



CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA – UnICEUB
PROGRAMA DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA

ISADORA MACHADO DE OLIVEIRA
LARA AVENA ROCHA

**O VAGÃO ROSA DO METRÔ - ANÁLISE DO PROCESSO LEGISLATIVO E ETAPAS
INICIAIS DE IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA DE MOBILIDADE QUE CRIA
ESPAÇOS EXCLUSIVOS PARA AS MULHERES NO SISTEMA METROVIÁRIO DO
DISTRITO FEDERAL**

BRASÍLIA
2019



**ISADORA MACHADO DE OLIVEIRA
LARA AVENA ROCHA**

**O VAGÃO ROSA DO METRÔ - ANÁLISE DO PROCESSO LEGISLATIVO E ETAPAS
INICIAIS DE IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA DE MOBILIDADE QUE CRIA
ESPAÇOS EXCLUSIVOS PARA AS MULHERES NO SISTEMA METROVIÁRIO DO
DISTRITO FEDERAL**

Relatório final de pesquisa de Iniciação Científica apresentado à Assessoria de Pós-Graduação e Pesquisa.

Orientação: Sabrina Durigon Marques

BRASÍLIA

2019

RESUMO

Entender como ocorre um processo de implementação de políticas públicas transpassa várias circunstâncias, entre elas, quem são os atores que realizam este processo, incluindo atores externos e internos ao processo legislativo. Observar também a quem a política é destinada, analisar como a demanda entrou nas janelas das políticas e das agendas públicas e após sua entrada, como foram exploradas e criticadas. A criação de uma lei distrital que obriga as Companhia do Metropolitano no Distrito Federal Metrô-DF percorre essas questões e, assim, inúmeras controvérsias surgem e os típicos problemas de enquadramento das demandas nas agendas legislativas vêm à tona. É deste modo que a pesquisa busca analisar os fatores internos e externos que deram ensejo aos Projetos de Lei que originaram a Lei n. 4.848, de 2012. Nesse passo, a análise centra forças na identificação da problemática que surge sobre a segregação de mulheres no transporte público com a criação de vagões exclusivos. Analisar a política adotada em outros estados e outros países para ter uma visão ampla sobre o tema é essencial neste contexto. A pesquisa apurou detalhadamente todo o trâmite do processo legislativo identificando os atores que participaram dele, bem como suas manifestações durante tal trâmite. Além disso foram elaborados questionários para entrevistas a parlamentares que atuaram em algum momento do processo legislativo. Foram encontradas algumas dificuldades para a realização das entrevistas, diante da indisponibilidade dos atores, que se diziam pouco relevantes para que pudesse contribuir para a pesquisa. A pesquisa apontou que algumas manifestações de gestores para não implementação da política ou para indicar o veto ao projeto de lei têm fundamento que se aproxima da crítica feita por grupos de mulheres e movimentos feministas. Contudo, as visões se distanciam quando se debatem quais são as políticas que devem ser adotadas para solução da questão.

Palavras-chaves: Vagão exclusivo. Processo Legislativo. Assédio.

AGRADECIMENTOS

Entendemos que esse projeto busca agregar enormes conhecimentos acadêmicos, mas mais importante que isso busca trazer um novo entendimento acerca do tema abordado. Mas nada disso aconteceria sem algumas pessoas e grupos de pessoas e aqui vão nossos agradecimentos.

Nós estudantes, devemos imensos agradecimentos à nossa incrível professora orientadora que desde o início acreditou em nós, realmente nos orientou, nos trilhou caminhou, ensinou, cobrou esforços e nos fez crescer de uma forma gratificante! Devemos imensamente às nossas famílias que estiveram nos apoiando nesta jornada, seja com a paciência, motivação, ou conversas que ampliam horizontes! Agradecemos a toda a Comissão de Ética e Pesquisa que nos orientou do início ao fim do trabalho, dando todo o suporte que precisaríamos para concluir esta missão!

Agradecer ao chefe do Cerimonial da Câmara Legislativa do Distrito Federal, que nos atendeu de portas abertas e orientou onde conseguiríamos o que buscamos lá e em especial, agradecemos à chefe do Arquivo da Câmara Legislativa do Distrito Federal, mulher pesquisadora que buscou a fundo os documentos que buscávamos, além de nos dar explicações acerca dos trâmites internos e nos agregar mais conhecimentos sobre processo legislativo, sobre a Casa e sobre o tema do trabalho. Além dos demais trabalhadores da câmara que nos foram solícitos e educados, agradecer aos assessores que tentaram nos ajudar com o contato aos Deputados!

INTRODUÇÃO

Assobios, olhares insistentes, ser perseguida nas ruas, ouvir comentários de cunho sexual em sua rotina de ida e vinda do trabalho, ouvir xingamentos, ou ainda, ser estuprada. São esses alguns tipos de importunações que várias mulheres no mundo já sofreram e sofrem em espaços públicos¹. Submeter-se a espaços

¹ ACTION AID, Movimento (2015 a) “O Brasil Lidera Assédio de Mulheres em Espaço Público”. Disponível em <<http://www.actionaid.org.br/brasil-lidera-assedio-de-mulheres-em-espaco-publico>>, acesso em 23 de abril de 2018.

apartados e reduzidos nos metrô e transportes públicos é uma das medidas que muitas cidades adotam com o objetivo de evitar a importunação sexual (art. 215-A, CP²).

Observa-se que este não é um tema novo no Brasil nem no mundo, de todo modo permanece como um assunto muito abordado e relevante para a sociedade, em especial, para as mulheres. Assunto este, que traz inúmeras perguntas acerca de como, realmente devem ser tratadas essas situações e de que maneira os legisladores atuam ou deveriam atuar nestes processos. Além de que, se faz relevante nesta pesquisa, analisar quem de fato, está levando esta demanda para as Assembleias ou Câmaras Legislativas e como os parlamentares poderiam focalizar essas intenções da sociedade nas políticas públicas.

As mulheres são a maioria que compõe a utilização dos espaços públicos na sociedade brasileira, e são “de modo geral, ainda, as principais responsáveis pelas tarefas domésticas, e revezam-se em duplas e triplas jornadas, de modo que o tempo de transporte representa menor porcentagem de horas de descanso e lazer que de seus pares”³. Ser privada de seus próprios espaços públicos é fato que viola direitos básicos de todo ser humano, a falta da ocupação plena e totalmente segura das mulheres dos espaços públicos afeta ainda, seu acesso a educação, a saúde, trabalho e lazer (Why Loiter, 2016), bem como os direitos atrelados a segurança pessoal.

E por essa razão, é necessário pensar e refletir se é coerente a separação de quem mais usa esses espaços, como expõe Rosana Chiavassa, representante da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), em debate na Câmara Federal, justamente sobre política que tornaria obrigatório os “vagões rosa”, em âmbito nacional: “Nós somos 58% dos usuários de todo o sistema

² BRASIL. Código penal Lei n. 7.209 de 11 de Julho de 1984. Art. 215-A.

³ALBUQUERQUE, Mariana. Puc. Rio. 2016. “Nos Trilhos do “Vagão Rosa – Debates sobre as políticas de vagão único” Disponível em <http://www.pucRio.br/pibic/relatorio_resumo2016/relatorios_pdf/ccs/DIR/DIRMariana%20Imbelloni%20Braga%20Albuquerque.pdf>

[metrô e trens], então nós vamos fazer 58% de vagões cor de rosa? Amanhã nós vamos ter de ter ruas cor de rosa, casas cor de rosa, bairros cor de rosa, cidades cor de rosa, estádios...”⁴.

Observar esses fatores é essencial para a formação de agendas públicas sobre temas que permeiam este cenário, ainda mais quando se vê um crescente número do índice de assédios (importunações sexuais) que ocorrem nos transportes públicos do DF que, em 2017, resultou em um aumento de 40%⁵. A inclusão de determinado tema em uma agenda pública, para discussão, mostra que aquele problema é relevante e não atende apenas uma pequena parcela da sociedade, além de demonstrar que aquela questão não pode ser deixada de lado, ademais de possuírem a finalidade de formar políticas públicas.

O problema das importunações, muitas vezes é justificado por um outro problema sociedade: a superlotação, que é fruto de outro problema, a mobilidade urbana. É notável o problema de superlotação que atinge todo o Brasil, principalmente em horários de pico, o que torna a ida e vinda das trabalhadoras ainda mais complicada. Estes momentos causam transtornos para toda a população, mas em especial para as mulheres, em razão das importunações que ocorrem nesses espaços. Uma pesquisa feita pela ActionAid⁶ mostra que 86% das mulheres já sofreram assédio nos espaços públicos na cidade onde vivem e ainda demonstra que 68% das mulheres entrevistadas se sentem menos seguras nos transportes públicos.

No Brasil o “vagão exclusivo” foi adotado pela primeira vez no Rio de Janeiro em 2006 e serviu de inspiração para vários outros estados como São Paulo, Belo Horizonte, Recife, além do local foco objeto da presente pesquisa, Brasília.

⁴BRASIL, Emanuelle e RESENDE, Adriana (2016). “Debatedoras criticam proposta que cria “vagão rosa em trens e metrô”. Disponível em <<https://www.camara.leg.br/noticias/492351-DEBATEDORAS-CRITICAM-PROPOSTA-QUE-CRIA-%22VAGAO-ROSA%22-EM-TRENS-E-METROS>>

⁵ DESTAK JORNAL. “Assédio a mulheres em transporte público cresce 40%”. Disponível em <<http://www.destakjornal.com.br/cidades/brasil/detalhe/assedio-a-mulheres-em-transporte-publico-cresce-40>>

⁶ ACTION AID, Movimento (2015 a) “O Brasil Lidera Assédio de Mulheres em Espaço Público”. Disponível em <<http://www.actionaid.org.br/brasil-lidera-assedio-de-mulheres-em-espaco-publico>>, acesso em 23 de abril de 2018.

A presente pesquisa busca esclarecer quem foram os atores que participaram da definição para inclusão do tema na agenda parlamentar, assim como observar os desdobramentos dos projetos de lei (98, 431 e 438, de 2011) que levaram à criação da lei (4.848 de 2012), bem como a que nível este debate chegou dentro da Câmara Legislativa do Distrito Federal.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A ActionAid⁷ realiza uma campanha voltada ao enfrentamento da violência contra as mulheres em espaços públicos urbanos, chamada Cidades Seguras para as Mulheres⁸, identificam que o planejamento urbano geralmente ignora as questões e formas diversas que homens e mulheres possuem para a utilização dos espaços públicos urbanos. Ou seja, falta um “planejamento sensível ao gênero”⁹ dentro dos planejamentos urbanos, isto inclui os transportes, segurança, infraestrutura em geral.

A situação e descaso se faz tão grande que a Campanha chega a denominar a violência contra mulheres e garotas como uma pandemia global, e que essa violência é vista de uma forma ampla, ou seja, podem ser circunstâncias que interferem diretamente em direitos elementares para a vida das mulheres, como falta de acesso a educação de qualidade, a hospitais, a postos de denúncias. Estas questões todas geram custos visíveis impostos à saúde da mulher, por exemplo; e custo invisível que é o medo impedindo as mulheres de participarem da vida cultural e política de forma ampla plena, de estudarem e desempenharem as funções da esfera pública.

⁷ Programa Cidades Sustentáveis. “Habitat III – Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Urbano Sustentável” Disponível em <<https://www.cidadessustentaveis.org.br/habitat-iii-terceira-conferencia-das-nacoes-unidas-sobre-moradia-e-desenvolvimento-urbano>>

⁸ ACTION AID, Movimento (2015 b) “O Melhor Presente para as Mulheres é uma Cidade Segura para se Viver”. Disponível em <<http://www.actionaid.org.br/2015/03/o-melhor-presente-para-mulheres-e-uma-cidade-segura-para-se-viver>>, acesso em 12 de agosto de 2016.

⁹ITDP Brasil. 2018 “O acesso de mulheres e crianças à cidade”. Disponível em <<http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil--O-Acesso-de-Mulheres-e-Criancas-a-Cidade--ABR-2018.pdf>>

Ainda seguindo a base de estudos pela ActionAid, para ter uma visão mais avançada sobre como a situação é pandêmica e afeta de modo geral todas as mulheres do mundo. Um estudo de Nova Déli, na Índia, em 2012, revelou que 92% das mulheres haviam sofrido ao longo da vida alguma forma de violência sexual em espaços públicos e menos de 40% das mulheres que sofrem violência em ambientes privados ou públicos buscam ajuda, situação esta que revela uma falta de confiança que mulheres têm nas autoridades e no sistema de justiça de seu governo.

Apesar de toda a insegurança o Projeto Alfinete de Segurança (Déli, Bogotá e Nairóbi), busca, pela tecnologia, realizar uma atividade de maior segurança às mulheres e assim, elas e homens podem utilizar seus smartphones para enviar dados e fotos dos locais onde se sentem e não se sentem seguros na cidade e esses dados são disponibilizados para outros usuários; também permitir que os amigos e familiares rastreiam os caminhos percorridos. Justificando-se como movimento de solidariedade para que as mulheres sintam uma maior segurança em efetivar denúncias e registrar situações de assédio, podendo realizar tanto pelo aplicativo quanto na delegacia (o aplicativo ainda indica a delegacia e centro de atendimento médico mais próximo).

Pode-se afirmar que podem existir dois remédios sociais para esses problemas, como teoriza Nancy Fraser, 2001¹⁰, um seria o reconhecimento e outro a redistribuição, sendo eles conceituados como problemas de reconhecimento de identidade, de “raça”, gênero, sexualidade por exemplo, podendo envolver outros grupos e o de redistribuição mais ligada a uma desigualdade material, econômica, em busca de uma igualdade retributiva de acesso à recursos. Mas que realizando este reconhecimento das diferenças dos grupos e redistribuindo o acesso a recursos (no caso, ao ambiente público de segurança) as questões de injustiça que são vistas poderiam ser ao menos amenizadas.

Pode-se realizar uma visão acerca de mulheres que nunca se sentiram bem com criações que as amedrontaram quanto ao uso das cidades e de seus espaços e

¹⁰ FRASER, Nancy (2001) “Da Redistribuição ao Reconhecimento? Dilemas da Justiça na Era Pós-Socialista” In: Souza, Jessé (org.) “Democracia Hoje: Novos Desafios para a Teoria Democrática Contemporânea” Brasília: UNB, pp. 245- 282

por isso reverterem esta situação criando movimentos a fim de ocupar estes espaços, um exemplo de um movimento neste sentido é o ciclismo a luz da lua, realizado por mulheres em Los Angeles, elas realizam uma valorização do acesso aos espaços e da mobilidade justamente por terem sido reprimidas de seus direitos, que por consequência atividades comuns como trabalho, escola e lazer foram atrapalhados¹¹. Veja-se este movimento como uma maneira das próprias mulheres reconhecerem seus direitos e ainda os utilizarem, isto é muito importante para fortalecer seus direitos e validá-los.

Este reconhecimento e validação pode se enquadrar em uma expressão de "democracia representativa" desenvolvida Anne Phillips (2001), e assim não se preocupar mais com "quem" requer, mas sim "o que" requer e dentro do contexto da presente análise, pode-se notar uma necessidade de segurança, ao invés de, espaços separados para as mulheres poderem desempenhar seus direitos de forma plena.

METODOLOGIA

A metodologia do estudo e da pesquisa seguiu os padrões que já estavam previstos no início do projeto. Houve, em primeiro lugar, uma pesquisa básica e coleta de textos basilares e referências bibliográficas para a formação do conhecimento prévio do tema e para auxiliar no preparo para a iniciação científica.

O processo metodológico foi feito por meio de uma abordagem qualitativa e explicativa, com pesquisa documental e enfoque no processo legislativo em si, com o levantamento e identificação de autores que atuaram diretamente na política de elaboração normativa e no processo legislativo do referido projeto.

A pesquisa primária, feita por documentos disponíveis na internet e em sites institucionais, teve como objetivo buscar a origem do Vagão Rosa, como se deu o início do projeto, quem participou, como foi feita a votação para a implementação e

¹¹HERWEES, Tasbeeh (2016) "Conheça o Grupo de Mulheres de Bike que está Batendo de Frente com os Gentrificadores da Cidade". Disponível em <<http://www.sauva.blog.br/single-post/2016/12/20/10>>, acesso em 25 de dezembro de 2018.

como se deu o debate político no âmbito nacional, mas com o enfoque no Distrito Federal.

Para melhor entendimento do tema, bem como sua ampliação e visualização do panorama mundial, foi realizada a busca no cenário internacional de como o Vagão Rosa era implementado em outros países ao redor do mundo. Da mesma maneira, foi feito um estudo de como outros estados brasileiros adotam essa política pública em seus territórios e quais foram as reações sociais ante a estas implementações.

Após esse recolhimento de dados preliminares e estudos sobre o assunto, ficou constatada a necessidade de visita *in loco* ao arquivo da Câmara Legislativa do Distrito Federal para buscar toda a tramitação do processo legislativo que deu origem à lei n. 4.848/2012. Com os arquivos em mãos, foi feita a estruturação e sistematização minuciosa do projeto, detectando todas as fases e efetivamente foi possível a identificação de todos os agentes públicos que participaram da tramitação, propositura do projeto de lei, das votações e discussões.

Com a tais documentos feitos, os perfis dos deputados foram analisados e elementos como, profissão, se ainda estão atuando como deputados na Câmara Legislativa do Distrito Federal, os respectivos partidos políticos, foram coletados. Para que, dessa forma, houvesse a compreensão de como todos os componentes influenciaram em suas votações. A questão de gênero foi um ponto relevante, justamente por se tratar de elemento central desta pesquisa.

Posteriormente, passou-se para a fase de elaboração dos questionários que seriam aplicados subsequentemente. Para a construção dos mencionados questionários, os participantes das entrevistas foram divididos em três grupos: parlamentares, sociedade civil e gestores do GDF que auxiliaram na implementação inicial. Essa elaboração teve o objetivo de “satisfazer propostas e objetivos e testar as hipóteses da pesquisa ”¹² e em busca de “comparar grupos ou estabelecer

¹² MANZATO, Antonio José e SANTOS, Adriana Barbosa. A elaboração de questionários na pesquisa quantitativa. Disponível em: <http://www.inf.ufsc.br/~verav/Ensino_2012_1/ELABORACAO_QUESTIONARIOS_PESQUISA_QUANTITATIVA.pdf>. Acesso em, 21 de abril de 2014.

associações”¹³ entre os integrantes que seriam entrevistados. Depois da produção das perguntas, estas foram submetidas a análise do Comitê de Ética em Pesquisa, bem como o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, TCLE.

Durante o tempo de espera da aprovação dos questionários pelo Comitê, realizou-se uma grande e intensa busca por meios de contato dos deputados que estavam listados para as entrevistas. Fez-se buscas em sites de institucionais, de campanhas, redes sociais, e-mail e números de telefones.

Com a autorização do Comitê, optou-se por contatar, primeiramente, os parlamentares e, assim, iniciou-se o processo de enviar mensagens para todos os meios de contato coletados na fase anterior. O primeiro grupo, de deputados, foi separado e dividido entre as duas pesquisadoras do projeto para facilitar e otimizar o tempo. Ocorreram diversas tentativas frustradas de contato, tendo em vista que muitos atores selecionados para a entrevista já não são mais parlamentares, portanto o acesso a eles ficou praticamente inviabilizado.

As tentativas de contato foram feitas por diversos meios e de forma reiterada a fim de se obter alguma resposta e comunicação.

Por fim, apesar de pouco sucesso com as entrevistas, reuniram-se todos os dados coletados para a sistematização dos resultados de toda a pesquisa para construir um diálogo com a referência teórica e analisar os argumentos favoráveis e desfavoráveis para orientar as conclusões e possíveis desdobramentos futuros.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O primeiro momento de pesquisa (não teórica), se deu com a busca de dados como documentos, listas de votação, gravações de audiências públicas que estariam disponíveis na internet, principalmente pelos sites institucionais, buscar os projetos de

¹³ VIEIRA, Sonia. Como Elaborar Questionários. Sonia Vieira. Editora Atlas. 2009

lei, e todos seus trâmites. Entretanto, em razão de se tratarem de projetos do ano de 2011, muitos destes documentos não foram encontrados na íntegra por estes meios digitais e assim, como mencionado anteriormente, buscou-se presencialmente a resposta para a origem do projeto do vagão exclusivo. Concomitantemente à atividade de busca documental, foram feitos os estudos da aplicação da política pública em outros países.

Previamente, o que se observou com esta busca pela internet foi que a sociedade civil em si não teve incidência de forma expressiva durante o processo legislativo, como em audiências públicas ou pesquisas feitas pelos parlamentares com as mulheres e usuários em geral. Estas noções se confirmaram com a obtenção do processo legislativo em sua completude na visita *in loco* na Câmara Legislativa do DF.

Já ao analisar o cenário internacional definiu-se um conjunto limitado de países para o estudo, em que se deu o foco nos desenvolvidos, como Japão, e outros em desenvolvimento, como o Egito. Apesar da brutal diferença entre os dois Estados, foi possível identificar uma problemática comum entre ambos e que gerou a política pública em seus respectivos territórios: o assédio nos serviços de transporte e o “chikan”, termo utilizado no Japão para referir-se à “pessoa culpada e ao ato de tocar alguém sem o seu consentimento”¹⁴ (tradução livre).

No Japão, a separação entre os gêneros nos vagões não é novidade. Desde 1912, em Tóquio, já existia a divisão entre estudantes mulheres e estudantes homens. Nos anos seguintes, após o fim da Segunda Guerra Mundial e após o estilo de vida se tornar, gradativamente, mais urbano, diversas cidades começaram a implementação de vagões exclusivos. E, hodiernamente, desde 2005, e com estatísticas de que “dois terços das passageiras entre 20 e 30 anos já foram vítimas” (Folha de S. Paulo)¹⁵, quase todas as companhias possuem tal política. No âmbito desse debate, no Japão o assédio foi transformado em crime passível de prisão ou de

¹⁴ EXPERIENCE, Japan. WOMEN ONLY CARS IN TRAINS. UNITED KINGDOM, 19 jan. 2018. Disponível em <<https://www.japan-experience.com/to-know/visiting-japan/women-only-cars-in-trains>> Acesso em, 18 ago. 2019.

¹⁵ PORTO, Alexandre; FLECK, Isabel; COLON, Leandro; MESQUITA, Lígia. Assédio sexual em vagão vira fetiche em Tóquio e dá prisão em NY. São Paulo, 13 abr. 2014. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2014/04/1439208-assedio-sexual-em-vagao-vira-fetiche-em-toquio-e-da-prisao-em-ny.shtml>. Acesso em: 19 ago. 2019.

multa de até 500.000 ienes (4.500 dólares) (Japan Experience, 19 de janeiro de 2019).

No Egito, a iniciativa do projeto foi dada pela parlamentar feminista Thuraya Labna, que defende a proteção das mulheres, especialmente as que têm filhos, nos vagões lotados. Neste país algumas críticas ao sistema advêm dos seguidores do Islamismo e “interfere na forma como os veículos exclusivos são vistos”¹⁶ (Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 41 - 2019 - 1º quadrimestre). De um lado, existem os que repudiam o fato de se dar algum direito às mulheres, e de outro, estão os religiosos apoiadores que afirmam uma regra básica de separação entre homens e mulheres, principalmente, em lugares cheios e movimentados.¹⁷

Por fim, foi constatado, nessa primeira fase que, ao redor do mundo, a política foi bem aceita e ajudou a reduzir a quantidade de assédio contra mulheres no metrô. No México, por exemplo, esse número reduziu em 26% desde a implementação do vagão exclusivo no ano 2000 (“Elmostrador, 24 de outubro de 2017 e Pikara Online Magazine, 17 de setembro de 2014)¹⁸.

Com o foco da pesquisa no Brasil, foram identificados vários estados que aderiram à política do vagão exclusivo, apesar de “raros os estudos desenvolvidos sobre o desempenho desse serviço exclusivo para mulheres e os resultados obtidos”. Como também existem os que não optaram pela aplicação da medida em seus territórios.

E o estado pioneiro em adotar a política pública do Vagão Rosa foi o Rio de Janeiro, por meio da Lei Estadual 4.733, de 2006. Tal lei é de autoria do ex-presidente da Alerj, deputado Jorge Picciani (PMDB). A medida implementada estabelece que as

¹⁶ COUTO, Cecília; NATHASHA, Késsia; DIAS, Clóvis; ANDRADE, Nilton. O que as experiências com o vagão rosa nos ensinaram até agora. 41. Paraíba, 2019. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-3.pdf>. Acesso em: 19 ago. 2019.

¹⁷ MURPHY, Caryle. 1990. “Reserved for women” disponível em <<https://www.washingtonpost.com/archive/politics/1990/02/26/reserved-for-women/15f29bf7-a1b6-47fe-88b3-aff32fc839e0/?noredirect=on>> acesso em 2018.

¹⁸ SANTIBAÑEZ, Loreto. 2017. “Vagones exclusivos para mujeres: La medida contra el acoso en el Metro que genera controversia” Disponível em <<https://www.elmostrador.cl/braga/2017/10/24/vagones-exclusivos-para-mujeres-la-medida-contr-el-acoso-en-el-metro-que-genera-controversia/>>

concessionárias devem destinar vagões para o uso feminino nos horários de pico. Não há previsão, na lei, para a punição de homens que não se atentarem para o descumprimento da lei e nem para a proteção de outras minorias sexuais como homossexuais e transexuais. (IBDFAM, 2014)¹⁹

Em Belo Horizonte a proposta originária é do vereador Léo Burguês (PSL) sob o mesmo fundamento utilizado pelos outros estados: zelar a integridade das mulheres. Tal projeto foi aprovado, em julho de 2016, pelos parlamentares. Posteriormente, a lei foi enviada ao prefeito Marcio Lacerda (PSB), para que se manifestasse sobre sua sanção ou veto. Em razão de sua omissão pelo prazo de 15 dias, o projeto foi novamente remetido à Câmara de Vereadores para promulgação.

Vale mencionar que o Supremo Tribunal Federal foi instado a se manifestar acerca da constitucionalidade desta lei municipal, que destina vagões exclusivos em metrô a mulheres. A Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos - ANPTrilhos propôs Ação de Descumprimento de Preceito Fundamental - ADPF alegando que tal legislação “fere o artigo 5º, inciso I, da Constituição, que versa sobre a igualdade entre homens e mulheres, bem como o inciso XV, que estabelece o direito à locomoção em território nacional” para a ANPTrilhos “Segregar as mulheres que utilizam diariamente os trens e metrô brasileiros, dando a elas uma ilusória sensação de ‘proteção’ contra os assediadores, promove uma limitação injusta, fazendo aceitar o entendimento de que aquelas que não utilizam o vagão exclusivo podem estar sujeitas à agressão.”²⁰

Em contrapartida, São Paulo teve o projeto de Lei 175, de 2013 aprovado pela Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp) de autoria do deputado Jorge Caruso (PMDB). Apesar da aprovação, o ex-governador Geraldo Alckmin (PSDB) vetou, em 2014, o projeto responsável por obrigar empresas do sistema metroviário a

¹⁹ Instituto Brasileiro de Direito de Família. 2014. “Deputados de SP aprovam projeto que cria vagão exclusivo para mulheres em metrô do Estado”. Disponível em <<http://www.ibdfam.org.br/noticias/5366/Deputados+de+SP+aprovam+projeto+que+cria+vagão+exclusivo+para+mulheres+em+metrô+do+Estado>>

²⁰ CARNEIRO, Luiz Orlando. JOTA INFO. 2016. “Lei que destina vagão exclusivo para mulheres em metrô é questionada no STF”. Disponível em <<https://www.jota.info/justica/lei-que-destina-vagao-exclusivo-para-mulheres-em-metro-e-questionada-no-stf-11112016>>, acesso em 18 de agosto de 2019.

disponibilizarem ao menos, e, no mínimo, um vagão para o uso exclusivo das mulheres nos horários de pico. A justificativa do político para seu veto estava voltada para o fato de acreditar que a “iniciativa não resolvia o problema do assédio contra a mulher”²¹, bem como sua afirmação "Desde o início não vi com bons olhos o projeto. Acho que segregar, separar, não parece ser o caminho adequado. Quando a gente ouve mais erra menos. Procuramos ouvir o que as entidades, as mulheres, as lideranças pensam. E concluiu aquilo que nós tínhamos como pensamento, que não seria por lei e nem tampouco fazendo segregação que iríamos resolver esses problemas”²². A justificativa permeava, também, a questão de que todas as estações já contavam com um sistema de segurança com câmeras de vídeo.

Tanto a justificativa do ex-governador de São Paulo, quanto a fundamentação utilizada pela ANPTrilhos em sua ADPF, coincidem com a motivação de vários grupos feministas que se dizem contrários aos vagões exclusivos. Contudo, o que os diferencia são as propostas de políticas públicas que podem se originar a partir da ausência de um vagão exclusivo.

Por consequência da visita à Câmara Legislativa do Distrito Federal concluiu-se que a Lei 4.848, de 2012 foi resultado da discussão de 3 projetos de lei, os de nº s 98, 431 e 438, todos de 2011. Respectivamente das(os) Deputadas(os) Evandro Garla, Eliana Pedrosa e Liliane Roriz e que conforme abaixo sistematizado.

O projeto 438, de 2011, dispunha sobre a reserva de vagões para uso exclusivos de mulheres com crianças de colo, gestantes, maiores de 65 anos, pessoas com necessidades especiais e deficientes visuais acompanhadas de cão-guia, em cada composição dos metrô do Distrito Federal. Entretanto foi, a requerimento da própria autora, que ocorreu a sua retirada de tramitação, justificando que a matéria já estava sendo discutida na casa, pelo requerimento 496 do mesmo ano.

²¹ COUTO, Cecília; NATHASHA, Késsia; DIAS, Clóvis; ANDRADE, Nilton. O que as experiências com o vagão rosa nos ensinaram até agora. 41. Paraíba, 2019. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-3.pdf>. Acesso em: 19 ago. 2019.

²² DOMINGOS, Roney. G1 SP. 2014. “Alckmin veta criação de ‘vagão rosa’ nos trens e no Metrô de SP”. Disponível em < <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/08/alckmin-veta-criacao-de-vagao-rosa-nos-trens-e-no-metro-de-sp.html>>

Já o projeto 431, de 2011 da deputada Eliana Pedrosa passou a tramitar apensado ao 98, de 2011. O PL 431 trataria sobre a destinação de vagões exclusivos para mulheres usuárias da Companhia do Metropolitano no Distrito Federal Metrô-DF e o 98 da destinação de vagões exclusivos para mulheres e “portadoras de necessidades especiais”.

Dentro do processo, se constatou a Proposta de Emenda Aditiva ao PL, realizada pela Deputada Rejane Pitanga na Comissão de Assuntos Sociais, que buscava somar um artigo com a seguinte redação: "O Poder Executivo, através dos órgãos competentes, realizará campanhas de sensibilização dos usuários do Metrô-DF sobre a importância e objetivos da destinação de vagão exclusivo para mulheres." Com a seguinte justificativa: "Para garantir a eficácia da legislação proposta, é necessário que o governo local promova junto ao Metrô - DF campanhas de conscientização e de reeducação da população em relação ao uso dos vagões exclusivos para as mulheres, uma vez que não se pode ferir o direito de ir e vir garantido pela Constituição Federal a cada cidadão brasileiro." Entretanto não houve documentos que mostrassem andamento para esta proposta.

Examinou-se também que a justificativa feita pelo Deputado em sua Proposta de Lei n. 98, de 2011: “Já é constatado que as usuárias de transportes públicos enfrentam **constrangimentos e importunação sexual**, principalmente por causa da **superlotação**. Apesar da seriedade do problema, poucas se arriscam a fazer denúncia, pois ficam **envergonhadas em se expor. As concessionárias não possuem programas de orientação** para diminuir este tipo de delito.” (grifo nosso) O deputado claramente destacou reais problemas (sociais e governamentais): a superlotação, os constrangimentos e importunações sexuais, a vergonha (das mulheres) em se expor, além da falta de programas de orientação por parte das concessionárias.

O que se percebe é uma discrepante análise (pelos legisladores) entre os problemas ora suscitados e solução dada. Isto pode significar que ocorreu um mau ou destoante enquadramento e definição do problema na agenda pública. Este enquadramento é uma questão muito importante na formação de uma política pública, pois os agentes parlamentares devem analisar as demandas e enquadrá-las para a

realização de suas atividades, além de que todo este enquadramento transforma, de uma forma primária, a importância que a demanda terá na agenda e em um momento posterior alterar as atividades, ou seja, as respostas que vão ser geradas em decorrência dela.²³

Claro que desafios são encontrados em todo tipo de processo legislativo, ainda mais aqueles que demandam respostas rápidas e decorrem de uma pressão social. Esses momentos podem ser identificados como "momentos de resposta à crises" e quando há esse tipo de necessidade, o governo, acaba precisando dar soluções em um curto prazo e assim a alternativa que lhes sobram são retornos mais simples e fáceis à sociedade. Mais uma decorrência deste tipo de mau enquadramento são as "más decisões" ou ainda pode ocorrer atitudes do governo que "tendem a definir os problemas de uma forma que os absolve da responsabilidade de causá-los ou agravá-los, e/ou de uma forma cuja resolução envolva o mínimo de esforço de sua parte. Embora isso possa beneficiar o governo, acaba desviando os esforços das políticas públicas e, por fim, o problema permanece não solucionado."²⁴

Afirmar que a justificativa quanto à proposta legislativa é discrepante entre a análise problema-resolução-resultado, é dizer que dentro de uma avaliação quanto a qualidade da lei (legística) busca sempre, dentro da legística material, a realização de uma identificação e definição dos meios para gerar os efeitos pretendidos é necessária e ainda e o que não foi constatado dentro dos trâmites do projeto de lei objeto desta análise, que seria a busca por alternativas variadas que também pudessem alcançar tais efeitos²⁵.

E quando se faz uma separação das mulheres nos vagões exclusivos como um meio para solucionar os problemas de superlotação, constrangimentos e importunações sexuais, vergonha (das mulheres) em se expor para realizar denúncias

²³ WU, Xun; Ramesh. M.; HOWLETT, Michael; FRITZEN, Scott. Guia de políticas públicas: gerenciando processos, ENAP, 2014. Páginas 36 e 37.

²⁴ WU, Xun; Ramesh. M.; HOWLETT, Michael; FRITZEN, Scott. Guia de políticas públicas: gerenciando processos, ENAP, 2014. Página 39.

²⁵ ANDRADE, Aparecida de Moura. 2017. Ceub. Revista Brasileira de Políticas Públicas, Avaliação de políticas públicas versus avaliação de impacto legislativo: uma visão dicotômica de um fenômeno singular”.

e a falta de programas de orientação por parte das concessionárias, não se observa uma resolução efetiva dessas questões. Muito embora possa ser uma resposta que busca afastar da mulher do meio que a perturba, não solve nenhum dos problemas identificados e ainda realiza uma culpa das próprias vítimas, das mulheres que são isoladas para não serem perturbadas.

Medidas como as propostas feitas pela Marcha Mundial das Mulheres, em um movimento contra os vagões exclusivos de São Paulo, poderiam ser avaliadas justamente como essa busca por alternativas **variadas** para solucionar os problemas. As propostas então seriam:

- "A utilização de câmeras nos vagões de metrô e trens e nos ônibus, para que as mulheres possam reconhecer seus assediadores;
- a realização de campanhas contra o assédio sexual no sistema televisivo de ônibus, metrô e trens para fortalecer sua prevenção;
- a criação de campanhas que orientem as mulheres sobre seus direitos, sobre como se defender, além de campanhas que possam constranger os agressores;
- a criação de canais para facilitar a denúncia, como por meio de envio de mensagens de celular;
- a formação adequada aos funcionários para atendimento das vítimas;
- a iluminação em pontos de ônibus e pontos em lugares com circulação;
- a garantia do transporte de qualidade como direito de todas, combatendo a superlotação."²⁶

As votações ocorreram na forma do seu substitutivo da PL 98, de 2011, composto por 5 artigos (anexo - tramitação da lei página 29). E assim passou para votação na Comissão de Economia Orçamentos e Finanças (CEOF), de forma favorável pelos 5 deputados que participaram desta reunião (Agaciel Maia, Claudio Abrantes, Wasney de Roure, Eliana Pedrosa, Benedito Domingos), sem nenhum pedido de vistas ou emenda apresentadas.

²⁶ MARCHA MUNDIAL DAS MULHERES, Movimento (2014) Nota da Marcha Mundial das Mulheres contra o Vagão Rosa, pelo Direito ao Espaço Público e a uma Vida Livre de Violência. Disponível em , acesso em 20 de abril de 2017

Em sequência ocorreu a votação na Comissão de Assuntos Sociais, em que consta no relatório que "no caso da reserva de vagões para as mulheres, os dois parlamentares alegam que tal iniciativa visa coibir os constantes constrangimentos a que elas são submetidas no Metrô, com sérios e criminosos atos de assédio sexual", e em seu voto afirma "As proposições são de extrema relevância para as mulheres e portadores de deficiência física que se utilizam, para o seu transporte, o Metrô de Brasília, visando, o primeiro caso, proteger as mulheres contra atos constrangedores de assédio sexual e, em segundo lugar, assegurar facilidade de locomoção para os portadores de deficiência física." E continua "Aplicando-se os critérios para avaliação dos benefícios e demais consequências que se busca por meio da propositura em análise, ou seja, os parâmetros para avaliar a melhoria do bem estar geral ou de grupos específicos com sua criação, bem como sua utilidade, aptidão e necessidade, verifica-se, de pronto, que a mesma se apresenta conveniente e oportuna e em perfeita consonância com os princípios norteadores da Administração Pública e de proteção da dignidade humana. Isto porque os segmentos a serem favorecidos têm o direitos de usufruir verdadeiramente e com dignidade do serviço de transporte público, no caso específico o Metrô, com acessibilidade adequada e sem abuso sexual."

Durante o processo legislativo, algumas divergências de opinião foram suscitadas, inclusive do próprio Gerente de Operação da Companhia do Metropolitano, que pode dizer que "o nível de serviço do metrô, caso o projeto de lei seja aprovado, seria inadequado tanto para os homens quanto para as mulheres. Segundo ele, como cerca de metade do público do metrô é feminino, os vagões exclusivos não seriam suficientes para atender à demanda. (...) "Quando uma situação dessas acontecer, a pessoa que sofreu o abuso deve entrar em contato com os nossos seguranças"", como informado na matéria realizada pelo Correio Braziliense.²⁷

Este posicionamento de 2011 pode se confirmar quando situações de constrangimentos acontecem caso as mulheres não utilizem o vagão exclusivo (por

²⁷ Correio Braziliense. 2011. "Projeto de lei prevê espaço exclusivo para mulheres no Metrô". Disponível em https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/08/25/interna_cidadesdf,266966/projet-o-de-lei-preve-espaco-exclusivo-para-mulheres-no-metro.shtml>

estarem cheios) e então são importunadas ou assediadas nos vagões comuns²⁸ e ainda confirma que uma avaliação quanto a resoluções alternativas e variadas para o problema não pareceram serem suscitadas e realmente não constam nos trâmites de todo o processo legislativo.

Dando sequência ao processo legislativo as votações ocorreram, de forma simbólica, na Comissão de Constituição e Justiça, momento em que o relator reafirma que **41% da mão de obra produtiva do Brasil é** composto por mulheres e que elas são vítimas de constrangimentos e importunações sexuais nos transportes públicos justificando ainda que a questão principal surge da superlotação. Em primeiro e em segundo turno, a votação levou 17 votos favoráveis.

Quando passou para análise do governador, à época Agnelo Queiroz, ele decidiu pelo veto às disposições que definiam quais era os horários de pico, além dos parágrafos que dispunham sobre a multa em caso de descumprimento do texto legal. A justificativa se fundamentou na interferência de competência do poder legislativo na esfera do poder executivo. O governador afirmou que “Por outro lado, a matéria precisa de regulamentação, com amplo debate com os usuários...” A votação na Comissão de Constituição e Justiça sobre o veto parcial foi completamente favorável à aprovação da Lei e assim estava vigente, desde o dia 1 de junho de 2012.

Após toda a sistematização, foram detectados quais deputados seriam entrevistados de acordo com sua participação nas sessões legislativas e na tramitação no processo de maneira geral e são eles: Agaciel Maia, Arlete Sampaio, Aylton Gomes, Benedito Domingo, Celina Leão, Chico Vigilante, Cristiano Araújo, Dr. Michel, Luzia de Paula, Olair Francisco, Professor Israel Batista, Raad Massouh, Rôney Nemer, Wellington Luiz, Wasny de Roure.

Em relação às entrevistas não se obteve sucesso quanto ao contato com todos os parlamentares. Como mencionado na metodologia, foram várias as tentativas por diversos meios: WhatsApp, Facebook, e-mail e número de telefone.

²⁸ NASCIMENTO, Jéssica. NotíciasUOL. Brasília. 2017. Disponível em <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/04/27/mulher-relata-suposto-abuso-no-metro-do-df-e-critica-falta-de-assistencia.htm>>

Apenas alguns retornaram a comunicação e estes foram: Washington Mesquita, Agaciel Maia, Arlete Sampaio, Israel Batista, Eliana Pedrosa e Roney Nemer. Todos os deputados responderam os questionários de maneira superficial e genérica e não aparentaram muito interesse em respondê-las ante o argumento que a presente pesquisa não faz parte da área de atuação atual. Porém, não será possível utilizar suas respostas, para melhor embasamento do estudo, pois não houve êxito em conseguir a assinatura do Termo de Consentimento (TCLE) como consta em anexo.

Com relação aos gestores do GDF, pretendia-se entrevistar o corpo jurídico responsável pela elaboração do parecer que subsidiou o parecer de sanção e veto do governador, além dos gestores responsáveis pelas etapas iniciais de implementação da política. Porém, com o atraso na fase anterior (entrevistas aos deputados) e com as comunicações infrutíferas não foi possível chegar a essa etapa da pesquisa, bem como à etapa de entrevistas à sociedade civil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É notório que apesar dos serviços públicos de transporte serem fundamentais e de extrema relevância para toda a conjuntura da mobilidade urbana, são poucos os estudos referentes a esse tema e à sua aplicação no Brasil.

A análise realizada neste trabalho buscou compreender como se deu o processo legislativo que implementou a Lei que cria espaços exclusivos para as mulheres no Distrito Federal. Constatou-se ao observar os atores, as considerações feitas acerca das políticas e as críticas pertinentes a tais medidas, que estes são fatores elementares no momento de integração das demandas às políticas públicas. Inúmeros problemas como pressão social, necessidade de dar uma resposta rápida à sociedade, a culpabilização das vítimas e, ainda, o movimento do governo de, muitas vezes, evitar sua responsabilização, são enquadramentos que mostram que as demandas não são efetivamente atendidas de forma a resolver o problema em sua totalidade. Ou no caso estudado, são atendidas de maneira paliativa que acaba por gerar uma segregação e restrição da utilização dos espaços públicos das mulheres ao invés de se chegar à raiz e cerne da questão social.

É válido destacar que os serviços oferecidos às/aos usuárias/os devem estar de acordo com os preceitos legais e constitucionais que reforcem a ideia de conforto, segurança e maior acesso, até mesmo, àqueles que possuem mobilidade reduzida. Portanto, é perceptível a relevância de tal tema para a composição das discussões sociais.

Avalia-se que a tramitação do projeto de lei foi relativamente rápida, tendo sido apresentado em 2011 e lei sancionada em 2012. Isto, apesar de ser um aspecto positivo, a longo prazo não cuida tratou de solucionar o problema em questão. No curto prazo considera-se uma proposta que se presta a mitigar o assédio e trazer mais segurança às mulheres no transporte público, pois separa a vítimas em potencial dos possíveis agressores. Entretanto, tal política não ataca a raiz do problema, é apenas medida paliativa. Some-se a isso a privação da utilização dos metrô de forma livre e segura, pois o medo de passar por situações de constrangimento nos vagões mistos ainda vinga.

Em debates sobre o tema, em consonância os resultados supracitados, há a discussão da PEC 90/2011 sobre a inclusão dos transportes entre os direitos constitucionais, em que a "Secretária de Estado da Mulher do Distrito Federal reconheceu a iniciativa como um esforço para evitar a exposição a abusos, mas observou que, ao mesmo tempo, a medida confirma diferenças de gênero no uso dos meios de transporte coletivos. Em seu discurso, a secretária Olgamir Amancia também levantou a questão da existência do "vagão rosa" como controversa, uma vez que a iniciativa acaba por segregar as mulheres, enquanto o objetivo deveria ser incluí-las com segurança e proteção."²⁹

Ao falar sobre os vagões exclusivos para mulheres em metrô e trens metropolitanos, a palestrante da Secretaria das Mulheres que defendem a política, em outros estados do Brasil, ainda sim notam que esta é uma medida que não resolve a

²⁹ ONUMULHERES BRASIL. 2013. "ONU Mulheres participa de audiência pública para discutir PEC 90/2011 e mobilidade urbana no DF". Disponível em <<http://www.onumulheres.org.br/noticias/13-11-13-onu-mulheres-participa-de-audiencia-publica-para-discutir-pec-902011-e-mobilidade-urbana-no-df/>>

raiz do problema, e muitas recusam-se de utilizar o vagão por ter esta visão.³⁰ É necessário que o governo atue, mesmo no momentos de "resposta à crise" observando se as medidas adotadas estão apenas escondendo um problema maior que existe por trás e assim sempre buscar alternativas variadas e efetivamente avaliando o impacto daquela legislação, sendo que, avaliar a legislação deve incluir de forma mais ampla a avaliação prévia dos seus efeitos assim como manter um monitoramento da lei.³¹

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACTION AID, Movimento (2015 a) "O Brasil Lidera Assédio de Mulheres em Espaço Público". Disponível em <<http://www.actionaid.org.br/brasil-lidera-assedio-de-mulheres-em-espaco-publico>>, acesso em 23 de abril de 2018.

ACTION AID, Movimento (2015 b) "O Melhor Presente para as Mulheres é uma Cidade Segura para se Viver". Disponível em <<http://www.actionaid.org.br/2015/03/o-melhor-presente-para-mulheres-e-uma-cidade-segura-para-se-viver>>, acesso em 12 de agosto de 2016.

ALBUQUERQUE, Mariana. Puc. Rio. 2016. "Nos Trilhos do "Vagão Rosa – Debates sobre as políticas de vagão único" Disponível em <http://www.pucRio.br/pibic/relatorio_resumo2016/relatorios_pdf/ccs/DIR/DIRMariana%20Imbelloni%20Braga%20Albuquerque.pdf>

ANDRADE, Aparecida de Moura. 2017. Ceub. Revista Brasileira de Políticas Públicas, Avaliação de políticas públicas versus avaliação de impacto legislativo: uma visão dicotômica de um fenômeno singular"

BOURDIEU, Pierre (1998) "O Poder Simbólico". Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

BRASIL, Emanuelle e RESENDE, Adriana (2016). "Debatedoras criticam proposta que cria "vagão rosa em trens e metrô". Disponível em <<https://www.camara.leg.br/noticias/492351-DEBATEDORAS-CRITICAM-PROPOSTA-QUE-CRIA-%22VAGAO-ROSA%22-EM-TRENS-E-METROS>>

BUCCI, Maria Paula Dallari. Fundamentos para uma teoria jurídica das políticas públicas. São Paulo: Saraiva, 2013.

DESTAK JORNAL. "Assédio a mulheres em transporte público cresce 40%".

³⁰ SANTOS, Maria Carolina. 2017. "Polêmica de Recife a Porto Alegre, vagão rosa é aprovado por usuárias, mostram pesquisa". Disponível em < <http://www.generationnumero.media/polemico-de-recife-porto-alegre-vagao-rosa-e-aprovado-por-usuarias-mostram-pesquisas/>>

³¹ ANDRADE, Aparecida de Moura. 2017. Ceub. Revista Brasileira de Políticas Públicas, Avaliação de políticas públicas versus avaliação de impacto legislativo: uma visão dicotômica de um fenômeno singular".

Disponível em < <http://www.destakjornal.com.br//cidades/brasil/detalhe/assedio-a-mulheres-em-transporte-publico-cresce-40>>

CARNEIRO, Luiz Orlando. JOTA INFO. 2016. “Lei que destina vagão exclusivo para mulheres em metrô é questionada no STF”. Disponível em <<https://www.jota.info/justica/lei-que-destina-vagao-exclusivo-para-mulheres-em-metro-e-questionada-no-stf-11112016>>, acesso em 18 de agosto de 2019.

COUTO, Cecília; NATHASHA , Késsia; DIAS, Clóvis; ANDRADE, Nilton. O que as experiências com o vagão rosa nos ensinaram até agora. 41. Paraíba, 2019. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-3.pdf>. Acesso em: 19 ago. 2019.

Correio Braziliense. 2011. “Projeto de lei prevê espaço exclusivo para mulheres no Metrô”. Disponível em <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/08/25/interna_cidade_sdf,266966/projeto-de-lei-preve-espaco-exclusivo-para-mulheres-no-metro.shtml>

EXPERIENCE, Japan. WOMEN ONLY CARS IN TRAINS. UNITED KINGDOM, 19 jan. 2018. Disponível em <<https://www.japan-experience.com/to-know/visiting-japan/women-only-cars-in-trains>> Acesso em, 18 ago. 2019.

FEMINISMURBANA, Movimento (2014) “As Áreas Exclusivas para Mulheres no Transporte Público, O que Fazer?” Disponível em <<https://feminismurbana.wordpress.com/2014/02/25/as-areas-exclusivas-para-mulheres-no-transporte-publico-o-que-fazer/>>, acesso em 20 de abril de 2017.

FRASER, Nancy (2009) “Reenquadrando a Justiça em um Mundo Globalizado”. São Paulo: Lua Nova, v. 77, pp. 11-39.

FRASER, Nancy (2001) “Da Redistribuição ao Reconhecimento? Dilemas da Justiça na Era Pós-Socialista”. In: Souza, Jessé (org.) “Democracia Hoje: Novos Desafios para a Teoria Democrática Contemporânea”. Brasília: UNB, pp. 245-282.

GEERTZ, Clifford (1998) “O Saber Local: Fatos e Leis em uma Perspectiva Comparativa”. In: Geertz, Clifford. “O Saber Local-Novos Ensaios em Antropologia Interpretativa”. Rio de Janeiro: Editora Vozes, pp. 269-356.

GONZAGA, Teresinha De Oliveira (2004) “A Cidade e a Arquitetura também Mulher: Conceituando a Metodologia de Planejamento Urbano e dos Projetos Arquitetônicos do Ponto de Vista de Gênero”. Tese de Doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: Universidade de São Paulo.

Instituto Brasileiro de Direito de Família. 2014. “Deputados de SP aprovam projeto que cria vagão exclusivo para mulheres em metrô do Estado”. Disponível em <<http://www.ibdfam.org.br/noticias/5366/Deputados+de+SP+aprovam+projeto+que+cria+vagao+exclusivo+para+mulheres+em+metros+do+Estado>>

HABERMAS, Jürgen (2002) “A Inclusão do Outro”. São Paulo: Edições Loyola.

HERWEES, Tasbeeh (2016) “Conheça o Grupo de Mulheres de Bike que está Batendo de Frente com os Gentrificadores da Cidade”. Disponível em <<http://www.sauva.blog.br/single-post/2016/12/20/10>>, acesso em 25 de dezembro de 2018.

ITDP Brasil. 2018 “O acesso de mulheres e crianças à cidade”. Disponível em <<http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil--O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade--ABR-2018.pdf>> , acesso em julho de 2019

KHAN, Sameera; RANADE, Shilpa; PHADKE, Shilpa (2016) “Give Women Equal Access to Public Spaces. Disponível em <<http://www.thehindu.com/news/cities/mumbai/give-women-equal-access-to-public-spaces/article8348410>>, acesso em 20 de agosto de 2018.

KINGDON, John (2003) “Agendas, Alternatives, and Public Policies”. Nova York: Harper Collins.

MANZATO, Antonio José e SANTOS, Adriana Barbosa. A elaboração de questionários na pesquisa quantitativa. Disponível em: <http://www.inf.ufsc.br/~verav/Ensino_2012_1/ELABORACAO_QUESTIONARIOS_PESQUISA_QUANTITATIVA.pdf>. Acesso em, 21 de abril de 2014.

MARCHA MUNDIAL DAS MULHERES, Movimento (2014) “Nota da Marcha Mundial das Mulheres contra o Vagão Rosa, pelo Direito ao Espaço Público e a uma Vida Livre de Violência”. Disponível em <<https://marchamulheres.wordpress.com/2014/07/11/nota-da-mmm-contra-o-vagao-rosa-pelo-direito-ao-espaco-publico-e-a-uma-vida-livre-de-violencia/>>, acesso em 20 de abril de 2018.

MURPHY, Caryle. 1990. “Reserved for women” disponível em <<https://www.washingtonpost.com/archive/politics/1990/02/26/reserved-for-women/15f29bf7-a1b6-47fe-88b3-aff32fc839e0/?noredirect=on>> acesso em 2018.

NASCIMENTO, Jéssica. NotíciasUOL. Brasília. 2017. Disponível em <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/04/27/mulher-relata-suposto-abuso-no-metro-do-df-e-critica-falta-de-assistencia.htm>>

ONUMULHERES BRASIL. 2013. “ONU Mulheres participa de audiência pública para discutir PEC 90/2011 e mobilidade urbana no DF”. Disponível em <<http://www.onumulheres.org.br/noticias/13-11-13-onu-mulheres-participa-de-audiencia-publica-para-discutir-pec-902011-e-mobilidade-urbana-no-df/>>

PHADKE, Shilpa; KHAN, Sameera; RANADE, Shilpa (2011) “Why Loiter? Women and Risk on Mumbai Streets”. India: Penguin Books.

PHILLIPS, Anne. De uma política de ideias a uma política de presença. (2001). Estudos feministas, pp. 265-290. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/ref/v9n1/8615.pdf>>, acesso em 03 de maio de 2018.

PITKIN, H. *The Concept of Representantion*. Berkeley: University of California Press, 1967.

PORTO, Alexandre; FLECK, Isabel; COLON, Leandro; MESQUITA, Lígia. Assédio sexual em vagão vira fetiche em Tóquio e dá prisão em NY. São Paulo, 13 abr. 2014. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2014/04/1439208-assedio-sexual-em-vagao-vira-fetiche-em-toquio-e-da-prisao-em-ny.shtml>. Acesso em: 19 ago. 2019.

RAMADUGU, Mridula (2016) “Watch: Attention ladies! Nap in a Park, drink that Midnight Chai because You have Every Right to Loiter”. Disponível em <<http://www.firstpost.com/india/watch-attention-ladies-nap-in-a-park-drink-that-midnight-chai-because-you-have-every-right-to-loiter-2806566.html>>, acesso em 17 de agosto de 2016.

SANTIBAÑEZ, Loreto. 2017. “Vagones exclusivos para mujeres: La medida contra el acoso em el Metro que genera controvérsia” Disponível em <<https://www.elmostrador.cl/braga/2017/10/24/vagones-exclusivos-para-mujeres-la-medida-contra-el-acoso-en-el-metro-que-genera-controversia/>>

SANTOS, Maria Carolina. 2017. “Polêmica de Recife a Porto Alegre, vagão rosa é aprovado por usuárias, mostram pesquisa”. Disponível em <<http://www.generonumero.media/polemico-de-recife-porto-alegre-vagao-rosa-e-aprovado-por-usuarias-mostram-pesquisas/>>

TAYLOR, Alice (2011) “Women and the City: Examining the Gender Impact of Violence and Urbanization. A Comparative Study of Brazil, Cambodia, Ethiopia, Liberia and Nepal”. Action Aid Report. Disponível em <http://www.actionaid.org/sites/files/actionaid/actionaid_2011_women_and_the_city.pdf>, acesso em 22 de dezembro de 2018.

UOL, Universo Online Notícias (2017) “Mulher Relata Suposto Abuso no Metrô do DF e Critica Falta de Assistência”. Disponível em <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/04/27/mulher-relata-suposto-abuso-no-metro-do-df-e-critica-falta-de-assistencia.htm>>, acesso em 01 de maio de 2018.

VIEIRA, Sonia. Como Elaborar Questionários. Sonia Vieira. Editora Atlas. 2009

WHY LOITER, Movimento (2016) “Not a Typical Day in Metro! By Sreemoyee Bhattacharya”. Disponível em <<http://whyloiter.blogspot.com.br/>>, acesso em 15 de agosto de 2018.

WU, Xun; Ramesh. M.; HOWLETT, Michael; FRITZEN, Scott. Guia de políticas públicas: gerenciando processos, ENAP, 2014.

YAKUPITIYAGE, Tharanga (2015) “Espaço Público Seguro para Mulheres”. Disponível em <<http://www.ipsnoticias.net/portuguese/2015/10/ultimas-noticias/espaco-publico-seguro-para-mulheres/>>, acesso em 23 de dezembro de 2018.

ANEXOS:

ANEXO 1 – PL 98/2011



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

GABINETE DO DEPUTADO EVANDRO GARLA

L I D O

Em, 21 de 12/2011

Assessoria do Plenário

PL 098 /2011

PROJETO DE LEI N°

(Do Sr.Deputado Evandro Garla-PRB)

Assessoria do Plenário e Distrito

Ao Setor de Protocolo Legislativo para registro e em seguida, à Assessoria de Plenário para análise de admissão e distribuição observado o art. 132 do RL.

Em, 07 de 12/11

Itamar Pinheiro Lima
Chefe da Assessoria de Plenário

“Dispõe sobre a destinação de espaços exclusivos para as mulheres e portadores de necessidades especiais no sistema metroviário do Distrito Federal.”

A Câmara Legislativa do Distrito Federal, decreta:

Art. 1º - A empresa que administra o sistema metroviário no Distrito Federal, fica obrigada a destinar vagões exclusivo para mulheres e portadores de necessidades especiais nos horários de pico matutino e vespertino.

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

§ 2º - Os vagões a serem destinados para o transporte exclusivo de mulheres e portadores de necessidades especiais poderá ser destacado entre os que integram a composição dimensionada para o fluxo de passageiros nos referidos horários de pico, ou adicionados à composição, a critério da concessionária.

§ 3º - Nos vagões que não são de uso exclusivo das mulheres e portadores de necessidades especiais poderá haver uso misto.

§ 4º - Excetuam-se os sábados, domingos e feriados do previsto no artigo 12,º da presente Lei.

Art. 2º – A empresa terá 30 (trinta) dias para se adequar a presente Lei.

Art. 3º - O não cumprimento do disposto no caput ao art .1º implicará no pagamento de multa de 500 (quinhentas) UFIR/DF.

Parágrafo único – Se a irregularidade não for sanada no prazo de 30 (trinta) dias após a notificação pelo órgão responsável pela fiscalização, será aplicada a multa diária de 100(cem)UFIR/DF.

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Setor Protocolo Legislativo
Nº 098 /2011
Folha Nº 10

ANEXO 2 – TCLE – PARLAMENTARES



Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE

“O Vagão Rosa do Metrô - Análise do Processo Legislativo e Etapas Iniciais de Implementação da Política Pública de Mobilidade que cria Espaços Exclusivos para as Mulheres no Sistema Metroviário do Distrito Federal”

Centro Universitário de Brasília

Pesquisadora responsável: professora mestre Sabrina Durigon Marques

Orientadora das Pesquisadoras assistentes: Isadora Machado de Oliveira e Lara Avena Rocha

Você está sendo convidado(a) a participar do projeto de pesquisa acima citado. O texto abaixo apresenta todas as informações necessárias sobre o que estamos fazendo. Sua colaboração neste estudo será de muita importância para nós, mas se desistir a qualquer momento, isso não lhe causará prejuízo.

O nome deste documento que você está lendo é Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Antes de decidir se deseja participar (de livre e espontânea vontade) você deverá ler e compreender todo o conteúdo. Ao final, caso decida participar, você será solicitado a assiná-lo e receberá uma cópia dele.

Antes de assinar, faça perguntas sobre tudo o que não tiver entendido bem. A equipe de estudo responderá às suas questões a qualquer momento (antes, durante e após o estudo).

Natureza e objetivos do estudo

- O objetivo geral da pesquisa é analisar os atores que trabalharam para inclusão da política do vagão rosa na agenda, bem como o processo legislativo e a implementação da política pública de mobilidade que cria espaços exclusivos para as mulheres no sistema metroviário do Distrito Federal.
- São três os objetivos específicos desta pesquisa:
- (i) identificar os atores que trabalharam para a inclusão da política do vagão rosa na agenda, na ordem do dia e se mobilizaram por sua aprovação;
- (ii) analisar o processo legislativo distrital que resultou na aprovação da lei distrital nº 4.848/2012, identificando os atores favoráveis e contrários à aprovação dessa lei, bem como apurar se o debate contou com a participação de mulheres, tanto deputadas, quanto representantes da sociedade civil organizada ou não, e de que forma ocorreu essa participação;
- (iii) avaliar o processo inicial de implementação da política do Vagão Rosa, por meio de análise documental, bem como por meio de entrevistas com funcionários do metrô e do GDF.

Você está sendo convidado/a participar da entrevista colaborar com informações acerca de alguma dessas etapas de tramitação do projeto.

Procedimentos do estudo

- O/os procedimento(s) é/são responder ao questionário apresentado, bem relatar eventuais questões que entenda ser pertinentes para a compreensão do processo.
- Não haverá nenhuma outra forma de envolvimento ou comprometimento neste estudo.
- A pesquisa será realizada na Câmara Legislativa do DF e nos espaços do Poder Executivo onde se encontrarem os atores que serão ouvidos.

Riscos e benefícios

- Este estudo possui riscos mínimos.