

Mariana Imbelloni Braga Albuquerque

O “vagão rosa” e as mobilidades nada neutras

políticas de transporte exclusivo nos deslocamentos urbanos

Resumo

O presente trabalho tem por objetivo a discussão de aspectos teóricos e práticos da política de vagão único em trens e metrô. A partir de apontamentos sobre a implementação no Rio de Janeiro, busca discutir a necessidade e efetividade de tal política pública, bem como a possível compreensão dos transportes exclusivos como remédios afirmativos e transformativos, dentro da concepção teórica de Nancy Fraser.

Vagão rosa

Direito à cidade

Violência de gênero

Mobilidade urbana

Remédio afirmativo

Abstract

This work intend to discuss theoretical and practical aspects of the woman-only politics in public transports. From some notes about the implementation of this politics in Rio de Janeiro, discuss the need and the effectivity of this politics, as well as the understanding of exclusive transportation as an affirmative and transformative remedy, using the concepts from Nancy Fraser.

“Pink-wagon”

Right to the city

Gender violence

Urban mobility

Affirmative remedy

INTRODUÇÃO

No segundo semestre de 2017, a discussão sobre a caracterização ou não de estupro de um acusado de assédio nos ônibus de São Paulo reavivou a sempre inacabada questão deste recorrente problema urbano. Entre as acaloradas posições sobre o fato ensejar ou não sanção penal, a questão principal restou, mais uma vez, pouco discutida: como lidar com o assédio como problema endêmico que tem consequências diretas no exercício do direito à mobilidade urbana e, por consequência, à cidade, das mulheres.

A discussão sobre a não neutralidade do planejamento urbano tem sido fértil arena de disputa e debate no campo do direito à cidade, ensejando tanto uma análise crítica sobre a própria organização dos aparelhos urbanos e do acesso a eles quanto propostas mais imediatas de garantir a mobilidade de mulheres, como as políticas de vagão único. Conquanto a mobilidade de mulheres, como aspecto fundamental da efetivação do direito à cidade, em muito ultrapasse as políticas de transporte único, a existência dos mesmos não pode ser ignorada, sendo elas o enfoque do presente trabalho.

As políticas de transporte exclusivo, tanto polêmicas quanto em expansão, apresentam-se como um paliativo imediato para as situações de assédio, ao custo de uma separação física efetiva. Será tal separação uma segregação positiva? Ou um reforçar de estereótipos? É possível responder a esta pergunta? Pragmaticamente, é útil enunciá-la? Neste trabalho, assim, proponho um olhar para as políticas de transporte exclusivo no Brasil, sopesando as críticas legitimamente apontadas e a possível utilidade de tais políticas como um remédio afirmativo – embora contingente e com vários problemas. Para tal, apresentarei um panorama geral sobre tais políticas e, na sequência, uma leitura das mesmas a partir da obra da teórica feminista Nancy Fraser¹.

POLÍTICAS DE TRANSPORTE E MULHERES: PANORAMA GERAL

Os vagões separados para mulheres existiram, como tentativas pontuais ou políticas contínuas, ao longo de todo o século XX em países tão diversos quanto Estados Unidos, Japão (onde voltou a ser implemen-

tado nos anos 2000), Egito e Índia². Sua vigência mais frequente em países de economia não central não deve nos deixar, contudo, repetir o argumento, não muito convincente, de que o assédio de mulheres em transportes é um problema mais significativo em países “não desenvolvidos”. Tanto é que houve significativas discussões – e críticas – quanto a uma proposta (não levada a cabo) da implementação de tal política em Londres, além de uma efetiva tentativa na Alemanha em 2016.

No México, país com uma importante e significativa política focada na diminuição da violência contra mulher nos transportes, há o programa *Athena*, que consiste em linhas de ônibus exclusivas para mulheres que rodam em horários específicos. Igualmente, no México e em um crescente número de países como Egito, Dubai, Síria e Líbia, há o serviço de táxis exclusivos, dirigidos por mulheres e que só aceitam passageiras mulheres. Os serviços de transporte exclusivo tendem a ser decorados com a cor rosa, para melhor identificação. Por fim, também na criação de espaços relacionados ao transporte, temos a criação de vagas exclusivas para mulheres mais próximas aos pontos iluminados/sedes nos estacionamentos, como modo de diminuir o risco ao andar em locais escuros e desertos até o veículo. Tal política já foi implementada em países como Alemanha e China.³

Para além dos programas de criação de espaços exclusivos para mulheres, o reconhecimento do assédio como uma violência de gênero e um grave problema urbano também encaminhou diversas políticas públicas de conscientização e modificação dos agentes da cidade. Em Viena, por exemplo, uma campanha municipal “feminizou” os sinais urbanos, tais como semáforo e sinais de “homens trabalhando” para a inclusão simbólica de mulheres. Há, igualmente, grande preocupação governamental quanto à inserção de mulheres nos trabalhos relacionados ao transporte urbano, tanto em seu planejamento quanto em sua execução, em diversos países europeus e da América Latina. No Peru, à guisa de exemplo, um dos enfoques é a feminização da polícia de tráfego, de modo a criar um ambiente mais seguro às mulheres.⁴

Não se verifica, vale lembrar, uma separação marcada entre políticas de criação de transporte exclusivo e políticas de conscientização no transporte, mas ao contrário. O programa “Viajemos Seguras”⁵, no

1 A pesquisa apresentada neste trabalho é um dos resultados da monografia *Entre o “vagão rosa” e o perigo das cores “neutras” – discussões sobre a política de vagão único para mulheres nos metrô e trens do Rio de Janeiro* apresentada no Departamento de Direito da PUC-Rio sob orientação da Prof. Márcia Nina Bernardes, a quem renovo agradecimentos pela generosa orientação e parceria para vários pensamentos aqui expressos.

2 PETERS, Deike. Thematic study prepared for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013. Disponível em <https://unhabitat.org/wp-content/uploads/2013/06/GRHS.2013.Thematic.Gender.pdf>. Acesso em 22 out.2015.

3 *Idem*.

4 *Idem*.

5 Programa “Viajemos Seguras”, do México, DF. Para infor-

México, no qual se inserem as políticas já citadas, de fato, vai muito além da criação dos transportes em apartado, demonstrando especial preocupação com a rede de denúncias (há uma linha 24h para denúncias de assédio em transporte público) e incentivo à autoconfiança. Todos os ônibus exclusivos da linha Athenea, por exemplo, para além de pintados de rosa, possuem imagens de importantes mulheres da história mexicana⁶.

Tudo isto colocado, nota-se que o problema da violência sexual contra mulheres nos transportes públicos ao redor do globo resta incontestado. Embora muito criticadas, as políticas de transporte exclusivo têm se expandido para diversos países e contextos culturais. Discutirei, na sequência, os argumentos contrários normalmente apresentados, contrapondo-os aos favoráveis. Antes, contudo, é necessária rápida apresentação da política de vagão único no Brasil.

“VAGÃO ROSA” NO BRASIL: RJ, DF, PE E SP

No Brasil, o transporte exclusivo para mulheres foi introduzido no Rio de Janeiro, através da lei estadual 4.733/06, que obriga as empresas do transporte metroviário e ferroviário do Rio de Janeiro a separarem um vagão exclusivamente para mulheres nos horários de pico matutino e vespertino⁷. Após sua implementação, pela cor com a qual foram pintados os vagões, foram apelidados de “vagão rosa” ou “carro das mulheres”. Foi posteriormente adotado em Brasília, em 2013, mas foi a tentativa, vetada, da aplicação em São Paulo que o levou, em grande parte, de volta ao debate público. A proposta de implantação na malha metro-ferroviária paulista, aprovada pelo legislativo, foi vetada pelo governador após protestos de grupos conservadores e severos ataques feministas ao projeto. Em 2017, foi amplamente noticiada a implementação em Recife (PE) e, embora ainda conste como política do metrô da cidade, não ultrapassou a fase de

testes em sua efetividade.⁸

No Rio de Janeiro, quando de sua implementação, a política de vagões exclusivos foi igualmente criticada. Por um lado, por ferir a igualdade em sentido estrito, criando espaços apartados para homens e mulheres. Sob tal argumentação, aliás, a Associação Nacional da Cidadania entrou com uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 4231 RJ) contra os arts. 1º e 4º da lei 4733/06. A argumentação, consideravelmente pueril, é que as mulheres há muito deixaram de ser um sexo frágil, ferindo a igualdade prevista no art. 5º da CRFB a respeito de qualquer proteção diferenciada. A ação sequer foi conhecida pelo Supremo Tribunal Federal, posto que a Associação em questão não preenchia os requisitos necessários para propositura de ADI. Contudo, é ilustrativa quanto ao teor das críticas endereçadas por setores mais conservadores ao projeto, sob a égide de uma igualdade formal, a despeito das desigualdades diárias. Por outro lado, incidiram diversas críticas de grupos feministas, que se retomarão na sequência.

A legislação cria a obrigatoriedade das empresas que operam as concessões do metrô e do trem de separarem um vagão para uso exclusivo das mulheres nos horários de pico, horários estes já definidos por artigos da própria legislação. Embora preveja sanção para as empresas que não criarem o vagão no prazo então dado (trinta dias), não deixa registrado como seria a fiscalização posterior, nem prevê nenhuma espécie de sanção para o passageiro que descumprir o uso exclusivo. Recentemente, foi aprovada legislação adicional que prevê multa para o usuário do transporte que desrespeitar o vagão das mulheres. A atualização também previa o aumento no número de vagões para dois, contudo, esta parte foi vetada pelo governador em exercício. O texto, sancionado no dia 05 de abril de 2016, prevê multas entre R\$ 173 e R\$ 1.090, mas ainda depende de decreto estadual para regulamentação sobre como serão cobrança e fiscalização. Até o momento da finalização deste trabalho, não havia sido editado o decreto regulamentatório.⁹

A política de vagão exclusivo entrou em fun-

mações mais detalhadas: http://www14.df.gob.mx/virtual/wp_inmujeres/asesorias/victimas-de-violencia-sexual-en-transporte-publico/viajemos-seguras/. Último acesso em 20 de maio de 2016.

6 DUNCKEL-GRAGLIA, Amy. Women-only transportation: How “pink” public transportation changes public perception of women’s mobility. SUNY Stony Brook Vol.16, No 2, 2013. Disponível em http://www.nctr.usf.edu/wp-content/uploads/2013/07/16.2_graglia.pdf. Acesso em 22 out. 2018.

7 Lei 4733/2006. Propositura do deputado Jorge Picciani do PMDB. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CON-TLEI.NSF/b24a2da5a077847c032564f4005d4bf2/8b7edb66591cb20b832571450063d55e?OpenDocument>. Acesso 22 out. 2018.

8 Embora haja notícias da inauguração do vagão único no Recife a partir de janeiro de 2017, quando busquei aplicar a mesma pesquisa que havia levado a cabo na cidade do Rio de Janeiro, em agosto de 2017, constatei que a política não estava em funcionamento. Contatando o sistema de trens do Recife, fui informada que “seguia em fase de implementação”. Contudo, das dez mulheres que entrevistei em cada uma das linhas do metrô da cidade, nenhuma tinha visto ou utilizado tal política pública.

9 “Dornelles sanciona lei que aplica multa a homem que usar vagão feminino”. Disponível em <<http://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2016-04-05/dornelles-sanciona-lei-que-aplica-multa-a-homem-que-usar-vagao-feminino.html>>. Acesso 22 out. 2016.

cionamento no Distrito Federal com a lei distrital 4848/2012. Inicialmente, como no modelo fluminense, o vagão exclusivo funcionava em horários de pico de deslocamentos, de manhã e no fim da tarde. Contudo, contando com grande aprovação das mulheres, foi expandido em 2015 para o funcionamento durante todo o período do transporte, a exemplo dos trens indiano e japonês. Interessante destacar que na aplicação no DF, os homens que se recusaram a sair do vagão, como indicam reportagens, foram conduzidos a delegacias e indiciados pelo crime de desobediência¹⁰. Não desejo, aqui, dizer que a criminalização seria benéfica ou salutar, mas só indicar uma decorrência que não ocorreu no Rio de Janeiro, conquanto sejam leis similares.

Por fim, em São Paulo, o projeto de lei 175/2013, que previa a criação da política de vagão único aos moldes do Rio de Janeiro, foi vetado pelo governador após críticas e protestos de grupos feministas. O debate em São Paulo reacendeu pontos já levantados na crítica às legislações fluminense e do Distrito Federal. No tópico a seguir, tratarei das críticas mais recorrentes (e contundentes) às políticas de vagão único.

O VAGÃO DA DISCÓRDIA: PRINCIPAIS ARGUMENTOS CONTRÁRIOS

As políticas de vagão único não têm potencial, sozinhas, para a solução da violência sexual nos transportes públicos. A grande questão é, de fato, se funcionam enquanto políticas pontuais e situadas, ou se suas decorrências negativas ultrapassam significativamente sua possibilidade, mesmo que parca, de proteção. Para debater tal questão, é necessário, primeiro, elencar os argumentos contrários recorrentemente levantados.

Os principais argumentos dirigidos contra a política de vagões únicos como um todo por movimentos feministas são, primeiro, que a segregação, em si, não tem potencial para solucionar a questão, nem mesmo em 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. Para além, é maléfica por culpabilizar a vítima do abuso, obrigando a mulher a ocupar um espaço apartado em vez de punir seu agressor.

10 “Metró-DF terá vagão exclusivo durante o funcionamento.” Notícia on-line. Disponível em <<http://noticias.r7.com/distrito-federal/metro-df-tera-vagao-exclusivo-para-mulheres-durante-todo-o-funcionamento-31082015>>. Acesso 22 out. 2018.

Repetiria, dessa forma, novamente, um estereótipo machista da mulher como provocadora do desejo masculino, sendo a solução do abuso “escondê-la”¹¹.

Desdobrando este mesmo argumento, aponta-se que os vagões exclusivos partiriam do pressuposto de que os homens são incapazes de conter seu desejo no espaço público, ou seja, novamente, legitimariam uma visão estereotipada da sexualidade masculina como naturalmente agressiva e predominantemente incontrolável. Para tal, por óbvio, calcar-se-ia em uma heteronormatividade compulsória, reforçando os binarismos sexuais, além do risco visível de exclusões de homens e mulheres trans¹².

Por fim, e principalmente, para além da soma de todas as decorrências indesejadas citadas, tem-se que o vagão, efetivamente, não funcionaria, de forma que as mulheres seguiriam sofrendo assédios e abusos diários, mascarados por uma política ineficaz e imediatista, que mais contribuiria para a manutenção dos abusos nos outros vagões, de modo que devia ser substituída por ações, em longo prazo, de conscientização.

Outra perspectiva crítica entende as políticas de transporte exclusivo, sejam elas quais forem, como políticas de necessidades específicas. No *Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013*¹³, Peters divide ações que se endereçam para o fim da desigualdade nos transportes em ações baseadas na integração e ações baseadas nas necessidades específicas das mulheres. As ações baseadas na integração seriam aquelas que, norteadas por um sentido de igualdade imediata, teriam como enfoque as políticas para fortalecimento dessa igualdade. As ações pautadas pelas necessidades específicas, por outro lado, teriam um sentido de valorização e proteção das mulheres em determinados espaços, com intuito de um empoderamento feminino.

Dentro dessa separação criada pela autora, as políticas integrativas seriam mais recorrentes e eficazes em países desenvolvidos, enquanto as “segregacionistas”/de necessidades específicas seriam mais eficazes na lógica dos países em desenvolvimento. Tal se daria pelo fato de os países em desenvolvimento estarem mais “atrasados” em relação às questões de igualdade. As críticas que Peters repete são basicamente as mesmas já acima enunciadas, entremeadas a uma

11 LOUREIRO, Gabriela. “Porque o vagão rosa é um retrocesso e não uma solução para as mulheres”. Disponível em <http://www.brasilpost.com.br/gabriela-loureiro/vagao-rosa-_b_5558584.html>. Acesso 22 out. 2018.

12 MOSCHKOVICH, Marília “O vagão que só anda para trás”. Disponível em: <<http://www.cartacapital.com.br/blogs/outras-palavras/o-vagao-para-mulheres-so-anda-para-tras-1088.html>>. Acesso 22 out. 2018.

13 PETERS, Deike. *op. cit.*

visão aparentemente elitista de que os problemas de abuso seriam “mais graves” nos países menos ricos do globo. Muito embora tais críticas sejam pertinentes e necessárias, deixam de levar em conta dois pontos importantes. Um, já levantado, é que políticas de conscientização não são opostas a políticas de vagão exclusivo, ao contrário. De modo que a defesa da validade momentânea de uma não é abrir mão da outra, mas como garantir um acesso suportável ao transporte para mulheres até que as políticas em longo prazo chegassem a alguma efetividade.

O outro ponto é que, de maneira geral, políticas afirmativas, sobretudo se focadas em proteção imediata de uma coletividade ambivalente, tendem a ser criticadas como segregadoras, o que não as invalida por si. Passo, pois, a tal debate, antes, contudo, trazendo alguns apontamentos empíricos sobre a percepção da eficácia e importância dessa política pública.

DA CIDADE DO MÉXICO AO RIO DE JANEIRO: ALGUNS COMENTÁRIOS A PARTIR DE ESTUDOS EMPÍRICOS

Conquanto as críticas apontadas às políticas de vagão único sejam estruturalmente incontornáveis, é igualmente importante para abordar tal questão a percepção das mulheres que diariamente utilizam os serviços de transporte. Trago, aqui, um estudo empírico realizado por mim no sistema metroviário do Rio de Janeiro de março a junho de 2016 e alguns apontamentos sobre estudo realizado por Paula Soto Villagrán no metrô mexicano. Não pretendo, com tais aportes, buscar uma resposta definitiva sobre a importância ou não dos transportes exclusivos, mas complexificar a discussão teórica com dados empíricos.

Desse modo, a pesquisa no Rio de Janeiro consistiu na aplicação de formulários do tipo *survey* a mulheres que estavam dentro do vagão exclusivo, durante seu horário de funcionamento, em todas as linhas do metrô e ramais do trem. O foco das perguntas era a dimensão de segurança/insegurança vivida pelas mulheres nos transportes, a percepção de eficácia ou não da política pública e a opinião sobre sua importância¹⁴. No período já assinalado, assim, foram

¹⁴ Delimitada a unidade de análise como uma mulher que entrasse na composição a cada estação, parti para elaboração do formulário, dentro das indicações do método *survey*. Elaborei cinco perguntas diretas, com respostas pré-definidas para serem indicadas pelas participantes da pesquisa, além

abordadas 81 mulheres¹⁵ durante o trânsito diário no “vagão rosa” e os resultados foram analisados em si e cotejados com os dados oficiais de fiscalização da efetiva ausência de homens no vagão exclusivo.

A percepção de insegurança nos transportes públicos é absolutamente majoritária, indicada por 75% das mulheres. Ao contrário, a percepção sobre a efetiva proteção do “vagão rosa” foi quase que equitativamente dividida entre as respostas (27 “sim”, 26 “às vezes” e 28 “não”). Aqui, igualmente, importante chamar a atenção para determinados complementos das respostas, como, diversas vezes, no trem, a resposta era “sim, quando funciona” ou “não, porque não funciona”. Por fim, quanto à pergunta sobre a importância da política, há igualmente franco predomínio da resposta “é importante, mas não é suficiente”, para 63 mulheres, 78% do total. Somente quatro mulheres responderam que “não é importante”, que configura 5% do total, enquanto quatorze mulheres (17%) consideraram a política de vagão único importante e suficiente para o problema demandado. Percebe-se assim, mesmo com as limitações da pesquisa, um posicionamento claro pela existência do vagão, a despeito da sua eficácia protetiva. Eficácia que varia em relação ao transporte do qual se fala.

Em seguidos relatórios da Agência Controladora Estadual é visível a diferença na porcentagem de homens encontrados nos vagões do metrô, quando da fiscalização, e no dos trens. No relatório geral referente a 2015, a média de presença masculina nas compo-

da demanda por idade e raça. As perguntas consistiam em: 1- Frequência de utilização do vagão (“sempre”, “às vezes” ou “raramente”); 2- Motivo de utilização (“conforto”, “segurança” ou “indiferente”); 3- Percepção do transporte público como perigoso (“sim” ou “não”); 4- Percepção do “vagão rosa” como proteção (“sim”, “às vezes” ou “não”); 5- Importância e eficácia do “vagão rosa” (“não é importante”, “é importante e suficiente” e “é importante, mas não é suficiente”). O objetivo era, pois, traçar um panorama sobre as razões de utilização do vagão único, a percepção da necessidade de políticas públicas, a partir da determinação da sensação ou não de insegurança, e a percepção da relevância do “vagão rosa”, especificamente. A descrição completa da pesquisa está publicada em: ALBUQUERQUE, M. I. B. “Políticas de transporte exclusivo de mulheres e o direito à mobilidade: uma análise do ‘vagão rosa’ no Rio de Janeiro”. In: 2 Congresso Internacional sobre Género y Espacio, 2017, Ciudad de México. Memorias del Segundo Congreso Internacional sobre Género y Espacio Y Tercer Seminario Latino-Americano de Geografía, Género y Sexualidades, 2017. Disponível em: <http://dcsh.izt.uam.mx/congreso/cige/images/memorias_cige.pdf>. Acesso 22 out. 2018. ¹⁵ Deste total, 39 mulheres negras, 39 brancas, 1 mulher se autodeclarou indígena, 1 mulher não quis se autodeclarar racialmente e 1 formulário ficou sem marcação por falha durante a pesquisa. Quanto à idade, uma adolescente de 16 anos foi entrevistada, 24 mulheres possuíam entre 18 e 30 anos, 28 entre 30 e 45, 22 entre 45 e 60, 5 idosas entre 60 e 75 e uma idosa de mais de 75.

sições no metrô era de 9,81% em novembro e 5,14% em dezembro. No sistema da SuperVia (trens), por sua vez, a média de descumprimento foi de 70,2% em novembro de 2015 e 68,5% em dezembro, sendo o ramal Japeri o que apresentou maior incidência de desrespeito, em torno de 80% e Deodoro o “menor”, cerca de 50%. Uma análise, mesmo que superficial, da malha carioca e da divisão social da cidade permite uma não apressada conclusão de que a política implementada o é de forma diferenciada a partir de um recorte de classe, haja visto que a renda das populações atendidas pelo sistema ferroviário é marcadamente menor que a do atendida pelo sistema de metrô, sobretudo na linha 1.

Contudo, quando se segregam os dados em relação ao transporte, cotejando com as estatísticas da Agetransp, não há um decréscimo significativo em relação à opinião sobre importância da política onde ela é menos eficaz. Mais de 80% das mulheres abordadas no trem veem o vagão único como “é importante, mas não é suficiente”, embora aproximadamente 50% assumam que ele só protege “às vezes”. Os números diferem significativamente das respostas no metrô, sobretudo quanto à inexistência da resposta “às vezes”, mas com prevalência de “sim” para a demanda sobre se o vagão protege as mulheres. Também uma maior consistência de respostas de “é importante e suficiente” quanto à eficácia. Interessante destacar ainda, sobretudo após desagregar os dados, como a ineficácia fática da política (a presença de homens no vagão) não parece destituir a percepção de sua importância para as mulheres. Absolutamente ilustrativo de tanto são os números apresentados pelas participantes do ramal Japeri. Segundo a Agetransp, o ramal Japeri é onde a política é menos respeitada. Entre as dezoito participantes da pesquisa, dezesseis pensam o vagão como importante, mas não suficiente.

Por fim, trazendo alguns dados empíricos sobre a percepção de usuários do programa “Viajemos Seguras”, já explicitado, Paula Soto Villagrán destaca que uma das principais promessas do programa, o aumento da sensação de segurança no deslocamento para as mulheres, parece ser cumprida a partir dos resultados da pesquisa empírica. Dentro do seu universo amplo de pesquisa (819 mulheres) 92,7% acham a separação de vagões necessária. Entre elas, 79,5% afirmaram ter como principais efeitos da política se sentirem mais seguras no transporte, 59% vão a lugares mais distantes e 51% veem mais seus amigos e familiares, além de outras consequências positivas indicadas. Apesar dos números significativos, Villagrán traz igualmente críticas endereçadas à política de segregação, como a ineficácia da política para uma real eliminação da violência e a necessidade de medidas

adicionais, mesmo no caso mexicano, aqui pensado como paradigma de política mais abrangente. Seriam elas principalmente a sensibilização para percepção dos abusos e o aumento das plataformas de espera. Ao mesmo tempo um trabalho a longo prazo de reeducação social e uma ação física imediata de melhora de infraestrutura¹⁶.

Muito embora a comparação entre os estudos não seja direta, pela diferença de metodologias e formulação das questões, resta evidente que tanto as mulheres fluminenses quanto as mexicanas que utilizam diariamente o sistema de metrô e trens têm uma visão majoritariamente positiva em relação à política de vagões únicos. Mesmo quando ela parcamente funciona, como no caso de determinados ramais do trem no Rio de Janeiro. De outra feita, mesmo em uma política mais ampla, como a mexicana, outras ações em longo prazo são demandadas. Para pensar tais resultados em contraste às importantes críticas feitas aos vagões únicos, passamos para a discussão a partir da obra de Nancy Fraser.

REMÉDIOS AFIRMATIVOS PARA GRUPOS AMBIVALENTES

A teórica feminista estadunidense Nancy Fraser, ao tratar dos dilemas da justiça em uma era pós-socialista¹⁷, identifica como coletividades ambivalentes aquelas que enfrentam, ao mesmo tempo, injustiças culturais e injustiças socioeconômicas. A autora cria tal distinção com fins analíticos, conceituando injustiça cultural ou simbólica como aquela definida por padrões de representação, interpretação e comunicação, enquanto a injustiça socioeconômica calca-se em padrões políticos e econômicos de exploração. Os remédios primordiais para as primeiras seriam os de reconhecimento, ou seja, da modificação da imagem, representação e práticas culturais, enquanto para a segunda passariam necessariamente pela redistribuição.

As coletividades ambivalentes¹⁸, assim – e gênero e raça seriam as duas coletividades ambivalentes por excelência para a autora –, são coletividades para as quais as injustiças de caráter cultural e de caráter socioeconômico têm necessidade de ação contemporânea, sendo igualmente graves e urgentes. Deman-

16 VILLAGRÁN, Paula Soto. “Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México”. In *Revista Transporte y Territorio* /16. Buenos Aires, 2017.

17 FRASER, Nancy. “Da redistribuição ao reconhecimento? Dilemas da justiça na era pós-socialista”. In SOUZA, J. (org) *Democracia hoje*. Brasília, ed. UNB, 2001, pp. 245-282.

18 *Idem*, p. 259

dam, assim, a ação de remédios de redistribuição e reconhecimento imediatos. Tal aplicação conjunta tem, por vezes, conflitos práticos, não havendo como um remédio único se endereçar ao mesmo tempo às duas injustiças.

As políticas de reconhecimento são políticas mais direcionadas à valorização das identidades desconsideradas e da diversidade cultural, ou seja, uma reiteração da coletividade para sua valorização. Os remédios de redistribuição, de sua feita, teriam como finalidade última a extinção das diferenciações desta coletividade através da reforma econômica e política. A luta por políticas de redistribuição e reconhecimento concorrentemente, pois cria o paradoxo de lutar pela positividade e desaparecimento do “mesmo grupo”. Para exemplificar, pensando nas disparidades salariais no ambiente de trabalho e no preconceito narrado por várias profissionais quanto à maternidade como um empecilho aos níveis de produtividade. A demanda por reconhecimento lutará para que seja reconhecida a especificidade feminina em relação à maternidade e pelas formas de trabalho que permitam o melhor uso das características das mulheres mães nesse período: lutar pelo reconhecimento e valorização da diferença. A demanda por redistribuição enfrentará a organização salarial, pautando a necessidade da extinção das diferenciações calcadas em gênero para os que ocupam a mesma posição. Em outras palavras, para a extinção da diferença salarial é necessário, justamente, que não se possa mais nomear “mulheres” como um grupo apartado.

Sondando formas de superar esse dilema, a autora traz outra distinção analítica entre as políticas públicas para atacar problemas de redistribuição/reconhecimento, diferenciando os remédios afirmativos dos remédios transformativos. Os remédios afirmativos seriam, por definição, os remédios voltados para solução imediata das decorrências das injustiças, sem um questionamento direto da estrutura que as engendra. Por oposição, os remédios transformativos são aqueles que trabalham em longo prazo, atacando os processos que geram as injustiças em um nível mais abrangente. Usando o exemplo acima, remédios afirmativos seriam a criação de programas de cotas para promoção de mulheres ou programa de manutenção das mulheres que tiveram filhos há pouco tempo, enquanto transformativos passariam necessariamente por um trabalho amplo de modificação da compreensão de padrões positivos de trabalho como masculinos, reorganização de toda estrutura empresarial para incluir mulheres em cargos de mando e mesmo mudanças na compreensão sobre tempo dedicado ao trabalho.¹⁹

¹⁹ *Idem*, p. 265.

Assim, remédios afirmativos e transformativos podem ser endereçados a problemas de reconhecimento ou redistribuição, com resultados diversos. Ponderando sobre as formas de atuação dos remédios em conjunto, a autora sustenta que a atuação de políticas afirmativas de redistribuição e reconhecimento conjuntas para as coletividades ambivalentes inserir-se-iam em uma política neoliberal que não chega a questionar as discriminações mais profundas, permitindo a permanência do sistema de maneira geral e mantendo o dilema, em última análise. Por sua vez, o par de remédios transformativos para redistribuição/reconhecimento seria mais profícuo, por atacar tanto as estruturas culturais que criam as discriminações negativas quanto as estruturas político-econômicas que criam a exclusão²⁰. Assim, em longo prazo, reduziria ao falso reconhecimento e à má distribuição, permitindo a afirmação das especificidades do grupo sem que isso signifique uma diferenciação econômica. Uma alteração na divisão sexual do trabalho e na compreensão dos estereótipos de gênero dentro de nossa hipotético-real empresa tanto solucionaria o pagamento diferenciado quanto o preconceito.

O que nos toca, pois, no presente trabalho, é se os transportes exclusivos são uma política meramente afirmativa ou se possuiriam, ou ao menos conviveriam, com um caráter transformativo. O problema principal dos assédios é, de fato, uma questão de reconhecimento, sendo uma forma de violência contra a mulher tolerada por uma cultura patriarcal e legitimada por representações específicas. Há, inegavelmente, também um viés econômico, que representa injustiças de caráter socioeconômico quando se pensa na potencialização da violência nos transportes precários e superlotados. Contudo, se deve reforçar que é uma questão primordial de reconhecimento, como uma questão primordial de violência de gênero, posto que a existência de uma malha de transportes eficaz e não superlotada não garante a ausência de violência.

É possível entender os transportes exclusivos como medida afirmativa, posto que a criação de um vagão apartado, em primeira leitura, não ataca a estrutura de dominação frontalmente, criando somente um paliativo momentâneo. Contudo, se aliada a programas de reestruturação dos padrões de transporte e de combate à mentalidade patriarcal, pode significar um projeto em maior longo prazo.

Como demonstra o citado programa mexicano, as políticas de transporte exclusivo não são contraditórias a programas amplos de enfrentamento do problema global do assédio. Ao contrário, colocam a questão no debate público, criam certo desconforto e possibilidade de enfrentamento. Em um estudo

²⁰ *Idem*, p. 273.

amplo sobre as políticas mexicanas de combate ao assédio, Dunckel-Graglia conclui como os programas representam uma mudança de perspectiva sobre o assédio a mulheres de uma violência comum cotidiana, como pequenos assaltos, a uma forma de discriminação de gênero.²¹

Associados a uma medida transformativa, pode-se pensar, legitimamente, que, mesmo enquanto remédio inicialmente afirmativo, os vagões exclusivos cumprem um papel importante na conscientização e combate aos assédios, além da tentativa de criação de espaços seguros, mesmo que provisórios, dentro do transporte público.

Assim, conquanto devam ser consideradas e discutidas as críticas aos transportes exclusivos como medidas afirmativas, é necessário notar sua importância como potencialidade transformadora, ou, no dizer de Fraser, transformativa. O transporte exclusivo não é a solução, nem se pretende ser, mas tampouco é o problema. Aliado a outras políticas, contudo, pode ser parte da solução. Parte necessária, talvez, sobretudo se se leva em conta que o tempo para remédios transformativos em essência é o de médio ou longa duração.

Se a afirmação do “rosa” pode ser sempre perigosa, tanto no sentido de reiterar estereótipos que se buscava questionar quanto de criar diferenciações físicas e espaciais, as cores neutras tampouco apresentam maior segurança. Como já apontado no segundo capítulo, as consequências da mobilidade urbana como está posta para apropriação das mulheres da cidade, para sua experiência no mercado de trabalho e familiar, são cotidianas e perversas. Para mulheres que vivenciam esta violência de maneira diária, a política de vagão único pode representar, sim, um alento e, talvez, um avanço.

CONCLUSÃO: VAGÃO ÚNICO VERSUS SOLUÇÕES ÚNICAS

Quando da tentativa frustrada de implementação da política de vagão único em São Paulo, o assédio a mulheres nos transportes públicos voltou à ordem do dia. Pesquisa sobre o sentimento de insegurança, debates sobre os programas possíveis de prevenção e punição. Na crítica ou defesa do polêmico “vagão rosa”, de fato, se falava da mobilidade de mulheres, segurança de mulheres, uma melhor qualidade de vida para as mulheres na cidade. A política de vagão único, assim, para além de seu caráter protetivo/paliativo, tem o potencial, nem sempre aproveitado, de trazer ao debate público a violência sexual contra

mulheres nos transportes, o que não é pouca coisa.

Partindo da demonstração da vivência diferenciada da cidade quando olhada com um recorte de gênero, restou evidente a urgência da criação de políticas públicas que transcendam a falsa neutralidade do planejamento urbano para criar uma cidade e mobilidade efetivamente segura para mulheres. As políticas de transporte exclusivo ou vagão único revelam-se, neste ponto, propostas em ascensão, conquanto criticadas. Enfrentando alguns dos pontos negativos e analisando potenciais transformativos das mesmas, busquei levantar as possibilidades de uso dos transportes apartados em programas maiores de modificação das dinâmicas de gênero na cidade. Novamente, não se trata de uma defesa simplista do vagão único como solução final, mas como parte das políticas imediatistas para criar uma solução posterior.

Até o momento de uma solução posterior, contudo, a existência dos vagões únicos parece justificável sob o ponto de vista de uma política afirmativa, e definitivamente encontra aprovação das usuárias do serviço. A pesquisa empírica efetuada no sistema metroviário do Rio de Janeiro permite a conclusão de que as principais interessadas no assunto defendem a necessidade da existência do “vagão rosa”, muito embora apontem falhas no seu funcionamento. Como pontua o *Mulheres em Luta*, ao igualmente colocar-se a favor quando da discussão em São Paulo, é necessário oferecer um escape imediato àquela mulher que acordará amanhã às 5h, enquanto não se constrói uma sociedade em que ela poderá deslocar-se para o trabalho sem risco iminente.²²

De outra feita, há que se destacar a sensível diferença da eficácia da política de vagão único no sistema do metrô e do trem do Rio de Janeiro. Funcionando com alguma regularidade nas linhas de metrô e com, otimistamente falando, intermitência nos trens, a política de vagão único fluminense parece se direcionar somente a determinadas mulheres da cidade, aquelas que saem dos bairros mais abastados para o Centro, reiterando o peso da mobilidade para as mulheres periféricas. Não obstante tal dado, a percepção de importância do vagão único entre estas mulheres é marcante, reiterando a tese de que sua existência possui, em si, um potencial protetivo.

A política de vagão único parece, assim, ao mesmo tempo justificável enquanto medida afirmativa imediata, sobretudo se conta com a aprovação das usuárias, mas carecendo de uma aplicação efetiva em todos os transportes aos quais se pretende, de modo a não perpetuar um modelo economicamente exclu-

22 Disponível em <<http://cspconlutas.org.br/2014/07/o-vagao-exclusivo-em-sp-sob-uma-perspectiva-feminista-clas-sista/>>. Acesso 22 out. 2016.

21 DUNCKEL-GRAGLIA, A. *Op.cit.*

dente em sua atuação. Por outro lado, precisa, para desenvolver seu caráter transformativo, de programas amplos de conscientização e coerção aos assédios em locais públicos e transportes. O vagão único não precisa ser necessariamente descartado para que se critique sua colocação como “política única”.

Neste ponto, pensando em políticas já implementadas, como na realidade fluminense, talvez uma mobilização em torno de uma implementação verdadeira da política já existente, sobretudo nos trens da cidade, fosse capaz de devolver o assunto ao debate público e alavancar a propositura de programas mais amplos de combate ao assédio. O uso da medida afirmativa já legislada para desenvolver seus potenciais transformativos de maneira menos excludente pode não ser o plano teoricamente perfeito, mas ajuda a firmar um caráter protetivo necessário e percebido como importante para as mulheres.

Talvez o vagão não tenha sido nunca totalmente “rosa”. Talvez o “rosa” não seja a melhor solução. Mas é um projeto em curso que, se aliado a outras políticas, pode ter um caráter efetivamente transformativo. Se, para além de uma crítica direta ao vagão único como política segregacionista, conseguirmos aproveitar sua existência para impulsionar outras políticas públicas que debatam o assédio e a mobilidade de mulheres em longo prazo, a discussão gerada definitivamente terá efeitos benéficos. Para o falsamente “neutro”, então, talvez o “rosa” possa ter algum sentido de transformação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALBUQUERQUE, Mariana Imbelloni Braga. . “Políticas de transporte exclusivo de mulheres e o direito à mobilidade: uma análise do “Vagão Rosa” no Rio de Janeiro”. In: **2 Congreso Internacional sobre Género y Espacio, 2017, Ciudad de México. Memorias del Segundo Congreso Internacional sobre Género y Espacio Y Tercer Seminario Latino-Americano de Geografía, Género e Sexualidades**, Cidade do México: 2017. Disponível em: http://dcsh.izt.uam.mx/..memorias_cige.pdf. Acesso 24 out. 2018.
- ALFONSIN, Betânia de Moraes. “Cidade para todos/Cidade para todas – Vendo a cidade através do olhar das Mulheres” in ALFONSIN, Betânia de Moraes & FERNANDES, Eldésio (org.) **Direito Urbanístico: estudos brasileiros e internacionais**. Belo Horizonte: Del Rey, 2009. pp. 253-264
- CEPAL - Serie Recursos Naturales e Infraestructura N° 172 - Violencia de género en el transporte público.. Disponível em https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/1/S1500626_es.pdf . Último acesso 25 de maio de 2016.
- DUNCKEL-GRAGLIA, Amy. “Women-only transportation: How “pink” public transportation changes public perception of women’s mobility’”. **SUNY Stony Brook** Vol.16, No 2, 2013
- FRASER, Nancy. “Da Redistribuição ao Reconhecimento? Dilemas da Justiça na Era Pós-Socialista” in SOUZA, J. (org) **Democracia Hoje**. Brasília, ed. UNB, 2001.
- FRASER, Nancy. **Scales of Justice: Reimagining Political Space in a Globalizing World**. New York: Columbia University Press. 2009
- HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2014.
- JIRÓN, Paola. ”Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile” in **Revista Venezolana de Estudios de la Mujer**. Caracas, Julio-Diciembre, 2007 – Vol 12 n 29 pp. 173 – 197
- MARTÍNEZ, Cristhian Figueroa & SANTIBÁÑEZ, Natan Waintrub «Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público» in **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 2015 jan/abr, 7(1), pp. 48-61
- PALMA, Paula, GONZÁLES, Cristian & CARRASCO, Sofía. **Gender differences in time use and mobility: time poverty and dual consumption**. Disponível em << http://www.solucionesdemovilidad.cl/adjun/Alcaino_Domarchi_Lopez.pdf>> Acesso em 01 de novembro de 2015
- PERO, V e MIHESSEN, V. “Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro” in **Revista do Instituto de Economia da UFRJ**, v15 n 3. Rio de Janeiro:2013.Disponível em <http://www.revista-economica.uff.br/index.php/revistaeconomica/article/view/71/186>. Acesso 24 out. 2018.
- PETERS, Deike. **Thematic study prepared for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013**. Disponível em <http://unhabitat.org/urban-themes/gender/>. Acesso 24 out. 2018
- RUIZ, Ana Milena Montoya. “Seguridad humana para las mujeres em las ciudades: reflexiones para políticas públicas urbanas com enfoque de género” in **Revista Estudios Socio-Juridicos**, 2013. V.13. pp. 115-137
- VILLAGRÁN, Paula Soto. “Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México” in **Revista Transporte y Territorio** /16. Buenos Aires, 2017. ■