

Segregar, culpabilizar e oprimir – problematizações acerca do projeto de Lei do “Ônibus Rosa” na cidade de Curitiba

Artigo Classificado em 4º lugar na XVI Jornada de Iniciação Científica de Direito da UFPR
2014

Mariana Garcia Tabuchi¹

Nycole de Souza Mattoso²

Resumo: A análise das políticas públicas para mulheres e para o transporte coletivo requer uma verdadeira compreensão dos papéis sociais que as mulheres cumprem na sociedade e, conseqüentemente, sua destinação ao ambiente privado. Tal análise corrobora para o entendimento do significado do projeto de lei que pretende instaurar o ônibus rosa em Curitiba, objeto do presente trabalho. Observa-se, nesse sentido, que a proposta se encaixa numa verdadeira tentativa de segregação e retirada das mulheres do espaço público, culpabilizando-as pela existência do assédio sexual que as mesmas sofrem. Problematiza-se, ademais, a destinação de 20% da frota dos ônibus da cidade para esse fim, que circulariam apenas nos horários de maior superlotação. Vê-se, assim, que o projeto apresenta insuficiências e um grave retrocesso no que tange às políticas públicas para mulheres.

Palavras-chave: ônibus rosa; segregação; culpabilização; mulheres e transporte público.

¹ Acadêmica do 4º ano diurno do curso de Direito da UFPR. Bolsista do grupo PET/Direito – UFPR. Membro do Coletivo Feminista Iara e do Grupo de Gênero e Sexualidade.

² Acadêmica do 2º ano diurno do curso de Direito da UFPR. Membro do grupo PET/Direito – UFPR e do Coletivo Feminista Iara. Extensionista do projeto Promotoras Legais Populares de Curitiba e Região Metropolitana.

Introdução

Em maio de 2013, o vereador Rogério Campos (PSC) propôs, na Câmara Municipal, o projeto de lei que pretende instaurar o “ônibus rosa” em Curitiba, separando 20% da frota dos ônibus para o uso exclusivo das mulheres. Essa medida não é inédita no Brasil, visto que em alguns estados já circulam transportes que reservam exclusividade às mulheres, como o Rio de Janeiro e Brasília. Além disso, em São Paulo e Belo Horizonte também tramitam projetos de lei com a mesma finalidade.

Em todos esses estados, a justificativa é a mesma: os abusos e o assédio sexual que as mulheres sofrem cotidianamente no transporte coletivo. Reconhece-se, assim, a violência a qual estão submetidas as usuárias do transporte público, querendo-se solucionar o problema com a destinação de ônibus ou vagões exclusivos. Tais projetos apresentam semelhanças, visto que todos eles preveem a exclusividade apenas nos horários em que há superlotação dos transportes, os ditos “horários de pico”, e não são aplicados, ainda, nos feriados e finais de semana.

Todos esses elementos são necessários para se levar em conta a real efetividade da proposta e o que ela representa, não só simbolicamente, mas também concretamente. E mais, o que ela representa em uma cidade cujo transporte público é tido como *modelo*, mas que ainda assim apresenta problemas como a superlotação dos ônibus, preço da tarifa, entre outros.

A tentativa do presente artigo é, portanto, não só a análise do projeto de lei 005.00196.2013 e das implicações práticas que o mesmo poderia causar, mas também responder se tal medida representa avanços ou retrocessos na luta do combate à violência contra mulheres.

Para tanto, em um primeiro momento abordar-se-á a relação do modelo patriarcal de nossa sociedade com suas implicações nos diversos locais que as mulheres ocupam, seja prioritariamente seja secundariamente. Além disso, se pretende analisar também a retirada das mulheres do espaço público e de que modo os ideais do imaginário feminino influenciam os ambientes, em especial, o transporte público. Num segundo momento, propõe-se a análise específica do projeto de lei 005.00196.2013, com problematizações concretas acerca do tema, como a culpabilização da vítima nos casos de violência e a precarização do transporte para as mulheres usuárias de ônibus.

1. A retirada das mulheres do espaço público: notas sobre feminismo

“Amélia não tinha a menor vaidade

Amélia que era a mulher de verdade”

Mário Lago

Amélia, que esteve entre tantas outras Amélias e Emílias e Marias, não foi Amélia nascida, foi Amélia criada. Quer-se dizer, o ideal da “verdadeira” feminilidade, do que uma mulher deve ou não fazer, do que deve ser, do que deve vestir e falar e, enfim, dos papéis sociais que deve cumprir e que cumpre não partiram de aleatoriedades da vida e, menos ainda, de causalidades naturais.

Para compreender a cisão das tarefas rotuladas como *femininas* e *masculinas*, da ocupação do espaço privado e público e, conseqüentemente, dos estereótipos consolidados, faz-se necessário observar, antes de tudo, como tais identidades foram forjadas em concordância com as funções sociais e econômicas que eram necessárias serem preenchidas.

Nesse sentido, preocupa-se, neste tópico, em partir-se na busca pela compreensão do nascimento da dominação dos homens sobre as mulheres como produto histórico, devendo ser analisado em contraposição à visão naturalista e biologicista dos papéis identitários. Após isso, num segundo momento, trataremos dos limites do espaço público para as mulheres, que são cotidianamente violentadas.

1.1. Coisas de menina: a domesticação das mulheres e o ideal feminino

A percepção de papéis sociais de gênero, a virilização dos homens e a domesticação das mulheres, não são causalidades naturais. Há de se afirmar que a identidade social da mulher foi formada por determinantes sociais e econômicos, os quais delinearam os seus possíveis campos de atuação no processo histórico de produção da vida.

Mas, ao mesmo tempo em que o imaginário do que é o feminino e o masculino surgiu de necessidades concretas, ele também atua de maneira decisiva na formação das identidades sociais de gênero. Quer-se dizer, há uma relação dialética entre os processos sociais e econômicos e a construção das identidades, as quais são construídas para se garantir tais processos. Conforme afirma Saffioti:

A identidade social da mulher, assim como a do homem, é construída através da atribuição de distintos papéis, que a sociedade espera ver cumpridos pelas diferentes categorias de sexo. A sociedade delimita, com bastante precisão, os campos em que *pode* operar a mulher, da mesma forma como escolhe os terrenos em que *pode* atuar o homem.³

Observado isso, compreende-se que a destinação de tais papéis se fundam, inicialmente, em um modelo patriarcal de família, predominante e estrutural nas sociedades capitalistas⁴. Tal estrutura familiar – o patriarcado – caracteriza-se pela submissão da mulher, e também dos filhos, ao poder paterno do chefe. A mulher torna-se mero instrumento para a reprodução, devendo servir e obedecer ao homem.

Em que pese Engels esteja sujeito a críticas frente às teorias feministas, visto que suas obras apresentaram o problema das mulheres de maneira reducionista, o autor contribui para a compreensão da formação das famílias, em especial a família patriarcal, apontando suas características e, sobretudo, as determinações econômicas que as formaram. Correlaciona, ainda, o início do patriarcado com o surgimento da monogamia, sendo que esta, afirma ele:

Baseia-se no predomínio do homem; sua finalidade expressa é a de procriar filhos cuja paternidade seja indiscutível; e exige-se essa paternidade indiscutível porque os filhos, na qualidade de herdeiros diretos, entrarão, um dia, na posse dos bens de seu pai.⁵

³SAFFIOTI, Heleieth I. B. **O poder do macho**. São Paulo: Moderna, 1987, p. 8.

⁴É importante salientar que a opressão de gênero não nasce no modo de produção capitalista, mas este se apropriou da mesma para explorar e oprimir mais ainda as mulheres, em especial, as mulheres trabalhadoras, como será argumentado adiante.

⁵ENGELS, Friedrich. **A Origem da Família, da Propriedade Privada e do Estado**. 3ª edição. São Paulo: Editora Escala, 2009, p.80.

E prossegue identificando os elementos determinantes para a formação dos núcleos familiares:

O estágio da produção mercantil com que começa a civilização é caracterizado economicamente pela introdução: 1. da moeda metálica e, com ela, o capital em dinheiro, dos juros e da usura; 2. dos comerciantes como classe intermediária entre os produtores; 3) da propriedade privada da terra e da hipoteca; 4) do trabalho como forma predominante na produção. A forma de família que corresponde à civilização e vence definitivamente com ela é a monogamia, a supremacia do homem sobre a mulher, e a família individual como unidade econômica da sociedade.⁶

Observa-se, por conseguinte, o que Engels afirmou e que não pode ser rejeitado é que a família patriarcal e monogâmica foi necessária para a criação de uma unidade econômica básica, para a transmissão de patrimônios e a garantia da propriedade privada. Nela, é possível notar uma relação estrutural com o modo de produção social. Nessa família, necessário era que a mulher cumprisse um papel de reprodutora, de cuidadora, o que garantiria os homens nas atividades da produção.

Igualmente, Cecília Toledo aponta as razões econômicas do surgimento do patriarcado:

As famílias nucleares são típicas do patriarcado e se foram constituindo por razões econômicas, mais que culturais. O que é feminino e o que é masculino também são comportamentos simbólicos típicos das sociedades patriarcais e assentadas no modo de produção capitalista. O modo de produção dominante determina, em último instância, a superestrutura cultural. Não é uma relação mecânica, mas dialética, um embate constante entra a psique humana e sua relação social e econômica, que vai conformando os comportamentos humanos. Assim, podemos concluir que os gêneros, se guardam pouco relação com sexo, guardam muita relação com as classes sociais, com a localização da família no modo de produção dominante. A sociedade capitalista está estruturada sobre a divisão dos homens e mulheres segundo a função que cumprem na produção geral de bens.⁷

⁶ENGELS, Friedrich. **A Origem da Família, da Propriedade Privada e do Estado**. 3ª edição. São Paulo: Editora Escala, 2009, p.216.

⁷TOLEDO, Cecília. **O gênero nos une, a classe nos divide**. São Paulo: Sudermann, 2008, p.7.

É necessário ressaltar, contudo, que a família patriarcal obteve metamorfoses com o passar do tempo, até pelas transformações que o capitalismo passou e passa. Ainda que não seja mais possível caracterizar rigidamente a divisão entre “homem provedor” e “mulher dona de casa”, nota-se que as formações familiares perpetuam, ainda, uma cultura machista. Isto é, as bases de tal família se encontram bastante sólidas enquanto produto social, visto que há a manutenção de seus princípios e as ideias consolidadas dos papéis *femininos* e *masculinos*.

Ou seja, ainda que tenha tido algumas alterações, o modelo de família patriarcal foi essencial para que se criassem as construções de feminino e masculino que ainda hoje influenciam a nossa realidade. Nesse sentido, ainda que os ‘moldes’ de feminino e masculino tenham se modificado, essas construções a partir da família fizeram com que hoje, as mulheres, ainda que ocupando o mercado de trabalho, se mantenham como as principais responsáveis pelo trato da casa e das crianças – incorrendo numa dupla jornada que as precariza ainda mais.

Compreende-se assim o caráter fundamental e acessório das mulheres no processo de produção de mercadorias. As mulheres, nas tarefas domésticas, além de cumprirem a função de reprodução, dão suporte aos homens para as atividades centrais no processo de acumulação de capital. Para Iasi:

Não é casual que exatamente o trabalho doméstico, exercido majoritariamente pelas mulheres, tenha seu vínculo com o universo da produção capitalista obscurecido. A cisão entre o mundo econômico e produtivo para o capital e o universo ideologizado do lar pressupõe que esse último seja um universo feminino. O homem trabalha e produz mercadorias, a mulher lhe dá o suporte para produzir.⁸

Na mesma linha de raciocínio, Saffioti também aponta a marginalização dos papéis femininos e do próprio trabalho feminino fora do ambiente doméstico, o qual é precarizado e secundarizado. A autora afirma, ainda, que o patriarcado influi de duas maneiras para a opressão das mulheres. Vejamos:

⁸ IASI, Mauro Luís. **Ensaio sobre consciência e emancipação**. 2ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2011, p. 140.

Pode-se concluir que o patriarcado não se resume a um sistema de dominação, modelado pela ideologia machista. Mais do que isto, ele é também um sistema de exploração. Enquanto a dominação pode, para efeitos de análise, ser situada essencialmente nos campos político e ideológico, a exploração diz respeito diretamente ao terreno econômico. Tanto a dona-de-casa, que deve trazer a residência segundo o gosto do marido, quanto a trabalhadora assalariada, que acumula duas jornadas de trabalho, são objeto da exploração do homem, no plano da família. Na qualidade de trabalhadora discriminada, obrigada a aceitar menores salários, a mulher é, no plano mais geral da sociedade, alvo da exploração do empresário capitalista. Desta sorte, fica patente a dupla dimensão do patriarcado: a dominação e a exploração.⁹

Diante disso, é possível observar que as mulheres foram retiradas do espaço público, o qual historicamente foi legitimado enquanto um espaço predominantemente dos homens. A domesticação das mulheres se baseou em motivações específicas que são justificáveis no capitalismo, em que o espaço “legítimo” da mulher é o lar, a casa, o espaço de invisibilidade. Afirma Fátima Quintas:

É sabido que a divisão sexual do trabalho começa na família e se expande para a sociedade como um todo, reproduzindo-se à maneira do figurino doméstico. Os dois lados da moeda se bipolarizam em trilhas opostas: a esfera privada, de responsabilidade feminina, com a reprodução biológica e a criação dos filhos; a esfera pública, de responsabilidade masculina, com ênfase na política, na caça e na guerra.¹⁰

Igualmente, coloca Saffioti:

Torna-se, pois, clara a atribuição, por parte da sociedade, do espaço doméstico à mulher. Trabalhando em troca de um salário ou não, na fábrica, no escritório, na escola, no comércio, ou a domicílio, como é o caso de muitas mulheres que costuram, fazem crochê, tricô, doces e salgados, a mulher é socialmente responsável pela manutenção da ordem na residência e pela criação e educação dos filhos. Assim por maiores

⁹SAFFIOTI, Heleieth I. B. **O poder do macho**. São Paulo: Moderna, 1987, p. 50-51.

¹⁰QUINTAS, Fátima. **A mulher e a família no final do século XX**. Recife: Massangana, 2005, p. 43.

que sejam as diferenças de renda encontradas no seio do contingente feminino, permanece esta identidade básica entre todas as mulheres.¹¹

Ora, o que interessa dizer, portanto, é que o ideal feminino foi construído socialmente. E nessa construção perpassa a identificação de características construtoras dos estereótipos. No sistema de dominação patriarcal, as mulheres são idealizadas como frágeis, dóceis e subservientes.

Bordieu, ao descrever os comportamentos sociais dos sexos, ou, o que se espera deles, aponta nitidamente os gestos que se ligam à lógica da construção das identidades de gênero:

É igualmente através da divisão sexual dos usos legítimos do corpo que se estabelece o vínculo (enunciado pela psicanálise) entre o falo e o lógos: os usos públicos e ativos da parte alta, masculina, do corpo – fazer frente a, enfrentar, frente a frente (qabel), olhar no rosto, nos olhos, tomar a palavra *publicamente* – são monopólio dos homens; a mulher, que, na Cabília, mantém-se afastada dos lugares públicos, deve de algum modo renunciar a fazer uso público do próprio rosto e de sua palavra (ela anda em público com os olhos baixos, voltados para os pés, e a única expressão que lhe convém é “eu não sei”, antítese da palavra viril, que é afirmação decisiva, cortante, ao mesmo tempo que refletida e calculada).¹²

No mesmo sentido, também enfatiza Quintas:

A cultura determina uma aprendizagem que deve ser amplamente observada. Ninguém nasce inferior. O processo de socialização demarca os mandamentos da boa conduta para a menina e para o menino. Ainda engatinhando, na mais tenra idade, os destinos são traçados e, conseqüentemente, obedecidos. O cultural é responsável pela “manipulação” do biológico, discriminando os sexos em linhas divergentes que pouco se cruzam em interações empáticas. Prevalecem os degraus da hierarquia. As diferenças biológicas existem. Todavia, não são elas indutoras de inferioridades. As regras sociais se transmudam em imposições que não podem ser negadas. O masculino vence o confronto

¹¹SAFFIOTI, Heleieth I. B. **O poder do macho**. São Paulo: Moderna, 1987, p. 9.

¹²BORDIEU, Pierre. **A dominação masculina**. 1ªed. Rio de Janeiro: BestBolso, 2014, p. 33.

de gênero e provoca distorções profundamente lamentáveis. O poder infla o ego do macho que se argui de um falo promissor.¹³

Diante disso, a mulher é socialmente responsável pela manutenção da ordem na residência e pela criação e educação dos filhos. Ocorre, então, a naturalização desse processo, tentando fazer-se crer que a atribuição do espaço doméstico à mulher decorre de sua capacidade de ser mãe. E, em contraposição às mulheres “dignas do lar” (que devem ser dóceis, frágeis e passivas), a mulher pública foi vista como a “mulher da rua”, que cumpre um papel de objeto sexual consumível e que geralmente são vistas como promíscuas.

Quando se afirma que é *natural* que a mulher se ocupe do espaço doméstico, deixando livre para o homem o espaço público, está-se, rigorosamente, *naturalizando* um resultado da história. Dada a desvalorização social do espaço doméstico, os poderosos têm interesse em instaurar a crença de que este papel *sempre* foi desempenhado por mulheres. Para a solidificação desta crença nada melhor do que retirar desta atribuição de papéis sua dimensão sociocultural. Ao se afirmar que *sempre* e em *todos os lugares* as mulheres se ocuparam do espaço doméstico, eliminam-se as diferenças históricas e ressaltam-se os característicos “naturais” destas funções.¹⁴

Assim sendo, diante da notória predominância masculina no universo público, é essencial refletirmos a ocupação desse espaço pelas mulheres, enquanto demanda e prática central, pelos seus empoderamentos e pela desnaturalização dos papéis sociais de gênero, que foram designados segundo uma lógica perversa de escravização, opressão e exploração das mulheres.

Visto isso, vê-se a urgência de analisar o espaço que as mulheres ocupam hoje e as violências que elas sofrem, visto que ainda são tidas como objetos consumíveis e apassivados nos diversos âmbitos que elas circulam, em especial, nesta circunstância, no transporte público.

¹³QUINTAS, Fátima. **A mulher e a família no final do século XX**. Recife: Massangana, 2005, p. 45.

¹⁴SAFFIOTI, Heleieth I. B. **O poder do macho**. São Paulo: Moderna, 1987, p. 11.

1.2. A rua é dos homens: a reiteração dos valores machistas no transporte público

Há vasta literatura no que tange a violência contra as mulheres no ambiente da casa. Igualmente, há vasta literatura sobre a violência no espaço do trabalho. Entretanto, há um silêncio sobre o caminho gasto entre a casa e o trabalho, que não é livre de contradições.

A rua sempre foi um espaço ocupado por homens. Assim, por óbvio, as mulheres são seres estranhos a essa localidade, são sujeitas ao julgo de olhares, ao julgo dos donos do espaço público, são reduzidas a objetos à mostra para o bel prazer dos homens, independente de suas sexualidades, desejos ou vontades. Isto é, o corpo das mulheres aparece, no espaço público, como não pertencentes às mesmas, passam a existir para o outro, passam a ser uma *coisa* para ser olhada.

Em vista disso, faz sentido observar o número assombroso de assédio sexual que as mulheres sofrem na rua e, em especial, no transporte coletivo. Segundo a pesquisa realizada pela jornalista Karin Hueck, para a campanha “Chega de FiuFiu”, 98% das mulheres responderam que já foram assediadas na rua e 64% no transporte público. É interessante ressaltar, ademais, que 81% das mulheres responderam que já deixaram de fazer alguma coisa pelo medo do assédio¹⁵. Nota-se, portanto, que a maioria das mulheres que circulam nos lugares públicos são assediadas frequentemente e sentem *temor* por isso, o que limite suas próprias decisões e escolhas. Conforme afirma Oliveira:

O medo do crime e da iminência da violência limita de várias maneiras a vida das mulheres, desde o aparentemente inofensivo ritual de não andar sozinha à noite, até formas mais restritivas, como não aceitar certos trabalhos, não frequentar aulas noturnas, evitar totalmente as ruas, ou ignorar os piropos na rua. Desde modo, o medo da violência reforça a hierarquia dos sexos e organiza um consentimento sobre os códigos comportamentais e a identidade sexual normativa das mulheres.¹⁶

O transporte coletivo é, assim, um lugar também aberto à violência, no qual os homens sentem-se a vontade para manifestar sua posição dominante em relação às mulheres, as quais

¹⁵ Pesquisa disponível em: <http://thinkolga.com/2013/09/09/chega-de-fiu-fiu-resultado-da-pesquisa/>

¹⁶ OLIVEIRA, Ana. **O assédio sexual nos espaços públicos**. Cabo dos Trabalhos, nº10, Universidade de Coimbra, 2014, p. 9.

são tidas para serem olhadas, assediadas e violentadas. Salienta-se, ainda, que muitas vezes o assédio não tem por fim um contato físico, sendo meramente um manifesto de afirmação da posição social masculina. Afirma Bordieu:

Do mesmo modo, o assédio sexual nem sempre tem por fim exclusivamente a posse sexual que ele parece perseguir: o que acontece é que ele visa, com a posse, a nada mais que a simples afirmação da dominação em estado puro.¹⁷

Isso se dá em grande medida pela necessidade dos homens em afirmar a virilidade que precisam desempenhar, com elementos que demonstrem uma hierarquia de posição, como agressividade, combatividade, brutalidade etc. Também aponta Saffioti:

A competição constitui, pois, o traço marcante da personalidade masculina destinada a desempenhar o papel do *macho*. Não se pode esquecer a agressividade como componente básico da personalidade competitiva. Ademais, a agressividade também integra, necessariamente, o modelo do *macho*. Dito de outra maneira, cabe a ele tomar iniciativas, assumir sempre uma posição ofensiva. Cabe-lhe, ainda, ser intransigente, duro, firme.¹⁸

Do mesmo modo, espera-se também uma postura das mulheres, que devem manifestar suas feminilidades e subserviências. Devem as mesmas manifestar-se de acordo com o socialmente esperado e aceito. Vejamos:

A dominação masculina, que constitui as mulheres como objetos simbólicos, cujo ser (esse) é um ser-percebido (percipi), tem por efeito coloca-las em permanente estado de insegurança corporal, ou melhor, de dependência simbólica: elas existem primeiro pelo, e para, o olhar dos outros, ou seja, enquanto objetos receptivos, atraentes, disponíveis. Delas se espera que sejam “femininas”, isto é, sorridentes, simpáticas, atenciosas, submissas, discretas, contidas ou até mesmo apagadas. E a pretensa “feminilidade” muitas vezes não é mais que uma forma de

¹⁷ BORDIEU, Pierre. **A dominação masculina**. 1ªed. Rio de Janeiro: BestBolso, 2014, p. 37.

¹⁸SAFFIOTI, Heleieth I. B. **O poder do macho**. São Paulo: Moderna, 1987, p. 36.

aquiescência em relação às expectativas masculinas, reais ou supostas, principalmente em termos de engrandecimento do ego.¹⁹

Assim sendo, observa-se a reiteração dos valores machistas no transporte coletivo, que é um espaço efetivo de assédio sexual sobre as mulheres. E, se o homem da rua representa o cidadão, o homem legitimamente público, aquele que se aventura e enfrenta os perigos, é preciso compreender também o que a *mulher da rua* representa.

Espera-se não apenas que a mulher reitere sua feminilidade, mas que cumpra seus deveres socialmente impostos. Isto é, que as mulheres façam o percurso de sua casa para o trabalho e do trabalho para casa. Aquelas que não o fazem, que, por qualquer motivo, utilizem o transporte público e que circulem fora dos horários comuns do dia, são as de comportamentoduvidoso, promíscuas e vadias. A moral é duvidosa simplesmente por se sujeitarem a rua, local que oferece riscos não apenas para o corpo feminino, frágil, mas também para sua mente, vulnerável.

Assim sendo, o assédio sexual se dá em diversos âmbitos e por motivos variados que, em última instância, representam a dominação masculina sobre os corpos femininos. A partir disso, é necessário refletir as implicações práticas e as respostas que são dadas a estes problemas. Refletir, sobretudo, se a resposta é enfrentar a violência machista que observamos na sociedade ou retirar mais ainda as mulheres do espaço público, culpabilizando-as da opressão de gênero.

2. O Projeto de Lei 005.00196.2013: “proteção” das mulheres ou segregação?

Tentando dar respostas ao crescente número de assédio sexual e a violência sobre as mulheres no transporte coletivo da cidade de Curitiba, é que surgiu o projeto de lei do “ônibus rosa”, por iniciativa do vereador Rogério Campos. Com o intuito de diminuir o assédio das mulheres no transporte público, o vereador afirma, em sua justificativa, que, dado o crescimento da cidade e a superlotação dos ônibus, a destinação de ônibus exclusivos para as mulheres seria uma medida necessária para a proteção das mesmas.

¹⁹ BORDIEU, Pierre. **A dominação masculina**. 1ªed. Rio de Janeiro: BestBolso, 2014, p. 96.

No entanto, em que pese suas justificativas estejam em torno da violência que as mulheres sofrem cotidianamente, o projeto não busca ir à raiz do problema – o machismo. Tendo em vistas as verdadeiras razões pelas quais as mulheres são assediadas, tenta-se, neste tópico, destrinchar o projeto em questão e desmistificar a solução que se tentou forjar através de um transporte exclusivo e cor-de-rosa.

Para tanto, é preciso desvelar que o assédio que a mulheres sofrem, seja no transporte público, ou em qualquer outro ambiente, não ocorre por que os ônibus são mistos e tendem a ser superlotados, em especial nos horários de pico. Pelo contrário, o que permite que esses abusos ocorram é o fato de seus corpos são entendidos como corpos disponíveis para o uso masculino. Ou seja, o que faz com que as mulheres sofram assédio é o machismo, um traço estrutural da nossa sociedade.

2.1. A culpabilização das mulheres nos casos de violência

“De mini saia rodada, blusa rosinha,
Decote enfeitado, com um monte de purpurina,
Todo mundo já conhece, sabe o que acontece,
Quando vê a gente, ela se oferece”

(MC Pelé – Piriguete)

A saia, a blusa, o decote, a maquiagem, o sapato, o jeito, o cabelo e diversos outros acessórios parecem justificar a violência que as mulheres sofrem nos diversos locais que frequentam. A música de MC Pelé não deixa de expressar o que se pensa, em geral, da “piriguete”: que merece e pode ser violentada. Assim, a violência se justifica, em alguma medida, simplesmente porque as mulheres “se oferecem” de maneira implícita através de suas roupas, gestos e maneiras e isso passa a valer mais do que a simples palavra expressa “não”.

Quer-se dizer, não é novidade observarmos, em casos de estupro e assédio sexual que, na apuração do caso, ocorra a culpabilização da vítima. Assim, existem alguns fatores que

tornam a mulher culpada pelo abuso, ou seja, nessas situações o agressor é legitimado para cometer o abuso. A culpa não é daquele que violentou e sim daquela que pediu *implicitamente* a violência. Natiene Ramos afirma que alguns desses fatores são as roupas da vítima; um julgamento moral acerca de sua vida; a imprudência e o local no qual ocorreu o abuso. Isso se dá, para a autora, pela subjugação às mulheres em nossa sociedade, vejamos:

A descrença na versão da vítima, a naturalização de comportamentos dos agressores, a relativização do ato, de sua gravidade e conseqüentemente do prejuízo causado a quem sofre a agressão são algumas das características que ilustram o modus operandi de uma cultura que subjuga a mulher e lhe impõe um lugar de inferioridade.²⁰

Assim, as mulheres são vistas como as sedutoras que levam os homens – os quais apenas estão seguindo seus instintos naturais – ao “mal caminho”. Há, então, quase que uma inversão do julgo de quem violentou quem. Afirma Narvaz:

Os discursos de sedução e de culpabilização do feminino têm atravessado a história há séculos. Além de serem percebidas como passivas, acusadas de permanecerem em relações violentas e de não protestarem contra os abusos sofridos, as mulheres e meninas têm sido vistas como provocadoras, sedutoras e, portanto, culpadas pela violência que sofrem.²¹

Se fizermos o recorte étnico-racial, ademais, a situação é ainda mais grave, visto que as mulheres negras são, historicamente, mais sexualizadas e objetificadas do que as brancas, o que faz com que o assédio e estupros que sofrem sejam, para a sociedade, “menos graves”. As mulheres negras são muito mais culpabilizadas pelo estupro do que as brancas, bem como pelo assédio. Afirma Natiene Ramos:

²⁰SILVA, Natiene Ramos Ferreira da. **Representações da Culpabilização de Mulheres Vítimas de Estupro: Uma Análise Étnico-Racial**. 9ª edição. Prêmio Construindo a Igualdade de Gênero, p. 13.

²¹NARVAZ, Martha. KOLLER, Sílvia Helena. **O feminino, o incesto e a sedução: problematizando os discursos de culpabilização das mulheres e das meninas diante da violação sexual**. Revista Ártemis, 2007, p. 79.

A violência contra a mulher ocorre na sociedade atual de forma a atingir todas as classes e contextos étnico-raciais, o que faz com que muitas das opiniões acerca do fenômeno se repitam para os dois grupos apresentados – contudo, os diferentes resultados obtidos também explicitam que existem fatores que modificam as condições em que a mulher negra e a mulher branca são culpabilizadas, uma com maior intensidade do que a outra, ou de diferentes formas que evocam estereótipos sobre cada uma, evocando representações que permeiam questões de raça e etnia.²²

Observa-se, portanto, que a culpabilização da vítima, nos casos de violência contra a mulher, não é senão reflexo da sociedade machista em que vivemos, visto que as mulheres *deviam* agir de outro modo que não aquele. Demonstração disso é que não é possível observar da mesma maneira outros delitos, isto é, a sociedade não julga ou culpa as vítimas em outros casos. Porém, presente essas violências no sistema patriarcal, apenas em algumas situações as mulheres podem de fato ser vítimas de abusos sexuais, visto que também é útil aos homens que as mulheres sejam inferiorizadas e estejam “disponíveis”. É comum até mesmo que as mulheres se desencorajem para denunciar ou enfrentar qualquer tipo de violência, como se vê:

Embora se saiba que há grande subnotificação no que se refere às ocorrências de estupro, é inegável que a violência sexual faz parte do cotidiano das mulheres, assumindo desde maneiras que poderiam ser consideradas mais sutis, como a cantada/assédio, até maneiras mais agressivas, como a relação sexual sem consentimento. O desencorajamento para a denúncia é um componente bastante presente no contexto em que a vítima da violência sexual se insere: a culpabilização da mulher é uma estratégia recorrente e sua conduta ou vida pregressa são exploradas para justificar o comportamento do estupro.²³

Visto isso, é possível observar que com a aplicação de um “ônibus rosa”, o qual segrega as mulheres para supostamente protegê-las da violência, reiterar-se-ia o discurso de culpabilização da vítima nos casos de violência. Vejamos o porquê: segundo o art. 1º do projeto de lei 005.00196.2013,

²²SILVA, Natiene Ramos Ferreira da. **Representações da Culpabilização de Mulheres Vítimas de Estupro: Uma Análise Étnico-Racial**. 9ª edição. Prêmio Construindo a Igualdade de Gênero, p. 13.

²³BRAGA, Ana Gabriela. ANGOTTI, Bruna. MATSUDA, Fernanda Emy. **Das violências reais e simbólicas – a violência sexual contra mulheres no Brasil**. Publicação do Instituto Brasileiro de Ciências Criminais - Ano 22, nº 254, 2014, p. 7.

Art. 1º- Fica instituído no âmbito da cidade de Curitiba, o ônibus reservado para mulheres usuárias do transporte coletivo, destinados exclusivamente ao uso pelo público feminino.

Parágrafo único - As mulheres usuárias do transporte coletivo de Curitiba podem optar pelos ônibus coletivos mistos.

Nota-se que o ônibus rosa, na tentativa de solucionar o problema da violência contra a mulher no transporte coletivo, a segrega, dedicando um espaço exclusivo para seu uso. A mesma é, então, culpabilizada pela violência que sofre. Ou seja, naturaliza-se a violência que ocorre nos espaços comuns, dizendo-se que é absolutamente normal que as mulheres sejam assediadas. O remédio dado é retirar as mulheres mais ainda do espaço público, o qual não é só um espaço legítimo dos homens, como também é um espaço em que é *natural* que ocorra as violências por parte deles.

Assim, a partir do momento em que existirem ônibus exclusivos para as mulheres, para, justamente, protegê-las do assédio, os ônibus mistos podem se tornar, aos olhos da sociedade em geral, um local em que o assédio é permitido. É possível até mesmo que o assédio das mulheres nos ônibus comuns aumente, junto com a culpabilização das mulheres que forem assediadas. Afinal, da mesma forma que uma mulher que é estuprada é culpabilizada conforme o local do estupro (por ir a determinada festa, ou estar na rua em determinado horário), a mulher que utilizar o transporte misto quando existir um transporte exclusivo, “seguro”, estará se sujeitando, aos olhos da sociedade, a um possível assédio, uma vez que o este é tão reconhecido que a própria prefeitura cria um mecanismo para que a mulher se preserve.

Ou seja, a mulher se verá limitada ao extremo no que tange o seu direito de ir e vir, visto que nem mesmo poderá se locomover com segurança. Nesse sentido, o projeto representa um grave retrocesso no que tange as políticas públicas para as mulheres. As mulheres já têm uma dificuldade maior em serem respeitadas no espaço público. Com esse espaço exclusivo, elas passam a ter um espaço ainda menor dentro do público, a possível responsabilização pelos assédios que ocorrerem a partir de então só serve de incentivo a um retorno ao privado.

Além disso, ainda que se admita, como no caso do projeto de lei em questão, que as mulheres não são culpadas pelo assédio que sofrem nos ônibus também não se vê a necessidade de resolver o problema educando os agressores, mas separando as mulheres. Ou seja, as mulheres podem não ser vistas como culpadas pelo assédio que sofrem, mas tampouco são os homens que cometem tal abuso. Ao elaborar essa “solução” não se pensa em questionar o que faz com que os homens abusem das mulheres nem se busca fazer com que os homens mudem seu comportamento.

Nesse sentido, a implantação de ônibus exclusivos para as mulheres não é só uma medida paliativa, que busca apenas amenizar os reflexos de um problema maior, estrutural, mas pode ter também um efeito simbólico e prático muito perigoso, subjugando-as como culpadas da violência.

2.2. Precarização do transporte para as mulheres trabalhadoras: “o horário de pico”

Na justificativa do projeto de lei que pretende instaurar o ônibus rosa na cidade de Curitiba, o vereador Rogério Campos afirma:

Este projeto visa preservar a integridade física e moral das mulheres que utilizam o transporte coletivo de Curitiba. Devido ao crescimento demasiado da população de Curitiba faz-se necessária a implantação de políticas públicas que visem evitar ocorrências criminosas como assédio sexual, moral, assaltos. A mídia recentemente noticiou casos de estupro dentro de veículos de transporte coletivo. Entretanto, além da prática de crimes, muitas vezes, pela situação de lotação dos ônibus nos horários de pico, as mulheres normalmente ficam em situação desconfortável, causando, inclusive, situações constrangedoras para as mesmas.

De fato, assim como afirma o vereador, a cidade de Curitiba e sua Região Metropolitana muito cresceram nos últimos anos. Assim, cresceu também o número de usuárias e usuários do transporte coletivo, aumento esse que não foi acompanhado pela frota de ônibus. Nesse sentido, o transporte público da cidade está num momento problemático, a população tem de enfrentar, particularmente nos “horários de pico”, ônibus superlotados.

Em que pese Curitiba ser supostamente modelo em transporte e mobilidade urbana, nota-se que o modelo apresenta problemas, em especial de superlotação. Segundo a pesquisa realizada pelo Paraná Pesquisas, encomendada pela Gazeta do Povo em 2009, para a população curitibana os principais problemas do transporte coletivo de Curitiba e região metropolitana são a superlotação (59,78%) e o preço da tarifa (37,71%)²⁴.

Além disso, não se pode negar que Curitiba também faz parte de um contexto de crise do transporte coletivo, que não está isolado dos demais problemas urbanos que as cidades grandes apresentam.

Atualmente, a questão dos transportes públicos está relacionada com os principais problemas urbanos; congestionamentos, frota reduzida de veículos, superlotação de passageiros e preço da passagem fazem parte de um conjunto de condições adversas que contribuem para que o transporte coletivo tenha uma imagem negativa, de "caos", entre a maioria das pessoas. Os congestionamentos do trânsito na cidade são agravados pelo contínuo aumento do número de veículos particulares, provocando soluções de tráfego que desfavorecem o transporte público. A conseqüência, como se constata atualmente, é a decadência dos níveis de serviço do transporte de massa e a redução de mobilidade para os veículos que trafegam nas vias urbanas, com prejuízo do ônibus como peça fundamental para alimentação do tráfego de massa.²⁵

E é nesse contexto em que se propõe o ônibus rosa em Curitiba: sem aumentar a frota dos transportes coletivos, apenas destinando uma parcela dos que já existem para serem utilizados exclusivamente para as mulheres. Conforme prevê o projeto:

Art. 2º- As empresas concessionárias de transporte coletivo em Curitiba ficam obrigadas a destinar 20% (vinte por cento) de sua frota de ônibus, podendo este número ser alterado para mais conforme a demanda, exclusivamente para mulheres usuárias do transporte coletivo nos horários de pico matutino e vespertino.

²⁴Pesquisa disponível em:

http://www.fetropar.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2009%3Atransporte-coletivo-superlotacao-lidera-queixas&catid=21&Itemid=136

²⁵COELHO, Suely dos Santos. SERPA, Angelo. **Transporte Coletivo nas Periferias Metropolitanas**. Geografia, Rio Claro-SP, v. 26, n. 2, 2001, p. 22

§ 1º Para efeito da presente Lei entende-se como horário de pico matutino o intervalo entre as 06h00min e 09h00min e vespertino entre as 17h00min e 20h00min.

§ 2º Fica estabelecido que o percentual previsto no §1º deste artigo deve ser observado nas linhas principais como biarticulados e os denominados ligeirinhos, composto pela RIT. (REDE INTEGRADA DE TRANSPORTES), podendo ser estendida para toda e qualquer outra linha que seja necessário.

§ 3º - Excetuam sábados, domingos e feriados do previsto no caput do presente artigo.

O projeto de lei coloca que 20% da frota já existente deve ser destinada, nos “horários de pico”, para o uso exclusivo das mulheres. Essa porcentagem parece ser bem problemática, uma vez que as mulheres são 51,3% da população²⁶. Ao que parece, os ônibus rosas tenderiam a ser ainda mais superlotados do que os ônibus comuns que circulam hoje. Não se ignora, no projeto, que as mulheres trabalhadoras utilizam o transporte público, sobretudo nesses horários para ir e voltar do local de trabalho. Não se ignora, aliás, que essas mulheres sofrem assédio. No entanto, é visivelmente ignorado no projeto de lei que tais trabalhadoras são mais que a metade da população que utiliza o transporte coletivo. E mais: que não o utiliza apenas para ir trabalhar.

Considerando a totalidade das relações de gênero, é preciso considerar também que cada vez mais mulheres são chefes de família, totalizando 54% das chefias de família – o que significa que mais mulheres estão ocupando o mercado de trabalho, apesar de possuírem maior taxa de desemprego do que os homens, o que fica ainda mais grave se considerarmos o recorte étnico-racial²⁷.

Assim, para pensar o transporte público, temos de considerar quem são as pessoas que utilizam esse transporte. Dadas as péssimas condições do transporte coletivo, a tendência geral é de que as pessoas que possuem condições de se locomover por outros meios o façam. Em geral, as pessoas com melhores condições financeiras é que possuem a opção de não utilizar o transporte público – seja por que têm dinheiro para manter um carro ou uma

²⁶IPEA. **Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça**. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/retrato/pdf/revista.pdf>>.

²⁷IPEA. **Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça**. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/retrato/pdf/revista.pdf>>.

motocicleta, seja por que conseguem manter sua moradia em local próximo ao trabalho para ir caminhando ou de bicicleta.

Nesse sentido, fica evidente que as usuárias e usuários do transporte público são, em geral, as pessoas mais pobres, que moram na periferia e em bairros distantes do local de trabalho. As mulheres trabalhadoras, portanto, não apenas sofrem com a má qualidade do transporte público – o qual já suporta um contingente alto de pessoas – mas sofrerão ainda mais utilizando apenas 20% da frota nos horários em que há mais lotação de pessoas.

Além disso, é preciso ressaltar que o vereador Rogério Campos deixou claro que não se pretende fazer qualquer investimento para a melhoria do transporte coletivo em Curitiba, como se o único problema do assédio sexual às mulheres fosse as mesmas estarem presente no mesmo local que os homens. Afirma o vereador, em sua justificativa:

O projeto em questão não impacta nem onera a tarifa, pois o custo para implantação é mínimo, sendo utilizados os ônibus já existentes no transporte coletivo fazendo apenas a alteração na cor do veículo destinado às mulheres.

Nesse sentido, é impensável destinar para a metade, se não mais, dos usuários apenas 20% da frota. O ônibus rosa possivelmente não irá melhorar as condições no transporte para as mulheres, mas, em especial, precarizar ainda mais a situação destas. Afinal, ao destinar uma parcela tão pequena para um contingente tão grande, o único resultado possível é a superlotação - ainda maior, no caso. Nesse sentido, o projeto de lei se mostra não só como medida segregacionista e paliativa, mas também como extremamente mal planejado.

Conclusão

Tendo em vista as ponderações acerca do projeto de lei 005.00196.2013, conclui-se que adotar o “ônibus rosa” não soluciona o problema do assédio sexual no transporte público. A medida traz respostas superficiais para um problema enraizado na estrutura da sociedade,

sendo incapaz de sequer abordar a questão si – o machismo e a conseqüente objetificação dos corpos das mulheres.

Mas, mais que não resolver a questão, o projeto contribui para mascarar o machismo, ao não responsabilizar os homens pelo assédio sexual e as demais violências, responsabilizando apenas as mulheres por isso. Assim, a segregação não é uma solução para questão do assédio, que continuará ainda mais forte com a legitimação da ideia de que as mulheres são as únicas culpadas por ele.

Ademais, o projeto de lei mostrou-se também muito mal planejado, visto que os 20% da frota destinados à exclusividade de mais da metade da população seriam insuficientes frente a demanda existente. Para o problema do assédio em momentos de superlotação, sequer cogita-se a possibilidade de aumentar a frota, o que é uma demonstração evidente do descaso com a qualidade do transporte coletivo. Assim, fica claro também o descaso para com as mulheres, em especial as mulheres trabalhadoras, já muito precarizadas e as que mais precisam do serviço.

Nesse sentido, o projeto não só ignora o real problema, mas reforça-o, uma vez que tal medida segregacionista mal planejada significa, em última análise, a retirada das mulheres do espaço público, legitimando-o como um espaço majoritariamente masculino. Além disso, salienta-se um possível aumento do assédio, já que as mulheres serão mais culpabilizadas ainda em casos de utilização dos ônibus mistos e fora dos horários de pico. Assim, é um duplo incentivo de retorno às esferas privadas: primeiro, por tornar o transporte extremamente precário, lotado, e mesmo inacessível para as mulheres; segundo, por possivelmente provocar um aumento do assédio e da violência nesses espaços.

Observa-se, portanto, que o projeto de lei que propõe o ônibus rosa em Curitiba, assim como os demais projetos que tramitam em outros estados, representa um verdadeiro retrocesso na luta das mulheres contra a violência de gênero. A política que se mostra em tal proposta é uma política de respostas falsas à problemas estruturais de nossa sociedade. Mostra-se, assim, mais do que necessário planejar políticas públicas realmente efetivas e em prol das mulheres, especialmente no que tange o transporte coletivo.

O transporte de fato não representa um ambiente seguro para as mulheres, e nesse sentido outras medidas precisam ser colocadas em pauta. Mas, é preciso considerar que somente a melhora do transporte não resolveria também a questão do assédio sexual. Medidas

educativas são fundamentais para serem pensadas em conjunto com políticas públicas efetivas, para que o machismo seja reconhecido como uma questão na sociedade, para que se possa trabalhar com os agressores num processo de tomada de consciência. Quer-se dizer: não basta pintar uma solução sem se alterar em nada seu verdadeiro conteúdo, menos ainda, pintar de cor-de-rosa.

Referências bibliográficas

BORDIEU, Pierre. **A dominação masculina**. 1ªed. Rio de Janeiro: BestBolso, 2014.

BRAGA, Ana Gabriela. ANGOTTI, Bruna. MATSUDA, Fernanda Emy. **Das violências reais e simbólicas – a violência sexual contra mulheres no Brasil**. Publicação do Instituto Brasileiro de Ciências Criminais, Ano 22, nº 254, 2014.

COELHO, Suely dos Santos. SERPA, Angelo. **Transporte Coletivo nas Periferias Metropolitanas**. Geografia, Rio Claro-SP, v. 26, n. 2, 2001.

ENGELS, Friedrich. **A Origem da Família, da Propriedade Privada e do Estado**. 3ª edição. São Paulo: Editora Escala, 2009.

IASI, Mauro Luís. **Ensaio sobre consciência e emancipação**. 2ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2011.

NARVAZ, Martha. KOLLER, Sílvia Helena. **O feminino, o incesto e a sedução: problematizando os discursos de culpabilização das mulheres e das meninas diante da violação sexual**. Revista Ártemis, 2007.

OLIVEIRA, Ana. **O assédio sexual nos espaços públicos**. Cabo dos Trabalhos, nº10, Universidade de Coimbra, 2014.

QUINTAS, Fátima. **A mulher e a família no final do século XX**. Recife: Massangana, 2005.

SILVA, Natiene Ramos Ferreira da. **Representações da Culpabilização de Mulheres Vítimas de Estupro: Uma Análise Étnico-Racial**. 9ª edição. Prêmio Construindo a Igualdade de Gênero.

SAFFIOTI, Heleieth I. B. **O poder do macho**. São Paulo: Moderna, 1987.

TOLEDO, Cecília. **O gênero nos une, a classe nos divide**. São Paulo: Sudermann, 2008.