

A IMPLEMENTAÇÃO DE FROTAS EXCLUSIVAS PARA MULHERES NO BRT SUL: uma discussão a partir da percepção das passageiras.

RAFAEL ANTUNES FIDELIS
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA (UNB)

A IMPLEMENTAÇÃO DE FROTAS EXCLUSIVAS PARA MULHERES NO BRT SUL: uma discussão a partir da percepção das passageiras.

RESUMO

Em 2019, em razão dos crescentes casos de importunação sexual nos transportes públicos, foi promulgada a Lei nº 6.282 do Distrito Federal, que destina um terço dos carros do BRT Sul para utilização exclusiva das mulheres, em horário de alto fluxo. O objetivo desta pesquisa é apresentar a implementação, a efetividade e a adesão das frotas exclusivas para mulheres no BRT Sul, por meio da perspectiva das próprias usuárias. Para isso, conduziu-se uma pesquisa de caráter exploratório, através da adaptação da metodologia “Design Etnográfico” desenvolvida pelo Laboratório de Inovação em Governo (GNova), com o seguinte delineamento metodológico: (1) pesquisa documental; (2) entrevistas em profundidade com passageiros, funcionários e gestores do BRT Sul; (3) observação participante; e (4) análise quantitativa de dados. Os resultados encontrados permitiram mapear as principais barreiras de implementação desta lei e propor possíveis melhorias para a continuidade desta política pública.

Palavras-chave: Transporte Público; Importunação Sexual; Implementação de Políticas Públicas.

1. Introdução

O desenvolvimento urbano brasileiro está interligado à sua ordem social, que, historicamente, está representada pelas relações desiguais de poder. Deste modo, a desigualdade no arranjo territorial se forma de maneira quase natural, em razão do alto contraste da sociedade brasileira. No Distrito Federal, a formação dispersa do processo de urbanização gerou uma distância física maior do que em outras regiões e cidades do Brasil, contribuindo para o fortalecimento do paradigma da distância social (COELHO, 2012).

Nesta perspectiva, o denominado sistema *Bus Rapid Transit* (BRT) cresceu de maneira progressiva no Brasil e em outros países da América Latina, devido o desenvolvimento das grandes cidades emergentes do século XXI. Este fato se justifica pela necessidade de solucionar os problemas de mobilidade urbana nestas cidades populosas (BRANCO, 2013). Para Branco (2013), por meio das várias experiências de implementação do BRT, este sistema trata-se de uma opção atrativa e eficaz de transporte público.

Através dos investimentos do programa de aceleração e crescimento na área de mobilização urbana nos últimos anos, principalmente em razão dos grandes eventos esportivos internacionais, como a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos Rio 2016, percebeu-se diversos empreendimentos de implementação de sistemas de transporte no Brasil. Neste cenário, houve a implementação do sistema BRT em Brasília, denominado BRT Sul, que liga a Rodoviária do Plano Piloto ao Park Way, Gama e Santa Maria, regiões administrativas do Distrito Federal (SILVA et al., 2016).

Segundo Rebelo (2010), o sistema BRT possui alguns diferenciais em relação aos outros modais de transporte, sendo um meio mais flexível e podendo comportar uma demanda de até quarenta e cinco mil passageiros por hora. Contudo, em relação à implementação deste sistema no Distrito Federal, Silva et al. (2015, p. 1221) apresentam as seguintes considerações: “A qualidade do sistema BRT Sul de Brasília/DF obteve uma avaliação bastante negativa pelos usuários, com níveis abaixo das expectativas dos decisores.” Desta forma, revela-se um descontentamento dos usuários em relação à infraestrutura, acessibilidade e confiabilidade do

sistema do BRT estabelecido no Distrito Federal. Este descontentamento é maior para as usuárias do BRT, em razão dos crescentes casos de importunação sexual nos diversos transportes públicos.

Segundo a justificativa da Lei nº 13.718/2018, que tipifica os crimes de importunação sexual em âmbito nacional, os casos mais comuns de assédios sofridos por mulheres ocorrem em meios de transporte coletivo. Assim, em 8 de abril de 2019, foi promulgada a Lei nº 6.282, no Distrito Federal. Esta proposição legislativa destina um terço dos carros do BRT Sul para utilização exclusiva das mulheres, em horário de pico. Nesse sentido, o objetivo desta pesquisa é apresentar a efetividade, a implementação e a adesão dos carros exclusivos para mulheres no BRT Sul, na perspectiva das próprias usuárias.

Para atingir esse objetivo, conduziu-se uma pesquisa de caráter exploratório, por meio da adaptação da metodologia “Design Etnográfico” (METELLO, 2018), com o seguinte delineamento metodológico: (1) pesquisa documental; (2) entrevistas em profundidade com usuárias, funcionários e gestores do BRT Sul; (3) observação participante; e (4) análise quantitativa de dados. Assim, o artigo está estruturado da seguinte maneira: além desta seção introdutória, a próxima seção apresenta a síntese da literatura e o arcabouço legal sobre importunação sexual no transporte público. Em seguida, a seção 3 apresenta o método de pesquisa e, na seção 4, são apresentados os resultados encontrados. Por fim, a seção 5 revela as considerações finais do trabalho.

2. Importunação sexual no transporte público

Ao longo da história brasileira, determinados estereótipos de gênero se desdobraram em comportamentos inadequados e preconceito entre o público masculino para com o feminino. Por conseguinte, partindo desta "definição" social de homens e mulheres, inevitavelmente, surgiram desigualdades, visto que os gêneros não são tratados como iguais. Estas diferenças culturalmente determinadas geraram uma posição subalterna feminina em relação ao homem, ao longo da história social brasileira (RIBEIRO & SILVA, 2015).

A importunação sexual está intrinsecamente relacionada com desigualdade de gênero. Este fenômeno social é mais visível, sobretudo, em ambientes públicos, como transportes coletivos. Segundo o levantamento do Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (Ibope)¹, foi apresentado que uma em cada quatro mulheres já sofreu importunação sexual no transporte público da cidade de São Paulo. Nesta pesquisa, 13% das entrevistadas passaram por uma abordagem desrespeitosa, porém apenas 4% delas denunciaram casos de violência sexual.

Em setembro de 2018 foi sancionada a Lei nº 13.718/2018, que altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 1940 (Código Penal), para tipificar os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro, entre outras providências (BRASIL, 2018). Desta forma, importunação sexual torna-se crime, com punição de 1 (um) a 5 (cinco) anos de prisão. O crime de importunação sexual é caracterizado pela realização de ato libidinoso na presença de alguém e sem sua anuência (BRASIL, 2018). Segundo a justificativa da Lei nº 13.718/2018, os casos mais comuns são os assédios sofridos por mulheres em meios de transporte coletivo, como ônibus e metrô. Antes da Lei nº 13.718/18, importunação sexual era considerada apenas uma contravenção penal, com pena de multa.

Neste cenário, a Lei Distrital nº 4.848/2012 implementou um vagão exclusivo para mulheres, e portadores de necessidades especiais, no metrô do Distrito Federal. Nesta mesma perspectiva, em 2019, foi apresentado o Projeto de Lei nº 143, que destina carros exclusivos

¹ 25% das mulheres já sofreram assédio no transporte público. Metro Jornal. São Paulo, p. 01-02. 09 mar. 2018. Disponível em: <<https://www.metrojornal.com.br/foco/2018/03/09/25-das-mulheres-ja-sofreram-assedio-no-transporte-publico.html>>. Acesso em: 26 maio de 2019.

do BRT Sul às mulheres, no horário de alto fluxo. A Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF) aprovou o Projeto de Lei nº 143/2019 em primeiro turno. Assim, a Lei nº 6.282 foi sancionada no dia 08 de abril de 2019, dispondo sobre a destinação de um terço dos carros para uso exclusivo de mulheres usuárias do BRT Sul, em horário de alto fluxo.

Com determinados vetos do governador do Distrito Federal, a Lei nº 6.282/2019 não dispõe sobre definição de horários de pico, não estipulou prazo de adaptação para a autarquia responsável Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) implementar os dispositivos da lei, assim como não se estabeleceu qualquer forma de coerção, como multas e penalidades para o descumprimento desta normatização. Ressalta-se também que não há decretos que regulamentam a Lei nº 6.282/2019, até o presente momento desta pesquisa.

3. Método

Para avaliar a efetividade, a implementação e a aceitação da exclusividade do BRT Sul para mulheres, foi desenvolvido um estudo *in loco*, por meio da adaptação da metodologia denominada "Design Etnográfico", apresentada no livro "Inovação na prática: Design Etnográfico em Políticas Públicas" da autora Daniela Gomes Metello. Esta metodologia foi elaborada pelo Laboratório de Inovação em Governo (GNova), da Escola Nacional de Administração Pública (Enap), juntamente com o Laboratório de Inovação em Governo da Dinamarca (MindLab).

O método "Design Etnográfico" trata-se de uma pesquisa qualitativa, por meio da coletada, classificação, análise e apresentação de resultados e possíveis melhorias de políticas públicas. Esta metodologia busca identificar oportunidades de inovação nos serviços públicos que correspondam, de forma possível, às perspectivas e experiências vividas pelos cidadãos afetados pelas políticas frequentemente (METELLO, 2018).

Este estudo exploratório busca maior profundidade no assunto, construindo questões importantes sobre o tema examinado (LAKATOS e MARCONI, 1993). Antes de realizar a pesquisa *in loco*, ou seja, no próprio local que ocorre a situação analisada, realizou-se o levantamento da leitura especializada, por meio de livros e artigos acadêmicos. Esta atividade se desenvolveu por meio da pesquisa bibliográfica sobre os temas do BRT Sul do Distrito Federal e importunação sexual no Brasil, especialmente nos transportes coletivos. Também foi realizada uma análise do arcabouço legal relacionada ao BRT Sul, observando as Lei nº 4.566/2011 e Lei nº 6.282/2019. Portanto, as técnicas utilizadas estão apresentadas na Tabela 1.

Tabela 1 - Metodologia

Método	Aplicação
(1) Pesquisa documental	Para o levantamento do diagnóstico atual do BRT Sul, foi feita uma análise do arcabouço legal (Lei nº 4.566/2011 e Lei nº 6.282/2019), assim como uma pesquisa bibliográfica sobre o tema de assédio sexual nos transportes públicos brasileiros.
(2) Entrevistas semiestruturadas	Ainda na etapa de levantamento do diagnóstico, entrevistas foram conduzidas com o objetivo de avaliar, na perspectiva das usuárias do BRT Sul, efetividade, implementação e aceitação da exclusividade de carros para mulheres em horário de alto fluxo. Neste sentido, também foram realizadas

	entrevistas com funcionários do DFTrans, da empresa responsável pelo BRT e secretarias do governo do Distrito Federal relacionadas com a política pública observada.
(3) Observação participante	Por meio da observação participante foi possível compreender como ocorreu a implementação do BRT Sul exclusivo para mulheres, assim como alguns resultados desta política pública.
(4) Análise quantitativa de dados	A partir dos dados disponíveis pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CONDEPLAN), por meio da Diretoria de Estudos Urbanos e Ambientais (DEURA), foi possível analisar a utilização e impacto do BRT Sul para as regiões administrativas Park Way, Gama e Santa Maria.

Fonte: elaborado pelos autores.

A identificação do público afetado diretamente, ou indiretamente, pela política pública observada foi essencial para os resultados desta pesquisa. O público-alvo entrevistado foi, principalmente, as mulheres usuárias do BRT Sul, além dos funcionários dos terminais de Santa Maria, Gama e Rodoviária do Plano Piloto. Após realizar as entrevistas com as passageiras e os funcionários do BRT Sul, aplicou-se entrevistas com gestores da Coordenação de Planejamento e Operações de Transportes (COPLA) do DFTrans e da Subsecretaria de Políticas para as Mulheres da Secretaria de Estado da Mulher (SMDF). A escolha destes órgãos públicos justifica-se devido suas atribuições serem interligadas com a política pública observada.

Foram elaborados quatro roteiros de entrevistas semiestruturadas, de acordo com cada público a ser entrevistado. O número de participantes do estudo foi definido por meio dos critérios da saturação teórica (STRAUSS & CORBIN, 2008). Procedeu-se à realização de 32 (trinta e duas) entrevistas com as mulheres passageiras do BRT, assim como 11 (onze) entrevistas com funcionários dos três terminais, variando de cargos e funções, além de 3 (três) gestores públicos do Distrito Federal. Deste modo, foram utilizadas quatro formas de registros: 1) fotos; 2) vídeos; 3) gravação de áudio; 4) observação e anotações. Para atender os objetivos deste estudo, as pesquisas *in loco* ocorreram, majoritariamente, nos possíveis horários de alto fluxo nos terminais do BRT Sul. Variou-se no período matutino e vespertino.

Os áudios gravados nas entrevistas foram transcritos de maneira íntegra. Após registro das informações coletadas em campo e análise da literatura especializada, foi realizada a divisão das informações em categorias temáticas. Desta forma, as informações foram examinadas por meio de análise de conteúdo (FRANCA e PUGLISI, 2005) e análise quantitativa de dados, assim, buscou-se identificar as principais falhas de formulação e implementação da Lei nº 6.282/2019 e direcionar oportunidades de ação ou melhoria perante o problema público analisado.

4. Resultados

4.1 Análise de dados

O conhecimento do território é extremamente relevante para analisar políticas públicas de mobilidade urbana. As Unidades de Planejamento Territorial (UPT) são porções territoriais do Distrito Federal que agrupam regiões administrativas contíguas, definidas pelo Plano Diretor

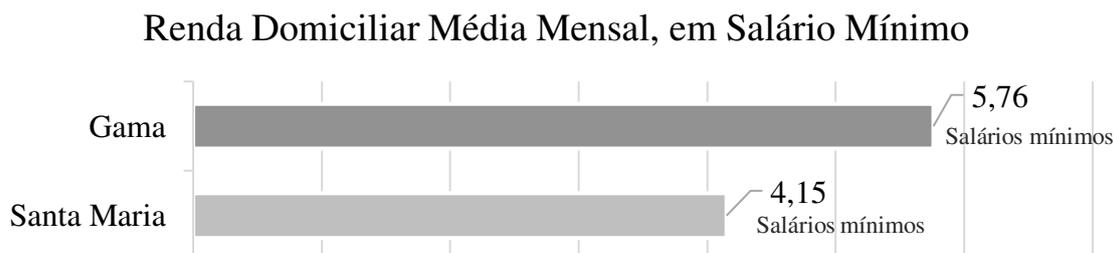
de Organização Territorial do Distrito Federal (PDOT) (DEURA, 2017). Nesta pesquisa, analisa-se a Unidade de Planejamento Territorial UPT Sul, abarcada pelas Regiões Administrativas do Gama, Santa Maria, Recanto das Emas e Riacho Fundo II, com base nos estudos elaborados pela Diretoria de Estudos Urbanos e Ambientais (DEURA).

Por meio deste estudo, desenvolveu-se uma análise comparativa entre as regiões administrativas do Gama e Santa Maria. A cidade do Gama possui um histórico de urbanização maior do que Santa Maria, em razão de que seu processo de urbanização ter iniciado na década de 1960. Em 1990, foi instituído o Programa de Assentamento do Governo do Distrito Federal para atender à demanda habitacional de famílias de baixa renda, assim se criou a região administrativa de Santa Maria (DEURA, 2017). No gráfico a seguir, apresenta-se a Estimativa da População Urbana das regiões administrativas do Gama e Santa Maria.



Fonte: elaborado pelos autores com base no relatório de Caracterização Urbana e Ambiental da Unidade de Planejamento Territorial - UPT Sul.

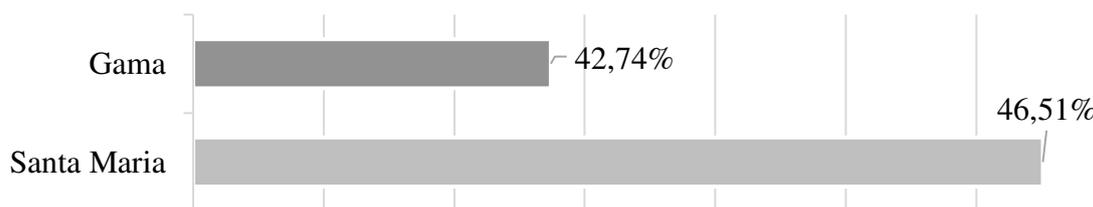
Percebe-se que ambas as cidades possuem um número populacional semelhante, apesar do processo de urbanização mais longo do Gama. Na cidade do Gama, 52,6% da população total são mulheres, em Santa Maria, este quantitativo é de 51,2% (DEURA, 2017). Demonstrando que em ambas as cidades, o público feminino é maioria. Entretanto, quando abordado a renda domiciliar média das famílias, as cidades possuem considerável diferença.



Fonte: elaborado pelos autores com base no relatório de Caracterização Urbana e Ambiental da Unidade de Planejamento Territorial - UPT Sul.

Portanto, comprova-se a diferença socioeconômica entre as cidades observadas. O gráfico a seguir demonstra a porcentagem populacional com ensino superior que se deslocam para trabalhar no Plano Piloto. Este gráfico visa demonstrar a extensa necessidade de deslocamento da população para o Plano Piloto, existente em ambas as cidades.

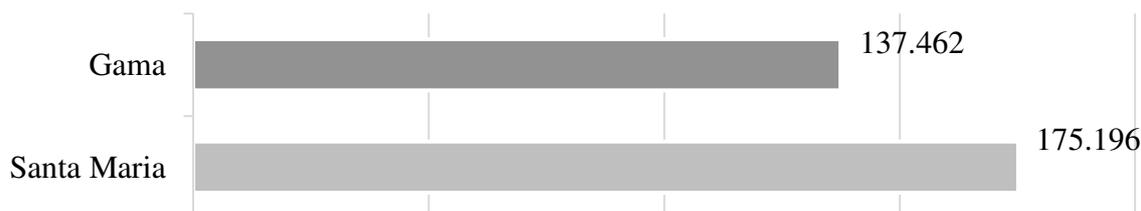
População ocupada com ensino superior completo que trabalha no Plano Piloto



Fonte: elaborado pelos autores com base no relatório de Caracterização Urbana e Ambiental da Unidade de Planejamento Territorial - UPT Sul.

Nesta perspectiva, ressalta-se o tema de mobilidade urbana. Mobilidade trata-se de um atributo das cidades referente à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. A mobilidade pode ser medida quando transformada em índice, por meio do cálculo do total de viagens realizadas pela população residente em uma região específica, dividindo pela quantidade de moradores desta mesma região (DEURA, 2017). A seguir, apresenta-se a taxa de mobilidade urbana nas cidades de Santa Maria e Gama.

Projeção das Taxas de Mobilidade



Fonte: elaborado pelos autores com base no relatório de Caracterização Urbana e Ambiental da Unidade de Planejamento Territorial - UPT Sul.

A Tabela 2 apresenta informações que comprovam a diferença de demanda dos terminais do BRT Sul, visto que demonstra o porcentual populacional que depende dos ônibus das regiões administrativas do Gama e Santa Maria, para deslocamento para Plano Piloto. Destaca-se o quantitativo populacional de Santa Maria, no qual justifica o maior fluxo e desorganização no terminal desta cidade.

Tabela 2 - Modo de Transporte no Gama e Santa Maria

Modo de Transporte	Gama	Santa Maria
(1) Ônibus	58,40	80,98
(2) Automóvel	37,04	17,00
(3) Utilitário	0,00	0,00
(4) Motocicleta	3,13	1,73
(5) Bicicleta	0,57	0,00
(6) A pé	0,28	0,00
(7) Outros	0,57	0,29

Fonte: elaborado pelos autores com base no relatório de Caracterização Urbana e Ambiental da Unidade de Planejamento Territorial - UPT Sul.

Sobre o BRT Sul especificamente, a DEURA afirma que este sistema possui a extensão de 44 km e 15 (quinze) estações. Em 2017, contava-se com uma frota operacional de 90 (noventa) veículos articulados e *padron*, que transportavam cerca de 1 (um) milhão de passageiros mensalmente. Segundo o relatório de “Caracterização Urbana e Ambiental da Unidade de Planejamento Territorial - UPT Sul”, a implantação do BRT Sul reduziu no tempo de viagem para o Plano Piloto cerca de 40 (quarenta) minutos (DEURA, 2017).

4.2 Análise de conteúdo

A análise de conteúdo trata-se de uma metodologia, com bases teóricas, que busca examinar complexidades de manifestações que envolvem a interação entre interlocutor e locutor, no contexto social de sua produção. Verifica-se a influência ideológica presentes nas mensagens, assim como os impactos provocados pelos efeitos sociais que orientam diferentes comportamentos e ações. Analisa-se crenças, conceitos e representações sociais elaboradas e transmitidas via mensagens, discursos e enunciados (FRANCA e PUGLISI, 2005).

Precedentemente a realização das entrevistas, foi feita uma categorização com base nos objetivos da pesquisa. Esta categorização buscou organizar a identificação, principalmente, de barreiras e facilitadores da implantação dos carros exclusivos para mulheres no BRT Sul. Deste modo, este capítulo será dividido conforme as categorias apresentadas na Tabela 3.

Tabela 3 - Categorização apriorística

Categorias
(1) Efetividade da política;
(2) Aceitação e adesão da política;
(3) Implementação da política.

Fonte: elaborado pelos autores.

I. Efetividade da política

Verificou-se que as mulheres se sentem mais seguras nos ônibus exclusivos, uma vez que a superlotação do BRT Sul nos horários de pico, facilita os casos de importunação sexual. Por meio desta separação, na opinião das passageiras, os casos de assédio sexual diminuíram consideravelmente. Como ressalta uma passageira moradora de Santa Maria:

“Diminui muito, apesar de que ainda "tá" no começo, assim, ainda não dá "pra" gente mensurar, mas só "a gente" ter essa política pública é "importantíssimo", sabe? É muito importante e isso já é um "up", assim pra perceber que nossa... **Toda sociedade "tá" caminhando "pra" uma maior conscientização e "pra" um maior efeito das políticas públicas**” (USUÁRIA DO BRT DE SANTA MARIA, 2 DE MAIO DE 2019).

Entretanto, percebe-se que a política, de carros exclusivos para mulheres, isoladamente não é suficiente, notou-se que há necessidade de adotar outras formas de políticas públicas, especialmente políticas educativas para combater a problemática de importunação sexual. Além disso, para auxiliar na efetividade da Lei nº 6.282/2019, é preciso mais fiscais nos terminais. Desta forma, haverá a melhor organização do embarque, além de evitar a entrada de homens nos carros exclusivos, ação ainda comum.

II. Aceitação e adesão da política

O BRT é um meio de transporte efetivo, devido à viagem expressa, que torna mais previsível o horário de chegada ao destino final dos passageiros, conforme também apresentado na literatura especializada sobre a temática. Todavia, quando se trata da organização do embarque, há alguns problemas como empurrões, devido à ausência de filas, além da superlotação nos ônibus e nos próprios terminais, sobretudo, no terminal de Santa Maria. Como apresentado por uma passageira no terminal de Santa Maria:

“Meu nível de satisfação? (*pausa breve*). Baixa. Porque, acredito que por causa de que: primeiro, das pessoas, as pessoas são muito é... (*pausa breve*) Apressadas. **Porque as nossas, nossa cultura é essa né, "ser muitos" apressados por causa do trabalho... Tem muita gente que tem horário certo "pra" chegar, então se "cê" pegar um BRT por exemplo 06:50h, se "cê" demorar cinco minutos, "cê" chega atrasado no trabalho.**” (USUÁRIA DO BRT DE SANTA MARIA, 6 DE MAIO DE 2019).

A política de exclusividade está sendo bem vista pelas mulheres, por solucionar o problema dos empurrões no embarque. Esta política facilita o embarque das passageiras no ônibus, já que não têm que disputar com os homens para garantir sua vaga no veículo. Ademais, o ônibus exclusivo reduz as possibilidades de abordagens desrespeitosas. Entretanto, esta política pública também é vista como uma medida paliativa, que, por si só, não resolve a problemática do assédio, sendo preciso educar e conscientizar a população de modo geral.

Quando se analisa a adesão à política, há uma preferência das usuárias na utilização do BRT exclusivo. Contudo, no período matutino, a prioridade preponderante das usuárias é chegar pontualmente no local de trabalho, o que nem sempre é possível com os horários dos carros exclusivos. Desta forma, há uma externalidade negativa evidenciada durante a pesquisa, de que as mulheres que não têm condição de esperar pelo carro exclusivo, acabam ficando mais vulneráveis do que antes, ao embarcarem nos ônibus mistos, já que a quantidade de mulheres se reduz drasticamente nesses veículos.

Na perspectiva dos funcionários dos terminais, grande parte entende o caráter de urgência da separação dos homens e mulheres nos horários de maior movimento. Contudo, pela opinião de alguns funcionários, nota-se certa aversão, afirmando que não percebem o propósito da política e acreditam que a prioridade deveria ser aumentar a frota do BRT Sul. Todavia, a maioria dos funcionários recomendam a utilização do carro exclusivo para as mulheres nos horários de pico.

Ademais, grande parte dos usuários homens do BRT estão respeitando a exclusividade do ônibus para mulheres. Quando ocorre a entrada de um homem no carro exclusivo, as próprias mulheres os advertem para se retirarem do carro. Em casos mais extremos, há a ação dos fiscais da plataforma. Nota-se que a política é uma medida emergencial, onde se percebeu um excesso de empurrões e casos de importunações sexuais sofridos pelas mulheres que utilizam o BRT, necessitando, portanto, criar uma lei para garantir a segurança das usuárias. Assim, esta política pública foi bem aceita, como apresentado pela nuvem de palavra realizada através das entrevistas com as passageiras.



Figura 1 - Nuvem de palavras realizada no endereço eletrônico wordart.com, baseada nas entrevistas das usuárias do BRT Sul

III. Implementação da política

Por ser uma política recente, esta ainda apresenta alguns gargalos em sua organização e implementação. Percebe-se uma desorganização do terminal, em que alguns passageiros tumultuam o embarque. Por outro lado, observa-se uma tendência para a auto-organização das beneficiárias, sobretudo, no terminal do Gama. O controle da política pode ser feito pelas próprias mulheres, usuárias do carro exclusivo, bem como pelo DFTrans. Assim, para a devida implementação seria necessário separar o local do embarque do BRT exclusivo da linha expressa mista, além de educar a população para respeitar a lei vigente.

O horário de pico é tido, para os usuários do BRT Sul, como de 6h às 8h, saindo das Regiões Administrativas e de 17h até 19h30, saindo da Rodoviária do Plano Piloto. Há uma grande desinformação sobre os canais de denúncia de assédio, nem mesmo o canal 180 foi mencionado pelas passageiras. Neste quesito, pode-se estabelecer formas de divulgação dos canais de denúncia, como fixação de avisos nos terminais e divulgação de informativos em redes sociais. Outros canais poderiam ser via aplicativo *WhatsApp* ou até mesmo criação de aplicativo próprio para esta função.

Também foram entrevistados gestores da Coordenação de Planejamento e Operações de Transportes (COPLA) do DFTrans e da Subsecretaria de Políticas para as Mulheres da SMDF. Na opinião dos gestores, assim como o vagão exclusivo no metrô do Distrito Federal, no qual funciona até hoje, esta política de exclusividade do BRT Sul irá funcionar e deve visar a mudança cultural da sociedade.

Contudo, para os gestores de ambos os órgãos, a falta de articulação prévia prejudicou, em partes, a execução da política. A ausência de articulação também surpreendeu o corpo técnico do DFTrans, que, segundo os gestores, precisaram “improvisar” na implementação dos carros exclusivos. Esta perspectiva também é compartilhada pelos agentes de fiscalização dos terminais, como ressalta o funcionário do terminal do Gama:

“O aviso aonde eles colocaram é pra mulher é lá embaixo e o povo olha só pro destino, como não tem nenhuma cor nem nada pra identificar, uma coisa mais chamativa (*pausa*) eles só “olha” lá que é rodoviária e entra. **A (identificação)**

só pra mulher embaixo não chama atenção” (FUNCIONÁRIO DO TERMINAL DO GAMA, 10 DE MAIO DE 2019).

Dessa maneira, a dificuldade de identificação dos carros exclusivos torna-se um ponto crítico da implementação desta política pública. Percebe-se que não houve a sensibilização da população que utiliza a linha expressa do BRT Sul, dificultando a compreensão dos usuários quanto à importância e objetivo da política, visto que não é privilégio segregar as mulheres e sim uma forma de protegê-las.

Para Subsecretaria de Políticas Públicas para Mulheres, deve-se incentivar e induzir a prática do controle social, isto é, as próprias usuárias fiscalizarem o BRT exclusivo. Por outro lado, as usuárias não se percebem como tal, acreditando que dependem do DFTrans ou de agentes de segurança para fiscalização dos carros exclusivos. Claramente, uma alternativa não exclui a outra, devendo, portanto, ser aliadas no combate ao assédio no transporte público.

5. Considerações finais

Este estudo teve como objetivo avaliar a efetividade, a implementação e a aceitação da exclusividade do BRT Sul para mulheres, em horário de alto fluxo. Deste modo, foi desenvolvido um estudo *in loco*, de caráter qualitativo, por meio de entrevistas semiestruturadas. A metodologia foi complementada por uma pesquisa bibliográfica e documental, além de análises quantitativas de dados secundários, disponíveis pela Diretoria de Estudos Urbanos e Ambientais (DEURA).

Por meio do levantamento da literatura, percebeu-se que o sistema BRT, *Bus Rapid Transit*, pode ser uma opção atrativa de transporte público, em razão de sua flexibilidade. Este sistema também se justifica pela drástica redução do tempo de viagens urbanas. Entretanto, a implementação do BRT Sul, no Distrito Federal, possui um considerável descontentamento na perspectiva dos usuários.

Este descontentamento agrava-se para as usuárias do BRT, em razão da alta desigualdade de gênero existente na sociedade brasileira (RIBEIRO & SILVA, 2015). Levantou-se que os casos mais comuns de importunação sexual, sofridos por mulheres, ocorrem nos transportes coletivos. Desta forma, a política de exclusividade no BRT Sul está tendo grande adesão pelas mulheres usuárias deste transporte público.

Contudo, o tempo de espera nos terminais ainda é um fator determinante, sendo diversas vezes priorizado, especialmente, no período matutino. Na perspectiva da maioria dos funcionários, deveria haver um acréscimo da frota, que é insuficiente para demanda populacional. A organização do embarque do BRT Sul foi amplamente abordada pelos funcionários e usuárias dos terminais, majoritariamente em Santa Maria. Nesta região administrativa, 80,98% da população depende do BRT para locomoção para Plano Piloto.

A Lei nº 6.282 é uma medida emergencial, onde se percebeu uma excessiva desigualdade sofrida pelas mulheres que utilizam o BRT, necessitando, portanto, criar uma política para garantir a segurança das usuárias. Todavia, deverá haver outras medidas, como campanhas educativas por meio das redes sociais, avisos dentro dos ônibus e ampliação da divulgação do canal de denúncia 180. Sugere-se maior delineamento dos atores envolvidos na implementação desta política pública, com melhor definição das responsabilidades de cada órgão público, podendo envolver outros atores-chaves, como a Subsecretária de Políticas Públicas para as Mulheres do Distrito Federal.

REFERÊNCIAS

BRANCO, P. V. M. Estudo e Aplicação De Sistemas Brt – Bus Rapid Transit. **Universidade do Porto**, 2013.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940. Dispõe sobre as normas penais brasileiras. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, 07 dez. 1940.

BRASIL. Lei nº 13.718, de 24 de setembro de 2018b. 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. Disponível em: < <http://www.planalto.gov.br/ccivII/03/Ato2015-2018/2018/Lei/L13718.htm>>. Acesso em: 26 de maio de 2019.

CÂMARA, R.H. Análise de conteúdo: da teoria à prática em pesquisas sociais aplicadas às organizações. **Revista Interinstitucional Psicologia**. 2013.

COELHO, J. M. Evolução Urbana em Brasília entre 2000 e 2010 – aspectos socioeconômicos, morfológicos e ambientais da segregação socioespacial. **Universidade de Brasília**, 2012.

CORBIN, J., & STRAUSS, A. (2008). *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory* (3rd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage. **Organizational Research Methods**, 12(3), 614–617.

DEURA - DIRETORIA DE ESTUDOS URBANOS E AMBIENTAIS. Caracterização urbana e ambiental da unidade de planejamento territorial - UPT sul. 2017.

DISPONÍVEL EM < wordart.com>. Acesso em: 03 de junho de 2019.

DISTRITO FEDERAL. Lei nº 4.566, de 4 de maio de 2011. Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF e dá outras providências. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília – DF, 5 de maio de 2011.

DISTRITO FEDERAL. Lei nº 6.282, de 8 de abril de 2019. Dispõe sobre a destinação de carro exclusivo para transporte de mulheres usuárias do BRT-SUL do Distrito Federal em horários de pico. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília – DF, 2 de maio de 2019.

FRANCO, B. PUGLISI M.L. Análise de conteúdo. Segunda Edição. Brasília-DF. **Líber Livro**. 2005.

LAKATOS, Eva; MARCONI, Marina. Fundamentos de metodologia científica. São Paulo: **Atlas**, 1993.

METELLO, Daniela Gomes. Design etnográfico em políticas públicas. Brasília. **Escola Nacional de Administração Pública - Enap**, 2018.

REBELO, D. A relação entre o VT e o transporte público é siamesa: um não vive sem o outro. **Informativo da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbanos**, 155, p. 3-7, 2010.

RIBEIRO, A. SILVA, G. Assédio sexual contra mulheres: medidas administrativas a serem adotadas pelas organizações, Distrito Federal, v.1, n.4, p.1-15, 2015.

SANTOS, N. Um estudo sobre a implementação de políticas públicas: o caso do BRT (Bus Rapid Transit ou transporte rápido por ônibus) no Distrito Federal. Monografia apresentada ao Instituto de Ciência Política da Universidade de Brasília. Orientador: Prof. Dr. Paulo Carlos Du Pin Calmon. 51p. Brasília, 2015.

SILVA, R. B. FONSECA, A. P. RODRIGUES, E. C. Avaliação da qualidade do sistema BRT/Sul de Brasília/DF segundo a percepção dos usuários. **Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transporte**. 2015.

SILVA, R. B. SHIMOISHI, J. M. RODRIGUES, E. SILVEIRA, JR. RODRIGUES, M. M. V. O. C. Análise comparativa dos sistemas de transportes BRT Sul de Brasília e Metrobus de Goiânia/GO na perspectiva dos usuários. **Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transporte**. 2016.