

ASSÉDIO E VIOLÊNCIA NO TRANSPORTE PÚBLICO E O VAGÃO FEMININO

Análise da política pública de segregação sob uma perspectiva de gênero¹

ANELISE ROQUE DO NASCIMENTO SILVA*

Resumo: O assédio e a violência sexual são problemas enfrentados por muitas mulheres que utilizam e dependem do transporte público. Sendo certo que as mulheres precisam se movimentar livremente e sem obstáculos para exercerem atividades laborativas, estudar e atuar no espaço público, o Estado do Rio de Janeiro, a exemplo de outros lugares, instituiu o vagão feminino como solução para o abuso contra mulheres, o que causou muita discussão entre as feministas e os estudiosos de políticas públicas. Esse trabalho visa a enfrentar a questão do assédio e da violência no transporte, as repercussões dessa violência na vida das mulheres, aprofundar na questão da política pública de gênero, com enfoque no vagão feminino, a fim de se perquirir se essa medida é positiva ou não para as mulheres e se resulta em mais igualdade e autonomia.

Sumário: I. Introdução. II. Diagnóstico do problema. Causas e origens da violência sexual e assédio contra mulheres no transporte coletivo. O tratamento jurídico-penal brasileiro. III. Políticas públicas e as mulheres. Políticas públicas de gênero. Focalização. Transversalidade. IV. O vagão feminino como política de segregação. A experiência no Estado do Rio de Janeiro. Críticas dos movimentos feministas. Alternativas de enfrentamento ao assédio e à violência sexual no transporte. V. Conclusão. VI. Referências.

I. INTRODUÇÃO

A questão do assédio e da violência sexual que mulheres e meninas sofrem no transporte coletivo fala sobre como o espaço público ainda se mostra extremamente hostil para esse grupo social. A sujeição a constrangimentos, maus

¹ Artigo apresentado como exigência de conclusão de Curso de Especialização em Gênero & Direito da Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro, em 18 de julho de 2017.

* Graduada pela Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Advogada e Analista Processual na Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro. Especialista em Direito & Gênero pela Escola de Magistratura do Estado do Rio de Janeiro.

tratos e abusos coloca-as invariavelmente em situação de vulnerabilidade, criando obstáculos à cidadania e ao acesso aos bens socioeconômicos.

Para enfrentar a recorrente prática do assédio e da violência sexual contra meninas e mulheres usuárias de transporte público de massa, o Estado do Rio de Janeiro, a exemplo de diversos outros lugares no mundo, implementou o vagão exclusivo feminino, nos trens e metrô, durante os horários de maior movimento. Essa medida suscitou grande dissenso entre o movimento feminista, especialistas em políticas públicas e na sociedade em geral.

O presente trabalho buscará, no primeiro capítulo, elucidar a questão do assédio e da violência sexual sofridos pelas mulheres no interior do transporte coletivo de passageiros, apontar suas causas e origens e mostrar como o aparato jurídico-penal brasileiro enfrenta a questão.

Considerando que a instituição do vagão feminino é um exemplo de política pública para mulheres, o segundo capítulo tratará desse tema, sob uma perspectiva feminista que enxerga o gênero como elemento de luta política por empoderamento e fortalecimento da figura feminina na sociedade. Além de explicar e expor as especificidades de uma política de gênero e contrapô-la em relação à mera política para mulheres, serão abordados os temas da focalização e da transversalidade de gênero nas políticas públicas e, finalmente, uma introdução às chamadas políticas de segregação, categoria em que se encontra o vagão exclusivo das mulheres.

O terceiro capítulo é dedicado especificamente para a análise crítica do vagão feminino, suas polêmicas, sua legitimidade popular e aspectos positivos. Será trazido o ponto de vista da usuária, as experiências em outros países e a opinião dos especialistas no tema e dos movimentos sociais, com vistas a responder a seguinte questão: a política de vagão exclusivo é apenas uma medida paternalista, já que elaborada fora das discussões do movimento das mulheres, ou é uma ação afirmativa necessária para garantir o trânsito seguro das mulheres nos espaços públicos e, assim, o acesso a bens e direitos?

II. DIAGNÓSTICO DO PROBLEMA. CAUSAS E ORIGENS DA VIOLÊNCIA SEXUAL E ASSÉDIO CONTRA MULHERES NO TRANSPORTE COLETIVO. O TRATAMENTO JURÍDICO-PENAL BRASILEIRO.

Inicialmente, vale destacar que existe nas sociedade pós-modernas uma normalização da violência contra a mulher². Quando vem na figura do assédio, é

² Em pesquisa feita em 2014 pelo Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS) do Ipea, acerca da tolerância à violência contra a mulher na sociedade brasileira, dos 3.810 entrevistados, 58% concordam, total ou parcialmente, que a quantidade de estupros é resultado do comportamento “inadequado” das mulheres; 63% concordaram, total ou parcialmente, que casos de violência dentro de casa não devem receber interferência de terceiros, e devem ser discutidos apenas entre os membros da família; 54,9% dos entrevistados concordaram, total ou parcialmente, com a frase “tem mulher que é pra casar, tem mulher que é pra cama”; por fim, quase 64% dos entrevistados concordam, parcialmente ou totalmente, com a ideia de que “os homens devem ser a cabeça do lar”. VILAÇA, Laura. *A violência de gênero no âmbito do transporte público brasileiro*. <https://lauravilacaadv.jusbrasil.com.br/artigos/401190828/a-violencia-de-genero-no-ambito-do-transporte-publico-brasileiro>, acesso em 20 mar 2017.

tratada como algo menor, como uma brincadeira, uma cantada ou um toque “sem maldade”, uma “mão boba”, uma “encoxada”. As próprias vítimas sentem-se desestimuladas a denunciar, por saberem que as instituições policiais provavelmente verão com descaso o episódio narrado.

Não há uma consciência dos danos psicológicos que o assédio e a violência sexual causam à mulher usuária de transporte público e o quanto limitam a sua liberdade individual e sua autonomia. As vítimas relatam que, após o abuso, passaram a conviver com traumas, medo de saírem de casa sozinhas, vergonha, baixa autoestima, sensação de menos valia, como se fossem um objeto desfrutável.

Quando tomada por esta insegurança e pela sensação de não-pertencimento, a mulher passa a rejeitar trabalho em locais mais afastados e em horários noturnos, gerando consideráveis repercussões financeiras em sua vida privada.

“A violência e o assédio nos espaços públicos impedem as mulheres de quebrarem os ciclos de pobreza em que vivem, limitando seu acesso ao estudo e ao trabalho”, ressalta Glauce Arzua, Coordenadora da campanha Cidades Seguras para as Mulheres no Brasil.³

A falta de segurança na mobilidade urbana tem sério impacto na vida das mulheres. A ONU Mulheres afirma que “o medo da violência reduz a liberdade de movimento e o acesso à educação, trabalho e lazer”. Segundo a entidade, o assédio em espaços públicos é muitas vezes negligenciado e pode “prejudicar seriamente” a atuação feminina na economia, em geral.⁴

Acima de qualquer outra, o machismo estrutural e ubíquo é a principal causa da ampla violação de direitos e da integridade da mulher, em todos os âmbitos e também no transporte público. Podemos definir machismo como “um sistema de *representações* simbólicas, que mistifica as relações de exploração, de dominação, de sujeição entre o homem e a mulher.”⁵ Antes de serem ações isoladas levadas a efeito por um ou outro homem, é uma forma estruturada e estruturante de organização da sociedade em que se estabelece e se reproduz que o ser masculino tem poder e disposição sobre o corpo da mulher. Numa perspectiva expandida, esse controle do corpo reverbera para uma subordinação da sua própria liberdade e para a restrição ao gozo de direitos.

Ademais, pode-se enumerar algumas outras razões pelas quais se verifica um número tão elevado de relatos de violência contra as mulheres no interior de ônibus, trens e metrô:

(i) a precarização do transporte/superlotação – se é certo que os casos mais graves de violência sexual tendem a ocorrer no interior de veículos mais vazios e em horários de pouco movimento (em geral, à noite), é inegável que a maior parte dos

³ METROPOLES, “*Avisa quando chegar*”: *O Assédio que paralisa as mulheres*. Disponível em <http://www.metrosoles.com/materias-especiais/combate-ao-assedio-no-transporte-publico-empodera-as-mulheres>, acesso em 20 mar 2017.

⁴ Idem.

⁵ DRUMONT, Mary Pimentel. *Elementos para uma análise do machismo*. In *Perspectivas*, São Paulo, 3, 1980, p. 81.

episódios de assédio se dá nos momentos de pico de utilização do transporte – “hora do rush” –, principalmente naquelas conduções que se encontram superlotadas.

A realidade dos contratos de concessão de transporte público, na maioria das cidades brasileiras, nos revela que há muito pouca iniciativa por parte do Poder Público em fiscalizar a qualidade do serviço prestado e de racionalizar os meios de locomoção urbana e menos ainda dos empresários em melhorar a oferta de veículos e vagões ou em treinar o seu pessoal para lidar com essas situações.

(ii) a ausência de uma rede de proteção à mulher – a vítima de violência sexual e assédio no transporte público sente-se desamparada e é pouco comum que busque os órgãos de segurança para denunciar os casos.⁶

O temor – plenamente justificado – de sofrer revitimização na polícia, de ser tratada com escárnio e “pouco caso”, de ser culpabilizada de alguma forma pela violência sofrida inibe a maior parte das mulheres a buscar o amparo estatal ou das equipes privadas que fazem a segurança do modal.

Faltam estruturas acessíveis e acolhedoras para recepcionar a mulher vitimada e eficazes no trato do caso relatado.

(iii) a impunidade – a violência sexual ocorrida dentro de um transporte público, a depender da forma de execução, pode ser enquadrada como estupro, de acordo as últimas alterações legislativas que esse tipo penal sofreu.⁷

Todavia, o assédio sexual é um tipo de conduta ofensiva, de menor gravidade em relação ao estupro, porém mais frequente, que aparece na forma de “um comportamento indesejado de caráter sexual, sob forma verbal, não verbal ou física, com o objetivo ou o efeito de perturbar ou constranger a pessoa, afetar a sua dignidade, ou de lhe criar um ambiente intimidativo, hostil, degradante, humilhante ou desestabilizador.”⁸

Se a perseguição do crime de estupro já expõe as vítimas a incontáveis problemas, preconceitos e maus tratos, o assédio sexual no meio de transporte, que até setembro de 2018 não possuía tratamento legislativo penal específico, era virtualmente invisibilizado, mal contabilizado e, conseqüentemente, pouco

⁶ Segundo estatísticas do Distrito Federal, 90% das mulheres que sofrem abusos nos metrô e ônibus urbanos não denunciam, justamente pelo medo da violência que podem vir a sofrer ao deixarem o veículo, mas também por vergonha e constrangimento pelo assédio, e muitas vezes até mesmo por não encontrarem amparo ou orientação por parte dos funcionários das empresas em situações como estas. VILAÇA, Laura. A violência de gênero no âmbito do transporte público brasileiro. VILAÇA, Laura. A violência de gênero no âmbito do transporte público brasileiro. <https://lauravilacaadv.jusbrasil.com.br/artigos/401190828/a-violencia-de-genero-no-ambito-do-transporte-publico-brasileiro>, acesso em 20 mar 2017.

⁷ “Art. 213. Constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça, a ter conjunção carnal ou a praticar ou permitir que com ele se pratique outro ato libidinoso.” (Código Penal Brasileiro, Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Dispositivo legal com redação alterada pela Lei nº 12.015, de 2009)

⁸ BRASIL. Comissão para a igualdade no Trabalho e Emprego. *Os Direitos e Deveres dos Trabalhadores e Trabalhadoras*. Disponível em <http://www.cite.gov.pt/pt/acite/dirdevtrab005.html>, acesso 20 mar 2017.

combatido tanto pelas instâncias oficiais, quanto pelas concessionárias de transporte público.

E a principal consequência da impunidade é o aumento do número de episódios e o agravamento das violações, que impactam diretamente na autonomia individual da mulher, seja em relação à autodeterminação do seu corpo, seja na liberdade de transitar e ocupar livremente o espaço público.

(iv) a ausência de políticas públicas que enfrentem a questão de gênero – as políticas públicas levadas a efeito pelo Estado, em geral, são ineficazes para atacar a raiz do problema, que é a posição de inferiorização da mulher na sociedade patriarcal. Faltam políticas educativas que estimulem o tratamento igualitário e respeitoso para com as mulheres, que questionem os papéis de gênero vigentes na sociedade e que mirem no empoderamento feminino.

Deve-se evitar, no entanto, a adoção de políticas e iniciativas que, ainda que tenham as mulheres como foco ou que a elas dirijam ações específicas, acabem por reafirmar as desigualdades de gênero, reiterando uma posição tutelada e de sujeição da mulher ao homem, tanto na esfera pública, como na privada.

Até a edição da Lei nº 13.718, em setembro de 2018⁹, não havia reposta jurídico-penal adequada para o assédio praticado nas ruas. A jurisprudência dividia-se entre aplicar, dependendo das circunstâncias do caso, as contravenções penais da Importunação ofensiva ao pudor (art. 61 da Lei das Contravenções Penais¹⁰), da Perturbação de Tranquilidade (art. 65 da mesma Lei¹¹) e os crimes de Constrangimento Ilegal (art. 146, do Código Penal¹²), de Ameaça (art. 147, da mesma Lei¹³), de Injúria (art. 140, *idem*¹⁴) e de Ato Obsceno (art. 233, *idem*¹⁵), todos de menor potencial ofensivo, cuja pena cominada ou é de multa ou pode ser convertida em tal.

Para a professora de direito civil da Universidade de Brasília (UnB), Suzana Borges, não há repressão adequada ao assédio à mulher em espaços públicos:

É uma questão social porque, em função de uma posição histórica inferiorizada, a mulher foi objeto de repressão,

⁹ Em 24 de setembro de 2018, foi publicada Lei nº 13.718 que, entre outros temas, criou o tipo penal da Importunação sexual, no novel artigo 215-A.

“ Art. 215-A. Praticar contra alguém e sem a sua anuência ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro:

Penal - reclusão, de 1 (um) a 5 (cinco) anos, se o ato não constitui crime mais grave.” (Código Penal Brasileiro, Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940)

¹⁰ “Art. 61. Importunar alguém, em lugar público ou acessível ao público, de modo ofensivo ao pudor:”

¹¹ “Art. 65. Molestar alguém ou perturbar-lhe a tranquilidade, por acinte ou por motivo reprovável”

¹² “Art. 146. Constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça, ou depois de lhe haver reduzido, por qualquer outro meio, a capacidade de resistência, a não fazer o que a lei permite, ou a fazer o que ela não manda.”

¹³ “Art. 147. Ameaçar alguém, por palavra, escrito ou gesto, ou qualquer outro meio simbólico, de causar-lhe mal injusto e grave.”

¹⁴ “Art. 140. Injuriar alguém, ofendendo-lhe a dignidade ou o decoro.”

¹⁵ “Art. 233. Praticar ato obsceno em lugar público, ou aberto ou exposto ao público.”

violência, não só nos espaços públicos, mas privados, dentro da família, em casa, no trabalho.¹⁶

Ainda que não se adote uma postura punitivista, a institucionalização do crime de importunação ofensiva, conquanto abranja um escopo amplo de situações, expõe as decorrências maléficas desse malfeito, ainda mais quando se verifica uma real escalada do número de casos de abuso e assédio sexual cometidos nos meios de transporte público e o despreço com que esse tipo de violência é tratado. Pode-se advogar que a falta de caracterização do abuso sexual no transporte público dificultava repressão estatal a essa prática e que a inexistência no ordenamento jurídico pátrio um tipo penal apropriado abria espaço para a impunidade dos abusadores ou assediadores. A prática de assédio configura grave conduta antijurídica e danosa para as mulheres, com importantes repercussões físicas, psicológicas, emocionais e financeiras, a ponto de merecer intervenção enérgica do sistema jurídico penal.

Ademais, a fixação de pena máxima de cinco anos para o crime tem o condão de impedir que este seja tratado como delito de menor potencial ofensivo, processado e julgado segundo o procedimento estabelecido pela Lei nº 9.099/95, que permite a aplicação de penalidades brandas, incapazes de coibir sua prática, ou mesmo que não impliquem em qualquer punição.

III. POLÍTICAS PÚBLICAS E AS MULHERES. POLÍTICAS PÚBLICAS DE GÊNERO. FOCALIZAÇÃO. TRANSVERSALIDADE.

Podemos definir política pública como o agir sistemático do Estado organizado com vistas a atingir um objetivo concreto. Estão abrangidos no conceito tanto as diretrizes e princípios norteadores do poder público, quanto as regras, procedimentos e ações articulados entre governo e sociedade, que (re)constroem a realidade.¹⁷

As políticas públicas traduzem formas de exercício de poder político, envolvendo a distribuição e redistribuição de poder e recursos. Sistematizam as tensões e o conflito social, os interesses em jogo nos processos de decisão e na repartição de custos e de benefícios. Assim sendo, participam do debate público para a elaboração e implantação das políticas públicas não só as instâncias governamentais, mas também os agentes da sociedade civil, os partidos políticos, os movimentos sociais, as ONGs, na busca por um mínimo de consenso que dotará de legitimidade a proposta.

¹⁶ BRASIL. Empresa Brasileira de Comunicação. *Pesquisa mostra que 86% das mulheres brasileiras sofreram assédio em público*. Disponível em <http://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2016-05/pesquisa-mostra-que-86-das-mulheres-brasileiras-sofreram-assedio-em>, acesso em 20 mar 2017.

¹⁷ BRASIL, Secretaria Nacional de Políticas para Mulheres, *Políticas Públicas para as Mulheres: Conceitos e Desafios*. Disponível em www.spm.gov.br > eventos > publicações. Acesso em 12 dez 2016, p. 1.

Na década de 80, com o início da redemocratização do Brasil, o debate acerca das políticas públicas se intensificou. O processo de elaboração da Constituição de 1988 foi crucial para que a sociedade civil se envolvesse na elaboração de uma agenda de reforma, em que se pleiteou, a partir de uma perspectiva democrática, a descentralização e a maior participação da sociedade nos processos decisórios, desde a formulação, implementação, até o aferimento dos resultados das políticas públicas.

Nesse processo, a mobilização de movimentos feministas e das mulheres que participavam de movimentos sociais foi vigorosa, trazendo à discussão questões que direta ou indiretamente atingiam ao público feminino.

Ao mesmo tempo que denunciavam desigualdades de classe, os movimentos de mulheres – ou as mulheres nos movimentos – passaram também a levantar temas específicos à condição da mulher, como direito a creche, saúde da mulher, sexualidade e contracepção e violência contra a mulher.¹⁸

É de ser destacar que o feminismo, mais do que um movimento congregador de mulheres, tem como objetivo político a transformação da situação da mulher na sociedade, de forma a superar a assimetria entre os gêneros e a promover o empoderamento feminino.

Empoderar mulheres – do inglês *empower* – significa imbuí-las de capacidades para sua participação, em condições de igualdade com os homens, nos processos de tomada de decisões públicas e privadas e de acesso ao poder.

A inclusão da questão de gênero na agenda pública, como a das desigualdades a serem superadas pelo nascente regime democrático, era fundamental tanto em termos de atingimento de patamares mais evoluídos de igualdade quanto para a construção da cidadania das mulheres, com a conquista de direitos e autonomia.

A política pública de gênero é compreendida como aquela que busca contemplar a condição emancipatória e a dimensão de autonomia das mulheres. Atestam a desigualdade entre os gêneros e, com base nesse reconhecimento, implementam ações diferenciadas dirigidas às mulheres. Vale ressaltar que não é qualquer política com centralidade na questão feminina que será uma considerada uma política generificada; apenas aquelas em que haja um esforço na construção da igualdade e no combate às discriminações, por meio do empoderamento e da independência da mulher em situação de submissão e desigualdade. Por exemplo: políticas que reforçam o papel tradicional das mulheres como mães e cuidadoras, sem dar alternativas e/ou suporte para essas funções, não são políticas emancipadoras das mulheres da sua condição de opressão, ou seja, não contribuem para a transformação das relações atuais e desiguais de gênero.

A persistência da posição tradicional da mulher na sociedade, dentro do espaço doméstico, estruturam o que a teoria feminista chama de divisão sexual do

¹⁸ FARAH, Marta Ferreira Santos, Gênero e Políticas Públicas. Revista Estudos Feministas, 12 (1): 360, janeiro a abril/2004, p. 51.

trabalho, em que se verifica uma rígida separação dos papéis femininos e masculinos, cabendo à mulher a esfera doméstica, familiar, do cuidado e da reprodução, e ao homem o espaço público, da criação, do provimento e da produção. Adstrita a esse papel de mãe e esposa, a mulher pouco evolui na consecução da sua cidadania e autonomia como sujeito de direitos, o que a coloca em posição de vulnerabilidade a abusos e violências.

Diante disso, verifica-se em muitas das políticas direcionadas para as mulheres a característica da focalização. Políticas públicas focalizadas se diferem daquelas que são universais no que consideram a existência de uma desigualdade específica que atinge um grupo vulnerável da sociedade e que, portanto, exige uma atenção diferenciada por parte do Poder Público.

Diante do fenômeno da “feminização da pobreza” percebe-se a necessidade de elaboração de políticas públicas que contemplem especialmente o grupo das mulheres pobres.¹⁹ Segundo dados do Banco Mundial, as mulheres são as chefes das famílias com menor renda *per capita*; a maior disparidade salarial entre homens e mulheres se verifica nas camadas mais empobrecidas da população; o desemprego também é maior entre as mulheres, bem como a informalidade nas relações de trabalho.

A focalização da política pública na perspectiva da mulher, em alguns momentos, enfatizará a sua eficiência no combate à pobreza, diante de uma certa “funcionalização” da mulher, como um instrumento de desenvolvimento de políticas públicas que irradia efeitos para toda a sociedade, dado o papel que ela desempenha na família. Em outras palavras, uma política que tenha como alvo a mulher tem mais chances de galgar melhores resultados sociais em razão justamente da maior tendência das mulheres em engajar seus bens e recursos no bem-estar e cuidado com a família e de demonstrar maior interesse com os assuntos locais.

Em outros momentos, a ênfase será em direitos, na constituição da mulher como sujeito, independente do papel social que exerça ou da sua influência familiar. Quando se fala em combater o assédio e a violência que impedem a mobilidade e a circulação livre da mulher, afasta-se o discurso que se revelou insuficiente a respeito da necessidade conferir às mulheres direitos emancipatórios e de participação cidadã. Nesse aspecto, uma política universalista de transporte não garante o pleno acesso das mulheres e serve para reforçar a exclusão dessa população do espaço público – produtivo –, e o seu confinamento à esfera privada – espaço reprodutivo – negando-lhe a constituição de sua autonomia real.²⁰

Para além do debate acerca de políticas focalizadas e universais, reconhece-se que a mesma medida estatal impacta de maneiras e em intensidades diferentes dependendo do destinatário, em razão do seu gênero, raça, classe, nível de escolaridade, etc. Superando a cegueira de gênero, discute-se a imprescindibilidade

¹⁹ Idem, p. 55.

²⁰ VERGO, Terezinha Maria Woelffel. *Autonomia e Empoderamento das Mulheres Usuárias das Políticas Públicas Sociais*. 18º REDOR 24 a 27 de novembro de 2014., p. 2101.

de que se adote uma postura de transversalidade²¹ em todas as políticas públicas implementadas pelo Estado democrático.

O conceito de transversalidade é uma tradução de “gender mainstreaming”, adotada pelas Nações Unidas na Plataforma de Ação da IV Conferência Mundial das Mulheres realizada em Beijing, China, 1995:

Este conceito tem sofrido transformações, e no Brasil, é utilizado com vistas a garantir a incorporação da melhoria do status das mulheres em todas as dimensões da sociedade – econômica, política, cultural e social, com repercussões nas esferas jurídicas e administrativas, incidindo em mudanças mediatas relativas à remuneração, acesso à segurança social, acesso a educação e saúde, a partilha de responsabilidades profissionais e familiares e a busca de paridade nos processos de decisão.²²

Vale dizer, toda ação de governo deve ser levada a efeito considerando os impactos, repercussões e benefícios na vida das mulheres, objetivando a redução das desigualdades entre os gêneros, como medida de democratização do acesso aos direitos e recursos. O Administrador Público deve se perguntar em que medida o programa de governo, as políticas públicas e as atuações governamentais de uma maneira geral agregam valor às condições de vida das mulheres e contribuem com o fortalecimento da sua independência.

As políticas públicas orientadas pela transversalidade de gênero devem, portanto, promover a redução da desigualdade entre os sexos; considerar que a especificidade de homens e mulheres constituem elementos de uma estruturação social e de direitos; rearticular ações políticas e sociais sob o olhar de gênero; e enfrentar o racismo e o sexismo nas suas ações.

Ademais, as políticas transversais devem identificar e levar em consideração as relações desiguais intragênero, isto é, entre as próprias mulheres, considerando as intersecções de condição socioeconômica, de raça, de geração, de origem, entre outras.

Nesse aspecto, a experiência do uso do transporte pelas mulheres será assimétrica, não só em relação aos homens, mas a depender das variáveis que incidem em cada uma das usuárias, sobretudo, no caso brasileiro, quanto à classe, raça e idade. O local da residência, a distância do local de trabalho ou estudo, o trajeto, a oferta de transporte, as condições de trabalho, as responsabilidades domésticas são elementos que impactam severamente na rotina das mulheres, sobretudo daquelas mais pobres. Ainda mais quando se leva em conta que 37% das

²¹ BRASIL, Secretaria Nacional de Políticas para Mulheres, *Políticas Públicas para as Mulheres: Conceitos e Desafios*. Disponível em www.spm.gov.br > eventos > publicações. Acesso em 12 dez 2016.p. 1., p.8

²² Idem.

famílias de baixa renda são providas exclusivamente por mulheres, enquanto nas famílias com renda mensal acima de 3 salários mínimos esse índice cai para 26%.²³

Deve-se verificar, ao instituir uma política pública direcionada às mulheres, se as demandas e propostas conseguem mudar ou transformar a lógica hegemônica de poder e hierarquia que alimenta as desigualdades e mantém a mulher em situação de subordinação e dependência; se incrementam o acesso das mulheres aos bens sociais e aos programas de geração de renda, de inserção no mercado de trabalho, isto é, se aumenta a sua participação social e a sua cidadania.

Ademais, é necessário que a política em questão crie meios que aperfeiçoe o seu poder de decisão, ampliando a sua capacidade para fazer escolhas mais emancipatórias e que conduzam a uma progressiva eliminação de todas as formas de desigualdade, por que não dizer de violência.²⁴

Podemos então sintetizar, como políticas de gênero, aquelas que enxergam a mulher enquanto sujeito de direitos e que buscam a superação da situação de desigualdade perante os homens, por meio da construção da sua cidadania e autonomia na sociedade.

A questão é se as políticas de segregação feminina, sobretudo no transporte público, são políticas de gênero ou, ao contrário, podem dificultar a já árdua luta das mulheres por cidadania, respeito e independência.

IV. O VAGÃO FEMININO COMO POLÍTICA DE SEGREGAÇÃO. A EXPERIÊNCIA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. CRÍTICAS DOS MOVIMENTOS FEMINISTAS. ALTERNATIVAS DE ENFRENTAMENTO AO ASSÉDIO E À VIOLÊNCIA SEXUAL NO TRANSPORTE.

A criação de um vagão exclusivo para as mulheres foi a solução encontrada por algumas cidades, no Brasil e no exterior, para coibir os episódios de assédio e violência sexual no interior das composições dos trens e metrô, sobretudo nos horários de pico.

De acordo com uma pesquisa feita pela ONG Action Aid em quatro estados brasileiros, por exemplo, 44% das mulheres já foram vítimas desse tipo de assédio. Na Cidade do México, essa taxa sobe para 65%. Em Bogotá, capital da Colômbia, a polícia local registrou 129 detenções por conta de comportamento abusivo contra as mulheres no sistema de transporte coletivo da cidade. Porém, apenas uma

²³ TEIXEIRA, Eunice H. S. B., BARROS, Paula L., BALACIANO, Ronaldo. *O Vagão Exclusivo para Mulheres no Sistema Metro-Ferrovário: a Visão da Usuária*. Disponível em http://www.academia.edu/26097635/O_Vag%C3%A3o_Exclusivo_para_Mulheres_no_Sistema_Metro-Ferrov%C3%A1rio_a_Vis%C3%A3o_da_Usu%C3%A1ria, acesso em 21 mar 2017. p.2

²⁴ BRASIL, Secretaria Nacional de Políticas para Mulheres, Políticas Públicas para as Mulheres: Conceitos e Desafios. Disponível em www.spm.gov.br > eventos > publicações. Acesso em 12 dez 2016.p. 1., p. 6.

fração das ocorrências é registrada, o que significa que o número total de casos pode ser muito maior.²⁵

O chamado vagão rosa está longe de ser um consenso. A medida, que, a princípio, soa como alento para quem depende do metrô e trem e fica à mercê de aproveitadores, gera polêmica entre feministas, estudiosos, usuárias e políticos. Quem defende o vagão exclusivo justifica que é um paliativo de urgência para inibir os assédios. Quem critica diz que isolar as mulheres dos homens não é a solução para um problema que tem origem no machismo. Só legítima a prática.

No Estado do Rio de Janeiro, o vagão feminino foi criado por meio de um Projeto de Lei de autoria do Deputado Estadual Jorge Piccianni, que deu ensejo à Lei Estadual n. 4.733/2006. Essa Lei foi reformada recentemente pela Lei Estadual n. 7.250 de 4 de abril de 2016, com o intuito de agravar a penalidade pecuniária aplicada aos casos de descumprimento da restrição os homens, bem como para obrigar as empresas concessionárias de transporte metroviário e ferroviário do Estado a desenvolverem campanhas de conscientização e a manter sistema de gravação de imagens que coíba a prática e que facilite na identificação dos infratores. Em 30 de agosto de 2017, o Governador do Estado editou o Decreto 46.072, regulamentando a lei e ampliando a utilização do vagão exclusivo para todas as pessoas que exercem a identidade de gênero feminino, abarcando assim, as mulheres trans e as travestis.

Em pesquisa de opinião realizada com mulheres usuárias do sistema de transporte público do Estado do Rio de Janeiro, em 2004, o desconforto foi apontado como o maior problema enfrentado nas viagens de trens e metrôs para 23% e 47% das entrevistadas, respectivamente. Catorze por cento das usuárias indicam a falta de respeito dos outros usuários como uma perturbação importante vivenciada nesses modais de transporte. A falta de conforto está ligada à superlotação dos vagões, que torna o ambiente propício para a ocorrência de assédio e violência sexual.

Em relação às propostas de melhorias e sugestões, as usuárias do metrô apontaram a necessidade de reduzir a lotação (27%), ampliar a rede (13%) e diminuir o intervalo entre os carros (12%). Para as usuárias do trem, a diminuição dos intervalos e a colocação de ar condicionado apresentaram ambas 16% das respostas, e a melhoria do conforto apresentou 12%. Importante ressaltar que, de todas as usuárias entrevistadas na pesquisa de 2004, nenhuma delas sugeriu a implantação de vagão exclusivo.²⁶

O fato de o vagão feminino, pelo menos no contexto do Estado do Rio de Janeiro, não advir de uma demanda feminina chama a atenção. O projeto de lei, de autoria do Deputado Estadual Jorge Piccianni, segundo informações obtidas junto à

²⁵ NAÇÕES UNIDAS. *Banco Mundial apoia luta contra assédio sexual no transporte público da América Latina*. Disponível em <https://nacoesunidas.org/banco-mundial-apoia-luta-contra-assedio-sexual-no-transporte-publico-da-america-latina/>, acesso em 20 mar 2017.

²⁶ TEIXEIRA, Eunice H. S. B., BARRROS, Paula L., BALACIANO, Ronaldo. *O Vagão Exclusivo para Mulheres no Sistema Metro-Ferrovário: a Visão da Usuária*. Disponível em http://academia.edu/26097635/O_Vag%C3%A3o_Exclusivo_para_Mulheres_no_Sistema_Metro-Ferrov%C3%A1rio_a_Vis%C3%A3o_da_Usu%C3%A1ria, acesso em 21 mar 2017.

sua assessoria, é fruto de uma pesquisa ampla que buscou, em outras unidades da federação, as inovações legislativas para enfrentar os problemas enfrentados pelos cidadãos brasileiros.

Por um lado, a ausência de uma demanda feminina específica na concepção da medida ressalta o grave caráter excludente da participação das mulheres no processo de produção política. Não é possível negar a distância entre os problemas e remédios apontados pelas usuárias – respectivamente, a superlotação e o aumento de oferta – e a solução que foi levada a cabo pelo Poder Público - criação de um vagão feminino.

Por outro lado, a falta de participação popular dos grupos diretamente atingidos, pelo menos no momento da idealização da lei, por si só, não tem o condão de torná-la ilegítima. Há de ser averiguar, se na prática, a medida agregou valores positivos e se mostrou eficiente, ainda que parcialmente, para resolver as deficiências da mobilidade feminina.

A pesquisa de 2006, após a criação do vagão exclusivo, continua a apontar a ampliação da oferta como uma demanda das mulheres no que diz respeito ao transporte metroviário (27% das usuárias sugerem a redução da lotação, 13% a ampliação da rede e 12% a diminuição de intervalos) e ferroviário urbano (46% das respostas indicam como melhoria do sistema a diminuição do intervalo). Isso se reflete nos motivos que levam as mulheres a utilizar o vagão feminino. No metrô, as mulheres utilizam esse vagão por acharem que é mais vazio que os demais (16%), mais confortável (12%), mais seguro (7%) mais tranquilo (21%) e por concordar com a iniciativa (6%), revelando que elas se sentem mais à vontade sem a presença dos homens. Nos trens, as razões ligadas ao conforto e ao espaço físico também se sobressaem: as mulheres optam pelo vagão feminino por ser mais vazio (18%), mais tranquilo (11%), mais confortável (11%) e por se sentirem em um ambiente de mais respeito (6%), atribuído à menor preocupação com os homens e pelas mulheres se respeitarem mais. As usuárias (9%) também indicam que o vagão exclusivo é melhor, colocando-o de uma forma genérica, sem apontar os atributos principais, e 4% o utilizam por concordarem com a ideia.²⁷

Para os especialistas, a política de separar as mulheres dos homens, no transporte público, não se sustenta a longo prazo e pode causar o agravamento do abuso contra as usuárias que não utilizam o espaço.²⁸ Entre os usuários, o vagão é bem aceito e é aprovado enquanto uma política eficaz. Em Brasília, a última pesquisa de satisfação da empresa que controla o metrô concluiu que 90% dos usuários aprovam a medida — inclusive 85% dos homens se disseram a favor do carro feminino.²⁹ Isso não impede que o vagão seja impropriamente utilizado por homens, durante o período de exclusividade feminina.

²⁷ Idem.

²⁸ BANCO MUNDIAL. *Assédio sexual: o alto custo de ser mulher em um ônibus da América Latina*, disponível em: <http://www.worldbank.org/pt/news/feature/2014/09/08/gender-violence-public-transportation>, acesso em 20/05/2017.

²⁹ METROPOLES, “*Avisa quando chegar*”: *O Assédio que paralisa as mulheres*. Disponível em <http://www.metropoles.com/materias-especiais/combate-ao-assedio-no-transporte-publico-empodera-as-mulheres>, acesso em 20 mar 2017.

A experiência com vagões femininos revela, no entanto, que a segregação de homens e mulheres por si só não resolve o problema dos assédios e abusos no transporte público. A Cidade do México, por exemplo, foi uma das primeiras a adotar o vagão, mas os índices de assédio e violência sexual no transporte não diminuíram. Segundo o Instituto Nacional de Estatística e Geografia do país, 72% das moradoras da capital já sofreram algum tipo de violência sexual.³⁰

Chama a atenção que os países que adotaram o vagão exclusivo para mulheres são marcadamente machistas e apresentam os piores índices de violência contra mulher. Na Índia, país em que recorrentes episódios de violência contra mulheres envolvem ataques com ácido e estupros coletivos, há não só vagões exclusivos como ônibus especiais para as mulheres, inclusive com funcionárias do sexo feminino. No Cairo, Egito, a cultura islâmica de forte dominação masculina incentivou a instalação de carros femininos no metrô. Também na Cidade do México foi implementada essa medida, sendo o México conhecido mundialmente pelas denúncias de violações de direitos humanos das mulheres, perante as Cortes Internacionais. Há vagões femininos em horários de picos de movimento, em Tóquio e Osaka, no Japão, contrariando a ideia de que o machismo que leva à agressão de mulheres está ligado a um inferior desenvolvimento socioeconômico.³¹

Os especialistas são unânimes: o combate ao assédio e à violência no transporte público passa, precipuamente, por iniciativas de conscientização dos usuários, pela criação de canais de denúncia e por treinamento de pessoal para lidar com a situação.

Esse tem de ser um processo contínuo, e não algo pontual, alerta pesquisadora de políticas públicas Ana Carolina Nunes. Para ela, o reconhecimento do assédio está colado no reconhecimento social de que assédio é violência o que mostra a necessidade de se discutir a questão cada vez mais e cada vez mais cedo, em especial em espaços como a escola, apesar de o tema enfrentar muita resistência nos nossos planos educacionais³², sobretudo em tempos de *backlash* conservador e surgimento de propostas como a “Escola sem Partido”.

Além de se fazer necessária a adoção de medidas focalizadas de prevenção e erradicação dos abusos contra as mulheres, é imprescindível que as ações em geral do Poder público integrem uma perspectiva de gênero, de forma a alcançar a redução das desigualdades entre homens e mulheres. Busca-se, assim, esta integração do olhar generificado por toda política pública, de forma que as questões envolvendo as mulheres sejam contempladas sempre que se formular e implementar alguma ação de governo.

³⁰ Idem.

³¹ TEIXEIRA, Eunice H. S. B., BARROS, Paula L., BALACIANO, Ronaldo. *O Vagão Exclusivo para Mulheres no Sistema Metro-Ferroviário: a Visão da Usuária*. Disponível em http://www.academia.edu/26097635/O_Vag%C3%A3o_Exclusivo_para_Mulheres_no_Sistema_Metro_Ferrov%C3%A9rio_a_Vis%C3%A3o_da_Usu%C3%A1ria, acesso em 21 mar 2017.

³² FOLHA DE SÃO PAULO. *Mulheres sofrem mais assédio no transporte público, segundo Datafolha*. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2015/11/1703472-mulheres-sofrem-mais-assedio-no-transporte-publico-segundo-datafolha.shtml>, acesso em 20 mar 2017.

Na opinião da coordenadora da campanha *Cidades Seguras para as Mulheres* no Brasil, Glauce Arzua, é bastante preocupante que não haja uma perspectiva de gênero nas cidades, um planejamento que não leve isso em conta, como horários, transportes e abordagem de ensino nas escolas. Para Glauce, isso gera e perpetua uma cultura de violência, normatizada e normalizada, de fazer parte do desenvolvimento masculino assediar mulheres e isso não é questionado. As pesquisas mostram a naturalização da violência como uma prática bastante arraigada.³³

A campanha “Cidades Seguras para as Mulheres” foi lançada em 2014 para tornar os espaços urbanos mais receptivos a mulheres e meninas e é um exemplo de iniciativa que busca meios eficazes de alteração desta realidade.

Glauce aponta a educação como aspecto fundamental para que seja possível reverter o quadro de assédio ao redor do mundo.

A abordagem educacional é uma chave para o enfrentamento. Medidas como acontecem no Brasil, de vagões de trem separados, são paliativas, transitórias. Temos que quebrar essa cultura, que passa por campanhas, treinamento dos gestores, sobretudo criar espaços para que o planejamento das cidades tenha essa perspectiva de gênero.

Parece claro que a busca por soluções passa pela mudança cultural. Por isso, em setembro de 2015, um coletivo de ONGs entregou à Secretaria de Transporte de São Paulo um documento com 18 páginas chamado “Busão dos Sonhos”.³⁴

O texto lista as principais demandas da população para a melhoria do transporte público. Entre elas, está a questão do assédio. Ter mais ônibus e, conseqüentemente, mais vazios é um dos caminhos apontados. Outros tópicos, como ter ruas mais iluminadas, frota maior e mais pontos de ônibus — para diminuir as distâncias percorridas pelas mulheres até chegar em casa — foram abordados.

A ONU Mulheres também propõe ações para melhorar o transporte para esse público específico: dar a mulheres o direito de descer do ônibus fora dos pontos oficiais e mais perto de seu destino, instalação de serviços de prevenção da violência e de atendimento a vítimas nas estações de metrô, calçadas suficientemente iluminadas, instalação de tarifas abordáveis.

³³ BRASIL. Empresa Brasileira de Comunicação. *Pesquisa mostra que 86% das mulheres brasileiras sofreram assédio em público*. Disponível em <http://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2016-05/pesquisa-mostra-que-86-das-mulheres-brasileiras-sofreram-assedio-em>, acesso em 20 mar 2017.

³⁴ METROPOLES, “*Avisa quando chegar*”: *O Assédio que paralisa as mulheres*. Disponível em <http://www.metropoles.com/materias-especiais/combate-ao-assedio-no-transporte-publico-empodera-as-mulheres>, acesso em 20 mar 2017.

V. CONCLUSÃO

É evidente que o assédio e a violência sexual no transporte público afetam gravemente o dia a dia das mulheres brasileiras e limitam a sua mobilidade e seu acesso à educação, ao trabalho e a serviços. E que esse tipo de abuso vem sendo sub-reportado e precariamente enfrentado pelas instituições públicas, seja no âmbito político, seja no âmbito jurídico-penal.

É fundamental que se encare essa questão sob um viés empoderador das mulheres: não só por serem elas as maiores responsáveis pela coesão e desenvolvimento da família, mas por serem sujeitos de direitos que merecem tratamento diferenciado e adequado às suas demandas específicas por parte do Poder Público.

Esse problema requer, portanto, uma resposta multifacetária por parte do Estado e de seus concessionários de transporte.

A partir do reconhecimento que a causa maior dos constrangimentos e abusos sofridos pelas mulheres é o patriarcalismo, que inferioriza e subjuga a mulher e o seu corpo, torna-se necessário a educação de gênero, sobretudo nas escolas, que ressaltem a necessidade de tratamento igualitário e respeitoso para com as mulheres, que questionem os papéis de gênero vigentes na sociedade e que mirem no empoderamento feminino, no fim das desigualdades sistêmicas entre homens e mulheres e na erradicação do machismo nas relações sociais.

É imperioso também que sejam adotadas políticas públicas focalizadas para o público feminino, que contemplem a especificidade dos pleitos das mulheres e que engendrem soluções adequadas e singulares, com mira no robustecimento da cidadania e da liberdade.

Lateralmente, as políticas públicas, tidas como universais, deverão ser concebidas a partir da transversalidade de gênero, isto é, toda ação de governo deve ser levada a efeito considerando os impactos, repercussões e benefícios na vida das mulheres, objetivando a redução das desigualdades entre os gêneros. Deve se perguntar em que medida tal política modifica as condições de vida das mulheres e contribui com a sua autonomia e autodeterminação.

As políticas públicas orientadas pela transversalidade de gênero devem promover a redução da desigualdade entre os sexos; considerar que a especificidade de homens e mulheres constituem elementos de uma estruturação social e de direitos; rearticular ações políticas e sociais sob o olhar de gênero; e enfrentar o racismo e o sexismo nas suas ações.

No caso da violência no transporte público, o seu enfrentamento passa, inexoravelmente pelo desenvolvimento de campanhas de conscientização dos usuários, pela criação de canais de denúncia e pelo treinamento de pessoal.

Em relação ao vagão feminino, como solução para os casos de assédio e violência sexual, percebe-se não ser a melhor saída. A uma, por não ser capaz de

enfrentar verdadeiramente a causa da importunação sofrida pelas mulheres, a estrutura patriarcal que objetifica o corpo feminino e o sujeita a todo tipo de abuso por parte dos homens. A duas, porque confina as mulheres que são as vítimas a um espaço limitado, dando a falsa impressão de proteção e resguardo.

Contudo, a experiência mostra que, ainda que apresente problemas, o vagão rosa é bem recebido pelas usuárias, no interior do qual se sentem mais confortáveis e seguras, principalmente entre as mais pobres e que habitam lugares mais afastados do local de trabalho ou de estudo e que, por essa razão, permanecem mais tempo no transporte e contam com poucas opções alternativas.

Parece certo que a situação de precariedade dos transportes públicos, principalmente os sob trilhos, tem grande influência na sensação de desconforto e insegurança experimentada pelas mulheres. Uma política universal de melhoria das condições desses modais, com maior oferta de composições e ampliação da rede, aliada a uma forte campanha antimachismo, de respeito às mulheres enquanto cidadãs e de repressão às condutas desviantes, pode a médio prazo tornar desnecessário o vagão exclusivo das mulheres.

Desta sorte, deve-se analisar com seriedade e responsabilidade a necessidade de adoção de medidas de natureza criminal, como a criação de tipos penais específicos, e de ações afirmativas, como o vagão feminino, por serem medidas que não operam transformações profundas na sociedade e na realidade das mulheres. Sendo certo que essa sorte de medidas repercute de formas não raro inimagináveis para o gestor público, elas devem ser implementadas, complementarmente às iniciativas educativas, apenas e enquanto se revelarem imprescindíveis ao resguardo da integridade psicofísica das usuárias.

VI. REFERÊNCIAS

- BANCO MUNDIAL. *Assédio sexual: o alto custo de ser mulher em um ônibus da América Latina*, disponível em: <http://www.worldbank.org/pt/news/feature/2014/09/08/gender-violence-public-transportation>, acesso em 20/05/2017.
- BRASIL. Secretaria Nacional de Políticas para Mulheres, *Políticas Públicas para as Mulheres: Conceitos e Desafios*. Disponível em www.spm.gov.br > eventos > publicações. Acesso em 12/12/2016.
- _____. Comissão para a igualdade no Trabalho e Emprego. *Os Direitos e Deveres dos Trabalhadores e Trabalhadoras*. Disponível em <http://www.cite.gov.pt/pt/acite/dirdevtrab005.html>, acesso 20/03/2017.
- _____. Decreto-Lei n. 2.848, de 7 de dezembro de 1940.
- _____. Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941.

- _____. Empresa Brasileira de Comunicação. *Pesquisa mostra que 86% das mulheres brasileiras sofreram assédio em público*. Disponível em <http://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2016-05/pesquisa-mostra-que-86-das-mulheres-brasileiras-sofreram-assedio-em>, acesso em 20/03/2017.
- CINTRA, Soraia Veloso; FABIANO, Maraisa Duarte; CARVALHO, Paloma Bueno de. *Políticas Públicas para mulheres: uma análise do Município de Ituiutaba (MG)*
- DRUMONT, Mary Pimentel. *Elementos para uma análise do machismo*. In Perspectivas, São Paulo, 3, 1980.
- FARAH, Marta Ferreira Santos. *Gênero e Políticas Públicas*. Revista Estudos Feministas, 12 (1): 360, janeiro a abril/2004.
- FOLHA DE SÃO PAULO. *Mulheres sofrem mais assédio no transporte público, segundo Datafolha* Disponível em <http://www.folha.uol.com.br/saopaulo/2015/11/1703472-mulheres-sofrem-mais-assedio-no-transporte-publico-segundo-datafolha.shtml>, acesso em 20 mar 2017.
- LEANDRO, Amaranta Úrsula Fiess. *Implementação de Políticas Públicas e desafios ao enfrentamento da Violência contra a mulher*.
- LISBOA, Teresa Kleba. *Cidadania e equidade de gênero: políticas públicas para mulheres excluídas dos direitos mínimos*. In Katálysis. V.8. n. 1 jan/jun. Florianópolis, 2005.
- _____. *Políticas Públicas com Perspectiva de Gênero: afirmando a igualdade e reconhecendo as diferenças*. In Fazendo Gênero 9: Diásporas, Diversidades e Deslocamentos. 23 a 26 de agosto de 2010.
- METROPOLES, “*Avisa quando chegar*”: *O Assédio que paralisa as mulheres*. Disponível em <http://www.metropoles.com/materias-especiais/combate-ao-assedio-no-transporte-publico-empodera-as-mulheres>, acesso em 20/03/2017.
- NAÇÕES UNIDAS. *Banco Mundial apoia luta contra assédio sexual no transporte público da América Latina*. Disponível em <https://nacoesunidas.org/banco-mundial-apoia-luta-contra-assedio-sexual-no-transporte-publico-da-america-latina/>, acesso em 20/07/2017.
- PINTO, Gisele. *Mulheres no Brasil: esboço analítico de um plano de políticas públicas para mulheres*. XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, Caxambu, 2006.
- RIO DE JANEIRO. Lei Estadual n. 4.733 de 23 de março de 2006.

_____. Lei Estadual n. 7.250 de 04 de abril de 2016.

_____. Decreto n. 46.072 de 30 de agosto de 2017.

TAIT, Tania. Políticas Públicas Para Mulheres.

TEIXEIRA, Eunice H. S. B., BARROS, Paula L., BALACIANO, Ronaldo. *O Vagão Exclusivo para Mulheres no Sistema Metro-Ferroviário: a Visão da Usuária*. Disponível em http://www.academia.edu/26097635/0_Vag%C3o_Exclusivo_para_Mulheres_no_Sistema_Metro-Ferrovi%C3%Alrio_a_Vis%C3%A3o_da_Usu%C3%A1ria, acesso em 21 mar 2017.

VERGO, Terezinha Maria Woelffel. *Autonomia e Empoderamento das Mulheres Usuárias das Políticas Públicas Sociais*. 18º REDOR 24 a 27 de novembro de 2014.

VILAÇA, Laura. *A violência de gênero no âmbito do transporte público brasileiro*. Disponível em <https://lauravilacaadv.jusbrasil.com.br/artigos/401190828/a-violencia-de-genero-no-ambito-do-transporte-publico-brasileiro>, acesso em 20/03/2017

Recebido em: 27/07/2018

Aprovado em: 17/09/2018

Revisado pela autora em: 09/2019