



CEUB

Centro Universitário de Brasília - UniCEUB
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS
Curso de Bacharelado em Direito

ISADORA MACHADO DE OLIVEIRA

**O VAGÃO EXCLUSIVO PARA MULHER NO METRÔ DO DF: Uma análise *ex post*
da qualidade da lei e da opinião das usuárias**

**BRASÍLIA
2021**

ISADORA MACHADO DE OLIVEIRA

**O VAGÃO EXCLUSIVO PARA MULHER NO METRÔ DO DF: Uma análise *ex post*
da qualidade da lei e da opinião das usuárias**

Artigo científico apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS do Centro Universitário de Brasília (UnICEUB).

Orientadora: Carolina Costa Ferreira.

**Brasília
2021**

ISADORA MACHADO DE OLIVEIRA

**O VAGÃO EXCLUSIVO PARA MULHER NO METRÔ DO DF: Uma análise *ex post*
da qualidade da lei e da opinião das usuárias**

Artigo científico apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito / Relações Internacionais pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS do Centro Universitário de Brasília (UniCEUB).

Orientadora: Carolina Costa Ferreira.

Brasília, de de 2021.

BANCA AVALIADORA

Professora Orientadora Carolina Costa Ferreira

Professor(a) Avaliador(a)

AGRADECIMENTOS

Venho agradecer em primeiro lugar a minha família e meu esposo que são a minha maior rede de apoio e minhas maiores inspiração, cada um de um jeito especial e muito importante para a minha formação como pessoa e como acadêmica. Venho destacar aqui minhas avós, Maria Cléria e Cleusa, que são mulheres fortes, estudiosas e que batalharam muito para estudar, trabalhar e ter filhos, em uma época em que tudo isso era ainda mais difícil.

Quero agradecer imensamente a minha professora orientadora deste trabalho Carolina Costa Ferreira, que além de muito atenciosa foi muito precisa em seus apontamentos, correções e puxões de orelha.

Gostaria de agradecer a minha professora Sabrina Durigon Marques que me convidou a elaborar o Projeto de Iniciação Científica, que foi o ponta pé para a pesquisa aqui realizada, e a Lara Avena Rocha que topou entrar naquela jornada desafiadora comigo e também quero agradecer a minha amiga Kathleen que sempre esteve ao meu lado, desde o início da faculdade ajudando a muitos momentos serem mais fáceis e divertidos.

O VAGÃO EXCLUSIVO PARA MULHER NO METRÔ DO DF: Uma análise *ex post* da qualidade da lei e da opinião das usuárias

Isadora Machado de Oliveira

Resumo

Em 2012, o Distrito Federal aprovou a Lei nº 4.848, que passou a obrigar a Companhia Metropolitana do Distrito Federal – Metrô/DF a destinar vagões exclusivos para mulheres e pessoas com deficiência nos horários de pico. Esta política pública foi analisada por duas pesquisadoras, que chegaram à conclusão de que a política é paliativa e que, inclusive, a medida adotada pelos deputados e aprovada e implementada pelo Governador não soluciona os problemas centrais que justificavam a proposta de lei. O objetivo deste trabalho é entender, após todos estes anos, qual a opinião das usuárias do Metrô-DF e qual a percepção delas sobre o vagão exclusivo para mulheres no Metrô-DF. Para entender este cenário aplicou-se uma pesquisa de satisfação com as usuárias do metrô-DF através de um questionário utilizando a plataforma Google Forms. Após a coleta dos dados, esquematizou-se as respostas das entrevistas a fim de realizar uma análise de interlocução entre as respostas obtidas e as justificativas que ensejaram a implementação da política em análise, realizando um trabalho de Legística Ex Post.

Palavras-chave: políticas públicas; vagão rosa; assédio; pesquisa de satisfação; opinião das usuárias; análise *ex post* da qualidade da lei.

Sumário

Introdução. 1- Contextualização inicial do campo de pesquisa. 2- O método de pesquisa – entendendo a qualidade da lei a partir da perspectiva das usuárias do “vagão rosa”. 3- Uma análise crítica dos resultados da pesquisa empírica com as usuárias: avaliação *ex post* da política pública. Considerações finais. Referências. Anexo. Apêndice.

INTRODUÇÃO

O vai e vem das mulheres nas cidades sempre foi uma experiência muito diferente daquele vivenciado por homens. Conforme afirmou a arquiteta e urbanista

Tainá de Paula¹, “a cidade acaba sendo um grande território de opressão de um modo geral – de classe, raça e gênero”. Nesta perspectiva, políticas públicas vão sendo desenvolvidas e muitas críticas acompanham este caminhar.

O medo que as mulheres possuem em ocupar os espaços públicos que a elas pertencem vem desde experiências por elas vividas, como por experiências de pessoas próximas, de outras mulheres, amigas, familiares.

Muitas vezes essas experiências são cercadas por agressões, assédios e constrangimentos que fazem com que as mulheres se sintam menos pertencentes aos espaços públicos.

Esta sensação de menos pertencimento vem justamente de uma relação de construção da própria cidade em que “a cidade – compreendida enquanto agente ativo na (re)produção das relações sociais – é ordenada a partir da dicotomia homem-público x mulher-privado”²

Nesta perspectiva, constatou-se que as atividades desempenhadas pelos homens nas cidades é bem diferente daquelas desempenhadas pelas mulheres, em um estudo realizado na cidade de Maceió observou-se que até a forma de se deslocar muda, simplesmente pelo fato de ser mulher:

De maneira geral, elas andam em grupos e a velocidade de seus passos é maior, em especial no período da noite. Tais sujeitas tendem a nunca (ou quase nunca) ocupar o espaço de forma espontânea e optativa, mas limitam-se a realizar deslocamentos que as encaminhem de um ponto a outro da maneira mais rápida e segura possível. Para de fato permanecer nesses espaços públicos, como praças e mobiliários urbanos, o fazem sobretudo junto de outras mulheres ou homens.

Facilmente notamos que as mulheres se sentem inseguras de andar nas ruas, ao passo que o mesmo não ocorre de maneira tão severa com os homens, pois elas sabem que estão correndo perigo em seus trajetos pelas cidades e os homens por não passarem por tantos constrangimentos, assédios e agressões passam a ocupar os espaços públicos sem medo.

A política pública que cria espaços exclusivos para mulheres é utilizada pelo Brasil e pelo mundo e, em 2012, no Distrito Federal, foi introduzida a Lei Distrital nº

¹ PAULA, Tainá de. Mulheres e o direito à cidade. Entrevista concedida a Andrea Dip. **Pública**, 25 jun. 2018. Disponível em: <https://apublica.org/2018/06/mulheres-e-o-direito-a-cidade/>. Acesso em: 04 out. 2021.

² LYRA, Júlia de Freitas Correia. Sujeitas públicas, narrativas anônimas: espacializando o medo e a (im)permanência da mulher no âmbito urbano em Maceió/AL – Brasil. **Fórum Sociológico**, n. 36, p. 9-23, 2020. DOI: <https://doi.org/10.4000/sociologico.8991>. Disponível em: <http://journals.openedition.org/sociologico/8991>. Acesso em: 04 out. 2021.

4.848, criando a obrigatoriedade de um vagão exclusivo para mulheres no metrô do DF, o que justificou a proposta legislativa foi a detecção de alguns problemas, quais sejam: a superlotação, o assédio e a falta de estrutura para as mulheres denunciarem assédios ocorridos nos vagões.

Deste modo, após quase dez anos de sua implementação, vê-se a necessidade de reavaliar esta política pública, mas agora sob uma perspectiva das próprias usuárias, utilizando-se, para tanto, de Análises de Impacto Legislativo *ex post*, a fim de entender o que as mulheres pensam sobre e como são as experiências no uso do vagão exclusivo para mulheres, após a implementação do vagão exclusivo para mulheres (ou “vagão rosa”).

É de grande importância para os estudos legislativos e para a implementação de leis e políticas públicas a ocorrência de uma ativa participação popular e principalmente de pessoas que serão atingidas pela política pública proposta.

De várias maneiras pode ocorrer a participação popular, pode aparecer por meio de entrevistas, questionários online, inclusive muitos órgãos públicos já adotam a possibilidade de votação por meio de seus sítios na internet, e ainda por meio das assembleias públicas para discussão da proposta legislativa nas Câmaras Legislativas.

Nesta perspectiva e como detectado no Projeto de Iniciação Científica (PIC) realizado em 2018 e 2019 que avaliou o processo legislativo e de implementação da Lei 4.848/2012³, restou verificado que a aprovação da Lei não contou com a participação popular:

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.

Ou seja, foi implementada uma Lei, que busca mudar a rotina diária das mulheres, que busca satisfazer interesses e direitos das mulheres, mas que em todo o trâmite para a aprovação da lei as mulheres não foram ouvidas.

³ OLIVEIRA, Isadora M.; ROCHA, Lara A.; MARQUES, Sabrina D. **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 de Pesquisa (Programa de Iniciação Científica) - Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2018. p. 12. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/pic/article/view/6358>. Acesso em: 04 out. 2021.

Com este tipo política pública pode-se concluir que “O vaga rosa apresenta-se como uma solução rápida para o problema dos assédios já que suas consequências são imediatas.”⁴, mas apesar de revelar consequências imediatas, por não conter um acervo de estudo detido pode ser uma política que não soluciona a ocorrência dos crimes, não tranquiliza as mulheres em todo o seu trajeto, então leis como a que aqui se analisa, devem ser acompanhadas de políticas públicas mais ativas e com uma maior participação popular, inclusive após a implementação da lei.

Entendendo a necessidade de ouvir as pessoas que mais são impactadas com a implementação do Vagão Exclusivo para mulheres no Metrô do DF, ou seja, sabendo da necessidade de ouvir as usuárias do metrô, é que se busca, neste trabalho, compreender como elas se sentem utilizando e usufruindo da Lei 4.848/2012.

1 CONTEXTUALIZAÇÃO INICIAL DO CAMPO DE PESQUISA

O artigo científico busca dar continuidade à pesquisa realizada no Projeto de Iniciação Científica (PIC), realizado pelas pesquisadoras Isadora Machado de Oliveira e Lara Avena Rocha, orientado pela professora Sabrina Durigon Marques, no Centro Universitário de Brasília (CEUB)⁵.

Aquela pesquisa teve por objetivo realizar um estudo Legístico - análise sobre a qualidade da lei – *ex ante* da lei que implementou o Vagão Exclusivo para Mulheres no Distrito Federal – a Lei Distrital nº: 4.848 de 2012⁶. Esta análise abrangeu todo o processo legislativo, incluindo os projetos de lei, apensados, e todo o trâmite da Câmara Legislativa do Distrito Federal.

Dentro desta análise foram observados quais foram as participações – de organizações e instituições – no processo legislativo e quais foram as discussões

⁴ COUTO, Cecília de Freitas Vieira. O que as experiências com o vagão rosa nos ensinaram até agora. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, ano 41, p. 25-36, jan./abr. 2019. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-3.pdf>. Acesso em: 04 out. 2021.

⁵ OLIVEIRA, Isadora M.; ROCHA, Lara A.; MARQUES, Sabrina D. **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 de Pesquisa (Programa de Iniciação Científica) - Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2018. p. 12. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/pic/article/view/6358>. Acesso em: 04 out. 2021.

⁶ DISTRITO FEDERAL. **Lei no. 4.848, de 1º. De Junho de 2012**. Dispõe sobre a destinação de espaços exclusivos para mulheres e portadores de necessidades especiais no sistema metroviário do Distrito Federal. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/71459/Lei_4848_01_06_2012.html. Acesso em: 06 out. 2021.

trazidas naquele momento e naquele processo, além de realizar uma pesquisa teórica sobre os debates que ocorrem acerca do tema.

Assim, o presente trabalho continua a analisar políticas públicas que criam espaços exclusivos para certos grupos sociais, e no caso, foi analisado com maior enfoque a política pública que cria espaços exclusivos para mulheres, nos transportes públicos.

A maior crítica realizada por grupos que buscam a proteção dos direitos das mulheres é que políticas que geram espaços exclusivos para mulheres é uma “lógica perigosa” e que, “ao criar um espaço separado para as mulheres, evidencia-se a quem pertence o espaço público: aos homens”⁷.

Este tipo de compreensão leva ao questionamento que também fora realizado por Mariana Ibelloni: “quem pode se mover na cidade? Como se move? A quais corpos o acesso ao espaço público é franqueado e facilitado”⁸ e, em especial, de que modo as mulheres podem ocupar os espaços públicos.

Por isso, entender o processo legislativo que implementou esta política no Distrito Federal é tão importante, para elucidar quais as justificativas que ensejaram a implementação da política e como esta efetivamente sendo aplicada. Assim, a avaliação legislativa precisa de completude, não apenas em sua fase *ex ante*, mas, também, em sua dimensão *ex post*.

Importante ressaltar, mesmo que de maneira breve, mas que é de extrema relevância para este trabalho, que a justificativa da Lei - no âmbito do Projeto de Lei nº: 98/2011, que se encontra no Anexo A, foram quatro pontos focais:

1. as usuárias dos transportes públicos passam por constrangimento e importunação sexual;
2. os constrangimentos e importunação sexual ocorrem principalmente por causa da superlotação;
3. as usuárias se sentem envergonhadas de expor os ocorridos;

⁷ MARCHA MUNDIAL DAS MULHERES. **Nota da MMM contra o vagão rosa, pelo direito ao espaço público e a uma vida livre de violência.** 11 jul. 2014. 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: 04 out. 2021.

⁸ ALBUQUERQUE, Mariana Ibelloni Braga; BERNARDES, Márcia Nina. Nos trilhos do “Vagão Rosa”: debates sobre as políticas de vagão único. In: SEMINÁRIO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA E TECNOLÓGICA, 24. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2016. **Anais...** Disponível em: http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2016/relatorios_pdf/ccs/DIR/DIR-Mariana%20Ibelloni%20Braga%20Albuquerque.pdf. Acesso em: 04 out. 2021.

4. as concessionárias não possuem programas de orientação para diminuir este tipo de delito).

Esta justificativa, sob o ponto de vista normativo mostra-se equivocada. Em primeiro ponto, o assédio sexual trazido no Projeto de Lei é definido como crime no Código Penal (CP), em seu artigo 216-A que dispõe que “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. (Incluído pela Lei nº 10.224, de 15 de 2001)”⁹.

O que se pode perceber é que o “assédio” tratado no metrô não é o mesmo assédio trazido no ordenamento jurídico pátrio.

Em um processo legislativo é imprescindível analisar a competência para legislar sobre cada matéria. No presente caso a competência para legislar sobre matéria penal é privativa da União, conforme preceitua a Constituição Federal em seu art. 22, inciso I.¹⁰

Ou seja, não cabe aos Municípios, Estados e ao Distrito Federal legislar sobre esta matéria, que por sua vez é definida como crime, a inobservância às regras constitucionais torna a justificativa inconstitucional.

Outra perspectiva, importante, é notar que o assédio trazido no texto do Projeto de Lei é utilizado em um conceito muito mais amplo, pois o que ocorre no metrô é na realidade crimes de estupro, conforme artigo 213, do Código Penal¹¹ e também como trazido em 2018 o crime de importunação sexual, nos termos do art. 215-A, do Código Penal¹² e não o assédio capitulado no art. 216-A do CP, como acima disposto.

O assédio em si possui outra tipificação no ordenamento jurídico pátrio, e é utilizado erroneamente o termo, de maneira generalizada, para abranger os constrangimentos e os crimes que ocorrem no Metrô do DF.

⁹ BRASIL. **Decreto-Lei no. 2.848 de 7 de dezembro de 1940**. Código Penal. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 04 out. 2021.

¹⁰ Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

¹¹ Art. 217-A. Ter conjunção carnal ou praticar outro ato libidinoso com menor de 14 (catorze) anos: (Incluído pela Lei nº 12.015, de 2009)

¹² Art. 215-A. Praticar contra alguém e sem a sua anuência ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro: (Incluído pela Lei nº 13.718, de 2018)

Mesmo nesta perspectiva, os deputados distritais aprovaram a política no Distrito Federal e assim houve a sua implementação a partir da aprovação do Governador à época, Agnelo Queiroz.

Todavia, tal política não contou com uma efetiva análise prévia e detida, com a participação popular, para verificar sua viabilidade e se esta política realmente resolveria o problema que justificou a proposta de lei, sendo este o ponto primordial de uma política pública: solucionar os problemas ao qual se propõe a confrontar.

Esta ideia aqui proposta pode ser observada no entendimento que: “as políticas públicas compreendem o conjunto de programas de ações governamentais racionalmente moldadas dentro de um período estipulado, implantadas, avaliadas, dirigidas à realização de direitos e de objetivos social e juridicamente relevantes para a sociedade”¹³.

Por tal razão, concluiu-se naquele trabalho que o Vagão Exclusivo para mulheres no Distrito Federal seria uma política paliativa, que esconde um real problema e não resolve o cerne do problema que motivou a lei. Tendo este resultado como base, surge a questão de análise desta pesquisa: em que medida as justificativas presentes na criação da política pública do “vagão exclusivo para mulheres”, no Distrito Federal, estão sendo observadas na execução desta política pública?

Para a compreensão e para poder responder a tal questionamento, o presente trabalho está situado no campo da Legística, isto porque realiza uma análise sobre a qualidade da lei.

Nos termos lecionados por Aparecida Andrade¹⁴, a Legística é um ramo da ciência da legislação que tem por base o estudo da formação de uma norma jurídica.

Neste ramo da ciência da legislação existem algumas divisões de campo de análise, e duas que aqui destacamos é a análise da qualidade da lei *ex ante* e a análise da qualidade da lei *ex post*.¹⁵

¹³ ANDRADE, Aparecida de Moura; SANTANA, Héctor Valverde. Avaliação de políticas públicas versus avaliação de impacto legislativo: uma visão dicotômica de um fenômeno singular. **Revista Brasileira de Políticas Públicas**, Brasília, v. 7, n. 3, p. 782-798, dez. 2017. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/RBPP/article/view/4740/3654>. Acesso em: 04 out. 2021. p. 787.

¹⁴ ANDRADE, Aparecida de Moura; SANTANA, Héctor Valverde. Avaliação de políticas públicas versus avaliação de impacto legislativo: uma visão dicotômica de um fenômeno singular. **Revista Brasileira de Políticas Públicas**, Brasília, v. 7, n. 3, p. 782-798, dez. 2017. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/RBPP/article/view/4740/3654>. Acesso em: 04 out. 2021.

¹⁵ AVALIAÇÃO de políticas públicas: guia prático de análise ex post. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. v. 2. p. 15.

Na avaliação *ex ante*, há uma verificação se a política pública corresponde a um problema bem delimitado e pertinente, inclusive para que “evita-se a detecção posterior de erros de formulação e de desenho, que, com maior racionalidade no processo inicial de implantação da política, poderiam ter sido prevista e eliminados”¹⁶.

Ademais o estudo *ex ante* “consistente na averiguação da capacidade de os possíveis efeitos a serem produzidos pela legislação estarem aptos a realizar os fins declarados ou implícitos da legislação” e o *ex post* “consistente no exame dos reais efeitos produzidos pela legislação e na sua comparação com os objetivos declarados ou implícitos da legislação.”¹⁷

Já a avaliação *ex post* trata-se de um monitoramento que tem um papel relevante na execução das políticas públicas, como explica o Guia Prático de Análise *ex post*; este “monitoramento permite identificar problemas e falhas durante a execução que prejudicam as ações para corrigir rumos ou ajustar os planos de implementação”¹⁸, ou seja, busca-se, sobretudo entender e avaliar os resultados e os impactos da implementação de uma política pública e aqui, em especial, pretende-se avaliar a política que implementou o Vagão Exclusivo para Mulheres no Metrô do Distrito Federal.

Ambas as avaliações são de extrema relevância, sendo possível observar que uma análise complementa a outra, no intuito de buscar políticas públicas mais efetivas para aquele objetivo ao que se propõe e ainda de observar os resultados que, após a implementação da política pública foram ou não alcançados.

No presente trabalho, será realizado um estudo da qualidade da lei, sob a ótica da avaliação *ex post*, com foco em comparar os resultados da pesquisa de satisfação das usuárias com as justificativas que ensejaram a aprovação da Lei e a implementação do Vagão Exclusivo para as Mulheres no Distrito Federal.

¹⁶ AVALIAÇÃO de políticas públicas: guia prático de análise ex ante. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. v. 1. p.11.

¹⁷ ANDRADE, Aparecida de Moura; SANTANA, Héctor Valverde. Avaliação de políticas públicas versus avaliação de impacto legislativo: uma visão dicotômica de um fenômeno singular. **Revista Brasileira de Políticas Públicas**, Brasília, v. 7, n. 3, p. 782-798, dez. 2017. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/RBPP/article/view/4740/3654>. Acesso em: 04 out. 2021.

¹⁸ AVALIAÇÃO de políticas públicas: guia prático de análise ex post. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. v. 2. p.15.

Para a avaliação dos resultados fora utilizado o box 1 do passo a passo do Guia Prático de Análise *ex post*¹⁹, seguindo os 5 passos ali presentes, sendo eles: (i) a identificação dos resultados esperados com a política; (ii) o planejamento da avaliação dos resultados; (iii) a definição do método para a coleta de informações; (iv) a aplicação da metodologia de avaliação e, por fim, (v) a realização de recomendações.

Conforme particularizado pelo Guia Prático de análise *ex post*, a avaliação dos impactos da política pública tem por ponto focal “quantificar os efeitos causais da política”²⁰, sendo que, é por meio da avaliação dos resultados que se verifica se a política esta realmente gerando ou não os impactos por ela almejados.

Realiza-se aqui a Legística, mais especificamente, a avaliação *ex post* à implementação do Vagão Exclusivo para Mulheres no DF. Para isto vê-se como relevante a realização da pesquisa de satisfação com as usuárias do metrô do DF.

Com a pesquisa de satisfação consegue-se trazer uma certa participação popular à política pública escolhida pelos parlamentares, e utilizando a técnica de pesquisa Surveys, é possível detectar de maneira vantajosa respostas francas das entrevistadas, tendo em vista que “a coleta de informações é realizada anonimamente, de modo que os participantes podem responder de forma mais sincera, além de permitir a generalização das conclusões a partir de uma amostra representativa”²¹.

A partir da avaliação das respostas obtidas pela pesquisa de satisfação é possível entender se esta é uma política pública que vai efetivamente causar a diminuição ou extinção dos problemas apontados na justificativa da proposta legislativa.

Importante ressaltar que uma das principais críticas realizadas por grupos feministas e trabalhos científicos acerca da criação de espaços exclusivos para mulheres em ambientes públicos é que a criação desta política acaba por segregar as usuárias do metrô, “dando a elas uma ilusória sensação de “proteção” contra os

¹⁹ AVALIAÇÃO de políticas públicas: guia prático de análise ex post. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. v. 2. p. 242.

²⁰ AVALIAÇÃO de políticas públicas: guia prático de análise ex post. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. v. 2. p. 261.

²¹ AVALIAÇÃO de políticas públicas: guia prático de análise ex post. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. v. 2. p.248.

assediadores, promove uma limitação injusta, fazendo aceitar o entendimento de que aquelas que não utilizam o vagão exclusivo podem estar sujeitas à agressão”²².

Destaca-se ainda a crítica de que a criação de espaços exclusivos para mulheres além de “segregar, em si, não tem potencial para solucionar a questão, nem mesmo a longo prazo. Ao criar espaços diferenciados, deixa-se a cultura patriarcal intacta, de forma que, fora deles, as mulheres estarão sujeitas aos mesmos riscos, ou piores.”²³

Desta maneira observa-se que a realização de uma boa Legística ex ante poderia evitar muitas críticas à política de criação de espaços exclusivos para mulheres e por parte do estado, deve existir uma Legística ex post, para assim acompanhar as consequências da implementação da Lei.

2 O MÉTODO DE PESQUISA – ENTENDENDO A QUALIDADE DA LEI A PARTIR DA PERSPECTIVA DAS USUÁRIAS DO “VAGÃO ROSA”

O presente trabalho possui como metodologia a análise do conteúdo de entrevistas realizadas por meio de Formulário Google com usuárias do Metrô do Distrito Federal, para a coleta de dados qualitativos, na intenção de realizar uma avaliação *ex post* sobre a qualidade da lei que implementou o Vagão Exclusivo para Mulheres no Metrô do Distrito Federal.

A entrevista foi realizada através da aplicação de um questionário por meio da plataforma Google Forms que colheu 117 respostas de mulheres entre os dias 08 de agosto e 11 de setembro de 2021. As questões podem ser consultadas no Apêndice A.

Tal método foi escolhido, pois (i) o presente trabalho busca fazer uma interlocução entre a opinião das usuárias do Metrô do DF e as justificativas da Proposta Legislativa do Vagão Exclusivo para Mulheres no Metro do DF, por tal razão seria necessário um questionário para entrevistar as mulheres; (ii) a abordagem qualitativa é a mais indicada, pois, para uma pesquisa de cunho

²² MARCHESI, Roberta. Vagão Exclusivo Feminino: uma política de Segregação que não pune o agressor. **ANP Trilhos**. 15 jul. 2014. Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/vagao-exclusivo-feminino-uma-politica-de-segregacao-que-nao-pune-o-agressor/>. Acesso em: 06 out. 2021.

²³ ALBUQUERQUE, Mariana Ibelloni Braga; BERNARDES, Márcia Nina. Nos trilhos do “Vagão Rosa”: debates sobre as políticas de vagão único. *In: SEMINÁRIO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA E TECNOLÓGICA*, 24. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2016. **Anais...** Disponível em: http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2016/relatorios_pdf/ccs/DIR/DIR-Mariana%20Ibelloni%20Braga%20Albuquerque.pdf. Acesso em: 04 out. 2021.

quantitativo, seria necessário atingir um grupo grande de mulheres usuárias deste transporte, no DF; e, finalmente, (iii) em meio à pandemia do COVID-19, a aplicação de questionários via internet se tornou uma maneira mais segura e possível de se realizar a pesquisa empírica.

Como no item anterior foi elucidado que a avaliação de resultados deve seguir 5 passos²⁴, no caso da avaliação da política pública do “vagão rosa”, tais passos foram seguidos da seguinte maneira:

- (i) a identificação dos resultados esperados com a política:

Neste momento foi utilizada a Lei e a justificativa da Proposta de Lei 098/2011 (que consta no Anexo A, considera-se importante e interessante a leitura deste anexo) para entender a partir delas quais os resultados que se espera com a política pública.

Tendo como base as justificativas trazidas na PL 098/2011, possíveis resultados esperados seriam: a diminuição do assédio, diminuição da superlotação, um empoderamento das mulheres para que essas não sentissem vergonha de expor qualquer crime ocorrido dentro dos vagões ou no metrô em geral e ainda a melhoria dos serviços nas concessionárias com programas de orientação para a população objetivando a diminuição dos delitos, pois tais questões são trazidas como problemas que justificam a aprovação de uma lei.

Porém, observando a política escolhida, criação do “vagão rosa”, é possível constatar que as justificativas não poderiam ser alcançadas e a diminuição dos problemas apontados no transporte das mulheres no metrô-DF seria difícil.

Este tipo de constatação pode ocorrer, pois as vezes a criação de políticas públicas pode surgir de maneira não muito racionalizada e quando os gestores não estão muito familiarizados com o funcionamento de processos de políticas públicas, pode ocorrer que eles não sejam “capazes de elaborar estratégias eficazes para influenciar sua direção e garantir que resulte em um conjunto integrado de resultados”²⁵.

Outros fatores como um mau enquadramento dos problemas da agenda pública, a falta de atores sociais na definição da agenda, a mídia que tem a

²⁴ AVALIAÇÃO de políticas públicas: guia prático de análise ex post. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. v. 2. p.242.

²⁵ WU, Xun; RAMESH, M.; HOWLETT, Micael; FRITZEN, Scott. **Guia de Políticas Públicas: Gerenciando processos**. Brasília: ENAP, 2014. p. 13-14.

capacidade de influenciar nas decisões dos parlamentares²⁶, são possíveis causas da criação de políticas que não garante um conjunto integrado de resultados.

Após ter em tela os possíveis resultados esperando com a política passa-se ao planejamento da avaliação dos resultados.

(ii) o planejamento da avaliação dos resultados:

Neste segundo ponto realizou-se uma escolha sob a óptica da avaliação *ex post*, sendo optada pela avaliação sobre a qualidade da lei, na perspectiva das usuárias do metrô do DF, entendendo que a opinião delas enquanto agentes de direito e diretamente influenciadas pela implementação da lei é extremamente relevante para analisar a qualidade da lei após a sua implementação.

A opinião das usuárias é importante, pois além de ser um “método fundamental na definição da agenda”²⁷, ou seja importante para uma avaliação *ex ante*, é também muito importante para uma avaliação *ex post*, pois pode traduzir e ser “determinante da percepção de sucesso e falha das políticas públicas em estados democráticos”²⁸.

No presente trabalho foi escolhida a entrevista com as usuárias, mas outras formas de avaliação poderiam ser propostas como análises de políticas de segurança, análise e comparativos com outros transportes públicos, comparações com outras cidades, ou por outros meios capazes de “fazer um levantamento de indicadores”²⁹.

(iii) a definição do método para a coleta de informações:

Tendo o segundo passo definido, buscou-se uma maneira prática e acessível para que as mulheres, usuárias do metrô do DF, se sentissem à vontade e seguras para expressar suas experiências na utilização cotidiana do Metrô do DF, definindo-se, assim, o método de um questionário anônimo.

O questionário, além de trazer perguntas objetivas como: “você costuma utilizar o metrô do Distrito Federal?” com opções de resposta: “Sim” ou “Não”,

²⁶ WU, Xun; RAMESH, M.; HOWLETT, Micael; FRITZEN, Scott. **Guia de Políticas Públicas: Gerenciando processos**. Brasília: ENAP, 2014.

²⁷ WU, Xun; RAMESH, M.; HOWLETT, Micael; FRITZEN, Scott. **Guia de Políticas Públicas: Gerenciando processos**. Brasília: ENAP, 2014. p. 47.

²⁸ WU, Xun; RAMESH, M.; HOWLETT, Micael; FRITZEN, Scott. **Guia de Políticas Públicas: Gerenciando processos**. Brasília: ENAP, 2014. p. 123.

²⁹ ANDRADE, Aparecida de Moura; SANTANA, Héctor Valverde. Avaliação de políticas públicas versus avaliação de impacto legislativo: uma visão dicotômica de um fenômeno singular. **Revista Brasileira de Políticas Públicas**, Brasília, v. 7, n. 3, p. 782-798, dez. 2017. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/RBPP/article/view/4740/3654>. Acesso em: 04 out. 2021. p. 787.

também carregou perguntas subjetivas como “com relação à resposta anterior explique porque opta ou não pelo Vagão Exclusivo para Mulheres e o motivo de se sentir ou não se sentir mais segura neste Vagão Exclusivo”, abrindo espaço para respostas abertas e amplas.

Optou-se pela não identificação das usuárias/entrevistadas, nem pela captação do e-mail, para que as respostas fossem totalmente anônimas e assim as entrevistadas se sentissem livres para responder, sem qualquer constrangimento, a adoção deste método se deu com base no entendimento de que há vantagens nesse tipo de técnica, pois, ela é capaz de trazer respostas sejam mais sinceras para os resultados da pesquisa³⁰.

(iv) a aplicação da metodologia de avaliação:

A aplicação do método (questionário) escolhido seria, inicialmente, a aplicação do questionário de maneira presencial, nos pontos de metrô do Distrito Federal; entretanto, em razão da pandemia do Covid-19, o método de aplicação de questionário presencial passou a ser virtual, sendo realizado um questionário online, em que as usuárias, por meio dos canais de comunicação ou redes sociais, como Whatsapp, Instagram e Facebook, receberiam o questionário e responderiam no momento mais oportuno.

(v) Avaliação dos resultados e recomendações.

Por fim, após todas essas escolhas o questionário foi elaborado e aplicado para que após um mês de aplicação, fosse realizada uma sistematização das respostas/resultados, a fim de se chegar a uma conclusão. Claro que o que se pretende não é uma conclusão exaustiva da questão, mas uma análise que possa produzir recomendações, criando a possibilidade de oferecer possíveis melhorias da política pública e do direito de ir e vir das mulheres.

Esta avaliação é uma maneira de “compreender melhor o comportamento dos beneficiários da política, especialmente avaliando se os objetivos da política foram atingidos na percepção dos beneficiários”³¹.

A análise de resultados, que a seguir foi realizada, “pode subsidiar a reavaliação e o planejamento da política.”³². Pode colocar em confronto a opção

³⁰ AVALIAÇÃO de políticas públicas: guia prático de análise ex post. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. v. 2. p. 248.

³¹ AVALIAÇÃO de políticas públicas: guia prático de análise ex post. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. v. 2. p. 250.

adotada pelos parlamentares e ser vista como uma forma de agregar à sociedade e as próximas escolhas dos gestores.

Além de que, ao analisar se as possíveis metas ou resultados esperados pela política estão sendo ou não alcançados por aquela política, cabe uma “reflexão, a partir dos resultados encontrados, de como definir melhor as metas e quais medidas podem ser tomadas para que passem a ser cumpridas.”³³, por isso recomendações são bem vindas nesta análise, para agregar alternativas diversas para a solução ou melhoria dos problemas apontados na justificativa da proposta legislativa que originou a Lei em análise.

3 UMA ANÁLISE CRÍTICA DOS RESULTADOS DA PESQUISA EMPÍRICA COM AS USUÁRIAS: AVALIAÇÃO EX POST DA POLÍTICA PÚBLICA

3.1 Entendendo o público entrevistado: questionamentos iniciais

Diante do cenário social do Distrito Federal e diante das questões que envolvem os direitos das mulheres à livre e segura ocupação de espaços públicos é importante verificarmos qual o público alcançado pelo questionário para que seja possível entender o campo de pesquisa e também abrir espaço para novas pesquisas a partir daqui.

Sendo assim aplicou-se um questionário que englobou 117 respostas de mulheres, usuárias do Metrô do DF, registradas entre os dias 08 de agosto e 11 de setembro de 2021.

Algumas considerações para entendermos de maneira geral o público que foi alcançado pelo questionário é que a maior parte das mulheres que responderam ao questionário (20%) tem 21 anos de idade, sendo que obtivemos respostas de mulheres entre 18 e 63 anos de idade.

100% das respostas foram obtidas de mulheres que se identificam como mulheres cisgênero, ou seja, mulheres que nasceram com o órgão sexual feminino e se identificam desde sempre com o gênero feminino.

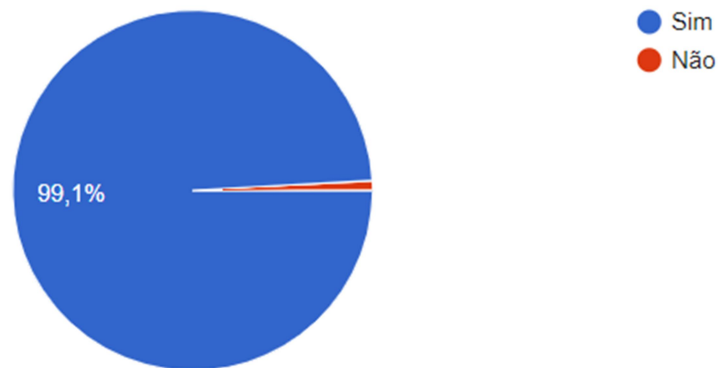
³² AVALIAÇÃO de políticas públicas: guia prático de análise ex post. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. v. 2. p. 250.

³³ AVALIAÇÃO de políticas públicas: guia prático de análise ex post. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. v. 2. p. 252.

Infelizmente não obtivemos resposta de mulheres transgênero, o que abre espaço para novas pesquisas que alcancem este campo de pesquisa, pois, apesar de ter-se procurado estas respostas, estas não foram obtidas.

A partir do Gráfico 1, vê-se que 99,1% das entrevistadas residem ou visitam com frequência o Distrito Federal.

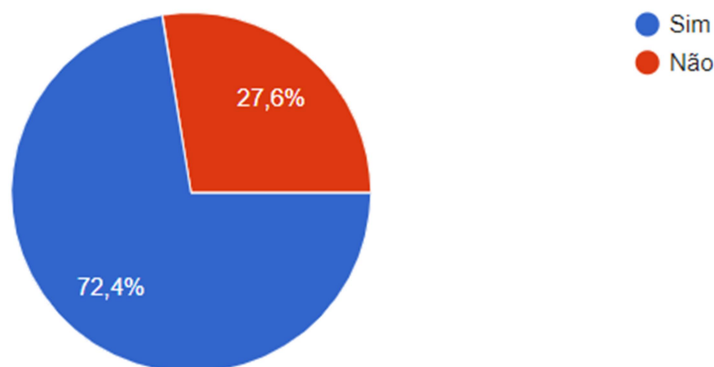
Gráfico 1 – Você reside ou visita com frequência o Distrito Federal?



Fonte: elaboração própria.

O Gráfico 2 demonstra que 72,4% das entrevistadas costumam utilizar o metrô do Distrito Federal.

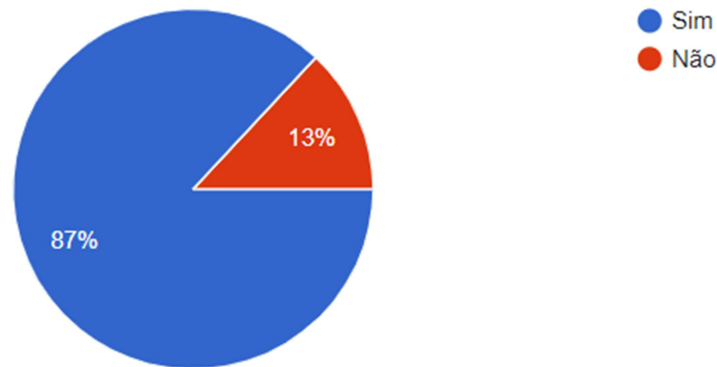
Gráfico 2 – Você costuma utilizar o metrô no Distrito Federal?



Fonte: elaboração própria.

Destas mulheres que utilizam o metrô distrital, 87% utilizam o Vagão Exclusivo para mulheres, como pode-se extrair do Gráfico 3.

Gráfico 3 – Você utiliza o Vagão Exclusivo para Mulheres no metrô do Distrito Federal?



Fonte: elaboração própria.

Estes primeiros questionamentos buscaram entender o público que foi alcançado com o formulário.

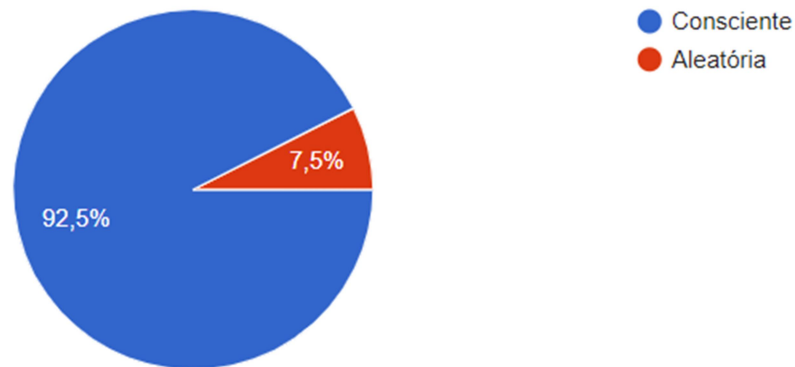
Para além da própria análise deste trabalho, a pesquisa oportuniza ao leitor realizar suas análises e percepções próprias sobre os dados e ainda abre espaço para novas pesquisas, com públicos e recortes diferentes do que aqui realizados.

3.2 Compreendendo as escolhas das usuárias do metrô do DF e a percepção delas quanto o vagão exclusivo para as mulheres

Passou-se a questionar sobre as escolhas e percepções das usuárias quanto ao uso ou não do vagão exclusivo, para entender de maneira mais ampla, como as usuárias utilizam o metrô-DF.

Conforme consta no Gráfico 4, 92,5% das usuárias do vagão exclusivo para mulheres, fazem o uso deste vagão de maneira consciente e 7,5% fazem o uso de maneira aleatória.

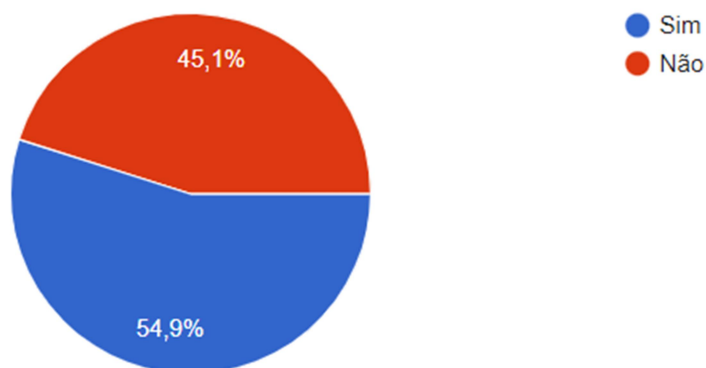
Gráfico 4 – O uso do vagão exclusivo para mulheres é uma escolha consciente ou aleatória.



Fonte: elaboração própria.

Adentrou-se no questionamento quanto a sensação de segurança nas dependências do metrô do Distrito Federal e 54,9% das mulheres responderam que se sentem seguras nas dependências do metrô e 45,1% não se sentem seguras.

Gráfico 5 – Você se sente segura nas dependências do metrô do DF?



Fonte: elaboração própria.

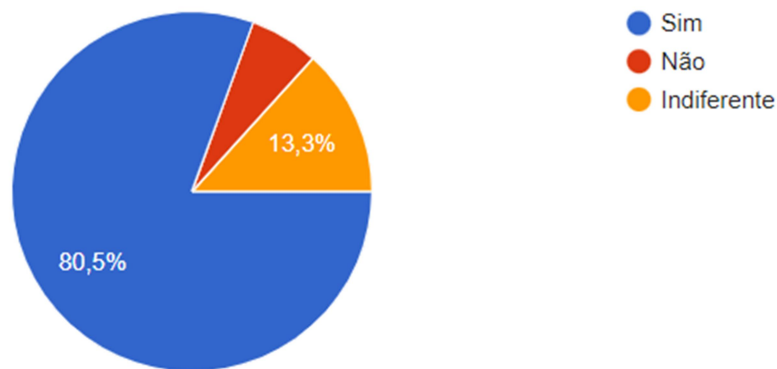
Pode-se notar que grande parte das mulheres, apesar de utilizarem o Vagão Rosa, ainda assim não se sentem seguras nas dependências do Metrô, o que nos mostra que gerar segurança para as mulheres vai muito além de criar espaços em separado para elas.

Isto é, as políticas que visam atingir a melhoria do transporte e a segurança das mulheres, devem extrapolar opções como criar espaços segregados para

mulheres no vagão já que, as demais dependências do metrô também são perigosas para as mulheres.

Em sequência questionou-se se ao menos no vagão exclusivo para as mulheres, as usuárias do metrô estariam com uma sensação de mais segurança ou de indiferença, e neste contexto, conforme se pode inferir do Gráfico 6, 80,5% das mulheres, realmente se sentem mais seguras no vagão rosa e 13,3% sentem indiferença.

Gráfico 6 – Ao utilizar o Vagão Exclusivo para Mulheres do metrô do DF, você se sente mais segura que nos outros vagões?



Fonte: elaboração própria.

Tendo em vista as respostas realizadas no questionamento quanto à sensação de segurança no vagão rosa, perguntou-se porque as mulheres escolheriam ou não o vagão exclusivo e o motivo de se sentirem ou não mais seguras neste vagão.

As respostas abertas trouxeram uma sinceridade esperada, sobre as escolhas e sensações das mulheres.

Algumas respostas como “eu opto pelo Vagão Exclusivo para Mulheres porque pegava metrô em momentos de muito movimento e me sentia mais segura, entretanto, por muitos homens não respeitarem, a sensação de segurança não é mais real” ou “O metrô NÃO é seguro. O vagão exclusivo dá uma sensação de menor insegurança.”, acabam ilustrando a realidade do metrô e do vagão rosa e demonstram que seus trajetos são desafio, mesmo em atividades rotineiras, que deveriam ser simples, mas acabam se tornando perigosas e muitas vezes evitadas por elas.

Apesar de ter a finalidade de proteger, o vagão rosa pode não ser respeitado por muitos homens, e este espaço pequeno de “sensação de segurança”, como afirmou a entrevistada, é apenas um espaço de sensação de menos insegurança, de possivelmente correr menos risco.

Ainda em uma análise das respostas abertas quanto aos motivos de as mulheres escolherem ou não o Vagão Exclusivo e as razões de se sentir ou não se sentir mais segura nesses vagões exclusivos, observou-se que a maior parte das respostas envolveu a palavra “homem” em respostas como “a presença de homens em um espaço pequeno me deixa desconfortável”, ou ainda “nos horários de pico, quando tem muita gente prefiro o exclusivo por não correr o risco de algum homem ficar muito próximo ao meu corpo” ou até:

opto pelo vagão exclusivamente feminino em horários de “pico”, momento em que a possibilidade de contato entre as pessoas é maior. No vagão comum tenho medo de ser molestada por homens que usam como justificativa a superlotação para praticar crimes de ordem sexual. O incrível é que o metrô lotado, mas só encostam nas mulheres. Entre os próprios homens não há praticamente toque, por mais lotado que o metrô esteja.” (resposta 19 da pergunta “Com relação à resposta anterior explique porque opta ou não pelo Vagão Exclusivo para Mulheres e o motivo de se sentir ou não se sentir mais segura neste Vagão Exclusivo.

Este tipo de resposta demonstra exatamente o motivo da insegurança das mulheres: as mulheres sentem-se ameaçadas pelos homens que não respeitam seus corpos e seus direitos e dificulta ainda mais a locomoção das mulheres “imagina em uma cidade como São Paulo onde é preciso se locomover em ônibus e metrôs muito lotados e ainda é preciso enfrentar o assédio”³⁴, e em Brasília a situação é a mesma, a superlotação é presente no dia a dia da população e as mulheres ainda precisam enfrentar as importunações sexuais.

A ocorrência de crimes de natureza sexual, que viola os direitos das mulheres no transporte público coloca em discussão o “direito ao acesso ao transporte coletivo; aos investimentos em mobilidade urbana, na estrutura das cidades, em iluminação pública”³⁵

³⁴ STEDILE, Rafael. “O assédio sexual no Metrô impede direito de ir e vir das mulheres”. **SempreViva Organização Feminista**, 04 abr. 2014. Acesso em: <https://www.sof.org.br/o-assedio-sexual-no-metro-impede-direito-de-ir-e-vir-das-mulheres/>. Acesso em: 06 out. 2021.

³⁵ SANTOS, Maria da Conceição dos. **Corpos em trânsito: um estudo sobre assédio sexual nos transportes coletivos de Aracaju**. 2016. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal

Isto pode ser reflexo da falta de instrução, de educação para os próprios homens, que acabam por não respeitar os corpos das mulheres nos espaços públicos. Através das respostas obtidas nas entrevistas observa-se que há uma sensação de que o transporte pertence aos homens e que, optando pelo uso do vagão de uso comum as mulheres terão a probabilidade de serem importunadas sexualmente.

Propostas já apresentadas por grupos de mulheres que lutam pelos seus direitos como a “realização de campanhas contra o assédio sexual no sistema televisivo de ônibus, metrô e trens para fortalecer sua prevenção”³⁶ são de extrema importância, para garantir que aqueles que cometem os crimes de importunação sexual, estupro e constrangem as mulheres, tenham consciência do erro em seus atos e que a cada dia que passe fique mais claro e acessível a todos que constranger e violar os direitos das mulheres, mesmo que valendo-se de uma superlotação em transportes público é crime.

Reflete ainda o que grupos feministas já criticavam e observavam como resultado desta política pública que “ao instituir vagões que separaram homens e mulheres no transporte público, o projeto acaba por afirmar que, para que homens parem de assediar mulheres, é preciso mantê-las longe deles – restringindo o nosso espaço aos vagões rosa”³⁷.

Justamente com os relatos colhidos, observa-se que, conscientemente ou não, as mulheres refugiam-se nos vagões exclusivos para mulheres para se sentirem protegidas dos homens. Os homens, por consequência, empoderam-se de todo o espaço público – já que os vagões comuns são a maioria nos trens do metrô –, e as mulheres ficam cada vez mais restritas ao uso destes espaços, submetidas à superlotação e ao desconforto que ela gera.

Dentro desta perspectiva, observamos que as mulheres estão em um espaço que desde sempre “pertence” aos homens, devendo elas se protegerem e se

de Sergipe, São Cristóvão, 2016. Disponível em: https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/8649/2/MARIA_CONCEICAO_SANTOS.pdf. Acesso em: 06 out. 2021.

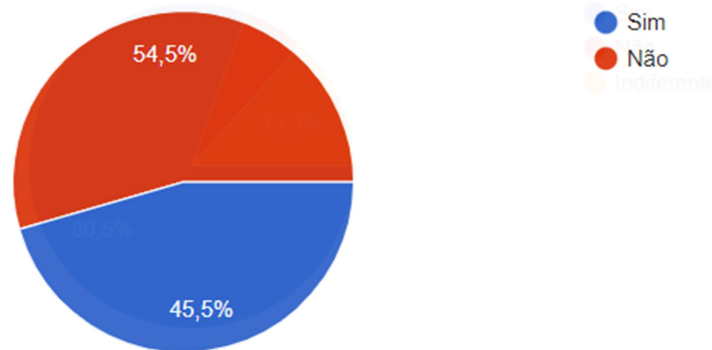
³⁶ MARCHA MUNDIAL DAS MULHERES. **Nota da MMM contra o vagão rosa, pelo direito ao espaço público e a uma vida livre de violência**. 11 jul. 2014. Disponível em: <https://marchamulheres.wordpress.com/2014/07/11/nota-da-mmm-contr-o-vagao-rosa-pelo-direito-ao-espaco-publico-e-a-uma-vida-livre-de-violencia/>. Acesso em: 04 out. 2021.

³⁷ MARCHA MUNDIAL DAS MULHERES. **Nota da MMM contra o vagão rosa, pelo direito ao espaço público e a uma vida livre de violência**. 11 jul. 2014. Disponível em: <https://marchamulheres.wordpress.com/2014/07/11/nota-da-mmm-contr-o-vagao-rosa-pelo-direito-ao-espaco-publico-e-a-uma-vida-livre-de-violencia/>. Acesso em: 04 out. 2021.

afastarem desses espaços e os homens, em consequência disso não precisam fazer nada, apenas permanecer vivendo em “seus” espaços de transporte público.

Questionou-se se, na opinião das entrevistadas, se elas acham que os homens respeitam a exclusividade do vagão para as mulheres, como constata-se no Gráfico 7, 54,5% das mulheres relataram que os homens não respeitam a exclusividade.

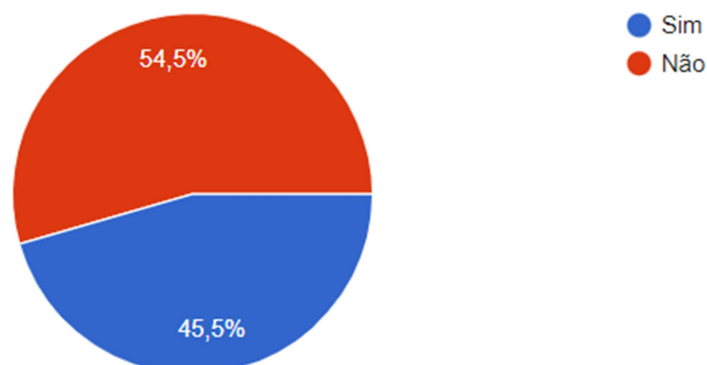
Gráfico 7 – Na sua opinião os homens respeitam a exclusividade do vagão para mulheres?



Fonte: elaboração própria.

Como se extrai do Gráfico 8 quase 50% das mulheres já deixaram de utilizar o Vagão Exclusivo para Mulheres no Metrô do Distrito Federal, por causa da superlotação, que é um problema que atinge todo o metrô e, claramente, atinge o vagão rosa.

Gráfico 8 – Você já tentou usar o Vagão Exclusivo para Mulheres no metrô do DF mas deixou de utilizá-lo por estar super lotado?



Fonte: elaboração própria.

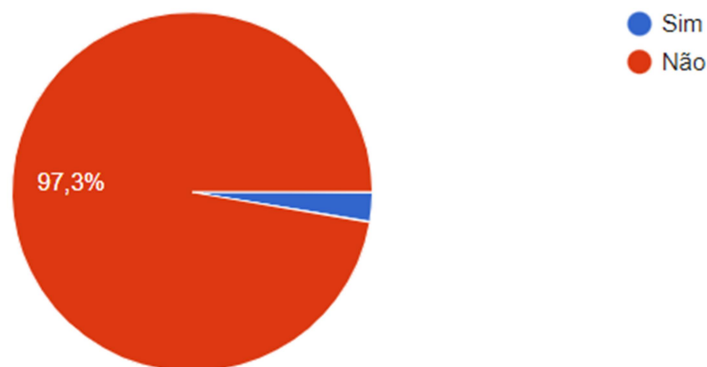
Nos termos da pesquisa realizada pelo Polo Pesquisas em 2018³⁸ que entrevistou um total de 3.038 usuários do metrô-DF, com mais de 16 anos, sendo que 55,23% das entrevistas foram realizadas com mulheres e 44,77% com homens. O que demonstra que a presença das mulheres ultrapassa a metade dos usuários do metrô no distrito federal.

Por óbvio, não poderia metade dos usuários do metrô – as mulheres - serem alocados em apenas um vagão (no vagão rosa), sendo notório que a superlotação permaneceria e esta justificativa (superlotação) para a Lei nº 4.848/2012 não parece coerente com a medida de segregação adotada.

Em consequência da segregação nos espaços públicos mulheres com um estilo que não é o perfil estereotipado pela sociedade do “ser mulher” podem sofrer constrangimentos ao adentrar no vagão exclusivo.

Observando o gráfico 9, 2% das mulheres responderam já ter sido barrada ou ter sofrido algum tipo de constrangimento ao tentar entrar no Vagão Exclusivo no metrô do DF.

Gráfico 9 – Você já foi barrada ou sofreu algum constrangimento ao tentar entrar no Vagão Exclusivo para Mulheres no Metrô do DF?



Fonte: elaboração própria.

E ao questionarmos o porquê, a resposta de uma usuária foi:

Por não estar naquele momento performando feminilidade precisei ficar 5 minutos com o vagão parado enquanto repetiam diversas vezes que era um vagão exclusivo e com dois seguranças me encarando.

³⁸ POLO PESQUISAS. **Pesquisa de avaliação dos serviços prestados:** Metrô-DF. 2017. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/05/pesquisa-avaliacao-servicos-prestados-metro-df-maio-2018.pdf>. Acesso em: 06 out. 2021.

Esta resposta nos mostra que uma mulher com um estilo não muito feminino – ou seja, não performando feminilidade - (diga-se feminino, ou feminilidade, pelo conceito emposto na sociedade), poderá sofrer ao tentar utilizar o vagão exclusivo para mulheres, podendo, apenas pelo seu estilo, não ser considerada pelos seguranças locais como uma mulher e acabar sendo constrangida e barrada ao tentar utilizar o vagão rosa.

Ou seja, observamos que, além do medo das importunações sexuais e outros tipos de assédio dentro do metrô, certos grupos de mulheres acabam por passar por outros constrangimentos que surgem com este tipo de política pública que separa a sociedade entre um fila de meninas e uma fila de meninos como se via no jardim de infância, porém a sociedade não é dividida dessa maneira, é muito mais ampla e diversa.

Estes constrangimentos buscam ser evitados por uma Legística *ex ante*, que avalie adequadamente as etapas de criação e implementação de uma lei.

Por conta de fatores como estes que é necessário que os legisladores atentem-se a diagnosticar o problema, caracterizar a política diante seus objetivos, conhecer do público que será atingido e prever resultados esperados³⁹, justamente na finalidade de implementar uma medida capaz de enfrentar os problemas ao que justifica a sua proposta e que não seja apenas uma medida paliativa, na finalidade de evitar a superlotação, os crimes, principalmente de cunho sexual, ocorrido com as mulheres nos transportes públicos⁴⁰.

Como observado na coluna escrita por Marília Moschkovich em 2013⁴¹, a “classificação acaba sendo feita arbitrariamente pela aparência, portanto.” Esta observação pode ser claramente observada pela resposta da entrevista que foi barrada por não estar “performando feminilidade” – nas palavras dela como acima transcrito.

³⁹ AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS: GUIA PRÁTICO DE ANÁLISE EX ANTE. Volume 1/ Casa Civil da Presidência da República, 2018 P.11.

⁴⁰ OLIVEIRA, Isadora M.; ROCHA, Lara A.; MARQUES, Sabrina D. **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 de Pesquisa (Programa de Iniciação Científica) - Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2018. p. 12. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/pic/article/view/6358>. Acesso em: 04 out. 2021.

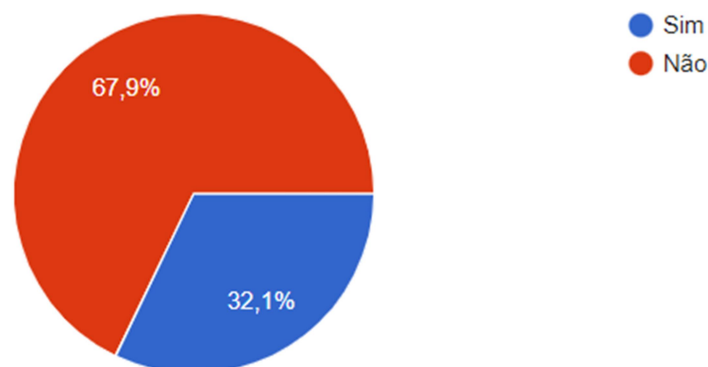
⁴¹ MOSCHKOVICH, Marília. O vagão para mulheres só anda para trás. **Outras Palavras**, 21 out. 2013. Disponível em: <https://outraspalavras.net/sem-categoria/o-vagao-para-mulheres-so-anda-para-tras/>. Acesso em: 06 out. 2021.

Além dessas situações, o que mais motiva políticas que criam espaços exclusivos para mulheres no Brasil e no mundo é a ocorrência de crimes sexuais praticados contra as mulheres no contexto do espaço público.

Por tal fato realizou-se o seguinte questionamento no formulário: “Você já foi assediada no metrô do Distrito Federal? (Pode ter ocorrido dentro do vagão, nas estações, nas catracas, filas, ponto de espera do vagão) – O assédio aqui tratado poder ser qualquer ato que tenha ocorrido com você ou para você como: apalpar, tocar, forçar um beijo, desnudar, masturbar-se ou ejacular em público, dentre outras situações aqui não exemplificadas que podem ter te constrangido” (Pergunta 15 do questionário).

Nesta pergunta, conforme pode-se verificar do gráfico 10, 32,1% das mulheres responderam já ter sofrido assédio em alguma instalação do Metrô DF e 67,9% responderam não terem sofrido nenhum tipo de assédio:

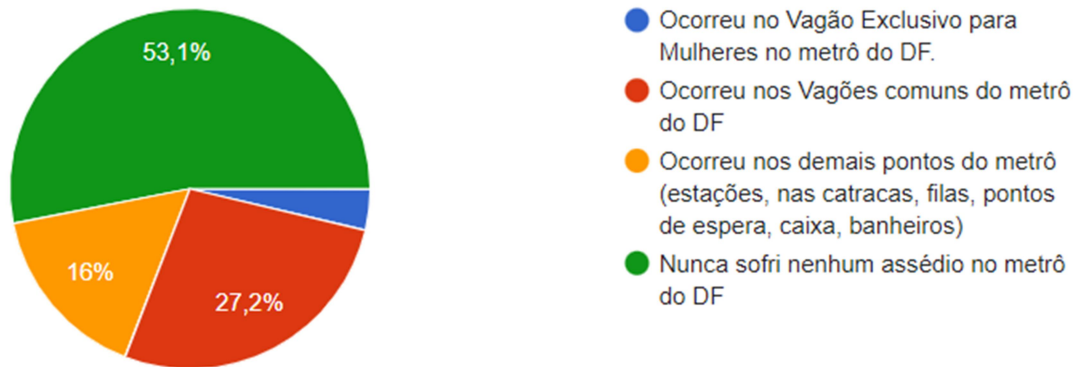
Gráfico 10 – Você já foi assediada no metrô do Distrito Federal?



Fonte: elaboração própria.

Quanto aos locais de ocorrência dos assédios, as mulheres responderam que em 3,7% dos assédios ocorrem dentro do Vagão Exclusivo para Mulheres, 27,2% responderam que ocorreu dentro dos vagões comuns do metrô do DF e 16% das mulheres responderam que ocorreu nos demais pontos do metrô como nas estações, catracas, filas, pontos de espera, caixa, banheiros, isto pode ser constatado a partir do Gráfico 11.

Gráfico 11 – Se sua resposta foi sim na pergunta anterior, gostaríamos de saber onde isto ocorreu.



Fonte: elaboração própria.

Observa-se que grande parte das usuárias que responderam ao questionário já sofreram algum tipo de assédio, e que estes assédios podem ocorrer em qualquer lugar, com menos chance no vagão exclusivo, e boa parte nos vagões comuns e nos outros locais do metrô.

As respostas obtidas neste questionamento podem ser analisadas sob duas óticas. Uma um pouco mais otimista que observa que 53% das mulheres nunca sofreram nenhum assédio do metrô do DF e assim o metrô pode ser considerada seguro para esta parte das usuárias.

E uma segunda ótica pode indicar que algumas mulheres podem não entender o que pode configurar o assédio, na sua aceção mais ampla e que identificar a ocorrências de crimes de natureza sexual pode ser um processo de construção de uma consciência feminista e que “ao politizar as desigualdades de gênero, o feminismo transforma as mulheres em novos sujeitos políticos”⁴².

Ou seja, ao passo que as mulheres conscientizam-se de seus direitos acabam por perceber a violação deles e a falta de conscientização faz com que não percebam essas violações.

Sendo assim, observamos que não apenas os vagões são perigosos para as mulheres: as filas, os locais de espera, a estação do metrô, todo o espaço do metrô pode ser perigoso para as mulheres, se todos os lugares acabam sendo perigosos para as mulheres, a solução então seria a criação de estações específicas? Mas e

⁴² CARNEIRO, Sueli. Mulheres em Movimento. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 17, n. 49, p. 117-132, dez. 2003. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/Zs869RQTMGGDj586JD7nr6k/?lang=pt> . Acesso em: 06 out. de 2021.

fora das estações? As mulheres poderiam continuar sendo violadas e crimes poderiam continuar ocorrendo?

Claramente o isolamento não se mostra uma alternativa resolutiva para o problema das importunações sexuais, é muito mais importante a conscientização da população como um todo, e dos homens sobre os crimes que ocorrem nos vagões, a formação de profissionais capazes de acolher as mulheres, a criação canais de denúncia que tenham uma rápida resposta, do que a criação de espaços exclusivos para mulheres, pois esses espaços se mostram muito mais como lugares para as mulheres fugirem dos assediadores.

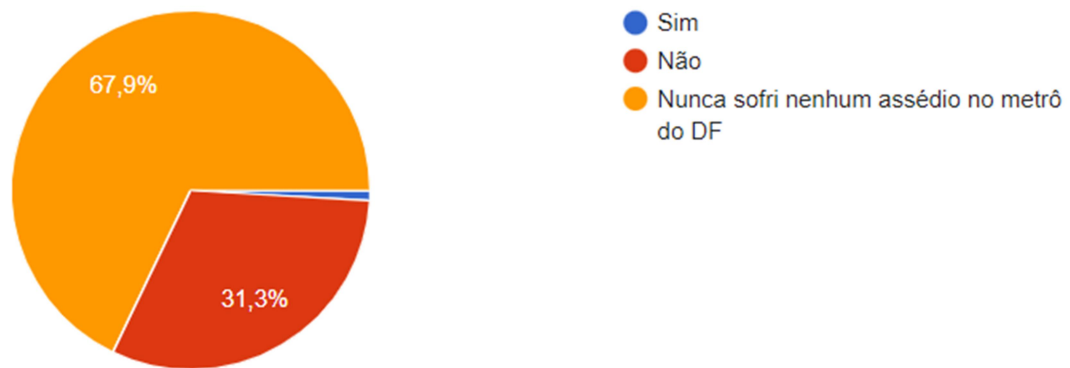
Ou seja, a política pública de segregação de espaços públicos não resolve o problema do assédio, nem das superlotações, pois como observou-se em linhas pretéritas muitas mulheres já deixaram de usar o vagão exclusivo por estar cheio e já sofreram assédio não somente nos vagões, mas também em outros locais do metrô-DF.

Ocorre que, como pontuado por Marília Moschkovich⁴³, este tipo de política “pressupõe três coisas – e é nessas três coisas que reside a opressão de gênero da questão.” Sendo estas três coisas, a culpabilização das mulheres pelo próprio assédio, é dizer que os homens assediadores podem continuar com as atitudes de assédio, sem nenhuma punição e ainda que as mulheres que sofrem com o assédio devem ser confinadas e podem utilizar apenas um espaço limitado dos transportes públicos.

Dentro desta perspectiva passou-se a questionar se as mulheres que sofreram assédio procuraram algum tipo de ajuda, e como se observa do gráfico 12, nem 1% das mulheres buscaram ajuda.

Gráfico 12 – Se você já sofreu algum assédio no metrô do DF, você procurou ajuda?

⁴³ MOSCHKOVICH, Marília. OUTRAS PALAVRAS. 2013. Disponível em: <<https://outraspalavras.net/sem-categoria/o-vagao-para-mulheres-so-anda-para-tras/>> acessado em setembro de 2021.



Fonte: elaboração própria.

Na sequência, questionou-se “Se você procurou ajuda e recorreu a alguém, esta pessoa efetivamente te ajudou a solucionar o problema? Por que? Como a pessoa te ajudou?”.

E como respostas tem-se: “Sim, fui até o maquinista, com apoio de outras mulheres. Ele chamou os seguranças, mas demoraram muito para chegar e o agressor fugiu.” E ainda “Outro passageiro se ofereceu a descer comigo na parada, para que eu não ficasse sozinha”.

As entrevistadas ainda foram questionadas “se não procurou ajuda, conte porque não buscou auxílio?”.

Neste ponto as respostas foram variadas, como “não busquei auxílio porque o homem me assediou com olhares. Não dá para buscar ajuda dizendo que o motivo é o olhar de alguém, algo que é subjetivo. Só passando para saber como é” e ainda “fiquei com medo” ou “medo”, “por ter ficado em choque”, “não se senti confortável para pedir ajuda”, ou pior ainda “Não procurei ajuda por medo do meu relato se invalidado”.

Ou seja, as mulheres não possuem uma rede de apoio para denunciar os assédios, não confiam nos profissionais que ali trabalham, não conseguem nem mesmo expressar o que passaram para os seguranças, policiais, e outras pessoas que deveriam ao menos ouvir e fazer com que as mulheres se sentissem seguras e a instruísem sobre o que fazer após sofrer um assédio. A falta de agilidade no atendimento também é um aspecto que é reportado pelas mulheres.

Um relato importante que surgiu foi que a entrevistada respondeu que sofreu o assédio no próprio vagão exclusivo e que não há qualquer fiscalização; também

indicou que os meios de comunicação do Metrô – DF não são muito eficazes, por conta da demora. Vejamos o relato:

Porque não é eficiente e fiquei com medo de ser seguida depois. Adendo: ocorreu no vagão feminino no período da noite em um fim de semana, Em períodos noturnos e especialmente em fins de semana outros homens usam com maior liberdade o vagão exclusivo pois não há qualquer fiscalização. Mais de uma vez, nessas circunstâncias, eles se negaram a trocar de vagão, e a fiscalização por WhatsApp do Metrô DF demora muito a atender a chamada.

Outras mulheres relatam que não buscaram ajuda “porque estava atrasada para o trabalho.” Ou ainda “Porque a maioria dos funcionários são homens” e até para “não aumentar o constrangimento”.

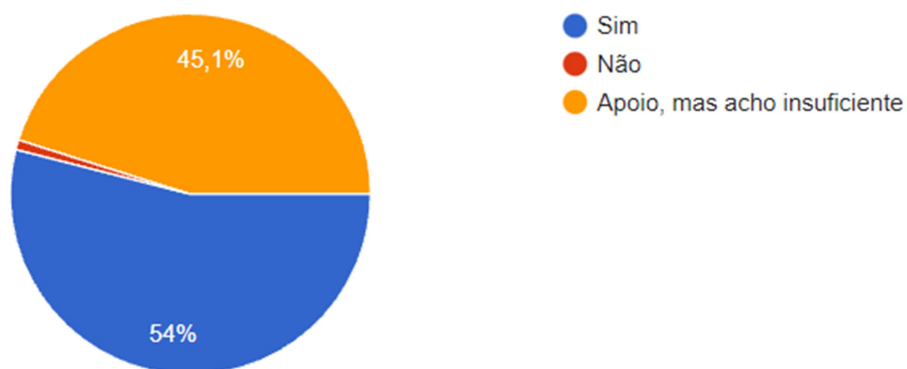
Sendo assim, observamos que são muitos os problemas que envolvem o percurso das mulheres no que tange ao uso do Metrô-DF e, notadamente, o constrangimento vai muito além de estar dentro de um vagão do metro.

Vai desde estar em um vagão vazio ou um vagão superlotado, vai de parecer ou não com o padrão de mulher, que a sociedade impõe – da mulher feminina -, ou ainda até a extrema situação de ser assediada e não saber o que fazer ou a quem recorrer.

Uma última pergunta objetiva foi elaborada para as usuárias para entender se elas apoiam ou não a existência do Vagão Exclusivo para Mulheres no metrô ou se ainda, apesar de apoiarem acham insuficiente a medida.

Neste questionamento 54% das mulheres, efetivamente apoiam a política, mas 45,1% entendem que apesar de apoiarem a política entender não ser suficiente.

Gráfico 13 – Você apoia a existência do Vagão Exclusivo para as Mulheres?



Fonte: elaboração própria.

E menos de 1% das mulheres entenderam por não apoiar a política. Este resultado pode ser um reflexo dos efeitos imediatos da política. Ao não apoiar a política, poderiam as usuárias pensar que isto significaria dizer que a política poderia ser extinta, no sentido de não precisar mais do “vagão rosa”, porém observado em respostas anteriores o vagão exclusivo para mulheres dá a elas um curto espaço de tempo de uma menor insegurança, o que traz a ilusão de estarem mais seguras, pelo menos, dentro daquele espaço.

Revela ainda que as mulheres buscam se proteger a qualquer custo, mesmo que para se proteger precisem diminuir os seus direitos a ter igualdade na utilização dos serviços públicos e de ter seus direitos de ir e vir de maneira segura garantida.

O direito a igualdade é elencado no art. 5º, inciso I, da Constituição Federal⁴⁴, dentro desse cenário deve ser um direito amplo, devendo atingir todas as esferas da vida cotidiana da população como: garantir a todos a igualdade de acesso a educação, igualdade para votar, igualdade de acesso a empregos particulares e públicos, mas também igualdade no poder andar nas ruas e de realizar suas atividades rotineiras, sem medo e privações.

Ao criar políticas públicas que segregam as mulheres para que elas sejam protegidas de agressões o direito constitucional a igualdade acaba sendo diminuído para elas, pois acabam por ter que aceitar estar em espaços menores para sentirem-se seguras, acaba por significar que não é de direito delas usufruir de todo o espaço público, seja do metrô, seja de qualquer local público, enquanto os homens podem usar todos os espaços e usufruir sem privações.

Além da igualdade o direito de locomoção, firmado constitucionalmente em seu art. 5º, XV⁴⁵, acaba sendo diferente para as mulheres, pois elas por medo de violações de outros de seus direitos, medo de ocorrência de crimes, acabam se privando do direito de locomoção, ou da ampla locomoção, acaba que as mulheres optam sempre em estar acompanhadas para andar nas ruas, ir trabalhar, caminhar numa praça, ao passo que homens usufruem deste direito sem muitos empecilhos.

⁴⁴ Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

⁴⁵ Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após percorrer toda esta análise, observa-se que algumas recomendações podem ser elaboradas, para um melhor aproveitamento da política pública aqui avaliada, já que apesar de concordarem com a política, as usuárias entendem não ser uma política suficiente.

Vejamos que políticas de educação, conscientização sobre respeito e sobre os direitos das mulheres precisam ser reforçados diariamente, atingindo principalmente o público masculino.

Este tipo de conscientização e reforço diário pode se dar por meio dos canais televisivos, panfletos, pôster nos metrô e ônibus e até mesmo com ensinamentos desde as escolas e faculdades.

Importante ainda a orientação para as mulheres, informando-as de seus direitos, criando canais de comunicação para que elas alertem os seguranças e até canais para denunciar agressões e violações de seus direitos.

Necessária é a formação dos profissionais que trabalham nas estações de metrô sobre como ajudar, como facilitar as denúncias e ainda como instruir e atender as vítimas de maneira que não lhes cause mais constrangimento.

Todas essas alternativas são possibilidades de solução dos problemas elencados nas justificativas da implementação da lei 4.848/2012, e parecem ser soluções muito mais permanentes e muito menos paliativas.

Partindo das justificativas da PL 098/2011 observamos os problemas lá elencados, poderiam ser vistos como metas para a implementação da lei, mas que estas metas, não estão sendo satisfatoriamente atingidas.

Os problemas de que as usuárias dos transportes públicos passam por constrangimento e importunação sexual continua a ocorrer. O problema de que constrangimentos e importunação sexual ocorrem principalmente por causa da superlotação, pois a implementação do “vagão rosa”, não melhora a superlotação e nem a educação das pessoas.

Uma usuária relatou exatamente acerca deste ponto:

Importante ressaltar a insuficiência de vagões exclusivos para mulheres no metrô do DF. Muitas vezes deixamos de utilizar o vagão exclusivo por não haver mais espaço, sendo obrigada a utilizar os vagões gerais. O metrô não prioriza a segurança das mulheres, uma vez que são inúmeros casos de assédios ocorridos dentro do mesmo.

Este depoimento é um reflexo que a superlotação é presente e que a insegurança em razão dela permanece. E as próprias usuárias conseguem observar a insuficiência da medida.

O problema de que as usuárias se sentem envergonhadas em expor a ocorrência de crimes, também permanece, pois como visto as mulheres relatam que não buscam por ajuda, justamente para evitar maiores constrangimentos, relatam ainda que evitam expor o ocorrido por só ter seguranças homens nas estações.

E por fim a problemática de que as concessionárias não possuem programas de orientação para diminuir os delitos de cunho sexual continua presente, pois as mulheres relatam não buscar auxílio por “saber que não vai dar em nada” ou ainda porque acham que “não tomariam nenhuma medida” (resposta 20 e 22 da pergunta “se não procurou ajuda, conte porque não buscou auxílio?”).

Em um último campo na entrevista foi aberto um espaço para oportunizar que as usuárias sugerissem, comentassem, reclamassem e deixassem depoimentos acerca do tema, e uma sugestão pode ser bem impactante esta pesquisa:

Penso que o certo seria ter um vagão exclusivo para os homens, tem que isolar o “abusador” e não a vítima. Mas sendo realista, não iriam levar isso a sério aqui, se nem respeitam direito o vagão exclusivo para mulheres, imagina um só para eles que seria reduzido do que já estão acostumados.

Este depoimento é um reflexo de que muito que se tem com políticas que segregam as mulheres de seus espaços, é uma política que isola a vítima, e o contrário não é nem mesmo cogitado.

Sendo possível, após todo o diálogo proposto, retornar o entendimento de que “segregar, em si, não tem potencial para solucionar a questão, nem mesmo a longo prazo. Ao criar espaços diferenciados, deixa-se a cultura patriarcal intacta, de forma que, fora deles, as mulheres estarão sujeitas aos mesmos riscos, ou piores.”⁴⁶

⁴⁶ ALBUQUERQUE, Mariana Ibelloni Braga; BERNARDES, Márcia Nina. Nos trilhos do “Vagão Rosa”: debates sobre as políticas de vagão único. *In*: SEMINÁRIO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA E TECNOLÓGICA, 24. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2016. **Anais...** Disponível em: http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2016/relatorios_pdf/ccs/DIR/DIR-Mariana%20Ibelloni%20Braga%20Albuquerque.pdf. Acesso em: 04 out. 2021.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Mariana Ibelloni Braga; BERNARDES, Márcia Nina. Nos trilhos do “Vagão Rosa”: debates sobre as políticas de vagão único. In: SEMINÁRIO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA E TECNOLÓGICA, 24. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2016. **Anais...** Disponível em: http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2016/relatorios_pdf/ccs/DIR/DIR-Mariana%20Ibelloni%20Braga%20Albuquerque.pdf. Acesso em: 04 out. 2021.

ANDRADE, Aparecida de Moura; SANTANA, Héctor Valverde. Avaliação de políticas públicas versus avaliação de impacto legislativo: uma visão dicotômica de um fenômeno singular. **Revista Brasileira de Políticas Públicas**, Brasília, v. 7, n. 3, p. 782-798, dez. 2017. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/RBPP/article/view/4740/3654>. Acesso em: 04 out. 2021.

AVALIAÇÃO de políticas públicas: guia prático de análise ex ante. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. v. 1.

AVALIAÇÃO de políticas públicas: guia prático de análise ex post. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. v. 2.

BRASIL. **Decreto-Lei no. 2.848 de 7 de dezembro de 1940**. Código Penal. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 04 out. 2021.

COUTO, Cecília de Freitas Vieira. O que as experiências com o vagão rosa nos ensinaram até agora. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, ano 41, p. 25-36, jan./abr. 2019. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-3.pdf>. Acesso em: 04 out. 2021.

DISTRO FEDERAL. **Lei no. 4.848, de 1º. De Junho de 2012**. Dispõe sobre a destinação de espaços exclusivos para mulheres e portadores de necessidades especiais no sistema metroviário do Distrito Federal. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/71459/Lei_4848_01_06_2012.html. Acesso em: 06 out. 2021.

LYRA, Júlia de Freitas Correia. Sujeitas públicas, narrativas anônimas: espacializando o medo e a (im)permanência da mulher no âmbito urbano em Maceió/AL – Brasil. **Fórum Sociológico**, n. 36, p. 9-23, 2020. DOI:

<https://doi.org/10.4000/sociologico.8991>. Disponível em:
<http://journals.openedition.org/sociologico/8991>. Acesso em: 04 out. 2021.

MARCHA MUNDIAL DAS MULHERES. **Nota da MMM contra o vagão rosa, pelo direito ao espaço público e a uma vida livre de violência**. 11 jul. 2014. 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: 04 out. 2021.

MARCHESI, Roberta. Vagão Exclusivo Feminino: uma política de Segregação que não pune o agressor. **ANP Trilhos**. 15 jul. 2014. Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/vagao-exclusivo-feminino-uma-politica-de-segregacao-que-nao-pune-o-agressor/>. Acesso em: 06 out. 2021.

OLIVEIRA, Isadora M.; ROCHA, Lara A.; MARQUES, Sabrina D. **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 de Pesquisa (Programa de Iniciação Científica) - Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2018. p. 12. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/pic/article/view/6358>. Acesso em: 04 out. 2021.

PAULA, Tainá de. Mulheres e o direito à cidade. Entrevista concedida a Andrea Dip. **Pública**, 25 jun. 2018. Disponível em: <https://apublica.org/2018/06/mulheres-e-o-direito-a-cidade/>. Acesso em: 04 out. 2021.

WU, Xun; RAMESH, M.; HOWLETT, Micael; FRITZEN, Scott. **Guia de Políticas Públicas: Gerenciando processos**. Brasília: ENAP, 2014. p. 13-14.

ANEXO A – JUSTIFICATIVA DO PL 098/2011**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
GABINETE DO DEPUTADO EVANDRO GARLA****JUSTIFICATIVA**

A Constituição Federal tem como um de seus princípios fundamentais a dignidade da pessoa humana (art. 1º, III). De acordo com a Lei Federal nº 10.224 de 2001 que altera o decreto Lei nº 2848 de 1940, é considerado crime a prática de assédio sexual.

Movidas pela necessidade de contribuir para a manutenção da família ou pelo desejo de obter realização profissional as mulheres, estão ao longo desta década, cada vez mais presentes no mercado de trabalho representando por volta de 41% da mão de obra produtiva nos grandes regiões metropolitanas deste país.

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 esse tipo de delito.

Os portadores de necessidades especiais de acordo com o programa de acessibilidade da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô, apresentam os seguintes registros por mês, mais de 1,5 mil embarques de deficientes: auditivos (1 mil), visuais (450) ou motores (180), os números são aproximados. A estação da 114 sul é adotada como modelo de acessibilidade aos deficientes.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, _____ de 2011.


EVANDRO GARLA
Deputado Distrital-PRB

Setor Protocolo Legislativo
Pl. Nº 098 / 2011
Folha Nº 2

APÊNDICE A – PESQUISA SOBRE A SATISFAÇÃO DAS USUÁRIAS DO METRÔ DF

06/10/21, 09:09

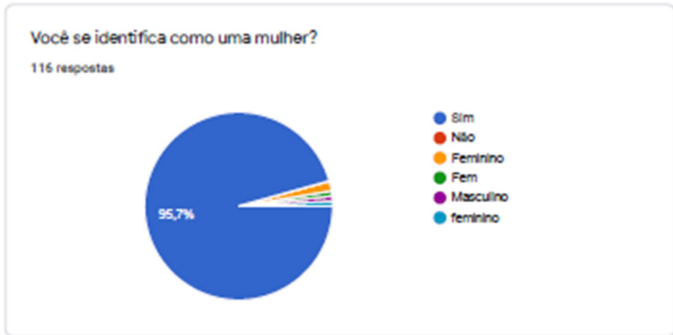
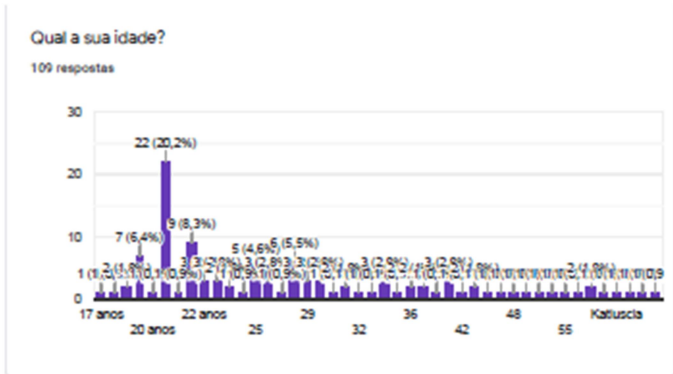
Pesquisa sobre a satisfação das usuárias do Metrô DF

Pesquisa sobre a satisfação das usuárias do Metrô DF

117 respostas

[Publicar análise](#)

QUESTIONÁRIO



Pesquisa sobre a satisfação das usuárias do Metrô DF

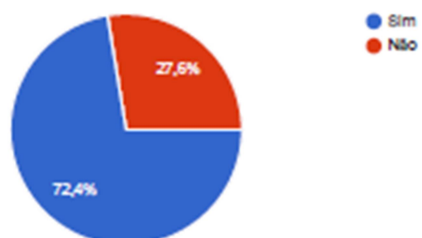
Você reside ou visita com frequência o Distrito Federal?

116 respostas



Você costuma utilizar o metrô do Distrito Federal?

116 respostas



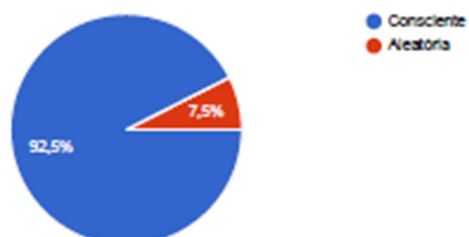
Você utiliza o Vagão Exclusivo para Mulheres no metrô Distrito Federal?

115 respostas



Em caso positivo para a pergunta anterior, o uso do vagão exclusivo para mulheres é uma escolha consciente ou aleatória?

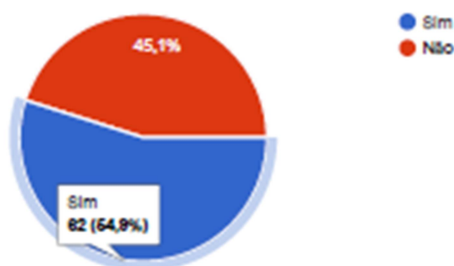
107 respostas



Pesquisa sobre a satisfação das usuárias do Metrô DF

Você se sente segura nas dependências do Metrô do DF?

113 respostas



Ao utilizar o Vagão Exclusivo para Mulheres do metrô do DF, você se sente mais segura que nos outros vagões?

113 respostas



Com relação à resposta anterior explique porque opta ou não pelo Vagão Exclusivo para Mulheres e o motivo de se sentir ou não se sentir mais segura neste Vagão Exclusivo.

80 respostas

Eu sempre escolho o vagão feminino em razão de várias situações que já presenciei e outras que já foram noticiadas sobre importunação sexual. Os homens não respeitam as mulheres.

O metrô NÃO é seguro. O vagão exclusivo dá uma sensação de menor insegurança.

Me sinto melhor em meio a outras mulheres, sabendo que a probabilidade de sofrer assédio ou ter alguém se esfregando em mim é quase nula.

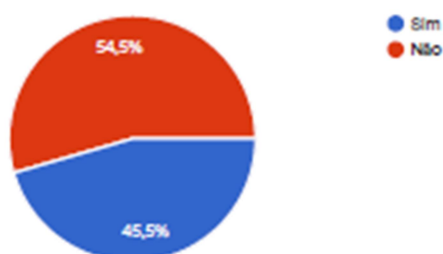
Eu opto pelo vagão por saber que em condições de superlotamento não sofrerei nenhuma violação de espaço e integridade. Assim como, pela sensação de segurança em saber que só existe mulheres. Lugar onde não terei em ser assediada.

Me sinto mais à vontade no vagão para mulheres, principalmente em horários de pico, já que os vagões ficam super lotados e muitos homens fazem questão de encostar nas mulheres. sentam de pernas abertas nos assentos ocupando os

Pesquisa sobre a satisfação das usuárias do Metrô DF

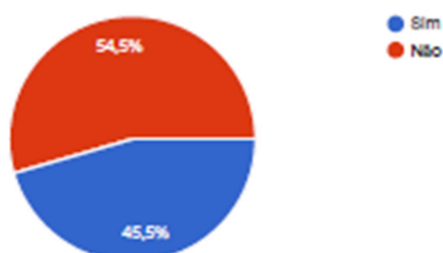
Na sua opinião os homens respeitam a exclusividade do vagão para mulheres?

112 respostas



Você já tentou usar o Vagão Exclusivo para Mulheres no metrô do DF mas deixou de utilizá-lo por estar super lotado?

112 respostas



Você já foi barrada ou sofreu algum constrangimento ao tentar entrar no Vagão Exclusivo para Mulheres no metrô do DF?

112 respostas



Se sua resposta foi sim para a pergunta anterior, explique o motivo.

3 respostas

Sou homem, sempre que entro no vagão rosa as mulheres ficam me olhando esquisito

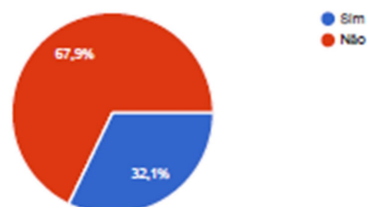
.

Por não estar naquele momento performando feminilidade precisei ficar 5 minutos com o vagão parado enquanto repetiam diversas vezes que era um vagão exclusivo e com dois seguranças me encarando.

Pesquisa sobre a satisfação das usuárias do Metrô DF

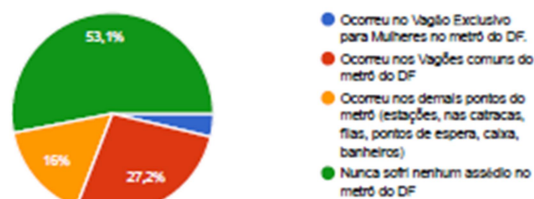
Você já foi assediada no metrô do Distrito Federal? (Pode ter ocorrido dentro do vagão, nas estações, nas catracas, filas, ponto de espera do vagão) - O assédio aqui tratado pode ser qualquer ato que tenha ocorrido com você ou para você ver como: apalpar, tocar, forçar um beijo, desnudar, masturbar-se ou ejacular em público, dentre outras situação aqui não exemplificados que podem ter te constrangido.

112 respostas



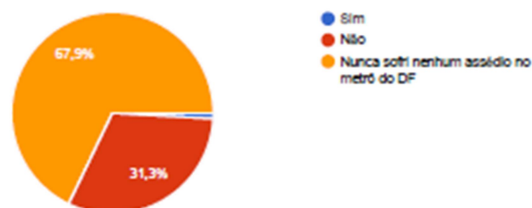
Se sua resposta foi sim na pergunta anterior, gostaríamos de saber onde isto ocorreu.

81 respostas



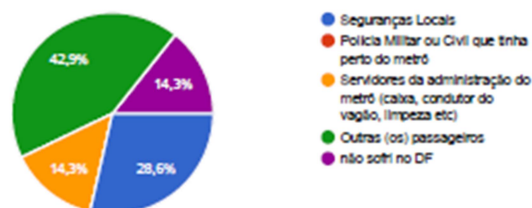
Se você já sofreu algum assédio no metrô do DF, você procurou ajuda?

112 respostas



Se você procurou ajuda, a quem recorreu?

7 respostas



Pesquisa sobre a satisfação das usuárias do Metrô DF

Se você procurou ajuda e recorreu a alguém, esta pessoa efetivamente te ajudou a solucionar o problema? Por que? Como a pessoa te ajudou?

4 respostas

não obtive ajuda.

-

Outro passageiro se ofereceu a descer comigo na minha parada, para que eu não ficasse sozinha

Sim, fui até o maquinista, com apoio de outras mulheres. Ele chamou os seguranças, mas demoraram muito para chegar e o agressor fugiu

Se não procurou ajuda, conte porque não buscou auxílio?

27 respostas

Porque a maioria dos funcionários são homens

Uma rapaz sentiu do meu lado e começou a puxar papo mas logo o metro chegou e entrei em um vagão diferentes dele

Não procurei ajuda pela minha parada já ser a próxima, mas me arrependi depois, queria ter comentado algo com alguém.

ADENDO: ocorreu no vagão feminino no período da noite em um fim de semana. Em períodos noturnos e especialmente em fins de semana outros homens usam com maior liberdade o vagão exclusivo pois não há qualquer fiscalização. Mais de uma vez, nessas circunstâncias, eles se negaram a trocar de vagão, e a fiscalização por WhatsApp do metrô DF demora muito a atender a chamada

Acontece sempre com muitas mulheres, pouca coisa é feita, ou ao menos não ouvimos falar.

Por estar com pressa.

Você apoia a existência do Vagão Exclusivo para as Mulheres?

113 respostas



Pesquisa sobre a satisfação das usuárias do Metrô DF

Sinta-se à vontade de deixar aqui algum depoimento, sugestões, comentários, reclamações acerca do tema, que possam auxiliar nessa pesquisa.

30 respostas

Poderia ter dois vagões exclusivos para mulheres em horários de pico.

Nunca presenciei nenhum assédio nas dependências do metrô.

Policiamento feminino no local, seria indispensável.

Acredito que deva haver uma maior públicos e da existência do vagão exclusivo e avisos mais eficazes dessa exclusividade

Acredito que a fiscalização do metrô para evitar que homens desrespeitem o vagão exclusivo ainda é baixa e insuficiente para o bom funcionamento. Poderiam deixar mais claro e facilitarem a forma de denunciar/ avisar aos funcionários quando eventualmente acontece esse problema no metrô.

Que fosse tratado com mais seriedade a monitoração das regras.

Falta policiamento/fiscalização nas plataformas, pessoal disponível para checar cotidiana e repetidamente o respeito ao vagão exclusivo, inclusive nos finais de

AGRADECEMOS A SUA PARTICIPAÇÃO!

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google. [Denunciar abuso](#) - [Termos de Serviço](#) - [Política de Privacidade](#)

Google Formulários