



Liberdade de Locomoção

ACTIONAID - 2016



Cidades
Seguras
Para as
Mulheres

ActionAid International

Liberdade de locomoção

As experiências das mulheres com os transportes públicos urbanos em Bangladesh, Brasil e Nigéria, e como os montantes recuperados de perdas fiscais poderiam melhorá-los

Este artigo foi elaborado por Angela Nakefeero for ActionAid.

A ActionAid gostaria de agradecer a Glauce Arzua, Kate Carroll, Rachel Colbourne-Hoffman, Anna Goslawska, Nishat Fahmi Hasan, Wangari Kinoti, Maíra Martins, Ruwa Matsika, Livia Salles, Lovisa Moller, Marcelo Montenegro, Savior Mwambwa, Ene Obi, Nkechi Ilochi-Omekedo, Gabriela Pinto, Asgar Ali Sabri, Rachel Sharpe, Ojobo Atuluku, Tasallah Chibok,

O relatório foi editado por Hannah Brejnholt, Karen Ansbæk, e Bridget Burrows

Publicado pela ActionAid em novembro de 2016

Liberdade de locomoção: As experiências das mulheres com os transportes públicos urbanos em Bangladesh, Brasil e Nigéria, e como os montantes recuperados de perdas fiscais poderiam melhorá-los. ActionAid, novembro de 2016.

Índice

1. Introdução e contexto
 - 1.1. Introdução
 - 1.2. Contexto
 - 1.3. Principais perguntas de pesquisa
 - 1.4. Abordagem e metodologia
 - 1.5. Visão geral do transporte público urbano e das questões de gênero em Bangladesh, Brasil e Nigéria
2. Aspectos que impedem que o transporte público urbano seja sensível a gênero
 - 2.1. Planejamento físico inadequado e estado precário dos transportes públicos urbanos
 - 2.2. Falta de segurança do transporte público urbano
 - 2.3. Acessibilidade de preços e inconsistências no sistema de tarifas
 - 2.4. Falta de confiabilidade dos transportes públicos
 - 2.5. Insuficiência ou ausência de quadro de leis e de políticas para a oferta de transporte público urbano sensível a gênero
 - 2.6 Estudos de caso em Dhaka, Abuja e São Paulo
3. Fazendo com que o transporte público urbano seja sensível a gênero e os custos da oferta
 - 3.1 Avaliando os custos do transporte público urbano sensível a gênero em Bangladesh: Dhaka
 - 3.2 Avaliando os custos do transporte público urbano sensível a gênero no Brasil: São Paulo
 - 3.3 Avaliando os custos do transporte público urbano na Nigéria: Abuja
4. Como as receitas tributárias podem cobrir os custos
 - 4.1 Renúncias fiscais devidas a tratados tributários
5. Conclusões e recomendações
- Notas de rodapé

O que são serviços públicos sensíveis a gênero?

“Certa vez, eu viajava em um ônibus quando senti algo estranho me tocando, atrás. Eu fui para um lado, e para o outro, e parecia que pessoa estava me seguindo, posicionando-se, de propósito, bem atrás de mim. Eu tentei me desvencilhar, mas o ônibus estava lotado. Não pude fazer nada porque não tinha como provar nada de errado. Simples, não? Se eu dissesse alguma coisa, a pessoa responderia que não fez nada.” Mulher de São Paulo, Brasil.¹

Todos os estados são obrigados a proteger os direitos humanos como parte de seu dever para com os cidadãos.

Isso inclui a obrigação de fornecer serviços públicos, garantir a liberdade de locomoção, segurança, e assegurar que cada pessoa possa viver uma vida com dignidade, independentemente de gênero ou status.

O que são serviços públicos?

De acordo com a ONU, os serviços públicos incluem “aqueles convencionalmente considerados serviços básicos que dão suporte a direitos humanos, como os serviços de saúde e educação: aqueles não convencionalmente considerados como serviços básicos, mas que dão suporte aos direitos humanos das mulheres, tais como serviços de emprego e econômicos; aqueles que são componentes fundamentais da própria governança, tais como os serviços eleitorais e outros relacionados à política, registro civil, e legal, prestação jurisdicional e serviços de segurança pública”.² A ActionAid também reconhece que os serviços comumente conhecidos como de “infraestrutura e utilidades” (incluindo fornecimento de água, eletricidade, estrada, transporte, saneamento e telecomunicações) desempenham um papel crucial no suporte aos direitos econômicos e sociais das mulheres, uma vez que, quando funcionam bem, permitem que as mulheres passem mais tempo fora de casa em atividades não relacionadas a cuidados domésticos, garantindo, assim, um padrão adequado de vida. Ao contrário, o acesso limitado ou o funcionamento inadequado dos serviços públicos podem aprofundar as desigualdades, violência e exclusão baseada em gênero.

O que é serviço público sensível a gênero?

O serviço público sensível a gênero é aquele que leva em consideração as necessidades práticas e estratégicas das mulheres. Isso implica prestar o serviço em si (a necessidade prática), por exemplo, água potável ou serviços básicos de saúde. Também envolve o cumprimento de metas estratégicas de longo prazo, e, por vezes, menos óbvias, baseadas na posição de desigualdade que as mulheres ocupam na sociedade (necessidade estratégica), tais como a promoção da reparação legal pela violência sofrida, ou a garantia de que as mulheres detenham controle sobre seus próprios corpos.³

¹Acesse: <https://blogpontodeonibus.wordpress.com/2014/08/10/assedio-sexual-no-transporte-coletivo-vagao-rosa-panterao-onibus/>

²UNDP, 2009, *A user's guide to measuring gender sensitive public service delivery*, (page 2). Disponível em: http://www.arabstates.undp.org/content/rbas/en/home/presscenter/events/2012/November/regional_governance_week/_jcr_content/centerparsys/download_16/file.res/UsersGuide2MeasuringGenderSensitiveBasicDeliveryService_en%5B1%5D.pdf

³ActionAid, 2015, K Staszewska “*Promises to keep: Using the Sustainable Development Goals to stand with Fearless Women to end violence*”, (page 10). Disponível em: https://www.actionaid.org.uk/sites/default/files/publications/promises_to_keep_-_using_the_sustainable_development_goals_to_stand_with_fearless_women_to_end_violence.pdf

O que é transporte público sensível a gênero?

Uma abordagem sensível a gênero para os transportes públicos não implica garantir a mulheres e homens igualdade de acesso, uso e controle sobre o serviço. A abordagem deve começar por questionar se os investimentos em transporte fornecem uma resposta adequada às diferentes prioridades práticas e estratégicas de grupos específicos de mulheres e pessoas com diferentes identidades de gênero e orientação sexual. A abordagem determina se o fornecimento, acesso e uso do transporte público empodera as pessoas para desafiar as desigualdades de gênero e relações desiguais de poder. Para suprir as necessidades práticas das mulheres, um sistema de transporte público sensível a gênero deve ter preços acessíveis, ser acessível ao público e seguro para mulheres e garotas: deve ser gratuito ou ter custo muito reduzido; os pontos e estações de ônibus/trens/bondes devem ser de fácil acesso e situados em lugares seguros; os condutores e outros usuários devem respeitar todos os direitos dos passageiros. Para que as necessidades estratégicas das mulheres sejam supridas, elas devem desempenhar um papel ativo nos processos de tomada de decisão envolvendo as políticas de transporte, além de ter acesso total à justiça e aos recursos cabíveis caso seus direitos sejam violados.

Embora haja a percepção de que os serviços de educação e saúde têm maior potencial de transformar as vidas das pessoas, ao buscarmos um enfoque no transporte público pretendemos demonstrar de que forma TODOS os serviços públicos desempenham uma função crítica no empoderamento de mulheres e na conquista da igualdade de gêneros. O transporte público não é um espaço neutro, e políticas que desprezam as questões de gênero atualmente restringem as oportunidades das mulheres e exacerbam as desigualdades.

Como os serviços de transporte público sensíveis a gênero devem ser financiados e administrados?

A fim de reduzir as desigualdades de gênero, e a violência e exclusão baseadas em gênero, os governos devem financiar serviços públicos de qualidade que tenham preços acessíveis, tenham ampla oferta e sejam seguros para mulheres e garotas. Para que isso se torne realidade, as necessidades e interesses de mulheres e garotas de todos os extratos sociais e culturais devem ser levadas em conta no processo de planejamento, entrega e monitoramento dos serviços. Da mesma forma, a conquista de serviços públicos sensíveis a gênero exige a eliminação do machismo institucional e da cegueira institucional no que atine a tais questões, bem como a remoção de barreiras ao financiamento sustentável dos serviços públicos, além do uso eficiente dos recursos públicos.⁴ Ao serem empoderadas para participarem do processo, mulheres e garotas tornam-se capazes de desafiar e desconstruir as desigualdades estruturais e relações desiguais de poder que afetam suas vidas no dia a dia.

Embora os governos possuem o poder de cobrar impostos a fim de entregar serviços públicos, muitos países de baixa renda sofrem com perdas significativas de suas receitas devido a incentivos fiscais e manobras deliberadas de elisão fiscal levadas a cabo por empresas e grandes corporações.⁵ Se tais legislações tributárias fossem modificadas e suas brechas eliminadas, os governos poderiam aumentar suas bases de arrecadação e passar a

⁴ActionAid, 2015, K Staszewska "Promises to keep: Using the Sustainable Development Goals to stand with Fearless Women to end violence". Disponível em :https://www.actionaid.org.uk/sites/default/files/publications/promises_to_keep_-_using_the_sustainable_development_goals_to_stand_with_fearless_women_to_end_violence.pdf

⁵ActionAid International, 2015, *In-depth study of tax incentives in Bangladesh, Brazil and Nigeria*

contar com um orçamento maior para investir no cumprimento de seus compromissos com a oferta de serviços públicos sensíveis a gênero.

As cidades escolhidas e o que examinamos:

As mulheres são as que mais sofrem com processos de urbanização súbitos e mal administrados

Cinquenta e quatro por cento da população mundial vive em áreas urbanas, e há projeções de que esse número atinja sessenta e seis por cento em 2050.⁶ Nesse contexto, a vida urbana pode se transformar em um verdadeiro desafio. Com as cidades se tornando cada vez mais densas em termos demográficos e cada vez mais segregadas em termos socioeconômicos, a desigualdade social e econômica tende a aumentar. Em muitas culturas, existe a percepção de que as mulheres não têm lugar na esfera pública e, portanto, têm pouca voz nos processos de planejamento e execução das cidades. Dessa forma, o planejamento, desenvolvimento e gestão dos espaços urbanos tornam-se cada vez mais androcêntricos e baseados nas divisões de gênero e na desigualdade. Conforme este relatório irá demonstrar mais adiante, tal contexto exacerba ainda mais a segregação e os graves problemas sociais devidos a ocupações irregulares e assentamentos informais, falta de eficiência e baixa qualidade dos serviços básicos, além da baixa mobilidade e qualidade do transporte.⁷

Raramente se dá a atenção merecida aos desafios ou prioridades específicas das mulheres no que tange ao planejamento e ordenamento urbanos. No entanto, as cidades precisam ser compreendidas como um bem comum, um bem em que cada indivíduo possa ter pleno gozo do seu direito à cidade.⁸

As cidades

Dhaka, Bangladesh.

Com uma população de mais de 8,5 milhões de habitantes, Dhaka acomoda mais de um terço da população urbana total de Bangladesh, e cerca de nove por cento da população total do país, em uma área de 797 quilômetros quadrados.⁹ Sua densidade populacional é

⁶UNDESA, 2014 *World Urbanisation Prospects*. Disponível em :<http://www.un.org/en/development/desa/news/population/world-urbanization-prospects-2014.html>

⁷Centre on Housing Rights and Eviction COHRE, Women and Housing Rights Program 2008 "Women, Slums and Urbanisation: Examining cause and consequences", (págs. 10-15). Disponível em:http://globalinitiative-escr.org/wp-content/uploads/2013/05/women_slums_and_urbanisation_may_2008.pdf

⁸O direito à cidade é uma noção e um *slogan*, proposto pela primeira vez por Henri Lefebvre em seu livro, publicado em 1968, *Le Droit à La Ville*. Lefebvre resume as ideias como uma "demanda... [por] um acesso transformado e renovado à vida urbana". David Harvey descreve o conceito nos seguintes termos: "O direito à cidade é muito mais do que a liberdade individual de acessar os recursos urbanos: é o direito de nos transformar ao transformarmos a cidade. Trata-se, ademais, de um direito comum, e não de um direito individual, uma vez que tal transformação inevitavelmente depende do exercício de um poder coletivo de remodelar os processos de urbanização. A liberdade de fazer e refazer nossas cidades e a nós mesmos é, quero supor, um dos mais preciosos, embora dos mais negligenciados, dos direitos humanos." Harvey, D. *Social justice and the city*, university of Georgia press, Athens and London, 2009, <http://bit.ly/WAjjKp>.

⁹Wikipedia. Statistical Pocket Book, 2011 (pdf-file) 2011 Population Estimate. Vide: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_cities_by_population_density. Accessed 7 May 2016

Harvey, D. *Social justice and the city*, university of Georgia press, Athens and London, 2009, <http://bit.ly/WAjjKp>.

⁹Wikipedia. Statistical Pocket Book, 2011 (pdf-file) 2011 Population Estimate. Vide: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_cities_by_population_density. Acessado em 7 de maio de 2016

extremamente elevada, com 27.700 pessoas por quilômetro quadrado, a terceira maior do mundo.¹⁰

Abuja, Nigeria.

Construída para ser a capital, com uma população de mais de 2 milhões, Abuja é uma das cidades que mais crescem no mundo. De 2015 até os dias atuais, a cidade acumula uma taxa de crescimento anual de pelo menos 35%, mantendo, assim, sua posição como a que mais cresce no continente africano e uma das cidades de crescimento mais rápido do mundo.¹¹

São Paulo, Brasil.

Com quase 12 milhões de habitantes, e com mais 20 milhões de habitantes vivendo na área metropolitana, São Paulo é a 12ª cidade mais populosa do mundo.¹² Apesar de ser uma cidade bem estruturada, São Paulo enfrenta os desafios postos por um sistema de transporte marcado pela superlotação. Ao longo dos últimos 60 anos, a política de transporte predominante dos governos brasileiros tem sido a de planejar as cidades para o acesso e uso dos automóveis.¹³ Como consequência, muito poucos recursos têm sido investidos no transporte público urbano. O fato de a Cidade ter sediado a Copa do Mundo de futebol de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 pressionou o governo a modernizar a infraestrutura para acomodar os visitantes dos eventos, o que levou ao desenvolvimento de 500 km de integração dos sistemas de trens e ônibus em São Paulo.¹⁴ Contudo, isso não se traduziu no desenvolvimento de um transporte público sensível ao gênero que respeita os direitos dos usuários mais vulneráveis.

O que examinamos

Este estudo teve como objetivo analisar as disparidades entre os gêneros nos atuais sistemas de transporte público urbano, bem como avaliar as principais preocupações das mulheres usuárias de transporte público nas cidades de Dhaka (Bangladesh), Abuja (Nigéria) e São Paulo (Brasil). Após identificar essas disparidades e preocupações, foi feito um cálculo do custo estimado de um transporte público urbano sensível a gênero em cada uma das cidades examinadas.

Principais questões incluídas: Que elementos impedem que o transporte público seja sensível às necessidades das mulheres em Bangladesh, Brasil e Nigéria?; Quais são os custos de se oferecer o transporte público urbano nas condições atuais?; Que medidas e custos seriam necessários para fazer com que os serviços de transporte público urbano em Bangladesh, Brasil e Nigéria sejam sensíveis a gênero?; Que barreiras (sociais, culturais, de políticas, etc.) impedem que a oferta de serviços de transporte público urbano seja sensível a gênero?; O que são serviços de transporte público urbano insensíveis a gênero? Quais são os

¹⁰Ibid.

¹¹Vide: <https://www.naij.com/776472-investigation-abuja-model-city-failing.html> e Vide: "Top 5 Cities To Do Business In Nigeria. ABUJA Is 2nd". Abuja Facts. 22 April 2015 and <http://data.un.org/>

¹²2014 Estimativas das Populações das Cidades Brasileiras" (PDF) (in Portuguese). IBGE. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_cities_by_population_density. Retrieved 2 October 2014.

¹³<https://www.itdp.org/tod-in-brazil-a-history/>

¹⁴<https://www.itdp.org/new-sao-paulo-master-plan-promotes-sustainable-growth-eliminates-parking-minimums-citywide-2/>

custos econômicos, e os de outra natureza, de não tornar os serviços de transporte público urbano adequados às necessidades das mulheres?

Nossa metodologia incluiu: a elaboração de uma revisão da literatura dos documentos disponíveis acerca do transporte urbano nas três localidades. Um guia-chave de sujeitos de pesquisa foi compartilhado com os escritórios de países da ActionAid para orientar a coleta dos documentos relevantes, informações e dados sobre transporte urbano. Ademais, foram feitas discussões consultivas e técnicas via Skype com as equipes dos escritórios dos países para preencher as lacunas de informação que surgiram ao longo do processo de revisão de literatura.¹⁵

A pesquisa teve como enfoque os ônibus, uma vez que estes constituem o modo de transporte público com maior base de comparação em diferentes contextos de países. Nossas recomendações, no entanto, são no sentido de sugerir padrões mínimos para a gestão do transporte público sensível a gênero como um todo.

Cinco principais obstáculos para um transporte sensível a gênero

Nossos achados revelam que existem cinco principais causas do fracasso do transporte público em responder às necessidades e condições de segurança das mulheres, o que restringe seus direitos de locomoção em Dhaka, São Paulo e Abuja:

1) planejamento inadequado do transporte público urbano; 2) falta de segurança do transporte público urbano, que leva à violência sexual contra as mulheres; 3) alto custo e falta de passagens múltiplas; 4) veículos de transporte não confiáveis, inadequados e de qualidade precária; e 5) falta ou insuficiência de um arcabouço legal e de políticas públicas para a oferta de um transporte público urbano sensível a gênero.¹⁶

1. Planejamento inadequado do transporte público urbano

"Os ônibus nem sempre param nos pontos. Para piorar, não há pontos de ônibus em quantidade suficiente. Então, as mulheres têm que descer ou subir do ônibus em movimento usando suas roupas tradicionais, o que geralmente provoca acidentes. À noite, as mulheres têm sua mobilidade restrita, já que não há transporte disponível e, quando há, não oferecem segurança. Becos estreitos e falta de iluminação pública são também comuns nas ruas de Bangladesh." Shaheda, Bangladesh¹⁷

O mal planejamento do transporte público urbano não traz inconvenientes apenas para mulheres e garotas. Também as coloca em risco de assédio sexual e violência. O planejamento e execução que não leva em conta as questões de gênero podem envolver aspectos como: iluminação pública inadequada nas ruas e nos terminais de ônibus; itinerários que não se interconectam e pontos de ônibus mal situados que exigem longas caminhadas; falta de toaletes exclusivos e de áreas de repouso no interior dos terminais de ônibus; e falta de espaço para colocação de bagagem, falta de assentos prioritários, corrimãos e rampas de acesso para

¹⁵Favor entrar em contato com a ActionAid para obter documentos da metodologia usada.

¹⁶Asian Development Bank 2013 "Gender toolkit: Transport. Maximizing the Benefits of Improvement for All". Disponível em: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33901/files/gender-tool-kit-transport.pdf>

¹⁷ActionAid Bangladesh, 2015, *The rights and realities of women in urban spaces*

auxiliar no embarque de pessoas com necessidades especiais, como os idosos, pessoas com deficiências, grávidas e crianças.

Nos três países examinados neste estudo, a maioria dos tipos de transporte público atualmente não levam em consideração mulheres e garotas em qualquer dos estágios de planejamento e execução dos projetos do setor. A pesquisa da ActionAid revelou falta de ônibus e pontos, ausência, limitação ou falta de iluminação nos pontos e terminais, falta de áreas cobertas para os passageiros e falta de banheiros públicos.

Na favela de Heliópolis, em São Paulo, 58% das mulheres que utilizam transporte público à noite relataram falta de iluminação nos terminais de ônibus e estações de trem.¹⁸ A favela sofre muito com a falta de ônibus, o que obriga mulheres e garotas a aguardarem nos pontos de ônibus por longos períodos de tempo.

Em Abuja, várias cidades satélites passaram a fazer parte da região metropolitana. Os moradores dessas cidades utilizam a empresa pública Abuja Urban Mass Transport Company (popularmente conhecida como El-Rufai, em homenagem ao antigo ministro que criou o serviço). Como se trata da opção mais barata de transporte, é usada pela maioria dos moradores dos subúrbios da periferia. As linhas não contam nem com assentos exclusivos para usuários com necessidades especiais, nem com espaços cobertos para os passageiros. A falta de equipamentos e infraestrutura básicas sensíveis a gênero, tais como banheiros e lixeiras nos terminais de ônibus, desestimulam muitas mulheres a utilizarem o serviço. Muito embora existam postos de controle nas estradas que levam à cidade, a falta de agentes de segurança nos terminais da empresa de ônibus gera um certo risco para os usuários, especialmente para as mulheres.

Em Bangladesh, a lei estabelece que seis, de um máximo de 60 assentos, devem ser reservados a mulheres e pessoas com deficiências.¹⁹ O restante são supostamente assentos para uso dos passageiros em geral, mas, na prática, devido à discriminação de gênero praticada contra as mulheres pelos funcionários do sexo masculino, os assentos comuns são normalmente utilizados por homens.

2. Falta de segurança no transporte público urbano que leva à violência sexual

“Se eu frequentar a faculdade, em dois anos, vou poder fazer o que gosto, que é trabalhar com crianças. Só tenho medo do caminho que tenho que percorrer até a faculdade, porque é muito escuro. O medo nunca me fez deixar de ir às aulas porque eu tenho um objetivo maior, mas eu vou o tempo todo rezando, pedindo a Deus para me proteger, porque eu tenho medo de assalto e estupro.” Jaqueline, Heliópolis, Sao Paulo. Brazil.²⁰

O brutal e fatal estupro coletivo sofrido pela estudante de 23 anos, Jyoti Singh, no interior de um ônibus em Nova Délhi, em dezembro de 2012, chocou a Índia. Os protestos que se alastraram em seguida contra o governo foram noticiados no mundo inteiro.²¹ O terrível ataque

¹⁸ActionAid Brazil 2013, Safe Cities Baseline

¹⁹<http://esdo.org/gender-transport/>

²⁰Estudo de caso da ActionAid Brazil.

²¹Independent, 2015 Lizzie Dearden “O esturador do ônibus de Délhi culpa a vítima morta pelo ataque porque “as garotas são responsáveis pelo estupro”. Disponível em <http://www.independent.co.uk/news/world/asia/delhi-bus-rapist-blames-dead-victim-for-attack-because-girls-are-responsible-for-rape-10079894.html>. Blog, Pintu Hansdah 2013 “2012 Delhi rape case Jyoti Singh Pandey”. Disponível em <http://delhi-rape-case.blogspot.co.uk/>

provocou debates em âmbito nacional sobre a violência sexual e a discriminação praticadas contra as mulheres, e levou a mudanças legislativas e práticas, tais como a instalação de botões do pânico em ônibus.²² Esse tipo de crime relacionado a gênero chamou a atenção para o problema generalizado que afeta a segurança das mulheres em seus deslocamentos pelas cidades do mundo inteiro.

A segurança pessoal e o assédio no transporte público são as principais preocupações das mulheres; as mulheres ficam geralmente sujeitas ao contato sexual indesejado e à violência, tanto quando estão embarcadas, quanto ao longo do trajeto que leva até o transporte público. Os riscos à segurança podem incluir desde o assédio verbal ou ameaças, até perseguições, ataque sexual ou estupro. O medo da violência é uma barreira muito real à mobilidade e ao acesso ao transporte público pelas mulheres. Enquanto os homens dão prioridade à eficiência do transporte, as mulheres priorizam a segurança nas suas tomadas de decisão envolvendo a escolha do modo de transporte que utilizam.

Em um estudo de base sobre cidades seguras conduzido pela ActionAid Bangladesh em 2014, 84% das mulheres de Bangladesh entrevistadas disseram já terem sido alvos de comentários ofensivos ou de linguagem desrespeitosa de cunho sexual; 57% relataram terem sofrido abordagens indesejadas de cunho sexual e 48% relataram que já tiveram que ouvir linguagem obscena de estranhos, inclusive de motoristas de ônibus. O mesmo relatório indicou que 66% das mulheres de Bangladesh acham que os terminais rodoviários não oferecem segurança.²³ Um estudo separado aponta que 56% dos casos de assédio ocorrem no momento do embarque, 22% nos guichês de venda de passagens, 18% são praticados pelos próprios motoristas dos ônibus e 4% ao longo do trajeto.²⁴

O Brasil ostenta índices alarmantes de casos de violência de gênero, assédio e investidas sexuais contra mulheres. Em 2014, segundo dados oficiais do Governo, foram registrados 47.646 casos de estupro, o que dá uma média de um caso de estupro registrado a cada 11 minutos, dos quais cerca de 35% dos sequer são registrados.²⁵ As mulheres são também expostas à violência e ao assédio em locais públicos. Uma pesquisa recente aponta que 35% das mulheres moradoras de São Paulo já sofreram algum tipo de violência ou assédio no transporte público.²⁶

A companhia estadual de ônibus SPTrans registrou 35 casos de assédio sexual de janeiro a outubro de 2015. No entanto, é provável que essas estatísticas não sejam fidedignas, já que grande parte das ocorrências de crimes sexuais praticados contra as mulheres não são registradas.²⁷ Ao mesmo tempo, há um número crescente de ocorrências de casos de estupro no metrô de São Paulo. Entre 2014 e 2015, a polícia registrou 123 ocorrências de estupro, um crescimento de 28% em relação aos 96 casos registrados em 2014.²⁸ Roubos e assaltos são também outras grandes fontes de preocupação para as mulheres. No primeiro quadrimestre de 2016, a cidade de São Paulo registrou 544 casos de roubos e assaltos, a maioria dos quais no período noturno (63%), tendo as mulheres como as vítimas mais frequentes (quase 60% das

²²Al Jazeera 2016, "India orders panic buttons for women installed on buses". Disponível em <http://www.aljazeera.com/news/2016/06/india-orders-panic-buttons-women-installed-buses-160602202344011.html>

²³ActionAid, 2015. *Women in the city III: A summary of baseline data on violence against women and girls in seven countries* (page 26). Available at http://www.actionaid.org/sites/files/actionaid/women_and_the_city_iii.pdf

²⁴M. S. Rahman, K. Nahrin "Bus Services in Dhaka City- Users' Experiences and Opinions" Journal of Bangladesh Institute of Planners, Vol. 5, December 2012, (page 101). Disponível em http://www.bip.org.bd/SharingFiles/journal_book/20130804133114.pdf

²⁵Anuário Brasileiro de Segurança Pública, 2015 Disponível em: http://www.forumseguranca.org.br/storage/download/anuario_2015.retificado_.pdf See also: <http://www.bbc.com/portuguese/brasil-36401054>

²⁶Datafolha, 2014. Disponível em <http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2014/04/1440470-duas-em-cada-tres-paulistanas-dizem-ja-ter-sido-vitimas-de-assedio-sexual.shtml>

²⁷<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2015/11/1703472-mulheres-sofrem-mais-assedio-no-transporte-publico-segundo-datafolha.shtml>

²⁸<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2016/02/11/crece-numero-de-denuncias-de-abuso-sexual-no-metro-de-sao-paulo.htm>

vítimas do sexo feminino).²⁹ A Figura 1 mostra o crescimento do número de casos registrados de ataques sexuais em trens e no metrô em São Paulo.

Tamanha falta de segurança tem um impacto direto nas vidas das mulheres, e causa mudanças em seus hábitos. A maioria das mulheres relatam que têm que sair de casa em certos horários por terem medo de sofrer algum tipo de assédio ou violência. O baixo nível de oferta de ônibus à noite as obriga a esperar por longas horas nos pontos de ônibus em meio à escuridão, o que aumenta sua vulnerabilidade à violência e a ataques.³⁰ A tabela 2 mostra as preocupações de mulheres pobres moradoras de Heliópolis, uma favela em São Paulo, quando têm que aguardar, sozinhas, pela chegada do transporte à noite.

Tabela 2: Razões pelas quais as mulheres têm medo de esperar sozinhas pelo transporte público na favela de Heliópolis, na periferia da cidade de São Paulo Fonte: ActionAid Brazil, 2014

Embora existam leis vigentes que versam sobre a segurança das mulheres em todas as três cidades estudadas, elas não são aplicadas com vigor. Isso se dá em parte devido às posturas culturais discriminatórias e aos preconceitos de gênero nas instituições responsáveis pela aplicação das leis. Por exemplo, a grande maioria (95%) das mulheres e garotas pesquisadas em Bangladesh enfrentam várias dificuldades quando buscam auxílio da polícia. Algumas dessas dificuldades incluem: a polícia, que culpa a vítima ao invés de ir ao encalço do criminoso (57%); a polícia, que registra a ocorrência, sem tomar qualquer outra medida (37%); intimidação sofrida pela mulher, que, em consequência, tem medo de recorrer à polícia (28%), e mulheres que correm o risco de sofrerem mais assédio pela polícia quando tentam levar a registro os casos de violência (12%).³¹

3. Transporte caro e passagens múltiplas

O Kit de Gênero para o transporte desenvolvido pelo Banco de Desenvolvimento da Ásia aponta que, em muitos países, “mulheres e garotas geralmente adotam padrões de mobilidade diários que são mais complexos do que os dos homens”, devido aos papéis de gênero que desempenham na sociedade e que são tradicionalmente definidos.³² Esses papéis de gênero geralmente combinam tarefas domésticas não remuneradas com os cuidados com os membros da família, pelos quais as mulheres são as principais responsáveis, juntamente com outras responsabilidades, tais como o trabalho remunerado do emprego, atividades voltadas para a geração de renda e obrigações comunitárias e sociais. Essas tarefas não remuneradas voltadas aos cuidados com membros da família e parentes incluem diversas atividades, tais como levar os filhos à escola, acompanhar parentes idosos na ida a consultas médicas, fazer as compras do mercado para a família. Os padrões diários de viagem associados a tais tarefas exigem trajetos mais curtos e frequentes, com múltiplas paradas na ida e volta aos locais que prestam esses serviços, com a agravante de que as mulheres normalmente desempenham tais tarefas enquanto carregam crianças, compras e outras mercadorias. Como as mulheres das áreas urbanas costumam fazer um maior número de trajetos mais curtos a uma série de destinos, em comparação com os homens, são exigidos intervalos regulares do transporte público urbano e opções baratas de passagens. No entanto, as mulheres se encontram em

²⁹<http://www.ondefuiroubado.com.br/sao-paulo/SP>

³⁰ActionAid, 2015, “*Women and the city III: A summary of baseline survey on women’s experience on violence in seven countries*”, (page 28). Disponível em: http://www.actionaid.org/sites/files/actionaid/women_and_the_city_iii.pdf

³¹ActionAid International 2015, Dr Ramona Vijayarasa “*Woman in the city III: A summary of baseline data on violence against women and girls in seven countries*” (page 27). Disponível em http://www.actionaid.org/sites/files/actionaid/women_and_the_city_iii.pdf

³²Banco de Desenvolvimento da Ásia “*Gender toolkit: transport*” maximize the benefits of improved mobility for all, 2013, (page 1). Disponível em <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33901/files/gender-tool-kit-transport.pdf>

desvantagem econômica quando se trata de utilizar os sistemas públicos de transporte, e arcam com custos mais elevados do que os homens, já que as passagens geralmente são cobradas por viagem e por passageiro.

Como as mulheres normalmente possuem rendas menores do que os homens, e frequentemente têm menor controle decisório sobre o orçamento doméstico, elas podem ficar com pouco dinheiro disponível para gastar com transporte público. Isso restringe significativamente sua capacidade de usar outros meios de transporte que podem ser mais seguros e mais convenientes. Em Bangladesh, por exemplo, os ônibus locais custam menos de US\$ 0.5 por viagem, ao passo que uma viagem de riquexó custa entre US\$ 1 e US\$ 2.5.³³ Em Dhaka, onde o salário mínimo é de 1.500 BDT (US\$19),³⁴ 80% das trabalhadoras de baixa renda dos setores formal e informal não têm condições de arcar com os custos do transporte público, e se vêem obrigadas a irem a pé para o trabalho, contra 61% dos trabalhadores do sexo masculino de baixa renda dos setores formal e informal.³⁵ Em São Paulo, uma viagem de ida e volta para o centro da cidade custa em torno de US\$ 3. Contudo, o salário mínimo no Brasil gira em torno dos US\$ 200 mensais. Para aqueles que se locomovem diariamente para o centro da cidade, os gastos com transporte público podem consumir quase metade de sua renda mensal.

Em todo o Brasil, há relatórios que dão conta de que o preço do transporte público aumentou além da inflação nos últimos anos, com um impacto médio de 13% na renda doméstica média.³⁶ Embora o governo de São Paulo subsidie 21% dos custos do transporte,³⁷ foi feita uma concessão a empresas particulares para operar o sistema, com os custos de melhoria arcados inteiramente pelos preços das passagens, o que gera uma pesada carga para os usuários.³⁸ Mesmo os atuais benefícios sociais, como o passe livre para os idosos e pessoas com incapacidades e a meia passagem paga pelos estudantes, têm seus custos transferidos diretamente para os preços das passagens pagos pelos outros usuários.³⁹ Embora as autoridades tenham criado várias estratégias para lidar com a situação, incluindo a concessão aos trabalhadores do setor formal de um tipo de bilhete único (permite que mais de um meio de transporte possa ser pago por meio de um único bilhete dentro de um certo limite de tempo), tal benefício não se estende aos trabalhadores do setor informal, a maioria dos quais é composta por mulheres. Isso faz com que o transporte público seja caro demais e inconveniente para a maioria das mulheres e garotas.

4. Veículos não confiáveis, inadequados e de qualidade precária

“Depois de terminar a hora-extra na fábrica, estávamos indo para casa em um micro-ônibus municipal. Como não havia mais espaço no fundo do ônibus, uma de nós teve que sentar com o motorista... Poucos minutos depois, o motorista começou a bulinar a garota que

³³Cálculos da taxa de câmbio baseados na cotação BDT/USD de 28.04.16

³⁴Vide: <http://www.wageindicator.org/main/salary/minimum-wage/bangladesh>

³⁵NariUdyog Kendra, Bangladesh, 2000, “*Study on gender dimension in Dhaka urban transport project*” (page 11). Disponível em <http://siteresources.worldbank.org/INTGENDERTRANSPORT/Resources/bangurbantransport.pdf>

³⁶C.H. Riberio de Calvarho, R.H. Morales Pereira “*Effects of income and fare variation on demand for bus transit services in Brazil*”. 187 Discussion paper, IPEA 2011. (page 9). Disponível em http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5180/1/DiscussionPaper_187.pdf

³⁷R. S. Vieira “*Distributional Effects of Transit Fare Subsidies in Sao Paulo, Brazil*”, University of Illinois at Urbana-Champaign (page 2). Disponível em https://editorialexpress.com/cgi-bin/conference/download.cgi?db_name=ITEACAS2016&paper_id=40

³⁸Para obter informações sobre as categorias especiaisque pagammeia passagem, vide: <http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10991015/artigo-39-da-lei-n-10741-de-01-de-outubro-de-2003> and paragraph 2 of article 230 of Brazilian Constitution of 1988 em <http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10643718/paragrafo-2-artigo-230-da-constituicao-federal-de-1988>

³⁹Para obter informações sobre as categorias especiaisque pagammeia passagem, vide: <http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10991015/artigo-39-da-lei-n-10741-de-01-de-outubro-de-2003> and paragraph 2 of article 230 of Brazilian Constitution of 1988 em <http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10643718/paragrafo-2-artigo-230-da-constituicao-federal-de-1988>

estava sentada na frente... ela ficou nervosa e não disse uma palavra... quando o micro-ônibus parou, ela imediatamente saltou do ônibus e bateu no motorista com os sapatos na frente de todo mundo..." Operária de fábrica, Bangladesh.⁴⁰

Embora as populações das cidades avaliadas vêm aumentando de tamanho, não tem havido um aumento correspondente na quantidade dos ônibus que servem os usuários como forma de compensar o crescimento demográfico. Por exemplo, a quantidade de ônibus em circulação no Brasil permanece a mesma há uma década; enquanto em 2000 havia um ônibus para cada 427 pessoas, em 2010 havia um ônibus para cada 649 pessoas.⁴¹ Na Nigéria, a Abuja Urban Mass Transport Company possuía o total de 492 ônibus. No entanto, 100 desses ônibus foram retirados de circulação em 2015.⁴² Isso afetou drasticamente o dia a dia de mulheres e garotas, já que elas correm maior risco de serem bulinadas em ônibus superlotados, ou empurradas e impedidas de embarcar.

São Paulo possui 1.310 linhas de ônibus, com 115,000 veículos, que atendem 15.6 milhões de passageiros por dia.⁴³ Contudo, o transporte público sensível a gênero exige mais do que boa qualidade de infraestrutura. As moradoras das áreas carentes da cidade, como as favelas densamente povoadas e que, no entanto, sofrem com a falta de serviços públicos, enfrentam uma batalha diária para acessarem os ônibus, já que os pontos e os itinerários não cobrem suficientemente as áreas onde vivem e trabalham. Como muitas mulheres tendem a fazer trajetos mais curtos e frequentes, normalmente gastam muito tempo em espera nos pontos de ônibus devido aos intervalos irregulares. Ademais, as mulheres passam muito tempo no trânsito, retidas no tráfego intenso, o que reduz sua disponibilidade na busca por oportunidades econômicas ou atividades de lazer.

Muito embora os quadros de horário dos ônibus estejam ostensivamente dispostos nos pontos de ônibus em Abuja, depoimentos informais sugerem que, devido ao tráfego intenso, os ônibus geralmente demoram mais do que o informado nos quadros de horário. Um ônibus pode levar uma hora para cobrir um itinerário que normalmente levaria 20 minutos. No Brasil, gasta-se mais do que o dobro do tempo em viagens em transporte público do que de carro, que, não por acaso, são os homens que frequentemente possuem.⁴⁴

As mulheres podem se ver obrigadas a recusar ofertas de emprego ou treinamento distantes da residência quando o transporte público não é eficaz, e não possibilita que se locomovam da casa para o trabalho, e vice-versa, em tempo para que possam cumprir sua carga desigual de trabalho doméstico não remunerado. Ao invés disso, elas ficam com pouca margem de escolha, senão aceitar ofertas de trabalho com baixa remuneração, mas que se situam próximas de casa, ou, ainda, buscar fontes de renda em atividades informais, porém mais próximas de casa, ou que possam ser desenvolvidas do lar. Isso, obviamente, tem um impacto negativo na sua capacidade de conquistar igualdade econômica.

⁴⁰ ActionAid 2014, "Safe Cities for Women: From reality to right", (page 23). Disponível em http://www.actionaid.ie/sites/files/actionaid/safe_cities_final_report.pdf

⁴¹ Academic Journal of Inter-disciplinary studies, 2013, Vol.2 No.1

⁴² Abuja Urban Mass Transport Company report

⁴³ Secretaria de Transportes de São Paulo SPTRANS em http://www.sptrans.com.br/a_sptrans/

⁴⁴ S. Margulis "Strategic note 2- Urban Mobility: Listening to the voice of the streets", Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, 2014, (page 4). Disponível em :http://compaso.com.br/notas_site/ns166.pdf

5. Falta ou insuficiência de um arcabouço legal e de políticas públicas para a oferta de um serviço público de transporte urbano sensível a gênero

Embora existam alguns arcabouços legais vigentes nos três países analisados, há evidentes lacunas nas políticas e preconceitos institucionais que inibem diretamente as necessidades práticas e estratégicas das mulheres. Em Bangladesh, não existem políticas vigentes acerca de iluminação pública, câmeras ou estruturas, tais como banheiros separados, o que poderia dar suporte às necessidades práticas de locomoção das mulheres. Não obstante existam leis que poderiam apoiar as mulheres no acesso à justiça, por exemplo, que definem o assédio sexual como crime, estas ou não são bem aplicadas ou sequer o são. Prevalece uma cultura do silêncio, segundo a qual as mulheres tendem a não relatar os crimes à polícia. Pesquisa da ActionAid revela que 81% dos entrevistados preferem não buscar a ajuda da polícia, e dessas, 95% acham que levar o caso às autoridades policiais só pioram as coisas. Sessenta e cinco por cento das mulheres entrevistadas acham que os agentes policiais culpariam a vítima, e doze por cento acreditam na possibilidade de virem a sofrer assédio se recorrerem à polícia.⁴⁵ Esse padrão de falta de aplicação da lei e medo da polícia se repete no Brasil e na Nigéria.

Na Nigéria e em Bangladesh, existem barreiras específicas que envolvem relações desiguais de poder e preconceitos institucionais. Não há, na atualidade, qualquer mulher participando dos processos decisórios que envolvem o transporte público. Em Abuja, a única mulher presente em qualquer reunião da Abuja Mass transport Company é a secretária da empresa, que exerce pouco poder. Contudo, tem havido algum avanço no Brasil: segundo dados de âmbito nacional, em 2014, 29.7% das mulheres ocupavam postos de liderança nos setores privados de transporte, armazenagem e telecomunicações.⁴⁶ Ademais, o Brasil promove instrumentos de participação e transparência, tais como audiências públicas com a sociedade civil, onde o público pode subsidiar as políticas públicas que formam a base para a elaboração dos planos nacionais. Esses planos avaliam diferentes questões relacionadas às mulheres, às cidades, à educação, saúde e outros serviços públicos. Embora tenha representado um avanço, tal iniciativa depende da vontade política dos líderes de governo para que os planos sigam adiante e sejam implementados.

Até que as mulheres conquistem igualdade de acesso e participação plena nos processos decisórios que envolvem as políticas de transporte, pouca coisa mudará no que tange à segurança e custos das passagens, questões enfrentadas por mulheres e garotas que se utilizam dos sistemas públicos de transporte. Há uma necessidade urgente de se rever as leis e políticas em vigor, fazer valer aquelas que já estão vigentes, mas sem força suficiente, além de desenvolver uma estrutura de transparência que garanta a participação das mulheres em todos os estágios de elaboração das políticas. Os processos de elaboração de políticas inclusivas de gênero são pré-requisitos fundamentais para que mulheres e garotas possam exercer seu direito à liberdade de locomoção nas cidades, bem como exercer e fruir seus direitos humanos.

⁴⁵ ActionAid Bangladesh & Bangladesh Institute of Development Studies research, 2015. Vide <http://en.prothom-alo.com/bangladesh/news/55656/Cities-are-not-safe-for-women>

⁴⁶ 2014 Relatório Socioeconômico Anual das Mulheres, elaborado pela Secretaria para Políticas das Mulheres do Governo Federal Brasileiro: www.spm.gov.br/centra-de-conteudos/publicacoes/publicacoes/2015/livro_raseam_completo.pdf

Como são as coisas para as mulheres no resto do mundo? Vozes das mulheres de Dhaka, Abuja e Sao Paulo

Dhaka, Bangladesh: A experiência de Hawanur Khantun

“O tempo estava ruim, e as falhas no sistema de drenagem haviam criado enormes poças d'água nas ruas principais da cidade de Dhaka. O guarda-chuva que eu trazia só dava para proteger minha cabeça. O resto do corpo permanecia na chuva. Como queria evitar chamar a atenção, não arregacei as pernas da calça, mesmo com os pés ficando encharcados d'água todas as vezes que passava um carro perto.

Eu cheguei ao ponto de ônibus, que estava lotado de gente, e comprei a passagem, e logo descobri que o ônibus estava atrasado. Aguardei pacientemente na fila e vi que não conseguiria chegar à universidade antes das 11:00 horas da manhã. Eu iria perder a aula de contabilidade daquele dia. Já era a terceira aula seguida que eu deixava de assistir. As chuvas tinham feito minhas roupas grudarem no corpo, o que se transformou em um pouco de passatempo nas vidas ordinárias de homens de todas as idades que também aguardavam pelo ônibus no ponto. Eles ficavam olhando para as partes do meu corpo, e aquilo me chateava mais do que ter o vestido encharcado. Olhei em volta e procurei um banheiro ou toailete no terminal de ônibus para poder me trocar e vestir as roupas secas que eu trazia em uma sacola plástica. Com isso, eu não pretendia apenas evitar chamar a atenção... É que não podia me dar ao luxo de ficar doente. Mesmo essa esperança se frustrou, porque não havia nenhum banheiro disponível. Mais tarde, descobri que, em Dhaka, só existem 67 banheiros públicos para mais de 15 milhões de habitantes.

Enquanto eu ainda tinha esperanças de conseguir trocar de roupas, o ônibus chegou. Todo mundo correu em direção ao portão de embarque, sem se importarem com a fila. Eles não hesitam em usar toda a força que possuem para abrir caminho empurrando e puxando e se acotovelando uns aos outros. No meio da confusão, senti um beliscão no meu traseiro. Eu me virei para gritar, mas tinha tanta gente atrás de mim que eu não pude dizer nada. Em vez disso, o homem que estava atrás de mim começou a gritar comigo por eu ter parado e olhado para trás: "por que você parou? Você não vai querer embarcar? Ande logo!"

Quando eu finalmente alcancei a porta de embarque, o motorista me empurrou para o lado e gritou que os nove assentos destinados às mulheres já estavam ocupados. Eu gritei que os outros assentos são destinados tanto a homens quanto a mulheres, mas ele não me deixou embarcar e os homens que estavam atrás de mim me empurraram da porta e embarcaram. Eu fiquei parada vendo o ônibus partir e senti muita raiva e revolta. Tive que esperar pelo próximo ônibus. Isso acontece de forma corriqueira: os funcionários das empresas de ônibus não deixam as mulheres embarcar quando os assentos destinados às mulheres já estão todos tomados. É também comum obrigarem as mulheres a sentarem no capô quente do motor.

No fim das contas, o lado bom foi que eu fiquei na frente da fila e tinha muita esperança de que o próximo ônibus teria assentos vagos para as mulheres."

Abuja, Nigéria: A experiência de Farida

Farida, mãe de dois filhos, um menino de cinco e uma menina de três, e grávida de um terceiro, moradora de Nyanya, uma cidade satélite nos arredores da capital Abuja, na Nigéria, pegava o ônibus todos os dias para trabalhar na Construtora Heartland. Para cumprir o horário rígido de trabalho e chegar às 7 da manhã, ela tinha que acordar às 4 horas da madrugada, tomar banho e aprontar seu filho para a escola, além de preparar a comida para a família.

Farida levava o filho no colo e enfrentava longas filas para poder embarcar em um ônibus municipal de uma empresa estatal, conhecida no local como El Rufai. Esses ônibus cobram 100 Naira (US\$ 0,3) por viagem, por passageiro,. Trata-se do serviço de transporte mais barato em Abuja. Contudo, os custos com as passagens ao longo de um mês chegam a consumir 1/4 do salário mínimo e, são, portanto, inacessíveis para muitos. Para as mulheres, que, geralmente, ou trabalham no setor informal, ou não recebem qualquer renda pelo trabalho doméstico e os cuidados com a família, o custo das passagens representa mais um grande desafio.⁴⁷

Os itinerários não contam com áreas próprias para o embarque ou sequer abrigos para os usuários, e são servidos por ônibus superlotados. Farida, assim como outras mulheres, idosos e portadores de necessidades especiais, não tinha escolha, senão esperar, em pé, nas filas com seu filho por mais de trinta minutos todos os dias, juntamente com outros usuários desesperados que xingam, acotovelam e empurram uns aos outros. Às vezes, ela tinha a sorte de achar um assento vago no ônibus, mas outras vezes tinha que disputar com os homens por um assento, e terminava viajando em pé. Devido à quantidade limitada de ônibus que faz o itinerário que Farida utilizava, frente ao número de usuários e aos engarrafamentos, a volta para casa era sempre uma batalha. Ela tinha que sair do trabalho cedo para conseguir embarcar no último ônibus. Quando Farida se atrasava, tinha que caminhar com seu filho no colo pelo terminal sem iluminação para apanhar o transporte. Sem qualquer tipo de segurança, ela temia ser vítima de estupro ou assalto de algum vulto que surgisse das sombras de repente.

Infelizmente, em março de 2012, no quinto mês de gravidez, enquanto ia para o escritório, Farida teve que lutar com os outros passageiros para conseguir um espaço no ônibus. Finalmente, conseguiu, mas isso teve um custo. Quando já estava na metade do trajeto, ela percebeu que estava sangrando. Farida teve que saltar e ir direto para o hospital. Ela foi medicada e colocada em repouso por 4 dias. Embora Farida tivesse avisado no trabalho acerca de sua condição, foi demitida quando voltou uma semana mais tarde. Desde então, Farida não tem conseguido parar em um emprego, e já perdeu as esperanças de conseguir trabalho na cidade, dada a sua última experiência. Agora que ela está novamente sem emprego, seu marido passou a ser o único provedor da família, e eles batalham para conseguir pagar as mensalidades das escolas dos filhos e as necessidades básicas da família. Há pouco tempo, ela ficou feliz por dar à luz a um bebê saudável.

⁴⁷Vide: http://www.ilo.org/dyn/travail/travmain.sectionReport1?p_lang=en&p_countries=NG&p_sc_id=1&p_year=2011&p_structure=1 and: <https://www.naij.com/496992-nlc-plans-submit-new-minimum-wage-nass.html> O salário mínimo é, em média, de: 18,000NGN (US\$57).

São Paulo, Brasil: As histórias de Ninive e Keila

São quase seis horas da manhã, e Ninive Ferreira Nascimento, 26 anos, está arrumando suas coisas para pegar o ônibus que a levará à universidade. Ela cursa marketing em uma universidade privada no centro de São Paulo, a quase 20 quilômetros de distância de sua residência na favela de Heliópolis. Favela é o nome que recebe uma ocupação informal no Brasil. As favelas abrigam milhões de habitantes da cidade de São Paulo, mas não são oficialmente reconhecidas pelo governo e, portanto, não recebem serviços ou obras adequadas para as moradias. A fim de se locomover de sua casa até a universidade, Ninive pega dois ônibus. Das 9 da manhã às 5 da tarde, ela coordena um projeto na favela financiado pelo Facebook que ensina camelôs e pequenos comerciantes locais a fazerem uso das mídias sociais para melhorar o marketing de seus negócios e aumentar o volume de vendas. Depois de um dia inteiro de trabalho, ela vai para a universidade para dar início à segunda jornada do dia.

Ninive está cansada, mas o que realmente a aborrece é a sensação de insegurança ao longo do trajeto até a universidade, e no retorno para casa, por volta das 11 horas da noite.

“Não existe ponto de ônibus em Heliópolis. Então, eu tenho que fazer a pé todo o trajeto de casa até a rua principal e o ponto de ônibus. O ponto de ônibus é escuro e não tem segurança. Os ônibus chegam sempre lotados, mas, nos horários de pico, é impossível embarcar. Os trabalhadores que vivem aqui têm que acordar muito mais cedo ou sair do trabalho mais tarde para evitar os ônibus superlotados na hora do rush.”

As estratégias usadas pelas mulheres para evitar a violência dos ônibus superlotados e sem segurança podem também se transformar em um fardo econômico para elas. Keila Maria Ribeiro Barbosa, 28 anos, paga duas vezes o preço da passagem mais barata só para ter certeza de que vai chegar em casa em segurança.

“Eu moro longe do trabalho. Tenho que pegar um ônibus diferente, cujo itinerário dá a volta na cidade, porque tenho medo de saltar no meu ponto depois que escurece. Não há iluminação nas ruas e o ponto fica próximo de uma área abandonada. Eu já ouvi vários casos de violência e assalto na região. As mulheres são consideradas presas fáceis porque são mais frágeis do que os homens.”

O medo da violência também afeta o orçamento familiar de Keila:

“Quando o ônibus que eu costumo apanhar atrasa, para evitar de esperar no ponto de ônibus, eu acabo gastando mais e pegando o ônibus intermunicipal, e, depois, pego outro para finalmente chegar ao meu destino. Se eu me atraso, a mulher que toma conta dos meus filhos me cobra pela hora extra. Eles deveriam colocar iluminação nos pontos de ônibus da cidade, principalmente nos locais próximos a áreas desertas ou junto a muros. É muito perigoso. Eles deveriam evitar colocar pontos de ônibus nesses locais.”

O que tornaria o transporte público sensível a gênero – e quanto isso custaria?

É necessário que se faça uma pesquisa muito mais abrangente e focada nas questões de gênero e transporte público. Embora surjam cada vez mais pesquisas nessa área, os dados estatísticos sobre as questões e problemas de gênero no transporte urbano são ainda limitados, além de não serem segmentados por gênero. Daí, é tarefa difícil avaliar os custos de fazer com que o transporte público dos três países passe a ser sensível a gênero. Para alavancar os conhecimentos nessa área, os avanços feitos devem ser monitorados periodicamente, e os resultados usados como base para os programas, compromissos e investimentos das políticas de transporte.

As medidas a seguir são importantes para garantir que os sistemas de transporte público urbano passem a ser sensíveis a gênero.

Planejamento adequado do transporte público urbano

Tais como:

- Iluminação adequada nas ruas e nos terminais de ônibus e estações de trens;
- itinerários que se interconectem e pontos de ônibus bem localizados que diminuam o tempo de caminhada;
- banheiros e áreas de espera separados nos terminais e estações de trens; e
- espaços para guarda de volumes, assentos prioritários, corrimãos e rampas para facilitar o embarque de pessoas com necessidades especiais, tais como idosos, pessoas com deficiência, grávidas e crianças.

Transporte público urbano seguro que reduza os riscos de violência sexual contra mulheres e garotas

Tais como:

**instalação de botões do pânico, câmeras de segurança, melhorias na iluminação, e uso de cartões de pagamento para evitar o uso do dinheiro, reduzindo, assim, o risco de assaltos;*

- fornecimento de informações acerca do local onde relatar casos de violência ou assédio com base em gênero, além de serviços específicos para o enfrentamento da violência quando de sua ocorrência, tais como centros de emergência e serviços de aconselhamento compulsório em toda a infraestrutura dos serviços de transporte;
- fazer valer as leis vigentes que combatem a violência contra mulheres e garotas em espaços públicos;
- promover conscientização e mobilização em prol da segurança nos transportes públicos;
- incentivar valores sociais e práticas positivas que permitam lidar com os culpados ao invés de culpar as vítimas;
- investir recursos para lidar com as barreiras financeiras e sociais para mulheres que buscam justiça; e no treinamento dos agentes de polícia, além de aumentar sua presença em locais de risco.

Passagens múltiplas e acessíveis

Os governos devem:

- regular o transporte público para que os horários, itinerários e sistemas de tarifas respondam às necessidades das mulheres, incluindo passagens acessíveis em horários fora do pico, passagens múltiplas e para grupos de passageiros que viajem juntos; e
- integrar os sistemas de transporte, por meio da articulação dos setores de transporte, de segurança, judicial, de planejamento urbano, bem como organizações de mulheres e o setor privado.

Transporte público urbano confiável e com boa manutenção

Os governos devem:

- assegurar a oferta de uma quantidade adequada de transportes públicos para suprir as necessidades da população e reduzir a superlotação;
- garantir que a execução física dos projetos dos sistemas de transporte reduza os riscos de violência sexual contra mulheres e garotas;
- garantir a oferta em áreas nas periferias das cidades onde moram mulheres que necessitam de serviços públicos de transporte

Elaborar quadros consistentes de leis e de políticas e garantir sua implementação

Isso inclui:

- elaborar e revisar políticas e leis para o transporte urbano sensível a gênero;
- desenvolver estratégias e ações afirmativas para incentivar a contratação de mais mulheres para o trabalho no setor de transporte urbano;
- conduzir ações de treinamento sobre questões de gênero relacionadas aos direitos das mulheres em todos os níveis funcionais das autoridades do setor de transporte e dos concessionários; e
- possibilitar maior treinamento e contratação de mulheres pelo setor de transporte, por meio de políticas afirmativas, já que as vagas nos sistemas de transportes são predominantemente ocupadas por homens.

Transporte público participativo

Os governos devem:

- garantir que as mulheres tenham plena compreensão de seus direitos e estejam cientes dos seus direitos ao transporte sensível a gênero;
- garantir que as mulheres tenham participação ativa no planejamento das cidades, incluindo a execução física dos projetos das cidades e do transporte público, envolvendo questões como projetos de segurança, sistemas de tarifas e escolhas dos itinerários;

- garantir a participação das mulheres no levantamento das necessidades, priorização, planejamento, dotações orçamentárias, projeto, implementação e monitoramento do transporte público; e
- garantir a participação das mulheres no esboço e revisão da legislação geral e do orçamento nacional no que concerne ao planejamento da cidade e do transporte público, incluindo a implementação de políticas de gênero específicas para o transporte público urbano.

Transporte público que tenha transparência e responda pelos danos a que eventualmente dêem causa

Os governos devem:

- Obrigar os concessionários de transporte público e seus funcionários a respeitarem os padrões de conduta acordados por meio da aplicação de multas e sanções pelo seu descumprimento;
- fazer com que os concessionários de serviços de transporte respondam aos danos eventualmente causados por meio de autoridades eleitas, secretarias de governo, ou diretamente por meio dos usuários, especialmente mulheres, por exemplo, através do uso de caixas para recolher reclamações, auditorias públicas e quadros de avaliação espalhados nas comunidades;
- garantir que os canais disponibilizados às mulheres para reclamação dos serviços sejam de fácil acesso e utilização; e
- Garantir que os sistemas integrados, a gestão financeira, formas adequadas de aquisição, gestão com foco em resultados e gestão de pessoas sensíveis a gênero tenham natureza verdadeiramente pública e foco no usuário.

Transporte público administrado de maneira eficiente

Os governos devem:

- desenvolver uma abordagem multi-setorial que garanta o direito das mulheres à liberdade de se locomoverem em segurança nas cidades, incluindo campanhas de conscientização do público que abordem o machismo arraigado na sociedade e reproduzido no sistema educacional, nos locais de trabalho, na polícia e no judiciário;
- fazer uma articulação com outros serviços públicos para evitar a cultura da violência contra as mulheres; e
- utilizar as mídias, assim como os espaços públicos nos transportes públicos e pontos de ônibus, para promover as campanhas de conscientização.

Serviços de transporte prestados pelo poder público

Nos três países avaliados, o setor privado desempenha enorme papel na prestação dos serviços de transporte urbano. Todavia, o transporte precisa ser entendido como direito de cada cidadão, e não simplesmente como privilégio daqueles que têm condições de pagar pelo serviço. Quando percebemos o quanto os atuais sistemas de transporte discriminam as mulheres, fica evidente que o estado deveria desempenhar um papel maior na regulação,

subsídios, e mesmo na prestação dos serviços públicos a fim de aumentar sua oferta, e torná-los acessíveis e seguros para mulheres e garotas. Ademais, os governos devem garantir que mulheres e garotas possam transitar em segurança, o que supre e vem ao encontro de suas estratégias e necessidades práticas.

Se o setor privado estiver envolvido, ele deve ser regulado pelo governo ou por um órgão independente composto pelo governo e representantes da sociedade civil, a fim de evitar que os serviços fiquem concentrados nas mãos de poucos. O setor privado tende a cobrir itinerários com grande fluxo de passageiros para garantir os lucros do empreendimento. Enquanto que o setor privado tem como principal obrigação prestar contas aos acionistas, os governos têm a obrigação de garantir e promover a liberdade de locomoção das mulheres para que elas possam fruir seus direitos. O setor privado tende a só fazer os itinerários que considera lucrativos, e, sem o imperativo do lucro, podem não fazer questão de que os serviços prestados sejam sensíveis a gênero. Portanto, os governos têm o dever de garantir a oferta em áreas habitadas por mulheres que necessitam de transporte para exercerem seu direito de ir e vir. Tais áreas tendem a se situar nas periferias das grandes cidades.

Quanto custaria tornar o transporte público urbano mais sensível a gênero?

“Os ônibus vêm sempre lotados e eu geralmente tenho que me sentar ao lado de passageiros homens. Um dia eu me sentei ao lado de um homem que aparentava ter uns 45 anos. Poucos minutos depois, ele colocou a mão na minha coxa” Latifa, pequena comerciante de Bangladesh⁴⁸

Foi feita uma estimativa aproximada dos custos dos aspectos tangíveis do transporte público para se ter um indicador do volume de financiamento exigido para torná-lo mais sensível a gênero nas cidades de Dhaka, São Paulo e Abuja.

Dhaka, Bangladesh

Em Dhaka, existem atualmente 9.311 ônibus e 8.459 micro-ônibus registrados.⁴⁹ Estima-se que mais 3.000 ônibus sejam necessários para suprir a atual demanda.⁵⁰ O custo de aquisição desses 3.000 ônibus extras corresponde a cerca de US\$ 207 milhões, com cada ônibus custando, em média, US\$ 69.000 (sem incluir os custos operacionais).⁵¹ Essas estimativas de custo são para ônibus com assentos prioritários para mulheres, mas sem rampas de acesso para pessoas com necessidades especiais. A instalação de câmeras de segurança nos ônibus financiados pelo estado teria um custo adicional de US\$ 500 por câmera e por ônibus.⁵² Isso representaria o custo aproximado de US\$ 1.5 milhões para equipar cada ônibus que circula na cidade com duas câmeras de segurança.⁵³

⁴⁸ ActionAid 2015, “Women and the city: A summary of baseline data on violence against women and girls in seven countries”, (page 17). Disponível em: http://www.actionaid.org/sites/files/actionaid/women_and_the_city_iii.pdf

⁴⁹

⁵⁰ Vide: <http://en.prothom-alo.com/bangladesh/news/93111/3-000-new-buses-for-Dhaka-city-by-2017>

⁵¹ Bangladesh Bus Owners' Association

⁵² ibid

⁵³ Calculado como 21.000 ônibus registrados x 500 US\$ por cada duas câmeras = 1.5 milhões US\$.

São Paulo, Brasil:

Em Heliópolis, uma área pobre da área de São Paulo, estima-se que são necessárias 1.300 lâmpadas de LED para cobrir os 24 quilômetros de ruas da comunidade. Com cada lâmpada de rua saindo a US\$ 670,00, custaria cerca de US\$ 870.000 para fornecer iluminação pública para 200.000 moradores de Heliópolis, o que equivale a um gasto do governo de US\$ 4 por pessoa.⁵⁴

Abuja, Nigéria:

Para que se reduza a superlotação, a ActionAid Nigéria estima que seriam necessários mais 600 ônibus cobrindo os itinerários em Abuja. Os custos de aquisição desses 600 ônibus adicionais é de US\$ 54 milhões, com base no custo de um ônibus de 53 assentos, de cerca de US\$ 90.000 (sem incluir custos operacionais).⁵⁵ De acordo com um funcionário da Secretária de Transporte FCT, as obras para transformar o terminal de ônibus de Nyanya em uma estrutura permanente custariam US\$ 15 milhões.⁵⁶

Os impostos pagariam pelo transporte que supriria as necessidades das mulheres

Este relatório chama a atenção para a clara necessidade de se oferecer um transporte público sensível a gênero no que concerne à segurança, acessibilidade e disponibilidade. A questão é: de onde virá o dinheiro para essas melhorias fundamentais se os orçamentos do governo já se encontram tão comprometidos?

A receita tributária é uma das fontes de recursos públicos mais importantes, sustentáveis e previsíveis que existe.

Surpreendentemente, todos os anos, países de baixa renda perdem bilhões de dólares em receita tributária que deixa de arrecadar de pessoas jurídicas, devido à adoção por companhias multinacionais de manobras agressivas de elisão fiscal. Seja por meio de brechas na legislação tributária, ou pela concessão de grandes isenções fiscais que não se justificam, e que trazem pouco benefício aos países onde operam, as corporações reduzem a capacidade dos governos de desempenhar seu papel como protetor dos cidadãos, principalmente das mulheres.

Perda de receitas fiscais com tratados tributários

Neste exato momento, estende-se ao redor do mundo uma malha de tratados tributários entre os governos. Entre muitas outras matérias reguladas pelos tratados tributários, encontra-se a questão que versa sobre quando um país pode ou não taxar companhias estrangeiras. Algumas das maiores corporações mundiais já estiveram envolvidas em formas agressivas de planejamento fiscal e elisão fiscal que se basearam em acordos e tratados tributários.⁵⁷

Existem vários problemas preocupantes relacionados aos tratados tributários. Eles reduzem a receita fiscal que alguns dos países mais pobres do mundo poderiam arrecadar de empresas

⁵⁴<http://www.capital.sp.gov.br/portal/noticia/7347#ad-image-0>

⁵⁵ Estimativas feitas em março de 2016 por um gerente sênior da companhia de transportes Abuja Urban Mass Transport Company

⁵⁶ Entrevista concedida em março de 2016 pelo Secretário de Transportes do Território da Capital Federal Federal a um funcionário da ActionAid.

⁵⁷ ActionAid, 2016, Mistreated – the tax treaties that are depriving the world's poorest countries of vital revenue

multinacionais. Os acordos tributários, na prática, favorecem as empresas oriundas de países mais ricos, afastando os direitos tributários dos países mais pobres onde elas operam. Muito embora alguns dos tratados sejam muito antigos e tenham sido assinados por governos eleitos há décadas, eles vigoram com a mesma força que passaram a ter quando foram acordados, sobrepondo-se às leis nacionais e à soberania dos estados. Até pouco tempo, eles recebiam pouco escrutínio público.

Pesquisa recente feita pela ActionAid revela que Bangladesh deixa de arrecadar cerca de US\$ 85 milhões por ano por conta de apenas uma cláusula em seus tratados tributários, o que restringe dramaticamente os direitos de Bangladesh de taxar os dividendos de empresas estrangeiras.⁵⁸ Conforme mencionado antes neste relatório, só em Dhaka, são necessários mais 3.000 ônibus para suprir as enormes necessidades da população da cidade, o que teria um custo de cerca de US\$ 207 milhões. Com a mudança de apenas uma cláusula nos tratados tributários, Bangladesh poderia dar um passo importante para suprir a enorme demanda por uma oferta maior e melhor do transporte público. US\$ 85 milhões por ano seriam bastantes para se fazer um grande avanço em direção a uma melhor oferta e qualidade dos serviços públicos dos ônibus e, assim, melhorar as vidas de milhões de mulheres que utilizam os transportes públicos diariamente em Dhaka.

Então, por que os governos assinam os acordos tributários? Entre as razões alegadas, encontra-se a de que os tratados da área tributária evitam a bitributação (a mesma renda ou operação sendo tributada em dois países distintos), além de ajudar a atrair mais investimentos estrangeiros. Contudo, esses motivos não são muito convincentes. Em muitos casos, os países ricos não tributam a renda gerada no exterior. Dessa forma, afastar o direito dos países de baixa renda de tributar frequentemente leva a uma dupla não tributação, ou tributos não sendo cobrados em qualquer jurisdição.⁵⁹ São, na melhor das hipóteses, e em grande parte, inconclusivos os estudos que buscam provar se os acordos e tratados tributários geram mais investimentos estrangeiros diretos.⁶⁰

Alguns governos já começam a mudar, para melhor, seus tratados tributários. Os governos não devem assinar tratados tributários que afastem, de forma drástica, o direito de tributar dos países mais pobres, o que mina sua capacidade de lutar contra a pobreza e a desigualdade.

Perda de receita com incentivos fiscais

Os governos também oferecem às empresas multinacionais uma redução de sua despesa com impostos por meio de incentivos fiscais. Novamente, o principal argumento para se oferecer vantagens fiscais para as empresas é de que isso atrairia investimentos estrangeiros, muito embora haja farta evidência de que tais vantagens possuem pouco ou nenhum peso nas escolhas de investimento das empresas.⁶¹ Os incentivos fiscais constituem uma forma de gasto público, mas atualmente muitos governos concedem incentivos fiscais a pessoas jurídicas de forma não planejada e sem transparência, por prazos desnecessariamente longos. Isso é feito sem qualquer estudo da eficácia dessas medidas em trazer benefícios ao país, e sem uma supervisão do parlamento, o que reduz a transparência dos governos perante os cidadãos. Concessões de incentivos fiscais feitas de maneira caótica ou a redução contínua da

⁵⁸ ActionAid, 2016, *Mistreated – the tax treaties that are depriving the world's poorest countries of vital revenue*, (page 19)

⁵⁹ Price Waterhouse Coopers, *Evolution of territorial tax systems in the OECD*, April 2013.

⁶⁰ ActionAid, 2016, *Mistreated – the tax treaties that are depriving the world's poorest countries of vital revenue*

⁶¹ IMF. Fiscal Affairs Department, 'Revenue Mobilization in Developing Countries,' March 2011. Vide também, ActionAid, 2013 *Give us a break: How big companies are getting tax-free deals*

arrecadação fiscal dos tributos incidentes sobre pessoas jurídicas pode acabar lançando os governos em uma guerra fiscal sem fim.

Em um caso ocorrido na Nigéria, devido a um benefício fiscal extraordinário de 10 anos concedido pelo governo a algumas das maiores companhias de óleo e gás do mundo, como Shell, Total e ENI, a Nigéria deixou de arrecadar cerca de US\$ 3.3 bilhões em receita fiscal.⁶² A Nigéria é a maior economia da África e o maior produtor de petróleo do continente, além de deter as maiores reservas de gás natural do continente. É também o país mais populoso da África, e marcado por enormes desigualdades, com mais de 60% da população sobrevivendo com menos de um dólar por dia.⁶³ US\$3.3 bilhões teriam sido suficientes para que o país custeasse várias vezes os 600 ônibus adicionais necessários (US\$ 54 milhões) para suprir a atual demanda em Abuja, o que daria às mulheres uma liberdade muito maior de locomoção para fruição dos direitos ao emprego, à educação e à saúde.

Afetação das receitas tributárias: O exemplo do Brasil

Um passo positivo foi dado no Brasil com a aprovação de uma nova lei para ajudar a suprir as necessidades de transporte público. A lei n.º 12.587/2012, a chamada Lei de Mobilidade Urbana, estabelece as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana e aloca um grande volume de recursos no custeio dos transportes públicos.⁶⁴ A Lei estabelece que 100% da receita dos impostos que incidem sobre os combustíveis no Brasil (CIDE-Combustíveis) devem ser alocados para os gastos do governo com os transportes públicos.⁶⁵ Alguns levantamentos feitos com base no consumo nacional de gás, gasolina, diesel e etanol dão conta de que o tributo pode gerar US\$ 3 bilhões ao ano em receita fiscal adicional, por meio do acréscimo de US\$ 0,03 por cada litro consumido. A quantia equivale a cerca de 40% do custo anual de operação do transporte público, e estima-se que a medida dê um grande impulso ao setor do transporte público nos próximos anos. Contudo, para garantir que esses recursos sejam bem investidos, e venham a suprir as necessidades das mulheres do Brasil, elas devem ter uma maior participação nos processos decisórios que envolvem o planejamento e execução dos projetos de transporte na cidade.

O incremento significativo da qualidade do transporte público nas três cidades examinadas exige, em primeiro lugar, financiamento. Mudanças na área da tributação têm um grande peso. Os países do Hemisfério Sul devem: manter uma maior parcela dos seus direitos de tributação sobre os lucros de empresas estrangeiras; evitar desperdiçar tantos recursos em incentivos fiscais concedidos a investidores estrangeiros; e assegurar que empresas multinacionais paguem sua cota justa em impostos, fechando, para tanto, as brechas nas leis tributárias.

⁶² ActionAid, 2016, “Leaking revenue – how a big tax break to European gas companies has cost Nigeria billions” (page 4). Disponível em: <https://www.actionaid.org.uk/sites/default/files/publications/leakingrevenue.pdf>

⁶³ Ibid

⁶⁴ Para obter mais informações sobre a lei, vide: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=372713e>
<http://www.transportes.gov.br/cide.html>

⁶⁵ Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, 2012, Brasil. (art. 24 da Lei No. 12.587/2012). Vide: <http://repositorio.unesp.br/handle/11449/140299>

Conclusões e recomendações

Este estudo revelou que os serviços públicos sensíveis a gênero são fundamentais para a redução das desigualdades e violência de gênero sofridas por mulheres e garotas. O relatório examinou os serviços de ônibus como tipo de transporte público e demonstrou como a falta de serviços públicos sensíveis a gênero nas principais áreas urbanas leva ao aumento da desigualdade, além de ser uma barreira para a plena fruição dos direitos pelas mulheres. Este relatório também revelou que o fechamento das brechas nas leis tributárias levaria a um aumento significativo do potencial de investimento dos países, e permitiria, dessa forma, maior custeio dos serviços públicos sensíveis a gênero, como é o caso do transporte público.

O relatório apontou a existência de uma série de fatores relacionados à oferta, acessibilidade e segurança do transporte público que limitam o direito das mulheres de se locomoverem livremente pelas cidades.

Oferta: O relatório avaliou os ônibus, que as mulheres normalmente usam nos países estudados. Simplesmente, não existem ônibus em quantidade suficiente ou sequer outros veículos coletivos de transporte público importantes que possam suprir as necessidades de uma população que aumenta cada vez mais.

Mesmo nos locais onde existem ônibus em circulação, estes não têm custos acessíveis para a maioria das mulheres. Além disso, os sistemas de tarifas nos três países estudados são desfavoráveis às mulheres pobres e àquelas que fazem vários trajetos curtos.

Accessibilidade: Este relatório revelou que, geralmente, o transporte público não é fisicamente acessível às mulheres que têm que percorrer longos e perigosos trajetos de suas casas ou locais de trabalho até um ponto de ônibus, às vezes, acompanhadas dos filhos ou de parentes idosos. Ademais, estudos de caso revelam que os ônibus podem apresentar obstáculos físicos para o embarque de mulheres devido à superlotação ou discriminação.

Segurança: Este relatório revelou que as mulheres não se sentem seguras no transporte público. As mulheres normalmente são vítimas de assédio sexual ou mesmo violência nos trajetos até os pontos de embarque, enquanto aguardam a chegada dos ônibus, e no interior do próprio veículo. Isso cria obstáculos para o exercício do direito ao uso do transporte público pelas mulheres, o que, por sua vez, limita suas escolhas na vida.

Com base em uma análise das características de falta de sensibilidade ao gênero presentes nos sistemas públicos de transporte, este relatório examinou alguns dos custos exigidos para aumentar a oferta dos transportes públicos, bem como torná-los acessíveis e seguros para as mulheres em Bangladesh, Nigéria e Brasil.

Os governos envolvidos têm a responsabilidade de cobrir esses gastos. Os governos alegam que não têm condições de pagar por serviços públicos de qualidade. No entanto, ao se examinar os dados referentes às renúncias fiscais, mesmo quando se debruça sobre uma quantidade muito limitada de aspectos, torna-se evidente que o fechamento das brechas na legislação fiscal pode levar a um aumento substancial das receitas tributárias. Manobras de planejamento e elisão fiscal minam os esforços dos governos feitos no sentido de garantir recursos para cobrir os custos com serviços públicos sensíveis a gênero.

Recomendações

Os governos devem:

Garantir a oferta pública dos transportes públicos

- Regular, subsidiar ou fornecer os serviços públicos.
- Assegurar que os horários, itinerários e sistemas de tarifas respondam às necessidades de mulheres e garotas.
- Assegurar que o planejamento físico dos transportes reduza os riscos de violência sexual contra mulheres e garotas.
- Assegurar que as informações sobre o local onde denunciar a violência e o assédio relacionados ao gênero sejam de fácil acesso, bem como serviços específicos para as medidas cabíveis contra a violência após sua ocorrência.
- Assegurar a oferta suficiente do transporte público para suprir as necessidades de sua população.
- Assegurar a oferta em áreas periféricas das cidades habitadas por mulheres que necessitam dos serviços públicos de transporte.

Garantir que o transporte público seja Participativo, Transparente, Imputável e Administrado com Eficiência

- Garantir a participação efetiva das mulheres no planejamento das cidades, incluindo a execução física dos projetos das cidades e do transporte público.
- Garantir a participação das mulheres na elaboração e revisão da legislação geral e do orçamento nacional envolvendo o planejamento da cidade e do transporte público.
- Garantir que os concessionários de transporte público, e seus funcionários, cumpram os padrões acordados, bem como assegurar a aplicação das multas e sanções pelo seu descumprimento.
- Desenvolver campanhas públicas de conscientização para combater o machismo arraigado na sociedade e reproduzido no sistema educacional, nos locais de trabalho, na Polícia e no Judiciário.
- Garantir sistemas integrados, gestão financeira, sistema de compras adequados, gestão com foco em resultados, gestão de pessoas sensível a gênero que tenham verdadeiramente foco no público e no usuário.
- Adotar políticas e ações afirmativas para contratação de mulheres, como motoristas de ônibus, por exemplo, uma vez que as vagas nos sistemas de transporte são predominantemente ocupadas por homens.
- Garantir treinamento em direitos das mulheres para funcionários dos concessionários e autoridades de transporte de todos os níveis hierárquicos.

Garantir que o transporte público receba Financiamento Público por meio de Impostos Progressivos:

- Rever e revisar seus próprios tratados e leis tributárias.
- Elaborar um quadro de políticas públicas para concessão de incentivos fiscais que garanta transparência e gestão responsável das pessoas jurídicas.
- Retirar os incentivos fiscais de investidores cujos custos em renúncias fiscais não sejam claramente compensados pelos benefícios trazidos à economia e à sociedade.
- Cessar medidas que estimulem a guerra fiscal provocada pela concessão de redução das taxas de juros efetivos a multinacionais, ou por quaisquer outros meios.
- Apoiar a criação de um organismo internacional no âmbito das Nações Unidas voltado para a cooperação fiscal, e dotado de amplo mandato e suficiência de recursos.

Apêndice 1: Visão geral das questões de gênero e do transporte público urbano em Bangladesh, Brasil e Nigéria

Tabela 1: Um resumo dos principais aspectos envolvendo gênero e transporte público urbano em Bangladesh, Brasil e Nigéria

Critérios	Bangladesh[1]			Brasil[2]		Nigéria		Comentários
		Mal	Fema					
Tipo principal de transporte urbano	Ônibus	34%	21%	Ônibus e vans	40%	Ônibus	29%	Não existem dados segmentados em Abuja e São Paulo. Isso significa que é difícil comparar as escolhas feitas por mulheres nos países. Os ônibus são a forma mais comum de transporte público urbano em todo o Brasil, ao passo que, em Bangladesh, as mulheres tendem a usar os riquexós com mais frequência. Segundo relatos, isso se dá pelo fato de os riquexós evitarem contatos indesejados, o que acontece com mais frequência nos ônibus. Na Nigéria, os automóveis são a forma preferida de transporte. Contudo, como não foi feita uma maior segmentação, não sabemos as razões por trás dessas escolhas.
				Trens, metrô e barca	4%			
	Carros	7%	4%	Carros	24%	Carros	33%	
	Auto riquexó	6%	7%	Moto	13%	Moto	21%	
	Riquexó	32%	47%	Bicicleta	7%	Táxi	17%	
	Caminha	20%	19%	Caminhada	12%			

	Outros	1%	2%			
Titularidade e controle: privado vs público	Administrados conjuntamente pelo governo e setor privado	Administrados conjuntamente pelo governo e setor privado	Administrados conjuntamente pelo governo e setor privado	Administrados conjuntamente pelo governo e setor privado	Os sistemas de transporte urbano – mesmo quando parcialmente administrados pelo estado, são em grande parte controlados pelo setor privado. i.e., companhias privadas e empresas individuais.	
Autoridades reguladoras e quadros de políticas públicas	A Divisão de Transportes Rodoviários e Estradas, sob o controle do Ministério de Rodovias, Transportes e Pontes, além de outras diversas agências, tais como a Autoridade de Transportes Rodoviários de Bangladesh, a Companhia de Transportes Rodoviários de Bangladesh e a Polícia de Trânsito de Bangladesh, têm o poder de regular o transporte público urbano em Bangladesh.	O Ministério das Cidades e várias outras agências têm o poder de regular o transporte urbano. Esses órgãos incluem tanto os conselhos de estado quanto os conselhos de cidade para o transporte público/mobilidade urbana, além do Conselho Nacional para a Integração das Políticas de Transporte.	O transporte público urbano é regulado pela Secretaria de Transportes do Território da Capital Federal (FCT), onde Abuja está situada. Existe uma política para o transporte público na Nigéria e para a Capital do Território Federal. Contudo, a política para a CTF não pode ser acessada publicamente.			
Mecanismo institucional para o planejamento e coordenação.	Autoridade dos Transportes Rodoviários de Bangladesh e Autoridade para Coordenação dos Transportes de Dhaka.	A Constituição de 1988 delega aos estados e municípios o dever de planejar, implementar e supervisionar o sistema de transporte público. São Paulo Transporte S.A. (SPTrans) é o órgão no âmbito da cidade de São Paulo que gerencia o sistema de transporte de ônibus.	A Secretaria de Transportes do TCF é o principal órgão responsável pelo planejamento e coordenação dos serviços de transportes na região onde Abuja está situada.			
Fatia do orçamento total	A receita de Bangladesh (2016 - 2017) é de cerca de US\$ 43 bilhões, dos quais 11% são investidos nos transportes e telecomunicações, i.e. US\$ 4.8 bilhões.[3] Vinte e sete por cento do orçamento para os transportes e telecomunicações do Ministério da Aviação Civil e Turismo serão investidos na promoção das mulheres.[4] Os exemplos vão desde o investimento nas ações de treinamento como forma de apoiar o empoderamento econômico das mulheres a investimentos	A receita nacional do Brasil (2016) foi de US\$ 872 bilhões.[6] A cidade de São Paulo investe US\$ 678 milhões[7] nos transportes públicos da cidade. De acordo com uma lei recém-aprovada[8] que reconhece o transporte como um direito social, o governo federal terá que alocar recursos para o transporte público no orçamento nacional a partir de	Embora a empresa de transporte Abuja Mass Urban Transport Company seja de propriedade do governo, há expectativas de que ela gere sua própria receita, e exija pouca ou nenhuma verba estatal. A receita da companhia comparada à quantia real investida em 2015 foi: Orçamento= US\$46 milhões Reais = US\$6 milhões			

	na infraestrutura do turismo. O enfoque no turismo como parte do orçamento das telecomunicações pode diminuir os impactos potenciais para as mulheres..[5]	2016.	Pelo fato de as receitas advindas das passagens terem sido tão pequenas, o orçamento para 2016 foi reduzido. Em um patamar de US\$25 milhões, o orçamento ainda é ambicioso, considerando as receitas geradas pelas tarifas em 2015.	
Medidas de segurança/taxa de acidentes /lesões	Existem leis em vigor sobre a segurança nas estradas. Exemplo: leis que proibem a ingestão de álcool, que exigem o uso de capacetes para os motociclistas, o uso de cintos de segurança, e que impõem limites de velocidade.	Existem leis em vigor sobre a segurança nas estradas. Exemplo: leis que proibem a ingestão de álcool, que exigem o uso de capacetes para os motociclistas, o uso de cintos de segurança, e que impõem limites de velocidade.	Existem leis em vigor que versam sobre a segurança nas estradas. Exemplo: leis que proibem a ingestão de álcool, que exigem o uso de capacetes para os motociclistas, o uso de cintos. Os veículos de propriedade da Abuja Mass Urban Transport Company foram equipados com limitadores de velocidade em 2014. Alguns veículos são equipados com Circuitos Internos de TV por razões de segurança.	Enquanto nos debruçamos sobre a segurança básica nas estradas, precisamos dar mais atenção às formas como leis e políticas podem ajudar a reduzir a violência. Foram adotadas medidas práticas de segurança, tais como Circuitos Fechados de TV, iluminação, banheiros e cadeletes separados? Existem leis e políticas que visam a suprir as necessidades estratégicas das mulheres? Com que facilidade é possível denunciar a violência baseada em gênero, etc?
Participação das mulheres no mais alto escalão e processos decisórios das agências de transporte.	Atualmente, não existem mulheres ocupando cargos nos órgãos decisórios ou em posições de liderança.	De acordo com dados nacionais de 2014, 29.7% das mulheres ocupam postos de liderança nos setores privados de transporte, armazenagem e telecomunicações, e 39.6% das mulheres ocupam posições com poder de tomada de decisões e de liderança na administração pública.[9]	As principais agências de transporte são dominadas por homens. As mulheres não são representadas nas mais altas posições hierárquicas da Abuja Urban Mass Transport Company; uma mulher faz parte do Conselho de Diretores como Secretária da Empresa.	As mulheres ainda são subrepresentadas na gestão e administração dos transportes públicos urbanos.

[1] Dhaka Urban Transport Network Development, 2012, *Global status report on road safety*, 2015, Academic Journal of Inter-disciplinary Studies, 2013, Vol.2 No.1

[2] See: Mobilidade Urbana 2011, SIPS Sistema de Indicadores de Percepção Social, (page 4). Available at:
http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/110124_sips_mobilidade.pdf

[3] Government of the people's Republic of Bangladesh, Budget in brief. Disponível em:http://www.mof.gov.bd/en/budget/16_17/brief/en/Chart2_E.pdf and
http://www.mof.gov.bd/en/budget/16_17/speech/BS_English_Final_1.6.16.pdf

Pág. 50 e pag. 10 (Women and Child development)

[4] Government of the people's Republic of Bangladesh, Budget Speech 2016/2017 (page 10) Disponível em:http://www.mof.gov.bd/en/budget/16_17/gender_budget/en/G-3_21_53_Civil%20Aviation_English.pdf

[5] Ibid.

[6]http://www.orcamentofederal.gov.br/clientes/portalsof/portalsof/orcamentos-anuais/orcamento-2016/loa/lei-no-13-255_1401165.pdf

[7]Vide:<http://www.camara.sp.gov.br/orcamento2016/wp-content/uploads/sites/17/2015/11/PL0538-2015.pdf>

[8]<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=522343>

[9]2014 Women's Social Economic Annual Report by Secretary for Women's Policies of Brazilian federal government: www.spm.gov.br/centra-de-conteudos/publicações/publicações/2015/livro_raseam_completo.pdf

