das empresas; 4) a aposta na criminalização dos agressores e, por fim, 5) a aposta na prevenção situacional.

Por fim, a parte empírica deste trabalho, desenvolvida na seção 4, se pautou em dois estudos de caso: o caso das linhas de ônibus urbanos de Porto Alegre e o caso da linha férrea metropolitana operada pelo Trensurb. Em ambos os casos, verificou-se que a questão de gênero não é colocada como um fator motivador da criação de políticas públicas e que a maioria das medidas que, eventualmente, aparecem em benefício das mulheres, não foram adotadas nos meios de transporte em razão da segurança delas, mas visando o enfrentamento de outros problemas, com exceção das campanhas educativas, que desde o princípio são pautadas pensando na questão de gênero.

No caso das linhas de ônibus urbanos, verifica-se que as campanhas de combate à importunação no transporte público são pontuais, por período pré-estabelecido, e não constantes. As empresas envolvidas também não buscam compreender se a medida está sendo, de fato, eficaz a fim de conscientizar os homens e oferecer às mulheres o incentivo de denunciar os casos ocorridos.

Percebe-se, também, que a EPTC, junto ao Fórum Transporte Seguro possuem um sério compromisso com o melhoramento do transporte público na capital gaúcha, empreendendo esforços continuados junto com outros órgãos a fim de diminuir a violência nestes espaços. No entanto, a atuação da empresa e do Fórum parece motivada principalmente pelas reclamações recebidas pelos canais de atendimento. Diante do reduzido número de denúncias sobre assédio à empresa, a questão das mulheres não é colocada como uma questão central que motiva a atuação da empresa.

A EPTC e o Fórum, no entanto, a partir da entrevista realizada para esta pesquisa, comprometeram-se em aprofundar-se na temática e, principalmente, em trazer o assunto da violência contra a mulher para dentro das discussões do Fórum, que conta com a participação de outros órgãos, como a Brigada Militar, a Guarda Municipal, as empresas privadas de ônibus, a Carris etc.

Como medidas encontradas, temos as campanhas de conscientização através de cartazes nos ônibus, a segregação pontual de homens e mulheres em um ônibus de linha especial em dias de jogos do Grêmio x Internacional, a instalação de câmeras em todos os ônibus que circulam na cidade e que são monitorados pela EPTC 24h por dia, o treinamento dos funcionários das empresas com protocolo de como agir em casos de assédio nos ônibus, o incentivo e a facilitação das denúncias em casos de assédio (situação em que os motoristas são orientados a levar a vítima e o agressor até o posto da Brigada Militar mais próximo).

A fim de aprofundamento da pesquisa neste sentido, propõe-se estudo com as mulheres que utilizam os transportes públicos porto-alegrenses, a fim de melhor entender as dificuldades enfrentadas, tanto no âmbito da violência de gênero, como de acesso aos transportes públicos e à rede de mobilidade urbana no geral. Também, levar a questão da violência de gênero para o Fórum Transporte Seguro parece, de fato, interessante, diante do compromisso dos participantes em resgatar o transporte público para quem mais dele necessita.

Quanto ao Trensurb, a questão da violência de gênero também não é colocada como prioridade em razão do baixo número de denúncias, mas também pois a empresa enfrenta problemas que entendem como mais urgentes, como é o caso do elevado número de pessoas que enfrentam depressão e escolhem as estações de trem como lugar para tentar suicídio. Além disso, a questão do roubo de cabos tira parte da segurança disponível nas estações para que seja possível fazer a fiscalização nos locais.

Contudo, a empresa dedica-se ao estímulo da arte e da literatura nas estações, nas redes sociais constantemente encontram-se incentivos à adoção de animais e outras iniciativas. Sobre a questão da violência de gênero, existem poucas menções no website e nas redes sociais da empresa, aparentando que esta não é, de fato, uma questão discutida de forma frequente no âmbito do Trensurb. Entretanto, na entrevista com a Trensurb nota-se abertura da empresa e interesse nos dados e ideias que poderiam advir dessa pesquisa como formas de enfrentar a situação. A empresa se mostrou disposta a discutir mais a questão, bem como em pensar em medidas de melhoria do serviço de transporte oferecido na região metropolitana.

Como medidas encontradas no âmbito do Trensurb, temos as campanhas educativas ocorridas pontualmente em 2018, a instalação de câmeras em todas as estações e nos 15 trens mais novos da empresa, o monitoramento dessas câmeras, seguranças nas principais estações, a distribuição de livretos de “Etiqueta Urbana” que incentiva que o usuário não deve sentar-se invadindo o espaço alheio, a formação de funcionários para tratar denúncias, dentre elas as

denúncias de assédio e a disponibilização de canais de emergência através de cartazes colados em todas as estações e todos os vagões de trem.

Por fim, dentre as medidas enunciadas, entende-se que cada uma delas tem pontos fortes e, naturalmente, limitações e que a melhor estratégia seria a combinação destas diferentes estratégias a fim de reforçar o combate à violência de gênero contra as mulheres nos transportes públicos urbanos. Para isso, é necessário comprometimento tanto do Poder Público quanto das empresas envolvidas no transporte coletivo de passageiros para identificar quais medidas devem ser integradas nas cidades e qual a melhor forma de integrá-las.

Para isso, é especialmente importante colocar as especificidades das vivências das mulheres nos meios de transporte como pauta de discussão dentro das empresas. As mulheres representam mais da metade do número de usuários dos transportes públicos e, ainda assim, a mobilidade urbana segue sendo pensada em padrões masculinos, que colocam a rapidez do transporte no centro da discussão, muito mais que a segurança e a oferta de transportes para os diferentes lugares da cidade.

Os estudos científicos que envolvem direito e espaço urbano, mobilidade e gênero ainda são muito escassos, sendo bastante importante o reforço das pesquisas neste sentido que ajudem a pensar em como tornar as cidades mais seguras para as mulheres, para que elas possam, de fato, exercer seu direito à cidade, inclusive o direito de ir e vir e de participar das diversas atividades urbanas.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Mariana Imbelloni Braga. **De quantos caminhos se faz um direito?: - mobilidade e gênero nos quadros de cidade.** 2019. 121 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019.

ALFONSIN, Betânia de Moraes et al. As manifestações de junho de 2013, o processo de construção dos direitos de cidadania no Brasil e o direito à cidade. **Revista de Direito da Cidade**, [S.l.], v. 7, n. 1, p. 71-90, fev. 2015. ISSN 2317-7721. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/15200>>. Acesso em: 09 jun. 2022. doi:<https://doi.org/10.12957/rdc.2015.15200>.

ALFONSIN, Betânia de Moraes et al. Das ruas de Paris a Quito: o direito à cidade na nova agenda urbana - Habitat III. **Revista de Direito da Cidade**, [S.l.], v. 9, n. 3, p. 1214-1246, jul. 2017. ISSN 2317-7721. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/29236>>. Acesso em: 08 jun. 2022. doi:<https://doi.org/10.12957/rdc.2017.29236>.

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: jul. 2022.

ARAÚJO, Marcos. Homem é preso por filmar jovem enquanto ela dormia no ônibus. Tribuna de Minas. 25 de fevereiro de 2022. Disponível em: <https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/25-02-2022/homem-e-preso-por-filmar-jovem-e-nquanto-ela-dormia-no-onibus.html>. Acesso em maio de 2022.

ARENDDT, Hannah. **A condição humana.** Rio de Janeiro/São Paulo, Forense Universitária/Editora Universidade São Paulo, 1981.

ALSP. **Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo.** Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/propositura/?id=1123031>> Acesso em: 14 de julho de 2022.

BALBONTIN, Patricio Rozas; ARREDONDO, Liliana Salazar. Violencia de Género en el transporte público. **Serie Recursos Naturales e Infraestructura**, Santiago, n. 172, 2015.

BARBACOVİ, Piero. Lei de Mobilidade Urbana e direito à cidade: o que é e como devem afetar as cidades? **Direito Diário**, 21 out. 2016. Disponível em: <https://direitodiario.com.br/lei-de-mobilidade-urbana-e-direito-cidade-o-que-e-e-como-devem-afetar-as-cidades/>. Acesso em: dez. 2021.

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

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2022]: Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: nov. 2021.

BRASIL. [Convenção de Belém do Pará]. **Decreto 1.973, de 1º de agosto de 1996**. Brasília, DF: Presidência da República, [2022]: Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/d1973.htm. Acesso em jul. 2022.

BRASIL. Governo Federal. Ministério do Desenvolvimento Regional. **Planejamento da Mobilidade Urbana**, 18 mar. 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/planejamento-da-mobilidade-urbana>. Acesso em: nov. 2021.

BRASIL. [Código Civil (1916)]. **Lei nº 3.071, de 1º de janeiro de 1916**. Código Civil dos Estados Unidos do Brasil. Brasília, DF: Presidência da República, [2022]: Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3071.htm. Acesso em: nov. 2021.

BRASIL. [Código de Defesa do Consumidor (1990)]. **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2022]: Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm. Acesso em: dez. 2021.

BRASIL. [Estatuto da Cidade (2001)]. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2022]: Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: nov. 2021.

BRASIL. [Lei das Contravenções Penais (1941)]. **Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941**. Lei das Contravenções Penais. Brasília, DF: Presidência da República, [2022]: Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm. Acesso em: nov. 2021.

BRASIL. [Lei da Mobilidade Urbana (2012)]. **Lei nº 12.587, de 3 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. Brasília, DF: Presidência da República, [2022]: Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: nov. 2021.

BRASIL. [(2001)]. **Lei nº 10.224, de 15 de maio de 2001**. Altera o Decreto-Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, para dispor sobre o crime de assédio sexual e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2022]: Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10224.htm. Acesso em: dez. 2021.

BRASIL. [(2018)]. **Lei nº 13.718, de 24 de Setembro de 2018**. Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para tipificar os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro, tornar pública incondicionada a natureza da ação penal dos crimes contra a liberdade sexual e dos crimes sexuais contra vulnerável, estabelecer causas de aumento de pena para esses crimes e definir como causas de aumento de pena o

estupro coletivo e o estupro corretivo; e revoga dispositivo do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941 (Lei das Contravenções Penais). Brasília, DF: Presidência da República, [2022]: Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13718.htm. Acesso em: out. 2021.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Segunda Seção define que concessionária não tem de indenizar vítima de assédio no transporte público**. 16 dez. 2020. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/16122020-Segunda-Secao-define-que-concessionaria-nao-tem-de-indenizar-vitima-de-assedio-no-transporte-publico.aspx>. Acesso em: jan. 2022.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina. **Procedimento Comum Cível nº 5001552-93.2019.8.24.0004/SC**. Araranguá, SC: 1ª Vara Cível da Comarca de Araranguá, [2020]. Disponível em: https://www.migalhas.com.br/arquivos/2020/7/C264E982E18BD0_atoobscenoonibus.pdf. Acesso em: jan. 2022.

BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. Acórdão nº 1008719-81.2019.8.26.0100. Giulia Fernanda Menezes da Silva. Companhia Metropolitana de São Paulo - Metrô. Relator: Roberto Maccracken. São Paulo, SP, 24 de outubro de 2019. **Jusbrasil**. São Paulo, . Disponível em: <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/897655253/apelacao-civel-ac-10087198120198260100-sp-1008719-8120198260100/inteiro-teor-897655320>. Acesso em: 24 out. 2019.

BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. Acórdão nº 1089602-49.2018.8.26.0100. São Paulo, SP, 5 de novembro de 2019. São Paulo: Jus Brasil, . Disponível em: <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/778098532/apelacao-civel-ac-10896024920188260100-sp-1089602-4920188260100/inteiro-teor-778098552>. Acesso em: 5 nov. 2019.

BUTLER, Judith. **Corpos em aliança e a política das ruas**: notas para uma teoria performativa de assembleia. Judith Butler; Tradução: Fernanda Siqueira Miguens. 1ª edição - Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2018.

CAFRUNE, Marcelo Eibs. O direito à cidade no Brasil: construção teórica, reivindicação e exercício de direitos. **Ridh**, Bauru, v. 4, n. 1, p.185-206, jan./jun., 2016.

CAF. **Observatório de Mobilidade Urbana**. 2007. Disponível em: https://www.caf.com/app_omu/#graphic?i0=superf_area_metropol_km2_urba&i5=num_vehic_micro_bus&i2=viagens_hab_dia_colectivo&i3=tiempo_hs_hab_dia. Acesso em: dez. 2021.

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: jul. 2022.

CAMILO, José Vitor. **Homem é agredido por passageiros e preso após assediar mulher em ônibus de BH**. O Tempo. 2 de junho de 2022. Disponível em:

<https://www.otempo.com.br/cidades/homem-e-agredido-por-passageiros-e-presos-apos-assediarem-mulher-em-onibus-de-bh-1.2678424>. Acesso em: junho de 2022.

CAMPANHA contra assédio nos ônibus de Porto Alegre é lançada pela Câmara. **G1 RS**, 26 nov. 2018. Disponível em:

<https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2018/11/26/campanha-contra-assedio-nos-onibus-de-porto-alegre-e-lancada-pela-camara.ghtml>. Acesso em: dez. 2021.

CAMPOPIANO, Letícia. **Tratamento da Mulher no Código Civil de 1916 e no de 2002**.

Disponível em:

<https://lecampopiano24.jusbrasil.com.br/artigos/339145700/tratamento-da-mulher-no-codigo-civil-de-1916-e-no-de-2002>. Acesso em: dez. 2021.

CAVALCANTE, Diogo. Estuprada em ônibus no Recife, mulher espera indenização há mais de 20 anos. **Diário de Pernambuco**, 03 mar. 2020. Disponível em:

<https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2020/03/estuprada-em-onibus-no-recife-mulher-espera-indenizacao-ha-mais-de-20.html>. Acesso em: nov. 2021.

CARRIS. **Prefeitura de Porto Alegre**. Porto Alegre/RS, Disponível em:

<http://www.carris.com.br/>. Acesso em: fev. 2022.

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: jul. 2022.

CLARKE, Ronald V. Situational Crime Prevention. **Crime and Justice**, Vol. 19, p. 91-150.

Building a Safer Society: Strategic Approaches to Crime Prevention. University of Chicago Press, 1995. Disponível em: <https://www.journals.uchicago.edu/doi/10.1086/449230>

CONTRA assédio no Trensurb, campanha informa sobre denúncias em transporte público.

Sul21, 30 jul. 2018. Disponível em:

<https://sul21.com.br/cidades/2018/07/contra-assedio-no-trensurb-campanha-informa-sobre-denuncias-em-transporte-publico/>. Acesso em: dez. 2021.

COMO as mulheres se movem nas cidades? Santiago está descobrindo. **Apolitical**, 27 nov. 2017. Disponível em:

<https://apolitical.co/solution-articles/pt/mulheres-se-movem-pelas-cidades-santiago-descobrido>. Acesso em: out. 2021.

CRUZ, Arthur Votto. **A cidade como direito fundamental**: pressupostos jurídicos para o reconhecimento do Direito à Cidade como norma de direito fundamental. 2021. ISBN: 978-65-252-1497-9 (em processo de publicação).

CUNHA, Rogério Sanches. Lei 13.718/18: Introdz modificações nos crimes contra a dignidade sexual. Disponível em:

<<https://s3.meusitejuridico.com.br/2018/09/140afc83-crimes-sexuais-lei-13718-18.pdf>>. Acesso em: maio de 2022.

DIAS, Maria Berenice. **A Lei Maria da Penha na justiça**: a efetividade da Lei 11.340/2006 de combate à violência doméstica e familiar contra a mulher. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012.

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: jul. 2022.

DUTRA et al. Violencia de gênero contra a mulher nos espaços públicos. **Revista Jurídica Eletrônica**, Rio Verde, ano 6, n. 8, fev. 2017.

EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO - ETPC. **Relatório de Gestão**. Porto Alegre: Prefeitura de Porto Alegre., 2019. Disponível em: http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/relatorio_de_gestao_2019.pdf. Acesso em: maio de 2022.

ESCALANTE, Sara Ortiz. **Urbanismo desde la perspectiva de género**: buenas prácticas con perspectiva de derechos humanos. 2017. Disponível em: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r36100.pdf>. Acesso em: nov. 2021.

FARIAS, Victor. Primeiro dia de ônibus exclusivo para mulheres tem reclamações no DF. **O Globo**, 23 de abril de 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/celina/primeiro-dia-de-onibus-exclusivo-para-mulheres-tem-reclamacoes-no-df-23616318>. Acesso em: março de 2022.

FEITOSA, Larissa. Homem é preso por importunação sexual dentro de ônibus em Firminópolis. **Mais Goiás**. 10 de maio de 2022. Disponível em: <https://www.maisgoias.com.br/homem-e-preso-por-importunacao-sexual-dentro-de-onibus-e-m-firminopolis-go/>. Acesso em: junho de 2022.

FROTA, Henrique Botelho. O direito à cidade: desafios para a construção da utopia por uma vida transformada. In: SOUSA JUNIOR, José Geraldo de. et al. (org.). **O direito achado na rua: introdução crítica ao direito urbanístico**. vol. 9, cap. 14, p. 163-171. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2019.

GONZALES, Karla Dominguez. ALVES, Bianca Bianchi. “Nadie ayuda... nadie me hace el paro”: Campaña de prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público. **Banco Mundial Blogs**, 18 mar. 2016. Disponível em: <https://blogs.worldbank.org/es/voices/prevencion-de-la-violencia-contra-las-mujeres-en-el-transporte-publico>. Acesso em: dez. 2021.

HARVEY, David. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo, n. 29, p.73-89, jul./dez. 2012.

HAJE, Lara. Projeto autoriza desembarque de usuária de ônibus fora dos pontos preestabelecidos à noite. **Agência Câmara de Notícias**, 24 nov. 2020. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/709817-projeto-autoriza-desembarque-de-usuaria-de-onib>

us-fora-dos-pontos-preestabelecidos-a-noite/#:~:text=O%20Projeto%20de%20Lei%205193,h oras%20at%C3%A9%20as%205%20horas. Acesso em: dez. 2021.

ATPPOA. Histórico. **Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre**. Disponível: <https://www.atppoa.com.br/institucional/>. Acesso em maio de 2022.

HOLANDA, Diego. Câmeras de segurança são instaladas nos ônibus do transporte coletivo de Porto Velho. **G1 RO**, 20 de agosto de 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2019/08/20/cameras-de-seguranca-sao-instaladas-no-s-onibus-do-transporte-coletivo-de-porto-velho.ghtml>. Acesso em fev. 2022.

HOMEM é preso em flagrante após ejacular em passageira de ônibus em SP. **O Globo**, 27 set. 2017. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/homem-preso-em-flagrante-apos-ejacular-em-passageira-de-onibus-em-sp-21876977>. Acesso em: nov. 2021.

HOMEM é preso por importunação sexual no terminal urbano de Rio Preto. **Gazeta de Rio Preto**. 24 de maio de 2022. Disponível em: <https://www.gazetaderiopreto.com.br/cidades/noticia/2022/05/homem-e-preso-por-importunacao-sexual-no-terminal-urbano-de-rio-preto.html>. Acesso em junho de 2022.

HOMEM é preso por importunação sexual dentro de ônibus no DF. **Jornal de Brasília**. 01 de abril de 2022. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/homem-e-preso-por-importunacao-sexual-dentro-de-onibus-no-df/>. Acesso em junho de 2022.

KAWANISHI, Juliana Yuri. **Seu corpo não é passagem**: a limitação do direito à cidade para as mulheres em decorrência dos assédios sofridos no transporte público coletivo no município de Ponta Grossa – PR. Ponta Grossa, 2020. 148 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas - Área de Concentração: Cidadania e Políticas Públicas), Universidade Estadual de Ponta Grossa, 2020.

KONZEN, Lucas Pizzolatto. **Norms and space: understanding public space regulation in the tourist city**. 2013. 336f. Tese (Doutorado) – Curso de Law and Society, Università Degli Studi di Milano, Milão (Itália), 2013.

JIRON M, Paola. Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. **Revista Venezolana de Estudios de la Mujer**, Caracas, v. 12, n. 29, p. 173-197, dic. 2007. Disponível em: http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1316-37012007000200011&lng=es&nrm=iso. Acesso em junho de 2022.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2008.

LEI que destina parte da frota dos ônibus para uso exclusivo de mulheres é aprovada por vereadores de Caucaia, no CE. **G1 CE**, 24 de novembro de 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2021/11/24/lei-que-destina-parte-da-frota-dos-onibus-para-uso-exclusivo-de-mulheres-e-aprovada-por-vereadores-de-caucaia-no-ce.ghtml>. Acesso em: março de 2022.

LOPES, Lis. Campanha contra assédio sexual nos ônibus é lançada em Aparecida de Goiânia. **G1 GO**, 28 ago. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/go/goias/noticia/2019/08/28/campanha-contra-assedio-sexual-nos-onibus-e-lancada-em-aparecida-de-goiania.ghtml>. Acesso em: dez. 2021.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2014.

MARQUES, Anna Elisa Alves; MEDEIROS, Raissa Rayanne Gentil de; FRANÇA, Mateus Cavalcante de. **Direito à Cidade e Desigualdade de Gênero: diferenças entre as percepções de homens e mulheres sobre espaços públicos em Natal/RN e Porto Alegre/RS**. Revista de **Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade**. Florianópolis, v. 7, n. 1, p. 63-84, 2021.

MARQUES, Jéssica. Câmara de Curitiba (PR) aprova campanha permanente contra assédio sexual nos ônibus. **Diário do Transporte**, 14 set. 2021. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/09/14/camara-de-curitiba-pr-aprova-campanha-permanente-contra-assedio-sexual-nos-onibus/>. Acesso em: dez. 2021.

MENDONÇA, Renata. O que o caso do homem que ejaculou em mulher no ônibus diz sobre a lei brasileira? **BBC Brasil**, 31 de agosto de 2017. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-41115869>. Acesso em fev. 2022.

MG: homem apalpa seio de menina de 13 anos dentro de ônibus e é preso. Último Segundo, **IG**, 18 de janeiro de 2022. Disponível em: <https://ultimosegundo.ig.com.br/policia/2022-01-18/mg-homem-apalpa-seio-menina-13-anos-onibus-presos.html>. Acesso em: março de 2022.

MULHER é estuprada dentro de microônibus no Rio. **Veja**, 04 maio 2013. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/brasil/mulher-e-estuprada-dentro-de-micro-onibus-no-rio/>. Acesso em: nov. 2021.

MULHER é estuprada dentro de ônibus após sair de igreja em Itabirito. **G1 Minas**, 13 mar. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2020/03/13/mulher-e-estuprada-dentro-de-onibus-apos-sair-de-igreja-em-itabirito.ghtml>. Acesso em: nov. 2021.

MULHER estuprada em ônibus no Rio lembra 1 hora de terror. **Veja**, 06 maio 2013. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/brasil/mulher-estuprada-em-onibus-no-rio-lembra-1-hora-de-terror/>. Acesso em: nov. 2021.

METRÔ do México tem banco com pênis em campanha contra abuso sexual. **Mobilidade Sampa**, 27 mar. 2017. Disponível em: <https://mobilidadesampa.com.br/2017/03/metro-do-mexico-tem-banco-com-penis-em-campanha-contra-abuso-sexual/>. Acesso em: jan. 2022.

MOSCHKOVICH, Marília. O vagão para mulheres só anda para trás. **Outras Palavras: Jornalismo de Profundidade e Pós-Capitalismo**, 21 out. 2013. Disponível em: <https://outraspalavras.net/sem-categoria/o-vagao-para-mulheres-so-anda-para-tras/>. Acesso em: dez. 2021.

NATAL (RN). Prefeitura do Natal. **Campanha contra assédio sexual nos transportes chega à zona Leste de Natal**. Natal, 21 mar. 2018. Disponível em: <https://natal.rn.gov.br/news/post/28060>. Acesso em: nov. 2021.

NETO, Francisco Lima. Homem é condenado por importunação sexual em ônibus de Hortolândia. **Hora Campinas**, 28 de junho de 2021. Disponível em: <https://horacampinas.com.br/homem-e-condenado-por-importunacao-sexual-em-onibus-de-hortolandia/>. Acesso em: março de 2022.

OBSERVATÓRIO de Mobilidade Urbana da CAF irá incorporar várias cidades bolivianas. **Banco de Desenvolvimento da América Latina**, 05 set. 2011. Disponível em: <https://www.caf.com/pt/presente/noticias/2011/09/observatorio-de-mobilidade-urbana-da-caf-ira-incorporar-varias-cidades-bolivianas/>. Acesso em: dez. 2021.

ÔNIBUS de São Carlos passam a contar com sistema de biometria facial nas catracas. **G1**, 23 de abril de 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/onibus-de-sao-carlos-passam-a-contar-com-sistema-de-biometria-facial-nas-catracas.ghtml>. Acesso em: março de 2022.

PASSAGEIRO também é consumidor. ANTP. 09 de fevereiro de 2014. Disponível em: <http://www.antp.org.br/noticias/clippings/passageiro-tambem-e-consumidor.html>. Acesso em: junho de 2022.

PEREIRA, Sandra. Homem é preso acusado de importunação sexual dentro de ônibus em Taboão da Serra. **Jornal na Net**. 12 de maio de 2022. Disponível em: <https://www.jornalnnet.com.br/mobile/noticias/27671/homem-e-preso-acusado-de-importunacao-sexual-dentro-de-onibus-em-taboao-da-serra>. Acesso em junho de 2022.

PREFEITURA de Porto Alegre lança campanha contra o assédio sexual no transporte público. **Gaúcha ZH**. 2017. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2017/11/prefeitura-de-porto-alegre-lanca-campanha-contra-o-assedio-sexual-no-transporte-publico-cjaec560a0g1c01mxmo4u4w1v.html>. Acesso em maio de 2022.

PNUD e ONU Mulheres. **Del Compromiso a la Acción**: Políticas para erradicar la violencia contra las mujeres en América Latina y el Caribe. Panamá, 2017. Disponível em: http://www.onumulheres.org.br/wp-content/uploads/2017/12/DEL_COMPROMISO_A_LA_ACCION_ESP.pdf. Acesso em: dez. 2021.

QUEIROGA, Louise. Jovem de 23 anos é premiada no Reino Unido por criar cadeiras para combater o manspreading. **O Globo**, 19 set. 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/sociedade/jovem-de-23-anos-premiada-no-reino-unido-por-criar-cadeiras-para-combater-manspreading-23818752>. Acesso em: out. 2019.

REINA, Elena. Estupro em transporte público aterroriza jovens no México. **El País**, 08 jul. 2017. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/07/08/internacional/1499479511_568873.html. Acesso em: jan. 2022.

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: jul. 2022.

RIO DE JANEIRO. **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: jul. 2022.

SAFFIOTI, Heleieth. **Gênero, patriarcado, violência.** 2. ed. São Paulo: Expressão popular: Fundação Perseu Abramo, 2015.

SANTOS, Camila Rodrigues; FILHO, Orlando Villas Bôas. **O “não-lugar” da mulher no espaço público: um estudo a respeito do vagão rosa do Rio de Janeiro.** Jornada de Iniciação Científica e Mostra de Iniciação Tecnológica - ISSN 2526-4699. 2019. Disponível em: <http://eventoscopq.mackenzie.br/index.php/jornada/xvjornada/paper/view/1629/1052>. Acesso em: maio de 2022.

SANTOS, Maria da Conceição. **Corpos em trânsito:** um estudo sobre o assédio sexual nos transportes coletivos de Aracaju. 148f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal do Sergipe, São Cristóvão, 2016. Disponível em: https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/8649/2/MARIA_CONCEICAO_SANTOS.pdf. Acesso em: out. 2021.

SÃO PAULO (SP). Cidade de São Paulo. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. **Mulheres e seus deslocamentos na cidade: uma análise da pesquisa Origem e Destino do Metrô. Informes Urbanos,** n. 44, mar. 2020.

SÃO PAULO (SP). Cidade de São Paulo. Secretaria Especial de Comunicação. **SPTrans divulga edição do Jornal do Ônibus com campanha contra abuso sexual.** São Paulo, 29 abr. 2021. Disponível em: <https://www.capital.sp.gov.br/noticia/sptrans-divulga-edicao-do-jornal-do-onibus-com-campanha-contra-abuso-sexual>. Acesso em: jan. 2022.

SILVA, Anelise. **Assédio e violência no transporte público e o vagão feminino:** Análise da política pública de segregação sob uma perspectiva de gênero. 2017. Disponível em: http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistas/genero_e_direito/edicoes/1_2017/pdf/AneliseRoquedoNascimentoSilva.pdf. Acesso em: nov. 2021.

SILVA, Beatriz Ferreira Honorato; OLIVEIRA, Teresa Cristina. **Corpos Femininos em Trânsito:** a importunação sexual contra mulheres em transportes e vias públicas no Brasil. Universidade Católica de Salvador. 13 jun. 2019. Disponível em: <http://ri.ucs.br:8080/jspui/handle/prefix/1443>. Acesso em: dez. 2021.

SILVA, Carlos. Campanha alerta sobre assédio no transporte público. **Correio Braziliense,** 01 dez. 2021. Disponível em:

<https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2021/12/4967468-campanha-alerta-sobre-as-sedio-no-transporte-publico.htm>. Acesso em: dez. 2021.

TAVOLARI, Bianca. Direito à cidade: uma trajetória conceitual. **Novos Estudos**, n. 104, mar. 2016. p. 93-109. Disponível em: https://educacaoeterritorio.org.br/wp-content/uploads/2018/03/Direito_a_cidade_uma_trajetoria_conceitu.pdf. Acesso em: out. 2021.

TRENSURB. **Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.** Disponível em: <https://www.trensurb.gov.br/home.php>. Acesso em: maio 2022.

VALENTINE, Gill. “The Geography of Women’s Fear.” *Area*, vol. 21, no. 4, Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers), Wiley, 1989, pp. 385–90.

VARGAS, Virgínia. Espacio público, seguridad ciudadana y violencia de género: reflexiones a partir de un proceso de debate. **Red Mujer y Hábitat de América Latina y el Caribe**, 2006-2007.

VÉRAN, Jean-François. “**Respeito é bom e elas merecem**”: uma antropologia do vagão feminino no metrô do Rio de Janeiro. In: GOLDENBERG, M. (Org.). *Corpo, envelhecimento e felicidade*. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira, 2011. p. 275-308

VERAS, Érica Verícia Canuto de Oliveira. **A masculinidade no banco dos réus**: um estudo sobre gênero, sistema de justiça penal e a aplicação da Lei Maria da Penha. 2018. 207f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2018.

WALLACE, Arturo. Colômbia mobiliza agentes secretos para combater “mão boba” em ônibus. **BBC News**, 28 ago. 2014. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/08/140826_colombia_grupo_assedio_hb. Acesso em: jan. 2022.