

ASSÉDIO NO TRANSPORTE PÚBLICO

O que as experiências com o vagão rosa nos ensinaram até agora

Cecília de Freitas Vieira Couto

E-mail: cecilia-couto@hotmail.com

Késsia Nathasha Videres Ferraz

E-mail: kessianathashaferraz@gmail.com

Clóvis Dias

E-mail: saidc@uol.com.br

Nilton Pereira de Andrade

E-mail: nilpe@terra.com.br

Universidade Federal da Paraíba

A maioria da população brasileira é composta por mulheres que, segundo o IBGE (2010), representam 51,03% da população. Por outro lado, as mulheres também são as que mais sofrem determinados tipos de violência como, por exemplo, o assédio, conforme mostrou pesquisa divulgada em 2017 segundo a qual 42% das brasileiras afirmaram já ter sofrido tal tipo de violência (Datafolha, 2017). Para o Instituto Maria da Penha (2018), a cada 1,4 segundos uma mulher é vítima de assédio no Brasil. Já de acordo com a pesquisa realizada pela ActionAid no ano de 2016, 86% das mulheres entrevistadas afirmaram já ter sofrido tal violência no Brasil, enquanto na Inglaterra foram 75%, na Índia, 79% e na Tailândia, 86% das interrogadas (ActionAid, 2016).

As consequências que o assédio pode causar nas vítimas são inúmeras, incluindo reflexos na saúde física e emocional, com riscos de desenvolver distúrbios como ansiedade, depressão, perda ou ganho de peso, dores de cabeça, estresse e problemas no sono (Brasil, 2017b). O serviço de transporte público urbano é um direito de todos e uma necessidade de grande parte da população. Como o espaço no interior dos veículos é restrito e o número de usuários é elevado, o contato físico é muitas vezes inevitável e isso tem feito com que aqueles que costumam praticar esses crimes se aproveitem dessa situação para importunar as mulheres.

Medidas vêm sendo estudadas e aplicadas na tentativa de eliminar os casos de assédio. Investir em educação é sempre a primeira opção e seria o ideal, mas, devido a todas as dificuldades existentes e a demora em obter resultados, esta é uma ação que deve ser aplicada em conjunto a outras providências de retorno mais rápido. Medidas de cunho legal, a



www.antp.org.br

partir da aprovação e aplicação de leis, também vêm sendo utilizadas, mas não têm impedido que esse ato criminoso ocorra. Uma solução que vem sendo cada vez mais adotada para diminuir e/ou acabar com tal violência é a segregação de parte do serviço de transporte público coletivo para as mulheres que, no sistema sobre trilhos, tem sido chamado de “vagão rosa”. Trata-se de um carro de trem ou metrô destinado para uso exclusivo de mulheres. Tal iniciativa tem gerado polêmica, com diversos argumentos a favor e contra, e sua implantação tem enfrentado uma série de dificuldades para viabilizar o seu adequado funcionamento. No entanto, a medida tem sido amplamente aceita e aprovada por suas usuárias e tem sido adotada em algumas cidades brasileiras e de outros países.

Este artigo visa contribuir com a discussão sobre medidas que buscam impedir a ocorrência dos casos de assédio, analisando as soluções existentes e os aspectos que fazem com que o vagão rosa seja uma das ações mais aplicadas atualmente. Foram analisadas as experiências com esse tipo de medida tanto no Brasil quanto no exterior, os impactos gerados, a reação da população usuária e, principalmente, a percepção feminina. O objetivo deste trabalho foi, portanto, gerar conhecimentos que possam contribuir para uma mobilidade urbana com maior segurança, conforto e respeito às mulheres.

A MULHER E O ASSÉDIO NOS TRANSPORTES PÚBLICOS

Em um passado longínquo, quando as grandes cidades eram pequenas e as distâncias percorridas diariamente pelas pessoas não eram tão grandes, os deslocamentos eram realizados a pé, a cavalo ou em veículos movidos à tração animal. Com o passar dos tempos e o crescimento dos centros urbanos, surgiu também a necessidade de uma forma mais fácil e acessível de percorrer distâncias cada vez maiores e em menos tempo, o que fez surgir os primeiros veículos movidos por tração mecânica. Como poucos tinham condições de possuir um veículo próprio, houve a necessidade de se desenvolver uma forma de locomoção que qualquer pessoa pudesse utilizar, que fosse de baixo custo, com uma ampla cobertura, com qualidade etc. Assim surgiu o transporte público como é conhecido hoje, que tem o objetivo principal de permitir que toda e qualquer pessoa possa compartilhar o mesmo veículo dentro de uma cidade (Ferraz & Torres, 2004).

Outra mudança com o passar dos tempos foi o papel ocupado pelas mulheres na sociedade. Antes criadas para serem esposas e donas de casa, seus deslocamentos cotidianos eram poucos e de curtas distâncias. Porém, com o avanço da sociedade, as mulheres foram cada vez conquistando mais espaço no mercado de trabalho e adquirindo novas funções, aumentando, assim, a necessidade de uma forma segura, rápida e prática de se locomover (Ferreira & Silva *apud* Lima *et al.*, 2017).

Mesmo com todos os avanços obtidos, as mulheres são muitas vezes colocadas em papel inferior frente aos homens e isso se reflete também na mobilidade urbana. Em lares compostos por homens e mulheres e que possuem apenas um carro ou uma moto, o homem, visto normalmente como o provedor da casa, utiliza-se do veículo motorizado para seus deslocamentos. Já à mulher, que muitas vezes divide uma carreira profissional com tarefas domésticas, cabe utilizar o transporte público para realizar suas atividades do dia a dia, como levar e buscar os filhos na escola, fazer compras, ir trabalhar etc. (Bello *apud* Lima *et al.*, 2017). E isso contribui para explicar o fato de que, no Brasil, as mulheres representam também a maioria dos usuários do transporte público (Nasser, 2017).

Concomitantemente à mudança do papel da mulher na sociedade, ocorreu o aumento dos registros de situações de violência cometidas contra elas. Denúncias de assédio, estupro, feminicídio etc. vêm ganhando cada vez mais espaço na sociedade atual. Isso não significa que tais casos começaram a ocorrer recentemente, mas que as mulheres passaram a ter cada vez mais espaço e possibilidade de denunciar. Os números registrados impressionam, como mostram os resultados da pesquisa sobre casos de assédio ocorridos contra as mulheres, que analisou as ocorrências sucedidas na rua, em casa, na escola ou faculdade, no trabalho e no transporte público (Datafolha, 2017). Segundo a pesquisa, 22% das brasileiras já foram assediadas dentro do transporte público coletivo.

O Código Penal Brasileiro, em seu artigo 216-A, caracteriza o assédio sexual como sendo:

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

A pena para quem comete esse crime é a detenção de um a dois anos, podendo ser agravada caso a vítima seja menor de 18 anos (Brasil, 2017a).

O ASSÉDIO NO TRANSPORTE PÚBLICO BRASILEIRO

A situação em que se encontra o sistema de transporte público coletivo no Brasil contribui para facilitar a ocorrência dos casos de assédio e outras violências. Isso pode ser verificado quando se comparam os resultados da pesquisa Datafolha (2017) sobre os assédios sofridos no transporte público por região do país com os obtidos pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea, 2011), e que trata da qualidade do transporte coletivo segundo a origem e a opinião dos usuários. A pesquisa do Ipea constatou, por exemplo, que 8,1% dos entrevistados na região Sul classificaram o sistema de transporte público como muito ruim, enquanto 39,5% o qualificaram como bom. Já na



www.antp.org.br

região Sudeste, 24,1% dos questionados alegaram que o sistema era muito ruim ao passo que 22,7% o classificaram como bom. Por outro lado, a pesquisa Datafolha mostrou que 27% das mulheres entrevistadas na região Sudeste alegaram já ter sofrido assédio no transporte público, enquanto apenas 13% das questionadas na região Sul afirmaram já terem sido vítimas de tal violência (Datafolha, 2017). Tais dados revelam uma relação direta entre a qualidade do transporte público e os casos de assédio, em que quanto menor a qualidade, maior tende a ser o assédio. A principal característica que justifica tal fato é a superlotação do transporte coletivo que facilita a ocorrência de atos de violência. Quanto maior a lotação, pior é a percepção que os usuários têm desse meio de transporte (Silva, 2017).

No entanto, mesmo a superlotação sendo um dos aspectos que se relacionam com os casos de assédio no transporte público, este não é o principal fator que justifica a ocorrência de tais casos. A falta de educação e de respeito por parte dos usuários em geral é a causa central para a ocorrência dessa violência, bem como de vários outros crimes. Investir em educação e respeito é essencial à sociedade atual para coibir não apenas os casos de violência no transporte coletivo como em todas as esferas (Silva, 2017). É uma providência necessária, não apenas em forma de campanhas isoladas ou pontuais, mas de forma continuada, o que se torna mais difícil pois exige integração com uma área em situação delicada nas políticas públicas no Brasil que é a educação. Além disso, o retorno que se espera de uma ação educativa costuma demorar muito, às vezes gerações, e medidas de respostas mais rápidas precisam ser postas em prática enquanto o processo educativo está sendo desenvolvido.

As intervenções no âmbito jurídico também têm sido utilizadas, como ocorreu recentemente a partir da sanção da Lei nº 13.718, de 24 de setembro de 2018, que tipificou o crime de “importunação sexual”, que cada vez mais ocorre nos transportes coletivos (Brasil, 2018b). Tal crime corresponde a praticar contra alguém, e sem sua autorização, ato libidinoso a fim de satisfazer desejo próprio ou de terceiro. A lei agora pune com prisão essa infração que antes era penalizada apenas com multa. Porém, apesar dos avanços obtidos com a sua aprovação, a lei só age a partir do momento em que ocorre o crime, ou seja, não impede que o delito aconteça. Dessa forma, mesmo sendo necessárias intervenções de tal tipo, é fundamental que as medidas postas em prática tenham o poder de impedir o ato de violência.

Nesse sentido, algumas medidas vêm sendo utilizadas dentro e fora do Brasil para tentar coibir os casos de assédio nos transportes públicos. Uma das ações que vêm sendo utilizadas é a destinação de veículos para uso exclusivo de mulheres. Tais medidas já ocorreram em ônibus, trens, metrô, meios semipúblicos, como os sistemas de

táxis e aplicativos de carona, entre outros tipos de transporte. Os chamados “ônibus rosa” correspondem a parte da frota que tem sua utilização restrita a mulheres e/ou crianças acompanhadas por alguma responsável, normalmente em horário de pico. Nos trens e metrô, os denominados “vagões rosa” correspondem a parte do veículo que é destinado apenas para a utilização de mulheres e/ou crianças assistidas por adultas, e também funcionam, normalmente, em horário de pico. Nos táxis e aplicativos de carona, os carros são dirigidos por mulheres e seu uso é exclusivo para passageiras e crianças.

O VAGÃO ROSA

O vagão rosa apresenta-se como uma solução rápida para o problema dos assédios já que suas consequências são imediatas. É uma medida de grande eficiência, visto que, a partir do momento em que se separam homens e mulheres dentro dos vagões, isola-se o agressor de sua vítima. Também é uma intervenção de baixo custo e, portanto, mais fácil de ser aplicada, tendo em vista que os vagões já existem nas composições e terão apenas seu uso modificado. Além disso, por somente mulheres e crianças serem permitidas no seu interior, a sensação de segurança e de qualidade de vida proporcionada é um atrativo para as usuárias.

Outra vantagem do vagão rosa em relação aos demais veículos exclusivos para mulheres é o fato de não impedir que homens tenham acesso aos trens e metrô que possuem tais carros, contanto que utilizem os vagões mistos. Assim, famílias, casais e grupos de amigos não precisam realizar viagens diferentes, apenas se dividir, caso desejem, em uma mesma viagem.

Por outro lado, muitos dos argumentos contrários à instalação do vagão rosa afirmam que tal medida promove a vitimização da mulher, pois, a partir do momento em que as usuárias têm que ser separadas para serem protegidas, isso revelaria uma falsa ideia da fragilidade do sexo feminino. Além disso, há aqueles que alegam que os veículos de uso exclusivo provocariam a culpabilização da vítima, em razão de que, caso uma mulher sofra assédio ou outro tipo de violência em um vagão de uso misto, parte da culpa seria dela por ter optado por não usar o carro exclusivo. Alguns ainda argumentam que o vagão rosa não resolve o problema como um todo, já que os casos de assédio continuarão a existir tanto dentro dos veículos quanto nas estações, nas ruas, nas escolas, nos trabalhos etc. (Rodrigues, 2014).

Deve-se considerar, também, que as mulheres representam mais de 50% dos usuários do transporte público brasileiro (Nasser, 2017) e que um único vagão representa, geralmente, menos de 20% da capacidade dos trens e metrô. Ou seja, a destinação de apenas um carro para uso exclusivo não seria o suficiente para atender toda a demanda existente.



www.antp.org.br

Existem também alguns desafios associados à aplicação do vagão rosa que, caso não resolvidos, podem representar problemas no funcionamento dos veículos exclusivos. O principal obstáculo encontra-se na dificuldade em fiscalizar a utilização correta e punir os infratores. Caso não seja feita uma campanha de conscientização acerca do que é e como funcionam os vagões exclusivos e os veículos não sejam devidamente identificados, torna-se ainda mais difícil garantir o correto uso dos carros. Outro ponto que vem despertando cada vez mais discussão, principalmente devido ao crescente debate acerca da ideologia de gênero, é se transexuais e travestis podem ou não utilizar o vagão exclusivo. Essa é uma discussão delicada, pois demandaria classificar o ser ou não ser mulher e, com isso, quem teria ou não o direito de utilizar ou não os veículos.

EXPERIÊNCIAS NO BRASIL

Aspectos legais

Para que um vagão rosa seja instalado em uma cidade brasileira, é preciso que o poder público determine sua implantação, uma vez que, de acordo com a Constituição Federal, artigo 30, parágrafo V, compete aos municípios “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”. A iniciativa pode partir também das concessionárias, mas deve ter a anuência do poder concedente.

Assim, a esfera pública deve, através de lei, ato administrativo ou autorização disposta em cláusula específica no contrato de concessão de serviços, determinar a adoção do vagão de uso exclusivo para determinada categoria de usuário (Júnior, 2017).

A adoção dos vagões rosa no Brasil teve início, em sua maioria, por meio de uma lei gerando a obrigatoriedade de sua implantação. Por ser uma ação de governo, a iniciativa pode partir do Poder Executivo, de proposta dos parlamentares ou por requisição popular (Brasil, 2018a).

Alguns motivos podem ser utilizados para justificar a instalação do vagão rosa, como os elevados números de ocorrência de assédio ou outros tipos de violência e/ou o desejo da população. Caso o argumento utilizado seja o primeiro, a decisão pela implantação do carro exclusivo já vai ser tardia, principalmente quando se considera que muitas mulheres não denunciam os atos criminosos por medo, vergonha e/ou por desacreditarem da Justiça, tornando as estatísticas subestimadas. Se a decisão partir de uma demanda da própria população, será o reflexo da opinião da maioria das usuárias e, por ser necessária uma ampla mobilização popular para ter representatividade, tal alternativa é de difícil realização.

Na esfera federal, tramita, desde 2006, o projeto de lei nº 6.758/2006 que prevê a obrigatoriedade da destinação do vagão exclusivo para mulheres em todos os sistemas ferroviários e metroviários no país nos horários de pico, sob a justificativa de poupar as mulheres das situações inconvenientes e vexatórias sofridas no dia a dia do transporte coletivo no Brasil (Freitas, 2006). Em 2016, a Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados colocou em discussão tal projeto de lei, para que o relator do projeto no colegiado pudesse ouvir os argumentos favoráveis e os contrários à medida (Brasil, 2016). Porém, apesar da iniciativa, o debate acerca da implantação do vagão rosa em nível federal ainda caminha de forma lenta.

Vagões rosa implantados

Apesar da polêmica envolvendo sua adoção, os vagões rosa já são utilizados em algumas cidades do Brasil como Rio de Janeiro, Brasília, Recife, Jaboatão dos Guararapes, Belo Horizonte e Contagem.

No Rio de Janeiro, o vagão rosa já existe desde 2006 e funciona nos horários de pico dos dias úteis, entre 6 e 9 horas e entre 17 e 20 horas. Em Brasília, o vagão exclusivo existe desde 2012 e iniciou a operação também nos horários de pico, mas expandiu para todos os horários posteriormente. Em Belo Horizonte, o serviço funciona desde 2016 e abrange também a cidade de Contagem, funcionando no período de 6:30 às 8:30 horas e 17 às 19 horas, nos dias úteis. Em Recife, o vagão exclusivo para uso feminino foi implantado em 2017 de forma experimental e envolve o município de Jaboatão dos Guararapes, mas atualmente o serviço encontra-se desativado (Júnior, 2017).

Apesar dos vários casos existentes no Brasil, são raros os estudos desenvolvidos sobre o desempenho desse serviço exclusivo para mulheres e os resultados obtidos. Nas cidades onde o vagão rosa foi implantado e onde foram realizadas pesquisas sobre o seu desempenho, houve a aprovação da maioria das mulheres. Um estudo realizado na cidade do Rio de Janeiro em 2016 evidenciou que as usuárias defendem a existência do vagão rosa, mas apontam falhas no seu funcionamento (Albuquerque, 2016). Uma pesquisa realizada em 2006 para avaliar a percepção das usuárias sobre o vagão rosa no sistema metroviário do Rio de Janeiro mostrou que 27% das usuárias do metrô e 11% das usuárias do trem fazem uso do vagão rosa aleatoriamente e não por escolha específica. No caso do metrô, 16% acharam o vagão mais vazio que os demais, 21% disseram que é mais tranquilo e que em geral se sentem mais à vontade sem a presença de homens, 7%, que é mais seguro e 12%, mais confortável, embora 39% afirmaram não perceber nenhuma diferença entre o vagão exclusivo e o de uso misto. Já para as usuárias do trem, 18% acharam que o vagão é mais vazio,



www.antp.org.br

11% disseram que é mais tranquilo e que se sentem mais à vontade só com mulheres, 9%, que é mais seguro e 11%, mais confortável.

Nos dois sistemas, 71% das entrevistadas do metrô e 81% das entrevistadas do trem afirmaram que essa exclusividade não é respeitada pelos homens (Teixeira *et al.*, 2006). Já uma pesquisa realizada no metrô da capital pernambucana mostrou que 33% das usuárias haviam sofrido algum tipo de assédio e que 49,4% dos entrevistados já presenciaram o ato sendo praticado contra uma mulher no sistema. Embora 87% dos homens e 78% das mulheres aproveem a solução, 67% acham que a solução é importante, mas não suficiente para conter o assédio contra as mulheres. Entre os principais problemas apontados pelas usuárias estão o desrespeito à exclusividade do vagão por parte dos homens, a inexistência de fiscalização e a pequena oferta de carros exclusivos, que eram apenas dois em um total de 160 (Lima *et al.* 2017).

Em Brasília, o Metrô-DF, que administra o sistema, afirma que 90% dos usuários são favoráveis à medida e que 85% da população masculina aprova o carro exclusivo (Metrópoles, 2018).

No Estado de São Paulo, o vagão rosa ainda não existe. Houve uma tentativa de implantação em 2014, tendo sido vetada pelo governador do Estado com a justificativa de que a iniciativa não resolvia o problema do assédio contra a mulher. No Rio Grande do Sul também houve uma tentativa de implantar o vagão rosa nos trens urbanos de Porto Alegre, porém o projeto foi arquivado em 2014 (Júnior, 2017).

EXPERIÊNCIAS NO EXTERIOR

No Japão, o primeiro vagão rosa foi instalado em 1912, tendo seu funcionamento sido interrompido na década de 1940 e posteriormente retomado em 2002. O serviço é visto de duas maneiras pela sociedade. Por um lado, o veículo exclusivo é tido como uma representação do rompimento da mulher moderna com a sociedade patriarcal japonesa, já que, dessa forma, elas não precisam dos homens para se defender. Por outro lado, o vagão rosa é visto, também, como uma consequência da sociedade patriarcal japonesa, uma vez que, de acordo com tal perspectiva, a mulher precisa ser separada para ser protegida, o que representaria a sua fragilidade. No entanto, a medida é amplamente aceita pela população, mesmo não existindo punição para os homens que frequentam os vagões exclusivos (Horii, 2012). Atualmente, o sistema encontra-se em funcionamento nas cidades de Tóquio e Osaka (Silva, 2017).

Na Cidade do México, o vagão rosa funciona nos horários de pico. Na capital mexicana, medidas como a realização de campanhas de conscientização e treinamento de funcionários do sistema de transporte para agir em situações de violência vêm sendo aplicadas na tentativa

de diminuir o assédio no transporte público, sendo, no entanto, o veículo exclusivo o que apresenta os melhores e mais imediatos resultados. Mesmo os carros exclusivos sofrendo forte oposição no país, a maioria das mulheres aprova sua existência e seu funcionamento, como evidencia a pesquisa realizada no metrô da Cidade do México que constatou que 92,7% das mulheres entrevistadas acreditam que a separação de gêneros é necessária (Villagrán, 2017).

No Cairo, capital do Egito, onde mais de 99% das mulheres alegam já ter sofrido algum tipo de assédio, o vagão rosa existe desde 2007 e opera durante todo o período de funcionamento do sistema (Dermdash *apud* Lima *et al.*, 2017). A forte presença do islamismo no país interfere na forma como os veículos exclusivos são vistos. Por um lado, alguns afirmam que, como as mulheres desejam direitos iguais aos dos homens, elas deveriam lutar de forma semelhante por um lugar sentada. Por outro, os que defendem os carros reservados alegam que os níveis de assédio são tão elevados que as mulheres precisam de lugares exclusivos e seguros (Cowell *apud* Lima *et al.*, 2017).

Na Índia, que é considerado o país mais perigoso do mundo para as mulheres segundo a Fundação Thomson Reuters, devido aos altos índices de violência sexual e trabalho escravo, a existência do vagão rosa é vista com bons olhos. As mulheres afirmam se sentirem mais seguras nos veículos exclusivos. Contudo, também está presente no país a visão de que caso a mulher sofra algum tipo de violência em vagões mistos, parte da culpa é sua (McCarthy *apud* Lima *et al.*, 2017). O primeiro vagão exclusivo do país foi instalado no ano de 1992 e, atualmente, funciona durante todo o período do transporte (Albuquerque, 2016).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O serviço público de transporte coletivo de passageiros desempenha papel fundamental para a mobilidade urbana, por possibilitar deslocamentos de toda e qualquer pessoa entre os diversos locais de interesse dentro de uma cidade.

No entanto, para estar em concordância com os preceitos constitucionais e legais, o serviço deve oferecer aos usuários níveis de conforto, eficiência e segurança capazes de atraí-los, além de acessibilidade àqueles que possuem mobilidade reduzida, o que não vem ocorrendo completamente, visto que muitas mulheres têm sofrido assédio no transporte público como foi citado neste artigo.

O vagão rosa surge como uma alternativa para minimizar esse problema, procurando proteger as mulheres de todas as formas de violência a que estão submetidas neste meio de transporte, seja de ordem física, sexual ou moral. É uma medida de rápida implantação e de baixo



www.antp.org.br

custo, e tem sido adotada em diversos países bem como em algumas cidades do Brasil.

Mesmo sendo considerada por alguns como uma medida que promove a vitimização da mulher, sua utilização se mostra eficaz e recomendável para uma diminuição imediata dos índices de violência contra a mulher, acompanhada de iniciativas educativas que promovam e consolidem o respeito às mulheres.

A análise de artigos, estudos, matérias e relatos sobre o tema permitiu tirar algumas conclusões sobre a adoção dessa medida, como:

- O vagão rosa tem sido adotado em países onde predomina a cultura de posicionamento social da mulher em situação inferior ao do homem.
- Aspectos religiosos têm sido utilizados para justificar a adoção da medida em alguns países.
- A destinação de um vagão exclusivo diminui, mas não resolve os assédios e abusos no transporte público, pois em locais de acesso ao serviço como paradas, estações e terminais a vulnerabilidade permanece.
- A criação de leis que obrigam a oferta o serviço, mas não asseguram sua aplicação prática não tem se mostrado eficaz.
- A falta de educação e respeito e a certeza da impunidade é a causa central para a ocorrência dessa violência.
- Entre os principais problemas apontados pelas usuárias estão o desrespeito à exclusividade por parte dos homens, a inexistência de fiscalização e a baixa oferta de carros exclusivos.
- Os órgãos gestores têm dificuldade de fiscalizar a exclusividade do serviço e punir os infratores.
- Pode ser implantado com relativa rapidez.
- Nos sistemas onde foi implantado, o vagão rosa recebeu a aprovação da grande maioria das mulheres.
- Além da segurança, outros benefícios são percebidos pelas usuárias do vagão, como maior disponibilidade de espaço e mais tranquilidade sem a presença de homens.
- O desejo central das mulheres nesta questão não é a exclusividade, mas o respeito e o direito do uso igualitário do transporte público.
- Investir em educação e respeito é essencial à sociedade atual, para coibir não apenas os casos de violência no transporte coletivo como em todas as esferas.

A discussão sobre o vagão rosa não é nova. Porém, os estudos existentes acerca do tema são escassos. Muito pouco tem sido investigado no Brasil sobre a implantação e o funcionamento desses veículos exclusivos e os seus reais impactos nos índices de violência contra as mulheres no

sistema de transporte público coletivo. Faz-se necessário, portanto, que mais trabalhos sejam desenvolvidos sobre o tema para que seus benefícios possam ser avaliados de forma mais precisa e gerem subsídios para os gestores na tomada de decisão sobre sua adoção ou não.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACTIONAID. Em pesquisa da ActionAid, 86% das brasileiras ouvidas dizem já ter sofrido assédio em espaços urbanos. Disponível em: <http://actionaid.org.br/na_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-asse-dio-em-espacos-urbanos/>. Acesso em: nov. 2018.
- ALBUQUERQUE, M. I. B. *Nos trilhos do "vagão rosa" – debates sobre as políticas de vagão único*. Rio de Janeiro, 2016.
- BELLO, L. *A man's world: queremos cidades para mulheres*. 2014. Disponível em: <<http://thinkolga.com/2014/09/22/cidades-seguras-para-mulheres/>>. Acesso em: mai. 2017.
- BRASIL. Câmara dos Deputados. Debatedores criticam proposta que cria vagão rosa em trens e metrô. 2018c. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/direitos-humanos/511876-debatedoras-criticam-proposta-que-cria-vagao-rosa-em-trens-e-metros.html>>. Acesso em: out. 2018.
- _____. Código Penal Brasileiro. 2017a. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/529748/codigo_penal_1ed.pdf>. Acesso em: out. 2018.
- _____. Constituição Federal Brasileira. 2016. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: out. 2018.
- _____. Governo Federal. Assédio afeta saúde física e emocional das mulheres. 2017b. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/cidadania-e-justica/2017/03/assedio-afeta-saude-fisica-e-emocional-das-mulheres>>. Acesso em: out. 2018.
- _____. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei nº 13.718, de 24 de setembro de 2018. 2018b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13718.htm. Acesso em: nov. 2018.
- _____. Senado Federal. Como são feitas as leis. 2018a. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/jovensenador/home/paginas/como-sao-feitas-as-leis>>. Acesso em: out. 2018.
- COWELL, A. For women only: a train car safe from men. *Cairo Journal*, 1990. Disponível em: <<http://www.nytimes.com/1990/01/15/world/cairo-journal-for-women-only-a-train-car-safe-frommen.html?pagewanted=all&src=pm>>. Acesso em: jul. 2017.
- DERMDASH, D. Cairo's women-only metro carriages reveal Egypt tensions. *BBC*, 2015. Disponível em: <<http://www.bbc.com/news/world-middle-east-31773567>>. Acesso em: dez. 2018.
- FERRAZ, A. C. P. & TORRES, I. G. E. *Transporte público urbano*. São Carlos/SP: Ed. Rima, 2004.
- FERREIRA, K. & SILVA, G. R. Urbanismo feminista. In: XVII ENANPUR. *Anais*. São Paulo, 2017.
- FREITAS, R. Projeto de Lei nº 6.758-A de 2006. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=EE59BDD2AC080FC7B52905BD589C7023.node1?codteor=684984&filename=Avulso+-PL+6758/2006>. Acesso em: out. 2018.



- HORII, M. & BURGESS, A. Constructing sexual risk: "chikan", collapsing male authority and the emergence of women-only train carriages in Japan. *Health, Risk & Society*, vol. 14, n. 1, Reino Unido, fev. 2012, p. 41-55. ISSN 1369-8575 print/ISSN 1469-8331 online.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Distribuição percentual da população por sexo – Brasil – 1980 a 2010. Disponível em: <<https://brasilemsintese.ibge.gov.br/populacao/distribuicao-da-populacao-por-sexo.html>>. Acesso em: out. 2018.
- INSTITUTO DATAFOLHA. Assédio sexual entre as mulheres. Disponível em: <<https://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2018/01/1949701-42-das-mulheres-ja-sofreram-assedio-sexual.shtml>>. Acesso em: set. 2018.
- INSTITUTO MARIA DA PENHA. Relógios da violência. Disponível em: <<https://www.relogiosdaviolencia.com.br/>>. Acesso em: nov. 2018.
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Sistema de indicadores de percepção social – Sips. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=24443&catid=120&Itemid=2>. Acesso em: ago. 2018.
- JÚNIOR, J. C. M. R. Políticas públicas de transporte coletivo de passageiros: a segregação das mulheres em vagão exclusivo do metrô. *Rev. de Direitos Sociais e Políticas Públicas*, vol. 3, n. 2, Maranhão, jul./dez. 2017, p. 122-139. E-ISSN: 2525-9881.
- LIMA, J. H.; MONTEIRO, I. M.; MAIA, M. L. A. Vagão rosa: segregação ou segurança? *Anpet*, Pernambuco, out./nov. 2017, p. 172-183.
- MCCARTHY, J. *On India's trains, seeking safety in the women's compartment*. NPR, 2013. Disponível em: <<http://www.npr.org/2013/03/28/175471907/on-indias-trains-seeking-safety-in-the-women-scompartment>>. Acesso em: dez. 2018.
- Metrópoles*. 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: 10 nov. 2018.
- NASSER, C. (Con)formações do urbano: uma análise das cidades a partir do gênero. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL FAZENDO GÊNERO 11 & 13TH WOMEN'S WORDS CONGRESS. Florianópolis, 2017. *Anais eletrônicos*, p. 1-12. ISSN 2179-510X.
- RODRIGUES, A. C. F. *Sexismo e discriminação de gênero: uma análise sobre o projeto do vagão exclusivo para mulheres*. 2014.
- SILVA, A. R. N. *Assédio e violência no transporte público e o vagão feminino: análise da política pública de segregação sob uma perspectiva de gênero*. Rio de Janeiro, 2017.
- TEIXEIRA, E. H. S. B.; BARROS, P. L.; BALASSIANO, R. O vagão exclusivo para mulheres no sistema metroferroviário: a visão da usuária. *Anpet*, 2006.
- VILLAGRÁN, P. S. Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, México, 2017, p. 127-146. ISSN 1852-7175.