



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
(UNIRIO)

BIANCA BATISTA PINTO

VIOLÊNCIA DE GÊNERO E SUAS IMPLICAÇÕES NA
MOBILIDADE URBANA DA MULHER: ANÁLISE DA
POLÍTICA PÚBLICA DO VAGÃO FEMININO DO
METRÔ RIO

RIO DE JANEIRO

2021

FOLHA DE ROSTO

Bianca Batista Pinto

Violência de Gênero e suas implicações na mobilidade urbana da mulher: Análise da Política Pública do Vagão Feminino do Metrô Rio

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Administração Pública da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Bacharel em Administração Pública.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Raquel Barbosa Moratori

RIO DE JANEIRO

2021

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, que me ajudaram a moldar meu caráter, a formar o ser humano que sou hoje, e que sempre me apoiam em tudo.

Aos meus avós, que sempre me enchem de elogios em qualquer coisa que eu faça.

À todas as mulheres da minha família, que são pra mim fonte de inspiração e me ensinaram a importância de sermos fortes e independentes. Em especial, minhas companheiras de vida e de luta, irmãs e primas: Thaiz, Bruna, Luisa, Victoria, Gabriela e Mariana.

Ao meu amor, que é meu maior companheiro, um dos meus maiores incentivadores e está sempre me trazendo à memória o tamanho do meu potencial.

Aos meus grandes amigos do Colégio Pedro II, que desde sempre me acompanham, em especial Carolina, Luísa e Ester.

Também aos meus amigos da UNIRIO, essenciais na minha trajetória acadêmica: Amanda, Ana Victória, Taiane, Isabella e Matheus. Sem eles eu não teria chegado até aqui.

À todas as mulheres que fizeram parte desta pesquisa, tanto da ALERJ quanto do CCJP, mas em especial Luciana Targino e Helena Piragib.

A todos os professores que passaram pela minha vida até esse momento. Todos do Colégio Pedro II, que ajudaram a formar meu pensamento crítico, e todos da UNIRIO que continuaram esse processo, em especial professora Marina, e, por último mas com certeza não menos importante, a melhor orientadora que eu poderia ter escolhido, professora Raquel, que com maestria e excelência me auxiliou incansavelmente neste trabalho tão importante para mim.

RESUMO

Este estudo tem como tema a violência de gênero na mobilidade urbana das mulheres. Tem como objetivo geral compreender o processo histórico das formas de violência contra a mulher, de que maneira isso afeta seu direito de ir e vir e seu desenvolvimento como um sujeito independente. Do ponto de vista teórico metodológico, a pesquisa se caracteriza como qualitativa, descritiva e analítica, estruturada pela revisão bibliográfica e documental sobre o tema de estudo, assim como, por uma pesquisa de campo. Como trabalho de campo foram realizadas entrevistas em duas frentes de pesquisa, uma com especialistas da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro – ALERJ e do Conselho Estadual dos Direitos da Mulher do Rio de Janeiro – CEDIM - RJ. A segunda frente de pesquisa se deu a partir de entrevistas com mulheres que utilizam o vagão feminino do Metrô Rio, sendo elas estudantes do Centro de Ciências Jurídicas e Políticas da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro CCJP - UNIRIO, como também trabalhadoras servidoras da ALERJ. Através deste estudo, foi possível compreender que ao ter seu direito cerceado, as mulheres não conseguem desenvolver plenamente sua independência, entendendo esta como a preocupação/vigilância constante com tudo o que ocorre à sua volta. Mais do que isso, este trabalho contribui para a compreensão de que apesar do Vagão Feminino do Metrô Rio auxiliar na sensação de segurança das mulheres dentro deste espaço, esta política pública não deve ser analisada sozinha, pois existem questões, tanto sociais, quanto econômicas, que devem ser levadas em consideração nessa análise.

PALAVRAS-CHAVE: VIOLÊNCIA DE GÊNERO, MOBILIDADE URBANA, MULHER, VAGÃO FEMININO DO METRÔRIO.

Sumário

1. INTRODUÇÃO	6
1.1 Relevância e Importância do Tema	6
1.2 Delimitação do tema	8
1.3 Objetivos	8
1.3.1 Objetivo geral	8
1.3.2 Objetivos específicos	9
2. REFERENCIAL TEÓRICO	9
2.1 Violência de Gênero e Mobilidade Urbana	9
2.2 A Política Pública do Vagão Feminino do Metrô Rio	16
3. METODOLOGIA	19
3.1 Descrição do caráter metodológico	19
3.2 Estratégias Metodológicas de Seleção e Coleta de dados	20
3.3 Limitações do método	22
4. O diálogo sobre mobilidade urbana e violência de gênero sob o olhar do CCJP, ALERJ e CEDIM RJ	23
4.1 Respostas dos formulários online nos campos de estudo CCJP e ALERJ	23
4.1.1 Forma de Identificação das respondentes	24
4.1.2 Vivência pessoal no transporte público	26
4.1.3 Sentimento de insegurança X Estratégias pessoais de defesa	31
4.1.4 Conhecimentos sobre ocorrências de violência	33
4.1.5 Avaliação de políticas públicas de gênero e mobilidade	34
4.1.6 Interferências na autonomia e Reflexos históricos da sociedade	38
4.2 Respostas das entrevistas com especialistas da ALERJ e do CEDIM RJ	43
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	50
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	54

APÊNDICE I - Roteiro Para Entrevista Com Especialista da ALERJ	58
APÊNDICE II - Roteiro Para Entrevista Com Especialista do CEDIM RJ	60
APÊNDICE III - Termo De Consentimento Livre E Esclarecido Online (Especialista ALERJ)	62
APÊNDICE IV - Termo De Consentimento Livre E Esclarecido Online (Especialista CEDIM RJ)	64
APÊNDICE V - Termo De Consentimento Livre E Esclarecido Online (Unirio)	66
APÊNDICE VI - Termo De Consentimento Livre E Esclarecido Online (Alerj)	68
APÊNDICE VII – Formulário Online CCJP	70
APÊNDICE VIII – Formulário Online Alerj	75
ANEXO I – APROVAÇÃO DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA DA UNIRIO	80

1. INTRODUÇÃO

1.1 Relevância e Importância do Tema

A presença das mulheres no mercado de trabalho vem aumentando há algum tempo. Segundo a Plataforma Jornalística Gênero e Número (BASTOS, 2017), elas possuem várias funções acumuladas em jornadas duplas de trabalho e por conta disso, acabam tendo que se deslocar por mais motivos diversificados do que os homens (por exemplo, ida e volta do trabalho, levar e buscar os filhos na escola ou ao hospital, ida ao mercado, resolver assuntos relacionados aos cuidados com a casa, com os filhos, etc). Deste modo, a plataforma demonstra que há maior necessidade de utilização de transporte público por parte das mulheres do que por parte dos homens.

Segundo FERREIRA e SILVA (2017), o comportamento de cada indivíduo é influenciado pela forma como os ambientes são construídos, por isso é importante entender suas potencialidades e limites, para que se compreenda o comportamento dos diferentes gêneros inseridos neste espaço. Construído sob uma ótica de produção predominantemente masculina e ressaltando a divisão do trabalho entre os sexos, o ambiente urbano colocou as mulheres em locais residenciais e periféricos mais afastados dos centros comerciais e industriais. Isso traz para as mulheres problemas diferentes dos enfrentados pelos homens, como por exemplo, o de segurança em um maior deslocamento, por um grande período de tempo, durante o dia.

Dito de outro modo, as mulheres acumulam pelo menos duas jornadas de trabalho, se deslocam mais e por mais tempo, em diferentes condições e por diferentes meios, bastante a pé e em trechos maiores através de trem, metrô ou ônibus. Por causa da falta de segurança nos pontos de ônibus, estações de trem e metrô, ruas sem iluminação adequada, entre outros motivos, as mulheres frequentemente se tornam vítimas de assédio nessas locomoções diárias. (FERREIRA e SILVA, 2017)

Por conta desse crescente número de assédio sofrido por parte das mulheres nos transportes públicos, foi criada pelo governo, seguindo um modelo já implementado em diversos países como a Índia, Japão, México e Rússia (BARROS, 2020) a política pública do Vagão Feminino. O objetivo principal da criação deste vagão era a redução dos índices de assédio sofrido pelas mulheres nos transportes públicos de massa. No Brasil, foi pioneira no Rio de Janeiro, através da Lei Estadual 4.733/2006 (BRASIL, 2006) que garante um vagão exclusivo para mulheres nos horários de pico no Metrô Rio. Apesar de funcionar desde essa época, o carro das mulheres (também chamado dessa maneira) só foi regulamentado em 2017, pelo Decreto 46.072/2017 (BRASIL, 2017).

Neste contexto, entender as mulheres dentro do espaço do transporte público é compreender na prática como seu direito de ir e vir é afetado, reconhecendo que formas de opressão geram a desigualdade de gênero. (SANTOS, 2002)

Para chegar ao trabalho, as mulheres, que geralmente se encontram nas periferias, precisam se locomover mais do que os homens até os grandes centros urbanos. (FERREIRA e SILVA, 2017). Gates (2019) aponta em seu livro “O momento de voar” a importância de as mulheres usufruírem dos mesmos direitos que os homens, já que como sujeitos visíveis, necessitam do trabalho para sua independência e sobrevivência.

Quando as mulheres conseguem reduzir o tempo de trabalho não remunerado, aumentam o tempo de trabalho remunerado. De fato, reduzir o trabalho não remunerado das mulheres, de cinco para três horas por dia, aumenta em 20% a participação feminina na força do trabalho. Isso é muito significativo porque é o trabalho remunerado que eleva as mulheres em direção à igualdade com os homens e lhes dá poder e independência. (GATES, 2019, p. 107)

Para Gates (2019) a possibilidade de uma maior remuneração é o que permite uma maior independência para as mulheres. Ou seja, o foco parece ser que ao se limitar o direito de ir e vir e também o tempo de trabalho remunerado, também se limita o direito de constituir maior independência. O destaque é que a violência está relacionada também à dependência econômica.

A violência de gênero se apoia na construção histórica das desigualdades sociais entre homens e mulheres. De acordo com Teles e Melo (2002) *apud* Sobral (2018), essa forma de violência é praticada pelo homem não para eliminar as mulheres, e sim para dominá-las, possuí-las como propriedade. Essa dominação, se baseia em uma perspectiva de manutenção de desigualdades hierárquicas que garantem subalternidade de um sexo a outro, no caso, sempre do feminino (subalterno) para o masculino (dominante). (SAFFIOTI, 1987 *apud* SOBRAL, 2018)

Essas desigualdades acabam por limitar direitos fundamentais das mulheres, através da apropriação de seus corpos e da redução de sua autonomia. Alves (2015) menciona também o Mapa de Violência de gênero demonstra que os assédios sexuais sofridos pelas mulheres se caracterizam por abusos físicos, psicológicos e verbais, e muitas vezes, as próprias mulheres são culpabilizadas pelo que sofrem.

Neste contexto, o tema desta pesquisa é a violência de gênero e as implicações desta mobilidade urbana na vida das mulheres. Este pode ser considerado um estudo relevante visto que o tema de violência de gênero ainda é muito pouco abordado em pesquisas do meio acadêmico, mas se constitui como um tema central para a vida, segurança e independência das mulheres. (FERREIRA e SILVA, 2017)

1.2 Delimitação do tema

Historicamente a maioria das mulheres sofre com o problema da violência de gênero e as implicações desta na mobilidade urbana. Ainda que, se manifeste de formas diferentes para cada uma, é difícil encontrar uma mulher que nunca tenha sofrido nenhum tipo de violência de gênero. Deve-se reconhecer a existência de relações de poder que buscam determinar formas de produção de “não existência” da mulher em sociedade. Produzir “não existência” significa, na verdade, construir uma existência precária, que, neste caso, coloca as mulheres em um lugar de inferioridade. (SANTOS, 2002) Por conta disso, diversos setores das vidas das mulheres são impactados. Existem áreas afetadas que são cruciais para o desenvolvimento da independência, como por exemplo, a área do direito de ir e vir que podem afetar negativamente a construção de sua independência financeira.

O uso diário do Vagão Feminino exemplifica a prática deste cerceamento do direito. A fim de desvendar a ligação existente entre a violência de gênero, o direito de ir e vir, a construção da independência financeira e o reconhecimento das mulheres enquanto sujeitos independentes, é importante compreender mais do que o simples funcionamento da política pública. É necessário analisar ainda mais profundamente para que serve o espaço, quem o utiliza e o motivo de o fazer.

Deste modo, a questão central deste estudo é compreender de que maneira a violência contra a mulher está ligada ao seu direito de ir e vir, e como este cerceamento interfere na produção de sua própria independência dentro da sociedade.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo geral

Esta pesquisa tem como objetivo geral compreender como a relação entre a mobilidade urbana e as formas de violência contra a mulher afetam seu direito de ir e vir em sociedade e interferem no desenvolvimento de sua independência.

1.3.2 Objetivos específicos

- a) apresentar as formas de violência contra a mulher na sociedade brasileira, destacando a relação entre trabalho e mobilidade;
- b) descrever as principais características da política pública do vagão feminino do Metrô Rio;
- c) analisar a relação entre mobilidade urbana e formas de violência contra a mulher a partir de pesquisa de campo no Centro de Ciências Jurídicas e Políticas da UNIRIO e na Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ).

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Violência de Gênero e Mobilidade Urbana

Para compreender a fundo a mobilidade urbana da mulher, é necessário retomar a um olhar histórico sobre o papel feminino no Brasil desde o período colonial até os dias atuais (DE SOUZA *et al*, 2000).

As mulheres africanas escravizadas eram vistas apenas como trabalhadoras e objetos sexuais pelos homens portugueses colonizadores, que as usavam com a prerrogativa da escassez de mulheres portuguesas. Estas, por sua vez, quando chegaram ao Brasil, eram vistas como uma espécie de figura Mariana, ou seja, estereotipadas como um modelo de Maria, em que seu objetivo de vida deveria ser uma mulher virgem, mãe, cuidadora da casa e dos filhos (DE SOUZA *et al*, 2000). Deste modo, enquanto as mulheres portuguesas tinham como destino a “virgindade” e a santidade, as mulheres escravizadas tinham como destino a “promiscuidade”, a sexualidade e a servidão.

Passando desse para o Período Imperial, houve um certo tipo de conquista, onde somente por conta das lutas sociais¹ as mulheres conseguiram sua entrada no mercado de trabalho. Porém a maioria ingressou na carreira do magistério por ser uma das profissões consideradas uma extensão natural do papel das mulheres como cuidadoras (DE SOUZA *et al*, 2000).

“A entrada das mulheres nesta profissão resultou na redução do salário dos educadores” (HAHNER, 1990 *apud* DE SOUZA *et al*, 2000, p.486). Ainda que estivessem exercendo

¹ Segundo Conniff e McCann (1989), as mulheres promoviam Assembleias para tratar questões relativas às suas condições de trabalho, como por exemplo, licença-maternidade, horas de trabalho e salários. Somente em 1910 houve a criação do Partido Republicano Feminino (DE SOUZA *et al*, 2000).

atividades similares, os salários das mulheres eram mais baixos do que o dos homens (DEMARTINI e ANTUNES, 1993 *apud* VIANNA, 2013).

Os baixos salários já eram uma característica da docência que, somados ao maior controle do Estado, às precárias condições de trabalho e de formação, ao aumento do período letivo e à perda de autonomia foram afastando os homens dessa profissão. (VIANNA, 2013, p.280).

No início do século XX, embora tivessem conseguido ingressar em outras carreiras profissionais, as mulheres sofriam bastante com condições terríveis de trabalho, como por exemplo a sua jornada diária chegava a 16 horas, enquanto a de muitos homens já havia sido reduzido para a metade, além disso elas não tinham direito a férias remuneradas nem à segurança no trabalho (BURNS, 1993 *apud* DE SOUZA *et al*, 2000, p.486). Isso tudo fazia parte de uma política do governo brasileiro de substituir a mão de obra escrava por uma força de trabalho disponível e barata, como a das mulheres (VASCONCELOS, 2013).

Segundo RABAY (1996), no ano da publicação de seu artigo, 51% das mulheres formavam a força de trabalho, a sua maioria o fazendo para o sustento da família. Elas também formavam 45% do eleitorado registrado (DE SOUZA *et al*, 2000).

De acordo com o estudo realizado pelo IBGE (2018) que analisou a estatística de homens e mulheres no mercado de trabalho entre 2016 e 2018, no primeiro ano de análise, entre as mulheres, 28,2% trabalhavam em ocupações por tempo parcial (até 30 horas semanais), contra apenas 14,1 % dos homens que também o faziam. Esse fato se relaciona com o de muitas mulheres possuírem dupla jornada de trabalho, precisando conciliar seus afazeres domésticos com sua carteira assinada, ou alguma forma de ganhar dinheiro para se sustentar, ou sustentar uma família sozinha. Em 2016 o rendimento médio por mês das mulheres era de R\$1.764,00 contra o de R\$2.306,00 dos homens.

Ainda hoje existem cargos e profissões (como por exemplo, autarquias, e cargos políticos de primeiro escalão) que são consideradas majoritariamente masculinas e geram salários acima da média. Esses dados apontam para a menor participação de mulheres em decisões estratégicas, como por exemplo, as de mobilidade urbana (BASTOS, 2017).

Conforme o dicionário do *Google* (2020), que segue as definições de *Oxford Languages*, o significado da palavra mobilidade é a possibilidade de ser movido. Falar de mobilidade urbana moderna é falar de acessibilidade. Também segundo o dicionário, essa palavra significa qualidade ou caráter do que é acessível.

O espaço urbano retrata e solidifica as desigualdades existentes na sociedade². A mobilidade evidencia que, a cada dia, grande parte da população precisa se deslocar por mais tempo da periferia até o centro da cidade. Porém, o direito a ela se faz necessário para o desenvolvimento de atividades de sobrevivência. (SOUZA, 2019)

Cada vez mais a presença das mulheres no mercado de trabalho aumenta e, segundo BASTOS (2017), na Plataforma Jornalística Gênero e Número, elas possuem várias funções acumuladas em jornadas duplas de trabalho, tendo que se deslocar por mais motivos diversificados do que os homens (por exemplo, ida e volta do trabalho, levar e buscar os filhos na escola ou ao hospital, ida ao mercado, resolver assuntos relacionados aos cuidados com a casa, etc). Associando esses fatos, nota-se maior necessidade de utilização de transporte público por parte das mulheres.

Homens e mulheres têm vidas urbanas diferentes; mesmo que a falta de segurança seja um problema para todos, para as mulheres o medo é ainda maior, demonstrando que nas cidades a presença das mulheres nos espaços públicos ainda é conflituosa. (ALVES, 2015, p.30)

Vale ressaltar também que a luta das mulheres pelo direito ao espaço urbano, representa uma resistência à presunção de que elas precisam de alguma justificativa para se locomover. (SOBRAL, 2018)

Sorj (2016) apresenta uma crítica ao relatório “*Progress of the World’s Women 2015-2016 Transforming Economies, Realizing Rights*”, no texto “Igualdade de Gênero e Políticas Macroeconômicas”. Neste estudo ela utiliza o termo “igualdade substantiva” para designar um conceito que tem como significado a existência de certos obstáculos estruturais e normas discriminatórias que fazem existir as desigualdades de gênero.

Sobre essas desigualdades, o artigo traz como exemplo o trabalho remunerado. Segundo SORJ (2016), somente quando o trabalho doméstico e de cuidado for compartilhado entre homens e mulheres, ele poderá se tornar uma das bases da igualdade substantiva. Inclusive, ela aponta que quando se junta o denominado “trabalho pago” com o “trabalho não-pago”, as mulheres acabam trabalhando muito mais do que os homens.

Além disso, a autora menciona também a ausência de argumentação acerca dos problemas de mobilidade urbana. Para ela essa é uma dimensão muito importante no que diz respeito a um bom trabalho, já que existe uma questão do grande período de tempo que muitas pessoas precisam se despender para chegar até o seu local de trabalho. Por esse motivo existem

² Esta discussão será abordada também no capítulo 4 “O diálogo sobre mobilidade urbana e violência de gênero sob o olhar do CCJP, ALERJ e CEDIM RJ”.

até alguns movimentos sociais no Brasil que reivindicam que esse tempo despendido seja computado como horas de trabalho produtivo não pago.

Na conclusão deste estudo ela adverte que o próprio relatório reconhece que, por mais que tenham conseguido muitos dados referentes ao tema, ainda são limitadas estas informações nos países em desenvolvimento.

O artigo “Padrões recentes de inserção e mobilidade no trabalho doméstico no Brasil metropolitano: descontinuidades e persistências” das autoras Hermeto e Simões (2019), relaciona características econômicas e a mobilidade ocupacional dizendo que os ciclos econômicos influenciam a demanda pelo trabalho e também a procura pelo emprego. O objetivo do estudo foi na verdade investigar a existência de padrões específicos de inserção e mobilidade no trabalho doméstico especificamente.

As autoras pontuam a diferença entre o destino de trabalho de homens e mulheres, dizendo que geralmente cabe a eles a esfera produtiva e a elas o domicílio e a esfera reprodutiva.

A conclusão do estudo realizado diz que a idade, a raça e a posição familiar são fatores determinantes para as mulheres no mercado de trabalho doméstico.

Comparando estes dois textos de Sorj (2016) e Hermeto e Simões (2019), é possível notar uma coisa em comum: a questão do deslocamento das mulheres para o trabalho, da periferia para a cidade, principalmente no caso das domésticas, quando o trabalho é feito nas casas dos patrões, que vivem em locais mais próximos dos grandes centros urbanos.

Neste contexto, por consequência do histórico machista e misógino da sociedade brasileira, construído pelas principais formas de opressão do capitalismo, do patriarcado e do colonialismo (SANTOS, 2002), muitas mulheres não conseguem se deslocar utilizando transportes públicos sem que sejam importunadas, seja por violência psicológica, patrimonial, moral, física ou sexual.

Compreende-se através da Lei nº 11.340, de 7 de agosto de 2006, em seu art. 7º, como formas de violência doméstica e familiar contra a mulher:

I - a violência física, entendida como qualquer conduta que ofenda sua integridade ou saúde corporal;

II - a violência psicológica, entendida como qualquer conduta que lhe cause dano emocional e diminuição da autoestima ou que lhe prejudique e perturbe o pleno desenvolvimento ou que vise degradar ou controlar suas ações, comportamentos, crenças e decisões, mediante ameaça, constrangimento, humilhação, manipulação, isolamento, vigilância constante, perseguição contumaz, insulto, chantagem, violação de sua intimidade, ridicularização, exploração e limitação do direito de ir e vir ou qualquer outro meio que lhe cause prejuízo à saúde psicológica e à autodeterminação;

III - a violência sexual, entendida como qualquer conduta que a constranja a presenciar, a manter ou a participar de relação sexual não desejada, mediante intimidação, ameaça, coação ou uso da força; que a induza a comercializar ou a utilizar, de qualquer modo, a sua sexualidade, que a impeça de usar qualquer método

contraceptivo ou que a force ao matrimônio, à gravidez, ao aborto ou à prostituição, mediante coação, chantagem, suborno ou manipulação; ou que limite ou anule o exercício de seus direitos sexuais e reprodutivos;

IV - a violência patrimonial, entendida como qualquer conduta que configure retenção, subtração, destruição parcial ou total de seus objetos, instrumentos de trabalho, documentos pessoais, bens, valores e direitos ou recursos econômicos, incluindo os destinados a satisfazer suas necessidades;

V - a violência moral, entendida como qualquer conduta que configure calúnia, difamação ou injúria. (BRASIL, 2006, art 7º)

É uma violência apoiada na naturalização e construção histórica das desigualdades sociais entre homens e mulheres que, diariamente, tenta se apropriar de seu corpo e subtrair sua autonomia, limitando o direito das mulheres ao espaço público. (ALVES, 2015, p.30)

Segundo MUÑOZ (2017), dentre as pesquisas que abordam o tema da mobilidade da mulher, ainda é muito frequente que elas apontem para as distâncias que as mulheres percorrem de casa ao trabalho. O problema é que esta visão está baseada no deslocamento de homens. Como já dito anteriormente, as mulheres utilizam o espaço e o tempo de maneira diferente e muito mais diversa. Dessa forma, o ideal seria que os estudos levassem em conta todos os trajetos e todas as horas ativas do dia a dia das mulheres.

Este tratamento que as pesquisas dão ao tema acaba provando a invisibilidade das mulheres. Assim como na área da pesquisa, o direito também categoriza a mulher como “sub-humana” quando não incorpora suas necessidades humanas em demandas gerais, tratando as questões femininas como exceções que precisam de legislações próprias (FERREIRA e SILVA, 2017).

A não inclusão das questões de gênero quando se menciona a violência urbana está ligada a uma forma de compreender o espaço público como impessoal, como se os indivíduos inseridos nele interagissem em condições neutras. Dessa maneira, a experiência da mulher neste espaço é invisibilizada ao não ser tratada de forma singular. (CALIÓ, 1997 *apud* SOBRAL, 2018)

Segundo FERREIRA e SILVA (2017), o comportamento de cada indivíduo é influenciado pela forma como os ambientes são construídos. O ambiente urbano foi projetado através do pensamento de apenas um gênero, o masculino. A partir da inserção das mulheres em um ambiente projetado por homens, para homens, é que se nota a diferença de comportamento de ambos os gêneros, inseridos em um mesmo espaço. Desse modo, nota-se que o ambiente urbano ressalta a divisão do trabalho entre os sexos, e coloca as mulheres em locais residenciais e periféricos mais afastados do centro comercial e industrial, dificultando cada vez mais o acesso delas.

O conceito de mobilidade está intimamente ligado ao acesso à cidade, e, portanto, ao trabalho e à independência. Mais do que uma simples maneira de acessar, a mobilidade também deve ser enxergada uma experiência. Por conta da invisibilidade dos deslocamentos femininos, juntamente com a visão de uma cultura patriarcal que constrói socialmente o corpo feminino como disponível e acessível, a experiência das mulheres nestes espaços, geralmente, é de insegurança.

As mulheres utilizam mais o transporte público e andam mais a pé do que os homens (FERREIRA e SILVA, 2017). Por isso elas enfrentam diariamente problemas além da conhecida superlotação dos transportes públicos, como por exemplo a falta de iluminação na espera (por conta da impontualidade dos transportes oferecidos), a falta de seguranças entre estações de trem e metrô, calçadas esburacadas ou estreitas demais para passar com carrinhos de bebê, entre outros (ALBUQUERQUE, 2017).

Sobral (2018) descreve os transportes públicos como espaços onde a proximidade física pode pôr em risco a integridade dos indivíduos, já que ele se dá em situações bastante limitadas. No caso das mulheres, essa integridade pode ser mais ferida ainda por conta dos assédios tanto morais, quanto sexuais.

“No âmbito dos espaços públicos, por sua vez, essas relações desiguais resultam em sentimentos constantes de insegurança, medo e inadequação.” (SOBRAL, 2018, p. 32)

Por conta da insegurança, as mulheres acabam evitando o espaço urbano, só utilizam transportes públicos como se sentem menos vulneráveis (se preocupando com horário, vestimenta, etc) e quando consideram necessário ou inevitável. Isso reduz drasticamente suas interações sociais e seu acesso à cidade.

“De acordo com Day, ‘medo e percepções de perigo podem levar as mulheres a aderirem a normas sociais de comportamento generificadas que restringem a sua independência nos espaços públicos’” (DAY, 2001 *apud* SOBRAL, 2018, p. 36)

A fim de tentar minimizar estes impactos em suas vidas, as mulheres adotam diversas estratégias para lidarem com o sentimento de insegurança nos espaços públicos, como por exemplo a escolha de roupas mais escuras, horários de saída e retorno para casa, utilização de fones de ouvido e monitoramento de olhares recebidos. (GRAY, 2016 *apud* SOBRAL, 2018).

Como exemplo dessas tentativas de minimizar a insegurança, algumas mulheres se organizaram e criaram grupos como o “Vamos Juntas?”³, “Se a rua fosse nossa”⁴ e outros coletivos que pensam na mobilidade feminina.

Babi Souza (2016), criadora do movimento “Vamos Juntas?” recebeu muitos relatos de mulheres que diziam se sentir inseguras sozinhas nas ruas, e percebeu que o movimento que havia criado era uma explosão de sororidade e empoderamento. Portanto, resolveu escrever um livro em forma de guia da sororidade para todas as mulheres, onde ela pudesse expor esses relatos e expandir o universo de sororidade e empoderamento, de forma a alcançar mais mulheres e fazê-las mudar seu olhar a respeito de suas vidas e de tantas outras.

No livro “Vamos Juntas? – O guia da sororidade para todas”, Souza (2016) escreve que o machismo é institucionalizado na sociedade brasileira e a sensação de insegurança e de medo que as mulheres têm, está diretamente ligada ao fato de que os homens ainda não entenderam que o corpo das mulheres pertence somente a elas.

Souza (2016) explica este fato dizendo que desde a infância as meninas escutam diariamente discursos que, aliados a suas experiências, as fazem acreditar que o sentimento de segurança deve ser atrelado à figura do homem, seja ele pai, namorado, ou amigo, pois por ser naturalmente mais forte possui maior capacidade de cuidar das mulheres caso algo aconteça. Além disso, no livro a autora explicita ainda que internalizar esses discursos diários desde a infância, também fizeram as mulheres acreditarem que a submissão e a fragilidade são uma realidade com a qual devem apenas se conformar, pois não há o que fazer a respeito disso.

Para a autora, uma lógica simples deve ser espalhada: quanto antes as meninas e mulheres conhecerem o feminismo, por menos tempo elas sofrerão com os efeitos trazidos por uma sociedade machista.

Que é difícil ser mulher em espaços públicos, ou em qualquer lugar, não é novidade para ninguém. O que não sabemos é que nós mesmas somos parte da solução e que a nossa união, ainda que não solucione totalmente o problema, pode nos colocar como protagonistas desse jogo. (SOUZA, 2016, p. 123)

Ainda de acordo com Souza (2016), a luta feminista é necessária para que as mulheres tomem de volta a posse de seus corpos, e compreendam que não podem ser obrigadas a passar por situações que as machucam de qualquer forma, seja ela física ou psicológica.

³ O movimento “Vamos juntas?” é uma campanha criada para que mulheres que fazem trajetos sozinhas se juntem às outras mulheres para caminharem acompanhadas e não se sentirem tão inseguras. Disponível em: <https://www.facebook.com/movimentovamosjuntas/>

⁴ Uma comunidade criada no Facebook que discute a mobilidade feminina e o direito do acesso das mulheres à cidade. Disponível em: <http://www.facebook.com/seessaruafossenossa/>

2.2 A Política Pública do Vagão Feminino do Metrô Rio

Por conta do crescente número de assédio sofrido por parte das mulheres nos transportes públicos, além das iniciativas sociais explicitadas no final capítulo anterior, surge como uma medida tomada pelo governo, a política pública do Vagão Feminino, seguindo um modelo já implementado em diversos países como a Índia, Japão, México e Rússia (BARROS, 2020). A política tem como objetivo principal a redução dos índices de assédio sofrido pelas mulheres nos transportes públicos de massa.

Na década de 1990, em São Paulo, houve a primeira tentativa de implementar a política pública do vagão feminino. A diferença é que, naquela época, para garantir que o princípio da igualdade formal da Constituição Federal de 1988 não fosse ferido, a deputada Federal Rose de Freitas, optou pela utilização do termo “preferencial” ao invés de exclusivo. (SOBRAL, 2018)

A política pública do Vagão feminino que garante um vagão exclusivo para mulheres nos horários de pico no Metrô Rio foi criada no Brasil, pioneiramente no Rio de Janeiro, através da Lei Estadual 4.733/2006 (BRASIL, 2006).

Portanto, em 2006, no Rio de Janeiro, a Lei Estadual nº 4.733 de 23 de março, instituiu que durante os horários de pico (das 6h às 9h e das 17h às 20h), o sistema ferroviário e metroviário do estado deveriam destinar um vagão para o qual somente mulheres pudessem fazer uso (BRASIL, 2006). Em 2016, esta lei foi alterada pela Lei nº 7.250 de 04 de abril de 2016, que acrescentava mudanças como por exemplo a responsabilização das empresas administradoras do sistema ferroviário e metroviário por realizar campanhas publicitárias educativas, gravação de imagens das infrações e identificação dos infratores. Caso estas medidas não sejam cumpridas, a lei dispõe multas a serem aplicadas às empresas administradoras. Também caso o indivíduo infrator se recuse a sair do vagão exclusivo das mulheres, a lei dispõe que ele seja identificado e, se necessário, conduzido à delegacia de polícia (BRASIL, 2016).

Pouco mais de 1 ano depois de sua publicação, em agosto de 2017, a Lei nº 7.250/16 foi regulamentada através do Decreto nº 46.072 de 29 de agosto de 2017, que estabelecia funcionalidades práticas para efetivá-la, tais como o estabelecimento da fiscalização da Polícia Militar que deveria notificar os indivíduos infratores, e aplicar multas a partir da segunda notificação, com valores distintos em caso de reincidência. Também expande a utilização do vagão às pessoas que se identificam com o gênero feminino e inclui exceções como por exemplo, agentes de segurança das concessionárias de transporte e policiais fardados; crianças do sexo masculino menores de 12 anos, se acompanhados de mulheres e homens portadores de

necessidades especiais, que também estejam acompanhados por mulheres, ou homens que acompanhem mulheres que também possuam necessidades especiais (BRASIL, 2017).

Uma outra conquista proveniente da luta contra o assédio se deu através da Lei 13.718 de 24 de setembro de 2018, pouco menos de 1 ano após o Decreto nº 46.072/17. Ela alterou o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal) para tipificar crimes de importunação sexual, estabeleceu causas de aumento de pena para esses crimes e definiu como causas de aumento de pena o estupro coletivo e o estupro corretivo (BRASIL, 2018).

Existem muitas polêmicas sobre esse assunto, algumas pessoas acreditam que a política do vagão feminino acaba não sendo efetiva por diversos motivos, um deles é porque não há a devida fiscalização. Há quem acredite também que o mau uso do vagão se dá porque algumas vezes as próprias mulheres se sabotam, comportando-se de maneira machista dentro deste espaço.

“Véran (2011) aponta que, com a política de carros exclusivos, a relação de desigualdade entre os gêneros não é resolvida e nem mesmo combatida, mas gerida, de modo a se evitar a ocorrência de suas manifestações mais extremas.” (VÉRAN, 2011 *apud* SOBRAL, 2018, p. 45)

O fato de considerar o Vagão Feminino uma conquista tem sido colocado em questionamento por ele ser uma política pública ineficiente a longo prazo e, que, ao invés de proteger as mulheres, acaba as segregando, quando, ainda que de maneira diferenciada, novamente limita o espaço que pode ser ocupado por elas. Além disso, de acordo com ARRAES, 2014 *apud* FERREIRA e SILVA, 2017, essa medida pode ainda reduzir a empatia, naturalizar a violência e a culpar a vítima. Estes tipos de pensamento são comuns para muitos homens e mulheres que acreditam que a existência de um vagão convencional misto e de um vagão feminino faz a mulher que utiliza o vagão convencional estar automaticamente escolhendo assumir o risco do assédio.

“Na visão de Arraes, o vagão feminino não efetiva mudanças positivas em nossa cultura machista, pois não desafia os valores distorcidos e misóginos vigentes na sociedade - pelo contrário, os reforça e os naturaliza.” (FERREIRA e SILVA, 2017, p. 08)

Segundo ALBUQUERQUE (2017), apesar de não se poder ignorar as críticas como as do parágrafo anterior, é preciso notar que elas possuem uma falha: não levam em consideração a opinião de usuárias do vagão feminino. É necessário compreender a experiência dessas mulheres que fazem uso da política pública sem que se deixe de lado os pontos controversos da mesma.

Ainda de acordo com a pesquisa de mestrado realizada por Sobral (2018), é possível notar diversos fatores tanto positivos, quanto negativos acerca da política pública do vagão feminino. Vale ressaltar que a faixa etária das mulheres entrevistadas neste estudo foi de 23 a 63 anos, sendo a idade média de 39 anos. Uma possível limitação da pesquisa foi observada, pois de modo mais frequente, a maioria das mulheres mais jovens, com idade inferior a 25 anos aproximadamente, estavam utilizando fones de ouvido, o que dificultou a abordagem da pesquisadora e levou ao que ela chamou de “sub-representação” desse grupo. Um fator positivo que foi bastante mencionado na pesquisa foi a menor lotação do carro, já que, segundo o parecer técnico apresentado pela Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro (Riotrilhos), a ocupação média do vagão feminino é de 5,3 passageiras por metro quadrado, enquanto nos vagões convencionais a lotação é de 5,5 passageiros por metro quadrado⁵.

Outro fator positivo indicado pela pesquisa foi a maior sensação de liberdade existente no vagão rosa em comparação com o vagão convencional.

Há ainda quem indique que o odor perfumado do carro feminino seja um ponto positivo, muitas vezes levado em consideração, com o argumento de que no vagão misto a maioria dos homens não costuma utilizar perfume, e o cheiro de suor vindo deles é mais desconfortável.

Em contraposição, os fatores negativos foram a quantidade de barulho produzido pelas conversas entre as mulheres. Algumas também indicaram como ponto negativo a agressividade que acaba causando brigas por diversos motivos, um deles, mencionado na pesquisa mais de uma vez, é a questão da entrada de mulheres homossexuais no vagão.

Outro ponto negativo destacado por Sobral (2018) é a questão da altura das barras de ferro. É comum existirem confusões porque a estatura da maioria das mulheres brasileiras não confere com o tamanho da barra de ferro horizontal ⁶que serve para as mulheres se segurarem e se equilibrarem quando o carro se encontra em movimento. A maioria preza por se localizar, portanto, em uma barra na vertical, mais fácil de se alcançar, que normalmente fica localizada próxima à porta, e portanto, com a grande concentração de mulheres ali, a entrada e saída do vagão é dificultada.

Também foi possível observar na pesquisa, que existe um ponto que pode se deslocar pelos dois lados, tanto positivo, quanto negativo: muitas mulheres acreditam que há ausência

⁵ Ressalta-se aqui que um padrão internacional definido por especialistas brasileiros, estabelece que o nível de lotação máxima aceitável por metro quadrado (m²) em horários de pico, seja de 6 pessoas por m², enquanto que, para uma viagem ser considerada confortável, deve possuir no máximo 4 pessoas por m²

⁶ Segundo o IBGE, a estatura média das brasileiras é de 1,52m a 1,61m, enquanto as barras horizontais de ferro para apoio de passageiros possui cerca de 1,80m. (SOBRAL, 2018)

de sororidade no vagão, enquanto pelo contrário, outras acreditam que as mulheres se ajudam mais no carro feminino do que no vagão misto.

Ainda de acordo com a pesquisa, Caiafa (2013) *apud* Sobral (2018) se manifesta contra a política pública, ao alegar que o índice de casos de assédio sofridos no metrô e denunciados é baixo. Também em sua dissertação, destaca que poucas mulheres comentaram sobre já terem presenciado ou vivido casos de assédio dentro do metrô. Entretanto, ficou evidente que o sentimento das mulheres, durante suas viagens, é de falta de segurança. Algumas inclusive relatam que quando estão no vagão convencional, ficam em estado constante de alerta, sentindo angústia e impotência durante toda a viagem.

Na conclusão do seu estudo, Sobral (2018) indica que a política pública do vagão feminino não deve ser analisada de forma separada das demais dinâmicas de relações sociais. Portanto, percebe-se que a questão do vagão feminino não é exatamente uma luta por um espaço para mulheres, mas sim mais ampla do que isso, uma luta pela garantia de se possuir o mesmo conforto, ou melhor, o mesmo “não-desconforto” de se poder ir e vir.

3. METODOLOGIA

3.1 Descrição do caráter metodológico

Trata-se de uma pesquisa de caráter qualitativo, que, segundo Minayo (2001) aborda aspectos objetivos e subjetivos do objeto deste estudo. As estratégias utilizadas nesse trabalho são revisão bibliográfica, pesquisa documental, pesquisa de campo com usuárias do Vagão Feminino do Metrô Rio e com analistas especialistas no tema.

Este é um trabalho que possui caráter descritivo e analítico e pretende coletar informações e interpretá-las a partir da análise de conteúdo em Bardin (1977) de maneira organizada e sistematizada, a fim de aprofundar o debate já realizado na revisão de literatura.

Segundo Cavalcante *et al* (2014) e, também de acordo com Bardin (1977), em uma pesquisa qualitativa a análise de conteúdo deve ser realizada de forma com que sejam levantados indicadores que permitam a boa utilização dos conhecimentos adquiridos. Os autores apontam que isto pode ser feito de várias maneiras, uma delas é escolher, de acordo com o tipo de conhecimento que se deseja adquirir, a utilização de técnicas como as de análise temática, análise de expressão, de enunciação, análise das relações, do discurso, análise sintática, dentre outras que permitem que os conteúdos emitidos no processo de comunicação

sejam descritos de maneira detalhada. Uma limitação deste tipo de análise é que o pesquisador deve dominar a habilidade de compreender o que está além do texto. Em contraponto, a vantagem é que justamente por isso, a análise de conteúdo permite que o pesquisador compreenda com profundidade os fenômenos sociais atrelados a um objeto e como eles interagem entre si. Para fim deste estudo optamos pela análise temática, pois entendemos que ela é a que melhor se adequa as estratégias teórico-metodológicas.

3.2 Estratégias Metodológicas de Seleção e Coleta de dados

O trabalho de campo foi realizado em duas frentes de pesquisa, uma com mulheres usuárias da política pública do vagão feminino no Metrô Rio, e outra, com especialistas do campo de direitos das mulheres. Ambas foram realizadas de maneira online.

A entrevista com as mulheres se deu via formulário online que foi respondido a partir de convites enviados por redes sociais. Para tanto, foi utilizada a estratégia metodológica bola de neve. Esta técnica consiste em uma amostra que utiliza cadeias de referência, ou seja, quando uma população escolhida indica a partir de sua rede pessoal, as próximas a serem incluídas na amostragem. (VINUTO, 2014)

Um ponto negativo do uso da amostragem bola de neve é que ela acessa somente opiniões semelhantes, já que, geralmente os indivíduos indicarão pessoas mais próximas de sua rede pessoal, o que pode limitar a variabilidade de narrativas possíveis. Porém, utilizada como o primeiro ponto de partida de um processo que possui mais de uma frente, ela pode ser considerada como uma ferramenta para obtenção de uma amostra representativa. (VINUTO, 2014)

Foram escolhidos como campo de estudo para utilizar a técnica bola de neve, a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, local onde fiz estágio, e o Centro de Ciências Jurídicas e Políticas da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, campus do curso de Administração Pública, o qual estou em formação de graduação. Primeiramente, foram enviados por *Whatsapp*, e demais redes sociais (*Instagram*) dois links do *Google Forms* com os formulários online⁷, sendo um para as servidoras da ALERJ (<https://forms.gle/5xLYz7s2TQTtYtvc9>), e outro para as alunas do CCJP

⁷ Ressalta-se que os formulários online foram preparados de acordo com a Carta Circular nº01/2021 CONEP/SECNS/MS, que dá orientações para procedimentos em pesquisas com qualquer etapa em ambiente virtual.

(<https://forms.gle/U3yu3pAMUvNPHxwq8>). Por ser online, existe a possibilidade de vazamento de dados do formulário, para evitar este tipo de problema, somente eu e minha orientadora tivemos acesso ao e-mail de onde coletamos as respostas. Além disso, para evitar também a identificação por parte de terceiros, os links foram enviados de forma individual, para mulheres da minha rede de proximidade, sendo elas as servidoras do Departamento de Legislação de Pessoal da ALERJ, já que é o departamento onde trabalhei, e para mulheres do curso de Administração Pública, curso de minha formação. Os formulários foram enviados junto ao seguinte texto: “Olá, você está sendo convidada a participar da minha pesquisa de monografia, intitulada ‘Violência de Gênero e suas implicações na mobilidade urbana da mulher – Análise da Política Pública do Vagão Feminino do Metrô Rio’. Estou te enviando um formulário online com questões sobre mobilidade da mulher. Sinta-se totalmente à vontade para responder apenas o que for confortável para você. Ressalto que sua identidade não será revelada e você estará contribuindo para uma discussão importante acerca do desenvolvimento da autonomia das mulheres. Ao decidir participar, peço, por gentileza, que também envie o formulário a pelo menos 2 amigas de sua rede de proximidade do CCJP/da ALERJ para que juntas possamos alcançar um resultado de maior abrangência possível. Conto com a sua sororidade e desde já, agradeço sua disponibilidade! Segue o link:”

Posteriormente ao envio para a rede de proximidade, o objetivo foi que, através da bola de neve o formulário online se expandisse para outros departamentos da ALERJ, e outros cursos do CCJP da UNIRIO, através das redes de proximidades das primeiras participantes. Ao todo, pretendíamos analisar as respostas de no máximo cinquenta mulheres, buscando paridade entre as duas instituições. Optamos por este número por entender que é o número máximo possível de capacidade de análise deste estudo. Um outro ponto relevante é que dentro do CCJP existem três cursos de graduação, à saber, Administração Pública, Ciência Política e Direito, e buscamos incorporar sujeitos de pesquisa dos três cursos. Para as participantes do formulário online, o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido apareceu como primeiro texto, antes das perguntas. Já para as especialistas, foi lido antes do início das entrevistas.

Desta forma, destacamos que o trabalho de campo deste estudo se submeteu às regras e normas da Portaria 466/2012 que rege sobre as implicações da pesquisa com seres humanos em âmbito nacional. Portanto, este projeto de pesquisa foi submetido à aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa da UNIRIO (CAAE: 44331421.2.0000.5285), que defende os interesses dos

participantes da pesquisa respeitando princípios éticos e garantindo além da dignidade e integridade, a confiabilidade da pesquisa.

De outro modo, com as especialistas, de maneira individual, foram enviados previamente um roteiro com as perguntas acerca do assunto que foi abordado na entrevista, porém as entrevistadas tiveram liberdade para responder de maneira ampla, utilizando seus conhecimentos, opiniões e vivências. Este tipo de entrevista semiestruturada, além de permitir maior interação entre o pesquisador e o entrevistado, também acaba por incluir assuntos não pensados pelo entrevistador, mas que podem ter importância para uma nova abordagem relevante. (SOBRAL, 2018)

Para cada reunião online desta pesquisa foi agendada uma data e um horário, onde pudessem ser realizadas essas atividades. Para tanto, foram escolhidas para serem entrevistadas, duas especialistas no âmbito da defesa da mulher, uma da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, outra do Conselho Estadual dos Direitos da Mulher (RJ). Por ter feito estágio na Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, entrei em contato com a Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher da ALERJ, expliquei meu projeto de pesquisa e perguntei se alguma servidora especialista no assunto poderia colaborar com a pesquisa. Nesse momento encontrei Luciana Targino, e, logo após o nosso primeiro contato, ela me indicou a Helena Piragib como alguém que poderia acrescentar ainda mais na discussão. Luciana Targino é formada em Gestão Pública, é promotora legal popular e defensora popular, essas duas últimas formações com ênfase na questão da defesa dos direitos da mulher. Ela trabalha como assessora da Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, além de ser Conselheira da Mulher no Conselho Estadual dos Direitos da Mulher do Rio de Janeiro. Helena Piragib é formada em geografia e em direito, é ativista em defesa dos direitos humanos e dos direitos das mulheres. Helena Piragib já trabalhou como subsecretária de políticas para mulheres da cidade do Rio de Janeiro e atualmente não exerce as funções de formação como professora e como advogada, mas faz parte da União Brasileira de Mulheres e é a presidenta do Conselho Estadual dos Direitos da Mulher do Rio de Janeiro. Destaco que as duas especialistas aceitaram ser identificadas no estudo, e ainda, que se submetam às regras e normas do Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos - CEP.

3.3 Limitações do método

Destacamos, entretanto algumas questões, que, apesar de serem discussões muito importantes, sugerem estudos posteriores pois não fizeram parte do escopo desta pesquisa.

Quando se fala do período histórico da violência contra a mulher, a miscigenação deve ser mencionada. Também quando falamos sobre as dificuldades sofridas pelas mulheres, há de se levar em conta, não como formas de opressão isoladas, mas interseccionalmente, as dificuldades sofridas pelas mulheres negras. Desconsiderar questões raciais, no cenário brasileiro, compromete a capacidade da análise. (SOBRAL, 2018) De modo igual, quando falamos sobre gênero, não se pode deixar de lado os preconceitos sofridos por pessoas trans, inclusive, a heteronormatividade compulsória que naturaliza a sexualidade masculina como incontrollável e que reforça binarismos sexuais e exclui as mulheres (e também homens) trans do risco visível de assédio. (ALBUQUERQUE, 2017). Estas são as questões que sugerem novos estudos posteriores.

4. O diálogo sobre mobilidade urbana e violência de gênero sob o olhar do CCJP, ALERJ e CEDIM RJ

4.1 Respostas dos formulários online nos campos de estudo CCJP e ALERJ

Este capítulo tem como objetivo apresentar os resultados da análise da relação entre mobilidade urbana e formas de violência contra a mulher, elaborada através da pesquisa de campo no Centro de Ciências Jurídicas e Políticas da UNIRIO e na Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ). Além disso também irá apontar os resultados obtidos através da entrevista com as especialistas, tanto da Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher da ALERJ, quanto do Conselho Estadual dos Direitos da Mulher do Rio de Janeiro (CEDIM RJ), e fazer um diálogo entre as duas frentes de pesquisa.

Como explicitado na metodologia, foram elaborados dois formulários online com perguntas sobre o tema de mobilidade da mulher e violência de gênero. Esses formulários foram repassados por links em whatsapp tanto para as mulheres estudantes do CCJP da UNIRIO, quanto da ALERJ, através da estratégia metodológica bola de neve. Na análise dos dados obtidos através das respostas aos formulários online, observamos 6 categorias de análise, sendo elas:

- 1- Forma de Identificação das mulheres respondentes
- 2- Vivência pessoal no transporte público
- 3- Sentimento de insegurança x Estratégias pessoais de defesa

- 4- Conhecimentos sobre ocorrências de violência
- 5- Avaliação de políticas públicas de gênero e mobilidade urbana
- 6- Interferências na autonomia e reflexos históricos da sociedade

É válido ressaltar que a quantidade de respostas foi inferior ao esperado, ou seja, esperávamos 50 respostas e obtivemos 42, entretanto a análise dos dados demonstrou que não houve comprometimento dos resultados da pesquisa. Entende-se, que esta redução na quantidade se deu em vista das condições de pandemia de COVID-19, e do prazo de obtenção de respostas: cinco dias⁸. No total, foram obtidas 42 respostas, sendo 28 do CCJP da UNIRIO e 14 da ALERJ. Todas as mulheres de ambas as instituições que aceitaram participar da pesquisa declararam ter lido e ter ciência do Termo de Consentimento Livre Esclarecido (RCLE).

4.1.1 Forma de Identificação das respondentes

A partir da primeira categoria de análise, “**Forma de identificação das respondentes**”, foi possível verificar que:

- Quanto à raça:

Das 28 participantes da pesquisa do CCJP, 71,4% (20 mulheres) se identificam como brancas, 21,4% (6 mulheres) como pardas e 7,1% (2 mulheres) como pretas. Já dentre as 14 respondentes da ALERJ 57,1% (8 mulheres) se identificam como brancas, 35,7% (5 mulheres) como pardas e 7,1% (uma mulher) como indígena.

O que esses dados, a princípio demonstram, é que as mulheres brancas são a maioria que acessa tanto a educação pública, quanto as atividades de trabalho na ALERJ. Outro ponto importante é que nenhuma mulher da ALERJ se declarou preta, e nenhuma do CCJP indígena. Podemos inferir que a questão de raça e a questão de gênero estão expressas neste campo de estudo, já que são mulheres brancas que parecem ter melhores oportunidades de acesso à educação e ao trabalho.

⁸ Em função de demora da aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa da Unirio e do prazo final para apresentação do TCC.

- Quanto à idade:

As respondentes da ALERJ se encontram na faixa dos 23 aos 40 anos, enquanto as da UNIRIO se encontram na faixa dos 19 aos 26.

Estes resultados demonstram que os cursos da UNIRIO analisados não abrangem maior faixa etária, diferentemente do âmbito do trabalho, que também parece incluir mulheres jovens, que podem ser estudantes e trabalhadoras. Um ponto que merece destaque é a ausência de respostas de mulheres com mais de 40 anos, entendemos, entretanto, que o fato do formulário ser online pode ter sido uma dificuldade encontrada pelas mulheres com mais idade, e por isso podem não ter o uso contínuo das redes sociais e internet em seu cotidiano. Destacamos que no processo de abordagem dos sujeitos, mulheres acima de 40 anos foram abordadas diretamente, e demonstraram interesse em responder o formulário, entretanto, não responderam. Por isso, inferimos que a não resposta se trata de uma questão geracional.

- Quanto ao bairro de residência:

Dentre as servidoras da ALERJ, 5 residem na Baixada Fluminense (nos bairros de Anchieta, Edem/São João de Meriti, Itaguaí e Santa Eugênia/Nova Iguaçu), 4 na Zona Sul (Copacabana e Flamengo), e 5 na Zona Norte (Irajá, Piedade e Tijuca). Já dentre as estudantes da UNIRIO, 9 residem na Zona Sul (Flamengo, Jardim Botânico, Catete, Glória, Rocinha, Lagoa e Copacabana), 12 na Zona Norte (Maracanã, Grajaú, Tijuca, Méier, Ilha do Governador, Engenho Novo, Madureira e Vila da Penha), 1 na Zona Central (Rio Comprido), 3 na Baixada Fluminense (Piabetá/Magé, Duque de Caxias e Vila Tiradentes/São João de Meriti), 2 na Zona Oeste (Pechincha/Jacarepaguá e Freguesia/Jacarepaguá) e 1 na Zona Sul de Niterói (Icaraí).

A partir destes dados, percebe-se que o perfil de deslocamento tanto das estudantes da UNIRIO quanto das servidoras da ALERJ é difuso, uma vez que elas vêm de diversos lugares da cidade. Destacamos então, que de modo geral, a maior parte destas mulheres têm um período aproximado de mais de 60 minutos neste deslocamento.

- Quanto ao bairro de trabalho:

Das alunas da UNIRIO 7 responderam que trabalham no Centro do Rio de Janeiro, 5 na Zona Sul (Jardim Botânico, Gávea, Botafogo e Ipanema), 1 na Zona Oeste (Barra da Tijuca), 5 na Zona Norte (Del Castilho, Ilha do Governador e 1 em home office no Grajaú), 4 responderam

que não trabalham e 6 não responderam nada. Todas as servidoras da ALERJ responderam que trabalham no Centro do Rio de Janeiro.

- Quanto ao tempo médio diário de deslocamento utilizando transporte público:

Dentre as estudantes do CCJP 5 responderam que utilizam de 10 à 30 minutos do seu tempo médio diário no transporte público, 6 responderam de 30 minutos à 1 hora, 17 de 1 à 2 horas, e 3 se deslocam em transporte público por mais de 4 horas. Da ALERJ, 4 despendem de 10 à 30 minutos de seu tempo médio de deslocamento diário em transporte público, 3 de 30 minutos à 1 hora, 6 de 1 à 2 horas e 1 mulher respondeu que utiliza mais de 4h.

Ou seja, das 42 mulheres respondentes, mais de 57,5% (23 mulheres) permanecem dentro do transporte público de 1 a 2h diárias, representando parte significativa do seu dia de trabalho e de estudo.

- Quanto ao meio de transporte utilizado diariamente:

Nesta pergunta as mulheres poderiam responder mais de uma opção concomitantemente. Dentre as servidoras da ALERJ 85,7% (12 mulheres) responderam que utilizam ônibus, e a mesma porcentagem respondeu que utilizava metrô, enquanto 14,3% (2 mulheres) responderam que utilizam o trem como meio de transporte diário, 57,1% (8 mulheres) responderam que utilizam carros de aplicativos, 35,7% (5 mulheres) responderam que utilizam carro próprio, e 7,1% (uma mulher) respondeu que utilizava VLT, e ainda uma mulher (mesma porcentagem do VLT) respondeu que utilizava bicicleta como meio de transporte diário. Das estudantes da UNIRIO, 85,7% (24 mulheres) utilizam o ônibus, 96,4% (27 mulheres) o metrô, 10,7% (3 mulheres) trem, 14,3% (4 mulheres) utilizam serviços de carros de aplicativo, 7,1% (2 mulheres) utilizam bicicleta, a mesma porcentagem utiliza VLT, 3,6% (uma mulher) barca e, a mesma porcentagem, carro próprio.

Portanto, nota-se que os principais meios de transporte utilizados por estas mulheres, tanto da ALERJ, quanto do CCJP, são o ônibus e o metrô. De acordo com as porcentagens listadas acima, o uso de carros de aplicativo e de carro próprio parecem demonstrar maior poder aquisitivo das mulheres servidoras da ALERJ do que das estudantes da UNIRIO.

4.1.2 Vivência pessoal no transporte público

Do mesmo modo, a partir da segunda categoria de análise, “**Vivência pessoal no transporte público**” foi possível perceber que:

- Quanto à finalidade do uso do transporte público:

Das estudantes da UNIRIO, 96,4% (27 mulheres) responderam que utilizam para ir e voltar da faculdade, 64,3% (18 mulheres) para ir e voltar do estágio/trabalho, e ainda 7 mulheres (25%) responderam outros motivos como por exemplo “sair”, “ir e voltar de cursos”, “me locomover para ver amigos”, “para qualquer locomoção: lazer, resolver problemas, etc”. Enquanto isso, todas as servidoras da ALERJ responderam que utilizam o transporte público para ir e voltar do trabalho, 14,3% (2 mulheres) responderam também para ir e voltar da faculdade e uma respondeu outro motivo “sair e passear”.

Em ambas as instituições foram consideravelmente altas as porcentagens referentes ao deslocamento para fins de responsabilidades de trabalho e faculdade. Estes dados parecem apontar que a maioria das mulheres utiliza o transporte público para essas responsabilidades, e que as estudantes costumam utilizá-lo ainda para outros fins, como sair e passear, mais do que as servidoras da ALERJ.

- Quanto à frequência de dias na semana que utilizam o Vagão Feminino do Metrô Rio:

Entre as servidoras da ALERJ, 28,6% (4 mulheres) responderam que não utilizam o vagão feminino em nenhum dia da semana, 14,3% (2 mulheres) utilizam em apenas um dia da semana, 7,1% (uma mulher) dois dias na semana, 14,3% (2 mulheres) três dias na semana, e a mesma porcentagem também utiliza tanto quatro dias na semana quanto cinco dias, nenhuma utiliza 6 dias, e apenas uma mulher utiliza 7 dias na semana. Das alunas do CCJP, 10,7% (3 mulheres) não utilizam o vagão feminino em nenhum dia da semana, e a mesma porcentagem utiliza 4 dias na semana, 3,6% (uma mulher) utilizam um dia na semana, 17,9% (5 mulheres) utilizam 2 dias na semana, a mesma porcentagem utiliza 3 dias, 25% (7 mulheres) utilizam o vagão feminino em 5 dias na semana, nenhuma utiliza 6 dias na semana e 14,3% (4 mulheres) utilizam 7 dias na semana.

De acordo com os dados acima demonstrados, a maioria das servidoras da ALERJ não costuma utilizar o vagão feminino em nenhum dia da semana. Em contrapartida, as estudantes fazem bastante uso do carro rosa, a maioria o utiliza por pelo menos 5 dias na semana. Como os dias úteis da semana são cinco, aparentemente, as estudantes se locomovem pelo vagão feminino em todos os dias úteis, que são, normalmente, dias de aula e também de trabalho. Esse

dado sugere que as servidoras possam ter mais urgência em entrar logo no vagão, e, portanto, tem mais dificuldades de esperar e se localizar perto do vagão rosa. Esta última consideração não fez parte do escopo do estudo, mas é importante para compreender os problemas do trabalho, e que esta dimensão seja avaliada em estudos futuros.

- Quanto à frequência de dias na semana que utilizam o Vagão Convencional do Metrô Rio:

Das estudantes da UNIRIO, 17,9% (5 mulheres) não utilizam o vagão convencional do metrô nenhum dia na semana, nenhuma utiliza apenas um dia na semana, 21,4% (6 mulheres) utilizam dois dias na semana, e a mesma porcentagem 7 dias na semana, 14,3% (4 mulheres) utilizam 3 dias na semana e também 5 dias na semana, apenas uma mulher (3,6%) respondeu que utiliza 4 dias na semana e duas participantes (7,1%) utilizam em 6 dias na semana. Já das servidoras da ALERJ, 28,6% (4 mulheres) responderam que não utilizam em nenhum dia na semana, 7,1% (uma mulher) responderam que utilizam um dia na semana, e a mesma porcentagem também respondeu para 5 dias na semana e 7 dias na semana, enquanto 35,7% (5 mulheres) responderam utilizar o vagão convencional em 2 dias na semana, 14,3% (2 mulheres) utilizam em 3 dias e nenhuma mulher respondeu utilizar o vagão convencional tanto 4 dias quanto 6 dias na semana.

Confirmando parte da análise anterior, a maioria das estudantes da UNIRIO não utiliza o vagão convencional, ao contrário da maioria das mulheres da ALERJ, que utiliza mais o vagão convencional do que o feminino. Levando em consideração que as servidoras utilizam o transporte para ir e voltar do trabalho, o fato que pode justificar a pouca frequência semanal de utilização, tanto no vagão feminino quanto no vagão convencional, é que o preenchimento dos formulários foi feito no momento de pandemia de COVID-19, onde a maioria dos servidores da ALERJ estão trabalhando em regime de escala, a fim de reduzir o contágio da doença.

- Quanto a ouvir sobre ou estar presente em confusões no Vagão Feminino:

Entre as alunas do CCJP 25% (7 mulheres) já ouviram falar de confusões no vagão feminino enquanto a mesma porcentagem nunca ouviu ou presenciou, porém, 64,3% (18 mulheres) já presenciaram confusões no vagão rosa, e, apenas 3,6% não possuíam opinião sobre o assunto. De modo parecido proporcionalmente, a maioria das servidoras da ALERJ, 64,3% (9 mulheres) já presenciaram confusões no carro feminino, enquanto 50% (7 mulheres) apenas ouviram falar e 21,4% (3 mulheres) nunca ouviram ou presenciaram. Vale destacar que as

porcentagens somam mais de 100% pois esta pergunta não era de múltipla escolha, portanto as mulheres podiam responder um ou mais campos de seleção mutuamente, já que poderiam ter escutado a confusão, mas não presenciado, bem como poderiam ter escutado outras mulheres comentando sobre, e também terem presenciado confusões.

Nas duas instituições analisadas a maioria das mulheres relatou que muitas das confusões presenciadas por elas foram causadas por homens que se recusam à se retirar do vagão, e algumas, em minoria, mencionaram discussões por conta de assentos e brigas entre as próprias mulheres por se sentirem incomodadas umas com as outras pela falta de espaço devido à lotação do vagão. Vale ressaltar que em seus depoimentos, muitas mulheres também destacaram que os homens invasores não costumam respeitar seguranças mulheres, alegando que sairão na próxima estação e não o fazendo, o que não acontece quando são confrontados por seguranças homens. Também é importante destacar como em alguns momentos a organização das mulheres se materializa em força para defesa do seu direito, e dessa forma conseguem a retirada dos homens do vagão feminino. Essas questões podem ser vistas nos comentários abaixo dos sujeitos da pesquisa:

O vagão estava super cheio na hora do *rush* e tinham vários homens. Umhas mulheres, incomodadas, pediram pra eles saírem. Eles começaram a zombar das nossas caras ou ignorar a gente. A partir daí começou uma confusão entre mulheres que queriam ser respeitadas e queriam que eles saíssem e mulheres que achavam que era tudo bem eles estarem ali. Foi um caos, paramos em uma estação e pedimos ajuda pra uma segurança mulher. Os homens não se mexeram. Na próxima estação pedimos ajuda pra um segurança homem. Os homens todos mudaram de vagão. Foi preciso de uma autoridade masculina para que os homens nos “respeitassem”. (Aluna não identificada, CCJP)

“Havia homens no vagão feminino e uma mulher se pronunciou para que eles se retirassem. Eles rebateram envergonhados e continuaram imóveis.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Houve um homem que entrou no vagão e se recusou a sair, as mulheres ao redor começaram a reclamar e pedir para que ele se retirasse. Porém, apenas após 2 estações ele saiu, removido por um segurança do Metrô Rio.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Homem se recusando a sair do vagão feminino porque não sabia da regra e segundo o próprio ele não estava incomodando ninguém.” (Aluna não identificada, CCJP)

Quase sempre que entro no vagão feminino tem um homem (ou mais). Na maioria das vezes não falo nada, mas às vezes eu explico que ali é o vagão feminino, numa boa. Também vejo outras mulheres fazendo isso. A reação dos homens varia muito. Alguns pedem desculpas e trocam de vagão na próxima estação, outros ignoram... Já presenciei algumas confusões, como na semana passada um homem que começou a discutir com uma mulher, xingando e falando pra ela chamar o segurança. Ele saiu na estação seguinte, porque várias mulheres que estavam no vagão se juntaram à

primeira. Falamos que era lei, pra ele ficar atento ao horário, etc. Como era um senhor, tentamos manter a calma, mas ele saiu xingando. (Servidora não identificada, ALERJ)

“O homem sarrou em mim e o funcionário do BRT era um homem machista idem, atendimento tanto no metrô e BRT sobre casos de violência contra mulheres é péssimo.” (Servidora não identificada, ALERJ)

“Homem que não quer sair do vagão, por estar acompanhado de mulher.” (Servidora não identificada, ALERJ)

“Apenas mulheres brigando por se sentirem incomodadas umas com as outras.” (Servidora não identificada, ALERJ)

“Brigas por cessão do assento preferencial e acusação de assédio.” (Servidora não identificada, ALERJ)

Em linhas gerais, estas falas confirmam o predomínio da cultura de opressão sobre os corpos e os direitos das mulheres. (SANTOS, 2002)

- Quanto a ter sofrido algum tipo de assédio (como por exemplo: importunação sexual, violência física e/ou moral em forma de humilhação, dentre outros) enquanto estava no Vagão Feminino:

Dentre as respondentes servidoras da ALERJ, apenas 7,1% (uma mulher) já sofreu algum tipo de assédio no vagão feminino, e 14,3% (duas mulheres) responderam talvez já terem sofrido, enquanto uma maioria de 78,6% (11 mulheres) nunca sofreu assédio no vagão rosa. Das alunas da UNIRIO, 64,3% (18 mulheres) disseram nunca terem sofrido assédio no vagão rosa, em contrapartida, 21,4% (6 mulheres) disseram que sim, enquanto 14,3% (4 mulheres) não souberam responder à pergunta.

Estas porcentagens parecem apontar que a maioria das mulheres das duas instituições nunca sofreu assédio no vagão feminino. Ainda é importante frisar que, mesmo em um espaço aparentemente considerado seguro, há mulheres que já sofreram assédio. Além disso, é válido ressaltar que a segunda maior porcentagem das duas instituições foi de mulheres que talvez tenham sofrido assédio neste espaço, ou seja, o número de mulheres que podem já ter sofrido assédio dentro do vagão feminino pode ainda aumentar significativamente.

- Quanto a ter sofrido algum tipo de assédio (como por exemplo: importunação sexual, violência física e/ou moral em forma de humilhação, dentre outros) enquanto estava no Vagão Convencional:

A metade (50% = 7 mulheres) das participantes da pesquisa da ALERJ disse já ter sofrido algum tipo de assédio no vagão convencional, contra 35,7% (5 mulheres) que negaram ter sido assediadas, enquanto 7,1% (uma mulher) não souberam responder, e a mesma porcentagem respondeu que talvez já tivesse sido assediada. Já dentre as estudantes do CCJP, 42,9% (12 mulheres) responderam que já sofreram algum tipo de assédio, e a mesma porcentagem respondeu não ter sofrido, enquanto 10,7% (3 mulheres) responderam talvez ter sofrido e uma (3,6%) não soube responder. Ao relatarem os ocorridos, a maioria das mulheres disse ter se sentido bastante incomodada com olhares, piadas machistas e esbarrões “sem querer” persistentes e apenas uma disse ter sido alertada por outra mulher, que fingiu a conhecer, para lhe dizer que estava sendo fotografada por um homem.

De acordo com os dados, a maioria das mulheres já sofreu assédio enquanto utilizava o vagão convencional do metrô. Novamente esta porcentagem pode aumentar ao considerar as mulheres que talvez tenham sofrido. Outro ponto a ser destacado é que nesta modalidade (vagão convencional) da pergunta, apareceram mais mulheres que não sabiam dizer se foram ou não assediadas do que na modalidade analisada anteriormente (vagão feminino). O que parece explicar este fato é que, no vagão convencional, pensando no contato físico, podem acontecer esbarrões (ditos acidentais), que fazem as mulheres se questionarem sobre o assédio.

Essa dúvida e esse questionamento ocorrem por consequência do histórico machista e misógino da sociedade brasileira, construído pelas principais formas de opressão do capitalismo, do patriarcado e do colonialismo. (SANTOS, 2002). São essas consequências de um país historicamente patriarcal, que podem fazer as mulheres se colocarem no lugar de assumir uma culpa que não é delas, transferindo dessa maneira, a responsabilidade pelo assédio, do assediador para as assediadas.

4.1.3 Sentimento de insegurança X Estratégias pessoais de defesa

Da mesma maneira, a partir da terceira categoria de análise intitulada “**Sentimento de insegurança X Estratégias pessoais de defesa**”, pode-se destacar os seguintes pontos:

- Quanto ao sentimento de insegurança ao utilizar Vagão Convencional do Metrô Rio:

Dentre as servidoras da ALERJ, 42,9% (6 mulheres) responderam se sentir inseguras ao utilizar o vagão convencional do Metrô Rio, e a mesma porcentagem respondeu que talvez se

sinta insegura nesta situação, contra apenas 14,3% (2 mulheres) que responderam não se sentir inseguras. Já entre as alunas do CCJP, 67,9% (19 mulheres) disseram se sentir desta forma, contra apenas 3,6% (uma mulher) que respondeu não se sentir insegura e a mesma porcentagem, que não soube responder, além de também 25% (7 mulheres) dizerem talvez se sentirem inseguras ao utilizar o vagão convencional.

É válido destacar que de acordo com as porcentagens, a minoria das mulheres de ambas as instituições se sente segura ao utilizar o vagão convencional, espaço que não é destinado exclusivamente a elas. É interessante notar que mesmo que as mulheres não utilizem com frequência o vagão feminino, a percepção é de insegurança ao utilizar o vagão convencional.

- Quanto ao sentimento de insegurança ao utilizar Vagão Feminino do Metrô Rio:

Das estudantes da UNIRIO, a metade (50% = 14 mulheres) diz não se sentir insegura ao utilizar o carro rosa, contra 3,6% (uma mulher) que diz se sentir insegura também ao utilizar o vagão feminino, 7,1% (2 mulheres) dizem não saber e 39,3% (11 mulheres) dizem talvez se sentir inseguras. Enquanto isso, das servidoras da ALERJ, mais da metade se sente segura (64,3% = 9 mulheres) utilizando o vagão feminino contra 14,3% (2 mulheres) que se sentem inseguras, a mesma porcentagem, que talvez se sinta insegura e 7,1% (uma mulher) que diz não saber se sente insegurança ou segurança ao utilizar o vagão rosa.

Ao contrário da sensação de utilizar o vagão convencional, em ambas as instituições o vagão feminino traz maior sensação de segurança às mulheres. Cabe ainda destacar que, segundo estes dados, é significativa a porcentagem (a segunda maior tanto na UNIRIO – 39,3% - quanto na ALERJ – 14,3% -) que, mesmo em um espaço destinado somente a mulheres, ainda não se sente totalmente segura.

- Quanto às estratégias de defesa contra assédio nos transportes públicos:

Dentre as servidoras da ALERJ, mais da metade (57,1% = 8 mulheres) diz não possuir nenhuma estratégia de defesa contra assédio ao utilizar transportes públicos, enquanto 42,9% (6 mulheres) dizem o contrário. Do mesmo modo, mais da metade das estudantes do CCJP (60,7% = 17 mulheres) também dizem não possuir nenhuma estratégia de defesa, contra 39,3% (11 mulheres) que afirmam se defender.

Nas duas instituições, a maioria das mulheres respondeu não possuir estratégias de defesa contra assédio nos transportes públicos. Apesar de serem minoria, o número de mulheres que visam se defender é considerável. Das que responderam ter estratégias de defesa, muitas

relataram se preocupar em estar sempre atentas à tudo que ocorre ao seu redor, em estar sempre perto de outras mulheres e longe de homens, perto das portas de saída e corredores, ou encostadas nas paredes e utilizando suas bolsas como proteção ao corpo. Algumas ainda disseram utilizar o grito como estratégia de defesa. As falas das mulheres entrevistadas mostram essas estratégias:

“Quando possível, busco estar perto de mulheres, perto da porta (no metrô), encostada na parede (no metrô), perto do motorista com a visão do retrovisor (no ônibus), sempre aparentando estar atenta.” (Servidora não identificada, ALERJ)

“Gritar é a melhor estratégia de defesa. Agindo assim alarma outros passageiros a ajudar, até chegar os seguranças.” (Servidora não identificada, ALERJ)

Procuo sempre ficar encostada em alguma parede e colocar a bolsa para frente para ter um distanciamento maior de outras pessoas, dou preferência em sentar ao lado de mulheres, em bancos duplos procuro sentar no assento do corredor porquê de alguma forma acho que diminuem as chances de alguém sentar do meu lado e é mais fácil de sair, e sempre procuro ficar atenta ao ambiente. (Aluna não identificada, CCJP)

“Evito ficar de costa para os homens e sempre com a mochila na frente para não me encostarem. Fico de cara fechada o tempo todo.” (Aluna não identificada, CCJP)

Geralmente não me sentar perto ou me aproximar de homens que sinto que já estão me olhando, muito menos quando o vagão está cheio demais. Além de SEMPRE escolher por estar no vagão feminino, principalmente em horários de pico (só é triste/frustrante quando os homens não respeitam, o que acontece muito). (Aluna não identificada, CCJP)

“Procuo me sentar próximo de mulheres, em locais que não tenham muitos homens ao meu redor, e locais que consiga ficar de costas para alguma parede.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Normalmente uso roupas que expõem menos o meu corpo, procuro me sentar e não atrair atenção.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Ficar próxima a outras mulheres.” (Aluna não identificada, CCJP)

4.1.4 Conhecimentos sobre ocorrências de violência

Ao analisar a quarta categoria intitulada “**Conhecimentos sobre ocorrências de violência**”, pode-se ressaltar que:

- Quanto a conhecer mulheres que já sofreram algum tipo de assédio ao utilizar o Metrô Rio como transporte público:

Nas duas instituições analisadas a maioria (53,6% = 15 mulheres da UNIRIO | 71,4% = 10 mulheres da ALERJ) relatou conhecer mulheres que já tenham sofrido assédio ao utilizar o Metrô Rio como transporte, contra 28,6% (4 mulheres) da ALERJ e 10,7% (3 mulheres) da UNIRIO que relataram não conhecer mulheres que já tenham sido assediadas no metrô, além das 14,3% (4 mulheres) do CCJP que disseram não saber, e 21,4% (6 mulheres), também do CCJP, que alegaram nunca terem conversado com outras mulheres sobre este assunto.

Através destes dados é possível notar o fato de que muitas mulheres conversam com outras sobre sofrer assédio no Metrô Rio, o que parece demonstrar que este é um assunto comum para muitas mulheres. Isso demonstra que este assunto sai da obscuridade, pelo menos para algumas mulheres, visando uma mudança cultural, ao dar espaço para esta discussão.

- Quanto à frequência de ocorrências de assédio sexual nos transportes públicos:

Em ambas as instituições, a grande maioria (96,4% = 27 mulheres da UNIRIO | 85,7% = 12 mulheres da ALERJ) respondeu acreditar que o assédio sexual nos transportes públicos ocorre diariamente, contra apenas 14,3% (2 mulheres) da ALERJ que não sabem dizer e uma mulher do CCJP (3,6%) que respondeu “outros intervalos de tempo” e especificou que não duvida que no Brasil, o assédio sexual ocorra a cada minuto.

Como percebido anteriormente em outro tópico desta análise, a maioria das mulheres já teve a experiência de ter sofrido assédio em transportes públicos, este fato parece explicar a grande porcentagem de mulheres que acreditam que o assédio sexual ocorre diariamente nestes espaços.

4.1.5 Avaliação de políticas públicas de gênero e mobilidade

Através da análise da quinta categoria intitulada “**Avaliação de políticas públicas de gênero e mobilidade**”, foi possível inferir que:

- Quanto à eficiência da política pública do “Vagão Feminino” no combate ao assédio sexual:

Tanto na ALERJ quanto na UNIRIO a maioria (64,3% = 9 mulheres | 60,7% = 17 mulheres respectivamente) das participantes da pesquisa avaliou que a política pública do Vagão Feminino não é eficiente no combate ao assédio sexual, contra 25% (7 mulheres) da UNIRIO e 21,4% (3 mulheres) da ALERJ que avaliaram que talvez a política seja eficiente, e 14,3% (2 mulheres) da ALERJ a mesma porcentagem (4 mulheres) do CCJP que avaliaram positivamente a política, como eficiente.

A maioria das justificativas das mulheres que responderam “talvez” e “não” a esta pergunta levou em consideração a questão do mau funcionamento da fiscalização da política pública. Algumas mulheres destacaram também que, o funcionamento apenas nos horários de pico não resolve o problema. Poucas mulheres ressaltaram ainda, que apesar de não ser o ideal, a política as ajuda a se sentirem mais seguras, pelo menos nos horários de maior movimento, como pode ser observado a partir das narrativas feitas por elas e expostas abaixo:

“Digo talvez porque momentaneamente é. O Vagão Feminino é eficaz para combater a consequência, mas também temos que combater diretamente a causa, que imagino que seja conscientização e educação.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Acredito que nós mulheres nos sentimos um pouco mais seguras no vagão feminino, mas acho que há suas falhas.” (Aluna não identificada, CCJP)

Eu sou a favor da existência do vagão pois acho que é um espaço para mulheres se sentirem seguras. Mas é uma medida tapa buraco, não muda nada no assédio que acontece nos outros vagões por exemplo. O assédio não é combatido pelo vagão, ele é assumido. Se assume que ele existe e se fornece um pequeno espaço para que mulheres possam fugir disso. Porém, não é sempre que vamos ter um espaço seguro contra o assédio, na verdade é quase nunca. Então é necessário combater o assédio para que, um dia, nem seja necessário esse vagão. (Aluna não identificada, CCJP)

Se estivermos separadas de assediadores, realmente não vamos sofrer assedio, mas os vagões não são grandes o suficiente e nem controlados o suficiente para receber todas as mulheres, então o assédio vai continuar a acontecer na medida que algumas mulheres ainda precisam pegar o vagão normal. (Aluna não identificada, CCJP)

É necessária uma preocupação maior, já que a violência de gênero é uma questão cultural. É um problema que não vai ser resolvido da noite para o dia, e sim com uma mudança de comportamento e de conscientização da população. É um trabalho de educação e de políticas públicas que de fato penalizem assediadores e agressores. (Servidora não identificada, ALERJ)

Não é eficiente, infelizmente, mas já é uma forma de ajudar! Acredito que a fiscalização deveria ser maior, que o vagão feminino não deveria ser em apenas alguns horários do dia, mas sim durante todo o dia. E inclusive, que deveriam ter mais vagões. (Servidora não identificada, ALERJ)

De modo geral, a ênfase parece estar nas políticas de proteção ao corpo da mulher, mais do que nas de educação e conscientização do machismo que reproduz a violência de gênero.

- Quanto à necessidade da política pública do “Vagão Feminino” no combate ao assédio sexual:

Em ambas as instituições 85,7% das mulheres (24 do CCJP e 12 da ALERJ) respondeu achar a política pública necessária, contra apenas uma mulher (3,6%) da UNIRIO e 14,3% (2 mulheres) da ALERJ que responderam o contrário. No CCJP também, 7,1% (2 mulheres) responderam que a política talvez seja necessária, e 3,6% responderam não possuir opinião sobre o assunto.

Apesar da grande maioria concordar com a necessidade da política pública, algumas mulheres possuem um pensamento mais complexo que parece não ser considerado tão contrário assim, e pode ser explicado através do comentário de uma das respondentes da UNIRIO. A estudante acredita que somente a política pública isolada não é necessária para o combate ao assédio sexual, mas é um dos mecanismos necessários para proteger as mulheres dentro de um universo em que o assédio sexual está presente. Para esta participante da pesquisa, as medidas de combate ao assédio precisam ter mais ligação com a educação e/ou com outras medidas de punição mais rígidas aos assediadores, como pode ser observado nas falas a seguir:

Ela não é necessária para o combate do assédio sexual, ela é um mecanismo necessário para proteger algumas mulheres dentro de um universo em que existe assédio sexual. Medidas de combate ao assédio tem mais ligação com educação ou até mesmo medidas de punição mais rígidas aos que praticam o assédio. (Aluna não identificada, CCJP)

“Se não podemos confiar na educação e noção dos homens, a única escolha que temos é nos afastarmos deles.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Acredito que é um modo a curto prazo de evitar essas situações, afastar homens de mulheres, mas é um método triste.” (Aluna não identificada, CCJP)

“É necessária porque temos que achar meios de proteger as mulheres da nossa sociedade, mas poderíamos combater mais na raiz do problema.” (Aluna não identificada, CCJP)

É uma forma de assegurar que naquele espaço, durante os horários de maior movimento, as mulheres podem se sentir mais seguras. E também é uma forma de conscientização para um problema real. Mas, para que funcione de fato, é necessário um trabalho de fiscalização também, que muitas vezes é falho. (Servidora não identificada, ALERJ)

“Entendo como um mal necessário. É triste precisar de um vagão exclusivo para mulheres, já que os homens não conseguem controlar seus impulsos sexuais/abusador.” (Servidora não identificada, ALERJ)

- Quanto à necessidade de criação de novas políticas públicas de combate ao assédio sexual nos transportes públicos:

Todas as mulheres de ambas as instituições responderam que existe sim uma necessidade de criação de novas políticas públicas de combate ao assédio sexual nos transportes públicos. Porém, poucas mulheres souberam dar sugestões de novas políticas, a maioria mencionou novamente a questão do aumento da fiscalização, aumento do número de vagões femininos e do intervalo de tempo de funcionamento deles, além do aumento também das punições aos assediadores.

Pode-se inferir, portanto que, o fato de a maioria das mulheres respondentes acreditar que a política pública do vagão feminino é necessária, faz com que também a maior parte delas acredite na criação de novas políticas públicas tão necessárias quanto a que já existe. Os comentários das participantes da pesquisa confirmam essa afirmativa:

“Com certeza!!! Eu não consigo pensar em nada agora, mas talvez uma maior/melhor fiscalização, conscientização sobre os vagões femininos, acho que investir nisso seria importante.” (Aluna não identificada, CCJP)

“O aumento de campanhas contra o assédio sexual. Ensinos nas escolas públicas sobre o respeito ao corpo feminino.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Uma política que ofereça suporte de forma mais eficiente às mulheres.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Acredito que de alguma forma, claro, com suas adaptações, deveriam haver "vagões femininos" em todos os transportes públicos e em todos os horários, pois acontecem assédios não só em horários de picos.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Um trabalho de educação, conscientização e de fiscalização.” (Servidora não identificada, ALERJ)

“Educação sexual desde a infância e política sobre gênero.” (Servidora não identificada, ALERJ)

“Da mesma forma como coíbem com agentes a venda de mercadoria, deveria existir agentes que indicassem, olha, esse aqui é vagão só para mulheres e assim fosse durante toda viagem.” (Servidora não identificada, ALERJ)

É importante destacar as falas que mencionam a conscientização sobre o vagão e os ensinos nas escolas públicas. Essas narrativas merecem destaque pois a conscientização deveria

ser sobre a violência de gênero na nossa sociedade, não apenas sobre o vagão, e o ensino deveria ser nas escolas privadas também, além das públicas.

4.1.6 Interferências na autonomia e Reflexos históricos da sociedade

Por fim, pela sexta e última categoria intitulada “**Interferências na autonomia e Reflexos históricos da sociedade**”, foi possível observar que:

- Quanto à liberdade/independência pessoal e a sua relação com a violência de gênero e o assédio sofrido nos transportes públicos:

Tanto na ALERJ quanto no CCJP a maioria (respectivamente 64,3% = 9 mulheres | 75% = 21 mulheres) das participantes da pesquisa respondeu que a violência de gênero e o assédio sofrido nos transportes públicos afeta bastante sua liberdade/independência. Seguindo a mesma ordem, 28,6% (4 mulheres) e 10,7% (3 mulheres) acreditam que esses fatores afetam um pouco em sua autonomia, 7,1% (uma mulher) e 3,6% (uma mulher) não acreditam que estes fatores alterem sua liberdade/independência pessoal, enquanto 10,7% (3 mulheres) da UNIRIO não sabem responder este questionamento.

A principal queixa das mulheres que concordam que a violência de gênero afeta sua independência é a questão do sentimento de insegurança, o fato de precisarem estar alertas em todo o tempo. Algumas também deram exemplos de que se privam de sair de casa desacompanhadas, com certas roupas e em certos horários (quanto mais tarde pior é o horário para sair). As falas abaixo apresentam elementos dessa violência:

“Tenho sempre que estar muito mais atenta do que um homem. Deixo de fazer muitas coisas se tenho que ir sozinha. Só me sinto mais segura se estou acompanhada de um homem. Isso tudo interfere na maneira de me comportar, me vestir, onde vou, que caminho fazer.”
(Servidora não identificada, ALERJ)

“Mulheres precisam ficar sempre juntas para que o assédio seja minimizado. Logo, meu direito de ir e vir é diretamente afetado. Sem contar que os horários para utilização do transporte público ficam limitados ao horário comercial, pois quanto mais tarde, mais perigoso é.”
(Servidora não identificada, ALERJ)

“Em tudo. Durante todo o dia o meu ir e vir é atravessado por eu ser mulher. Como estou vestida no transporte público, a hora que o utilizo, onde, com quem... não há tranquilidade

a partir do momento que sei que vou dividir espaço com homens desconhecidos.” (Servidora não identificada, ALERJ)

“Me sinto desconfortável em vagões convencionais. O tempo todo procuro estar alerta a quem está perto de mim, se a pessoa está de alguma forma me olhando ou tentando se aproximar. Fico em alerta, em estado constante de estresse.” (Servidora não identificada, ALERJ)

“A falta de segurança faz com que eu prefira andar sempre acompanhada e perca um pouco dessa independência que é necessária.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Interfere muito devido ao constante medo que sinto, a insegurança, o medo de usar determinada roupa, usar o transporte em determinados horários, como por exemplo à noite quando há menos pessoas.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Não me sinto nem um pouco segura para pegar transportes a noite, seja metrô, trem ou ônibus e, por muitas vezes, isso me impede de sair.” (Aluna não identificada, CCJP)

“A gente cansa de ouvir que tem que tomar cuidado ao sair e isso já interfere no seu psicológico. Fora as vezes que você deixa de ir a algum lugar porque vai sozinha.” (Aluna não identificada, CCJP)

“A sensação de impotência e objetificação, fora o medo de sofrer algum abuso físico é constante.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Tenho que ter muito cuidado com horário e sinto muitas vezes que tenho que ter cuidado em como me visto. Não gosto disso e isso se deve por medo de ser assediada ou ter meu espaço invadido por um homem.” (Aluna não identificada, CCJP)

Eu sinto demais a minha falta de liberdade diariamente, meus pais quase não me deixam sair sozinha, eu sou MUITO limitada por conta do medo deles, que infelizmente é real é compreensível. Nem nos transportes públicos consigo me sentir 100% segura, assim como em qualquer outro lugar durante a minha rotina, sou assediada constantemente nas ruas (até mesmo na que vivo desde pequena) e sei que isso acontece comigo e que sempre enfrento isso porque sou mulher. (Aluna não identificada, CCJP)

“Eu fico com medo de pegar transporte público, qual banco sentarei, onde ficarei em pé tudo pensando em um modo para não mexerem comigo.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Necessidade de ficar atenta 100% do tempo, ficar procurando algum lugar do ônibus ou metrô que se enquadre em todos os meus meios de defesa, horários alternativos para tentar me expor o mínimo possível.” (Aluna não identificada, CCJP)

A partir do momento que preciso ter medo de entrar no transporte público por temer ser assediada, isso restringe a minha liberdade. Já moramos no RJ, então já temos que

temer assaltos, arrastões e etc, seria muito bom não precisar ter medo de ser xingada ou assediada no transporte. (Aluna não identificada, CCJP)

“Receio ao utilizar os vagões normais, de ser perseguida ao sair do transporte público, ao utilizar o transporte tarde da noite.” (Aluna não identificada, CCJP)

É importante destacar que esta pergunta foi a mais respondida com comentários abertos, o que parece que este espaço se constituiu como uma oportunidade de desabafo e denúncia com relação às violências sofridas. Também vale ressaltar que, assim como disse Souza (2016) muitas mulheres associam o sentimento de segurança à figura do homem.

- Quanto à liberdade/independência de todas as mulheres em geral e a sua relação com a violência de gênero e o assédio sofrido nos transportes públicos:

Todas as mulheres respondentes do CCJP acreditam que a violência de gênero e o assédio sofrido nos transportes públicos têm total relação com a liberdade/independência das mulheres. Dentre as participantes da pesquisa da ALERJ, 85,7% (12 mulheres) concordam com a afirmativa anterior, contra 7,1% (uma mulher) que não concordam e a mesma porcentagem que acredita que talvez a violência de gênero tenha relação com a independência das mulheres em geral.

A partir destes dados é possível inferir que o fato de a maioria das mulheres sentirem sua própria liberdade/independência afetada por conta da violência de gênero e do assédio sofrido nos transportes públicos, aponta que elas acreditam que isso pode ocorrer no geral, com outras mulheres.

- Quanto ao assédio nos transportes públicos ser ou não um reflexo da violência de gênero sofrida pelas mulheres na sociedade brasileira:

Também nesta questão todas as mulheres respondentes da UNIRIO acreditam que o assédio praticado nos transportes públicos é um reflexo da violência de gênero impregnada de maneira histórica na sociedade brasileira. Já das respondentes da ALERJ, 78,6% (11 mulheres) concordam com a afirmativa anterior, contra 7,1% (uma mulher) que não concordam, e 14,3% (2 mulheres) que acreditam que talvez essa afirmativa seja verdadeira.

O fato de a maioria das mulheres acreditarem que o assédio sofrido nos transportes públicos é reflexo do histórico de uma sociedade praticante de violência de gênero parece ser explicado através de uma resposta de uma participante da pesquisa, servidora da ALERJ. No

espaço para comentários ela ressalta que a violência de gênero é cultural e o transporte público é só mais um espaço de convivência, e, portanto, esta é a razão do assédio acontecer em todos os espaços onde a cultura é posta em prática através da convivência, como pode ser observado nas narrativas a seguir:

“A violência de gênero é cultural e o transporte público é mais um espaço de convivência. O assédio acontece em todos os espaços.” (Servidora não identificada, ALERJ)

“A cultura machista e patriarcal reflete sobre o domínio masculino sobre o corpo da mulher. O assédio é um reflexo disso.” (Servidora não identificada, ALERJ)

“Enquanto a educação for baseada na imagem de uma mulher submissa e ou que é apenas objeto sexual para apenas oferecer prazer ao homem, sim, qualquer ato de assédio perpassa a figura do Ser Mulher na sociedade.” (Servidora não identificada, ALERJ)

“Desde sempre as mulheres foram tratadas com menos respeitos e diversos aspectos de nossas vidas, então não acho que seria diferente nos transportes.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Iria além um pouco do histórico, na minha opinião é sobre a sociedade patriarcal, capitalista que reforça e fomenta esse tipo de comportamento.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Sim, pois homens sentem desde sempre que tem poder e força sobre as mulheres, muitas vezes se sentindo na razão de invadir nosso espaço. Muito se deve pela história, onde por muitos séculos as mulheres eram/são sujeitas a um sistema machista e patriarcal.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Sim, com certeza. As mulheres sofrem ataques/assédios a todo momento, as vezes até mesmo dentro de casa. Os mesmos homens que assediam em casa, levam essa cultura/educação às ruas/transportes públicos.” (Aluna não identificada, CCJP)

O assédio é resultado prático de uma sociedade que ainda enxerga a mulher como algo a ser cobiçado pelo homem, como algo que está aqui para satisfazer o homem. Já avançamos muito como sociedade, mas o assédio vem dessa memória histórica de quando mulheres eram de fato prioridade do homem. (Aluna não identificada, CCJP)

“A falta de respeito em relação das mulheres é histórica no nosso país, se isto não fosse aceito pela sociedade, aconteceria de forma muito mais espaçada e as punições seriam muito mais severas nos poucos casos.” (Aluna não identificada, CCJP)

“O assédio nada mais é do que uma violência de gênero incentivada pelo machismo que infelizmente está na nossa sociedade, machismo que faz alguns homens acreditarem que a mulher é um objeto e podem tocar/verbalizar assédios.” (Aluna não identificada, CCJP)

- Quanto à necessidade de criação de novas políticas públicas de combate à violência de gênero, não só nos transportes públicos, mas na sociedade de maneira geral, de modo a assegurar a defesa dos direitos das mulheres:

Todas as participantes da pesquisa responderam que concordam que existe a necessidade de criação de novas políticas públicas que assegurem a defesa dos direitos das mulheres. Quando questionadas sobre ideias e sugestões de novas políticas, algumas não souberam responder, outras mencionaram campanhas de conscientização e educação de base que ensine às crianças que assédio é crime.

Algumas mulheres ainda destacaram que já existem muitas políticas importantes e necessárias, mas que elas precisam urgentemente ser efetivas, e que para isso, é necessário que as autoridades sejam compostas cada vez mais por mulheres, pois caso contrário, a segurança e a vida das mulheres nunca serão respeitadas como deveriam ser. Estas narrativas abaixo apresentam essas considerações:

“Acredito que mais propagandas de conscientização, assim como fizeram com o cigarro por anos e vemos os efeitos hoje em dia.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Já existem boas políticas, mas não são bem aplicadas.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Maior auxílio a mulheres vítimas de violências de gênero entre muitas outras políticas de base.” (Aluna não identificada, CCJP)

Sim! Já existem muitas políticas importantes e necessárias, que apenas precisam URGENTEMENTE serem efetivas no Brasil. A lei e as autoridades não devem ser compostas apenas por homens porque senão, a segurança e a vida da mulher nunca serão garantidas/respeitadas como deveria. Mais uma vez, não consigo pensar em uma política específica para sugerir, mas acho que cada vez mais, devem ser postas mais leis para combater essa violência de gênero, não se esquecendo de investir/cumprir as leis já estabelecidas. (Aluna não identificada, CCJP)

“Sugiro que os episódios de assédio fiquem gravados na ficha criminal do acusado, assim como punições mais severas, o "fazer doer no bolso", e prisão nos casos mais graves.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Educação sexual, canais de comunicação para denúncias, aumento de profissionais do gênero feminino em cargos de poder.” (Aluna não identificada, CCJP)

“Acredito que políticas voltadas para a educação da sociedade e de fiscalização são essenciais. Uma maior divulgação para canais de denúncia, acolhimento às vítimas de violência, e maior penalidade aos agressores.” (Servidora não identificada, ALERJ)

É importante destacar que ao pensar em políticas punitivas contra essa violência, a Lei Maria da Penha, uma importante medida, não foi citada, o que parece mostrar um desconhecimento sobre a mesma.

4.2 Respostas das entrevistas com especialistas da ALERJ e do CEDIM RJ

Partindo para o segundo âmbito da pesquisa, através das entrevistas com as especialistas, pôde-se perceber que as respostas, tanto dos formulários online, quanto das entrevistadas dialogam entre si, se interligam e se complementam.

Ao comparar as respostas das especialistas entrevistadas e as das participantes respondentes dos formulários online, é notável certa ligação principalmente nos temas das quatro últimas categorias de análise, à saber: sentimento de insegurança x estratégias pessoais de defesa, conhecimentos sobre ocorrências de violência, avaliação de políticas públicas de gênero e mobilidade urbana e, por último, interferência na autonomia e reflexos históricos da sociedade.

Na entrevista com a Helena Piragib, presidenta do Conselho Estadual de Defesa dos Direitos da Mulher do Rio de Janeiro, ao ser questionada sobre o Direito tratar as necessidades das mulheres como exceções que precisam de legislação própria, diferenciando-as das necessidades humanas (FERREIRA e SILVA, 2017), ela afirmou que vivemos uma sociedade muito desigual, e muitas formas de desigualdade são resultantes dessa questão de gênero, ainda utilizou como exemplo a questão do trabalho, onde as mulheres ganham menos que os homens. A presidenta mencionou também que dentro dessa questão do trabalho pode ser incluída a questão relacionada à raça, explicando que geralmente a mulher negra ganha menos que a branca, que ainda ganha menos do que o homem negro.

Questões relacionadas à mulher são concebidas como exceções e dão origem à legislações próprias atreladas aos papéis sociais de gênero, exatamente por causa dessa questão da desigualdade, da grande desigualdade que a gente tem, embora sejamos maioria, nós ainda vivemos essa desigualdade de gênero, tanto do gênero masculino, feminino no sentido amplo, e todas as formas de desigualdade resultantes dessa questão de gênero, uma questão do trabalho, onde a gente ganha menos que o homem, e aí dentro dessa questão do trabalho você vai ver também que você vai ter a questão relacionada à raça também né... aí se você tem nesse exemplo que eu estou dando do trabalho, a questão da política que nós temos é... é que a mulher negra, ela ganha menos que a branca, que ainda ganha menos do que o homem negro, então é necessário sim ter essas políticas afirmativas (Helena Piragib, especialista CEDIM RJ)

Sobre a abordagem de raça, como mencionado nas limitações do método, já está previsto que a capacidade da análise pode ser comprometida ao desconsiderar questões raciais, no cenário brasileiro. (SOBRAL, 2018) Portanto, como dito anteriormente, sugerimos que estudos posteriores abordem esta questão.

Quanto ao local de residência, na entrevista com Luciana Targino, a assessora da Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher da ALERJ, mencionou que mulheres que residem nas periferias, na Baixada Fluminense acabam gastando a maior parte de seu dia se locomovendo até o seu trabalho, através de mais de um meio de transporte. Ela explicou que esse grande despendimento de tempo ocorre pois não existe nenhum meio de transporte acessível que leve as mulheres de suas residências ao seu destino final de forma direta, ou seja, sem baldeações.

Tem noção do que é, uma mulher que mora na Baixada Fluminense, na periferia da Baixada Fluminense, que tem que pegar da casa dela até uma estação de trem mais próxima, ela tem que pegar um ônibus, pra pegar um trem, pra descer na Central, pra pegar o metrô e um outro ônibus pra trabalhar em Copacabana? Aí essa mulher, provavelmente deve ter um monte de filhos, minimamente três, e aí a gente não tem creche, então ela tem um filho mais velho, que geralmente é uma menina, que deixa de estudar, pra poder cuidar dos mais novos, ou estuda sem muita perspectiva de vida... porque ela tem que sair mais cedo de casa, porque ela não consegue, ela precisa trabalhar pra sustentar a família dela, mas se ela pega no trabalho às 8h da manhã, ela tem que minimamente sair de casa 4 e meia da manhã, mas ela acorda às 3, porque ela tem que deixar comida pronta, porque se ela não deixar comida pronta, o marido chega de noite cansado do trabalho, e vai ficar agressivo e vai bater, ou vai pra rua beber, ou vai dizer que ela é uma mulher imprestável, ou vai cometer outras diversas violências... Então mobilidade tem muito a ver, é o que a gente estava falando no início, lá atrás, sobre as políticas públicas... Ao pensar numa cidade no feminino, o gestor pensaria em transportes que viabilizassem aquela mulher, à não precisar sair de casa 4h da manhã pra estar às 8h trabalhando na zona sul. Porque na Baixada Fluminense não tem metrô, então não adianta, o metrô tá na zona norte e na zona sul, BRT tá na zona oeste e no Centro, VLT, só no Centro, então só sobra pra mulher da Baixada Fluminense o trem e os ônibus. (Luciana Targino, especialista ALERJ)

Desse modo, Luciana Targino parece concordar com Souza (2019), que defende que o espaço urbano retrata as desigualdades existentes na sociedade ao fazer com que muitas pessoas - principalmente as moradoras das periferias - precisem se deslocar por distâncias consideráveis, e por mais de um meio de transporte até chegar ao trabalho, geralmente no centro da cidade.

Quanto às políticas públicas de gênero, Luciana Targino acredita que o Estado é moroso com as políticas para mulheres e deu exemplo de como as políticas públicas feitas para mulheres são benéficas para a sociedade, como a questão da iluminação: ruas escuras são locais propensos à violência, ainda que não só de gênero, mas que também faz mulheres se preocuparem com mais um agravante. Uma vez que seja garantida a iluminação adequada das ruas, não só as mulheres são beneficiadas, mas toda a sociedade ganha.

o Estado é moroso com as políticas para mulheres... e quando a gente percebe que tudo que envolve as mulheres é melhor... não estou tentando travar aqui... não é guerra dos sexos, não é que mulher é melhor que o homem, mas é que eles devem caminhar juntos. A gente costuma falar aqui em Caxias, a gente tem um Fórum de Mulheres que a gente costuma dizer que a gente quer uma cidade no feminino, porque os olhares da mulher são diferentes, então a gente tem vários exemplos do que as políticas públicas são importantes para as mulheres e que melhoram a cidade. Porque assim, você já deve ter escutado a questão da rua escura, né... tem um beco, tem uma rua escura que não tem iluminação, o homem vai olhar, vai ficar preocupado em ser assaltado, a mulher não, a mulher tem a preocupação de ser assediada, de ser assediada, ser violentada, talvez até morta... então iluminação pública é uma política que se pensassem na mulher, toda cidade seria iluminada, seríamos uma Paris, de tanta iluminação que teria. E existem coisas legais pra melhorar isso, por exemplo, um terreno baldio, se você andar pelo seu bairro, na sua cidade, você vai perceber, tem um terreno baldio ali, tá cheio de mato, tá cheio de lixo, então se percebe que o lixo vai trazer rato, que vai trazer barata, que vai trazer doença, né... E aí chove, aí tem as inundações, as enchentes, e à noite, você passaria ali naquele terreno baldio? Você não passaria... E aí as pessoas vão falar assim: “Poxa Luciana, mas o que que isso tem a ver com as mulheres?” É... Se aquele município, prefeito, governador, pensar de procurar, de ter um projeto pra procurar o dono daquele terreno, pra que olha, nós vamos limpar o seu terreno, mas você, já que não pretende construir, a gente vai te dar mecanismos, quem sabe uma horta comunitária pra poder ajudar aqui no bairro, né... e que é uma política que vai gerar empregos, e que vai proteger as mulheres, então assim... poderia dar vários exemplos... Catraca de ônibus né, a roleta, ela não foi feita pra mulher, principalmente quando as mulheres estão gestantes... Então você tem desde uma política simples, que são as catracas de ônibus, até, pasme, o remédio, coquetel de remédios que as pessoas que vivem com HIV, AIDS, tomam... que foi feito pensando no homem... e aqueles remédios no corpo da mulher, deformam a mulher, ela perde massa muscular, fica com o corpo deformado... Então precisa-se pensar nas políticas pra que melhorem a vida. Então quando a gente pensa numa cidade no feminino, com políticas públicas para as mulheres, a gente tem a garantia de uma cidade melhor, e tem a garantia de uma diminuição do que mais nos aflige, que é o machismo, que é a misoginia, que gera violência doméstica familiar e o feminicídio (Luciana Targino, especialista ALERJ)

Ao expor sua opinião sobre a necessidade da existência de políticas de gênero, Luciana parece concordar com Ferreira e Silva (2017), que dizem que de acordo com o direito as questões femininas precisam ser tratadas como exceções, e, portanto, precisam de legislações próprias. Segundo a assessora, isso acontece porque ao pensar em políticas voltadas às mulheres, toda a sociedade acaba sendo beneficiada. Quem também concorda com a afirmação da assessora é Gates (2019), segundo a autora sempre que um grupo excluído é incluído na pauta política, toda a sociedade ganha. Estas considerações parecem explicar que a sociedade não está ganhando ainda porque o Estado é moroso com a aplicação dessas políticas públicas de gênero.

Por esse motivo de acreditar na morosidade do Estado, segundo Luciana Targino, a política pública do Vagão Feminino não funciona. De acordo com a assessora o povo brasileiro não é disciplinado de forma alguma, e o Estado também não faz questão de o disciplinar. A colocação de Luciana Targino se assemelha a de ARRAES (2014) *apud* FERREIRA e SILVA

(2017), ao destacar que o vagão feminino não funciona a longo prazo pois não atinge a raiz do problema, o que torna a política não efetiva.

Então é aquilo que a gente conversou antes, o ideal era não ter, mas tiveram que fazer uma lei, porque no ideal de não ter, acontece um monte de coisa... E aí fizeram, só que não tem efetividade, porque os homens continuam entrando, porque as empresas, seja Metrô Rio, seja Super Via, não disponibilizam agentes de segurança pra vigiar aquele espaço. Em toda estação de trem, toda estação de metrô deveria, em cada parada, entrar um agente de segurança dentro daquele vagão feminino e olhar pra ver se tem homens lá. E aí existe né... isso eu percebi dentro da ALERJ né, em alguns projetos de lei que o deputado fala assim “Ah, mas e se ela for acompanhante de um homem cego, ela vai pra qual vagão?” Né, o homem tem uma deficiência, ele é cego, tem uma acompanhante, ele é homem e tem que estar no vagão feminino? Não! Ela está como acompanhante, ela tem que entrar no vagão normal né, e as políticas para pessoas com deficiência é que têm que cuidar pra que ela não seja importunada ali dentro daquele espaço... E tudo a gente vai ver que vai dizer sobre isso... E as mulheres têm medo, quando o homem entra elas têm medo de falar alguma coisa, porque a resposta daquele questionamento pode ser uma agressão... Então elas preferem ficar quietas e deixar pra lá... Aí a gente não vai desse ciclo de “ah o vagão não funciona”... O vagão não funciona porque a gente não é disciplinado, brasileiro não é disciplinado de forma alguma, e o Estado não faz isso, o Estado não disciplina. Então olha, se a partir de amanhã: “Todo vagão, toda estação de trem ou de metrô, vai entrar um agente de segurança” aí as empresas vão dizer que não têm agentes de segurança o suficiente, e também não vão querer contratar, e pode acontecer de, quando acontece alguma importunação, algum assédio, eles não são capacitados pra acolher aquela mulher que foi vítima do assédio ou da importunação. Então assim, é uma ideia boa? É boa. Funciona? Aí a gente tem algumas interrogações porque, efetivamente, em 100% ela não funciona, infelizmente. (Luciana Targinio, especialista ALERJ)

De acordo com Helena Piragib, os diferentes precisam ser tratados de acordo com suas diferenças, por isso existe a necessidade de existência de políticas públicas voltadas ao tema de gênero, elas são medidas educativas, para uma sociedade prematura e primitiva, sobre a qual é preciso “botar as rédeas”, para que as pessoas possam respeitar os direitos alheios. A presidenta do CEDIM ainda aproveita o gancho para comentar sobre a efetividade do Vagão Feminino:

Tratar desigualmente os desiguais, não é? Eu acho que ela se aplica muito à essa frase, é tratamento desigual, porque nós somos desiguais, daí a necessidade dessas políticas afirmativas, então eu estou entendendo dessa forma... daí a necessidade da gente fazer políticas públicas específicas para as mulheres, específicas para a questão do gênero feminino, não é? Ou seja, na questão do trabalho, na questão da saúde da mulher, na questão da educação. Quando você fala da educação, você fala de uma educação com combate aos estereótipos né, você fala também da questão da violência né, porque a desigualdade é profunda, então você precisa ter leis especiais nessa questão da violência, porque a violência ela é específica da mulher, não é do homem, então eu entendo que essas políticas públicas, elas têm que ser também políticas afirmativas para que a gente possa se apossar dos nossos direitos. O problema por exemplo na política, hoje nós estamos vendo violência política muito grande! Nós somos dentro do campo da política, porque mulher não é só violência né, é o que a gente fala, a gente aqui no CEDIM... é que acaba que a violência toma conta da nossa vida porque ela é a mais emergente, mas tem muito do que eu falei, aí saúde, trabalho, tudo é emergente! A questão da moradia da mulher, a questão da locomoção, você tá falando do trem, você tá falando do metrô que foi obrigado a ter uma política específica para que os homens aprendam a respeitar as mulheres... quer dizer, então, são educativas, nós estamos numa sociedade, vamos dizer assim... prematura... sociedade primitiva, que é preciso botar as rédeas, para que essas pessoas possam respeitar os direitos,

porque só ele que tem que ter direito? E mesmo com essas políticas aí de... que você tá fazendo seu trabalho, a questão do vagão feminino aí do metrô, ainda os indivíduos querem combater, eles querem entrar de qualquer maneira, e não se sentem confortáveis se não tiverem ali sozinhos no meio daquela mulherada, porque ele acha que ele é o dono de tudo, ele foi criado pra ser o rei, pra ser o próprio poder! Se é branco então, lascou-se né? Então, as políticas públicas elas têm que ser feitas para atender essa grande diversidade de mulheres. Essa grande desigualdade também que tem entre nós. E entre os gêneros né. (Helena Piragib, especialista CEDIM RJ)

Complementando o comentário de Helena, Luciana Targino também dá mais um parecer sobre a questão das políticas públicas de gênero:

O ideal era que houvesse a igualdade de direitos né, que os mesmos direitos que os homens têm, as mulheres deveriam ter, porque somos seres humanos né, então partindo desse princípio não deveria ter diferença, mas infelizmente, não é a prática né. A igualdade entre homens e mulheres, ela é tão deturpada, que as pessoas pensam assim... “ah, a mulher quer ter liberdade, a mulher quer ser igual ao homem porque ela é uma vagabunda...” e aí começam os adjetivos todos que a gente conhece muito bem. E aí, na pauta da nossa vida, se a gente não coloca isso em forma de lei, a gente às vezes não alcança o que a gente gostaria. (Luciana Targino, especialista ALERJ)

Quanto ao sentimento de insegurança das mulheres dentro dos transportes públicos, Helena Piragib explica que os espaços urbanos não são das mulheres e nem são atrativos para elas, por isso este sentimento de insegurança é algo constante. A presidenta do CEDIM RJ ainda inclui a não efetividade do Vagão feminino dentro desta questão, explicando que por não se tratar de uma prioridade para “os donos da cidade”, como ela chama os homens brancos, héteros e cis, a política pública do Vagão Feminino do Metrô Rio não é bem fiscalizada e, portanto, não é efetiva, mas é necessária para reduzir este sentimento de insegurança das mulheres

Bom, as cidades não são femininas né? As cidades são projetadas por homens brancos, homens de poder, homens que acham que são donos da gente! Então a gente já vive num mundo onde as cidades não são planejadas para atender às mulheres. As cidades são construídas para atender, vamos dizer, aqueles que não andam pela cidade, e nós, trabalhadoras que temos que pegar trem, temos que pegar metrô, temos que pegar ônibus e andar no carro, pegar engarrafamento, e a gente dirigindo, a gente sabe o que que é andar numa cidade, não é? Então, as cidades não são planejadas para as mulheres, as cidades são planejadas de forma que a mulher não participa. Quando eu falo de espaço urbano, que eles não são das mulheres, é porque a todo instante você está usando o espaço urbano com medo. Com medo de ser estuprada, porque as ruas não têm adequação, tudo pra gente conseguir precisa de política específica. [...] Infelizmente mesmo sendo no metrô ou no trem é a mesma coisa Bianca, o desrespeito é igual, não há diferença, né? Então o elemento ele só respeita se em cada estação que o metrô parar tiver um guarda. Quer dizer isso é a sociedade que a gente vive, uma sociedade que desrespeita as próprias leis, que acha que ele tem direito de ocupar todo o espaço, quando ele não respeita o espaço da mulher. Então se a nossa sociedade fosse uma sociedade evoluída, uma sociedade mais avançada, mais educada, do ponto de vista de gênero, não precisaria ter todas essas leis especiais. Então é preciso você ter, isso é uma política afirmativa, é preciso ter essas políticas para que você possa, para que a mulher possa exercer o seu direito de ir e vir. Isso que é pior né, exercer o seu direito de ir e vir. (Helena Piragib, especialista CEDIM RJ)

Assim como Helena Piragib, Ferreira e Silva (2017) também apontam que os espaços urbanos não foram feitos para as mulheres, o que, segundo Sobral (2018) explica as mulheres se sentirem tão inseguras nesses lugares.

Quanto à ligação entre a violência de gênero, a mobilidade e a independência das mulheres, as duas especialistas acreditam que estes fatores estão sim relacionados:

Você imagina... aquela mulher, ela sai do trabalho às 18h, aí ela chega em casa 20h da noite, aí a filha que estava tomando conta das outras crianças menores deixou queimar o arroz, aí o macho alfa, todo talhado na ignorância, que quer uma coisa assim...uma farpa de madeira pra começar uma discussão, vai dizer que a culpa é dela, porque ela deveria ter saído mais cedo, porque que ela não veio direto do trabalho. Já vimos muito isso. Então mobilidade tem muito a ver né, e a questão quando essa mulher, ela se empodera, e ela estuda, e ela consegue um emprego ganhando mais do que o companheiro, aí a coisa piora só um pouquinho mais. Então assim, essas coisas estão interligadas. (Luciana Targino, especialista ALERJ)

Tudo a ver com a independência da mulher, porque a mulher hoje ela não fica mais... Ela luta para ter autonomia econômica, autonomia política, autonomia social. Como foi o caso da juíza, não sei se você lembra daquele caso em Realengo, que foi morta, na época era subsecretária, todo mundo achava que ela tinha sido assassinada por um traficante porque ela trabalhava lá em Santa Cruz, foi morta pelo marido sofrendo violência doméstica. Então autonomia da mulher, na medida quanto mais a mulher se empodera, mais o dono do nosso corpo - porque eles todos se acham donos do nosso corpo, donos da nossa vontade - donos, porque eles foram acostumados, porque a sociedade disse pra eles que eles podiam fazer. Então há uma profunda ligação entre autonomia da mulher, esse empoderamento da mulher, a violência que ocorre nos espaços urbanos, seja dentro de casa ou seja fora do lar. (Helena Piragib, especialista CEDIM RJ)

A respeito da solução do problema apresentado, Luciana Targino pontuou que tanto a mobilidade quanto a empregabilidade precisam ter um novo olhar político, para que as mulheres consigam realmente se empoderar e sair desse ciclo de violência. Segundo ela, esse empoderamento só pode ser desenvolvido através da educação. A assessora acredita que a violência, a mobilidade e a autonomia das mulheres são fatores que estão interligados, e é preciso muito estudo e muita capacitação para que este ciclo se quebre. Já Helena Piragib acredita e frisa que essa questão só será resolvida através de uma desconstrução cultural, concordando que tudo isso começa com a educação.

Esse diálogo, essa conversa de gênero, tinha que ter desde o primeiro segmento da educação infantil, começando com as criancinhas lá do jardim, dizendo assim “olha, você não pode bater na coleguinha, isso não é normal, isso não é bonito” pra dali já começar a coibir que seja uma criança, que tenha em casa uma educação machista. Então assim... mobilidade precisa ter um olhar, a empregabilidade precisa ter um olhar, e um olhar para que as mulheres consigam realmente se empoderar e sair desse ciclo de violência. [...]

Eu acho que devemos pressionar os nossos gestores pra que as leis sejam realmente efetivadas. Nós temos leis muito boas, muito boas, mas elas não são... A lei está ali, mas não existe por parte dos governantes que elas sejam efetivas. Então eu acho que essa divulgação das leis, essa capacitação de servidores, agentes de segurança, deveria existir, ajudaria. E o essencial né, que realmente houvesse a discussão... aqui em Caxias a gente está conversando com a Secretaria de Educação e a Secretaria de Assistência, pra gente tentar montar um projeto pra que pelo menos em uma reunião de pais, que as escolas do município promovem, seja uma reunião pra gente conversar sobre a questão da violência doméstica familiar, e da violência contra a mulher, né, pra talvez dali a gente tentar, não agora, mas no futuro, espero que não seja um futuro não muito demorado, quero estar viva pra ver isso, a gente consiga avançar um pouco

mais na igualdade. Então acho que leis mais efetivas, capacitação né, pra que os outros agentes possam e compreendam que tratar a mulher com igualdade não vai deixar eles mais ou menos homens, e vai trazer as benéficas para a cidade, para o município. (Luciana Targino)

Olha... você tem que desconstruir o machismo. Desconstruir esse patriarcado. É fazer uma desconstrução de toda essa cultura que a gente vive. E para fazer essa desconstrução, a gente tem que lá dentro da nossa casa, no maternal, quando a gente vai botar nosso filho na escolinha... Professores preparados, professores com formação de gênero, pra desde o maternal até a universidade trabalhar cada cabecinha. É a única forma que eu vejo de desconstruir o machismo. A gente tem feito fora isso, enquanto sociedade, a gente tem feito muitos movimentos, como por exemplo os 21 dias de violência contra a mulher. É uma forma de chamar a atenção da sociedade para questão dessa violência, de diversas formas de violência, das diversas formas de violência. E aí que que acontece hoje você vê inclusive muitos homens entrando na luta! Então é preciso ter uma consciência coletiva da sociedade, para que a gente possa transformar essa sociedade e desconstruir toda sua cultura que a gente herdou, e que a gente continua passando. Homens e mulheres continuam passando essa cultura para os seus filhos. [...] Começa na educação né. E assim eu acho, por exemplo, eu tenho muito mais idade que você, mas eu fui criada num ambiente de pais mais avançados pra época. Mas imagina que nem todo mundo tem essa sorte. Ainda continuam criando seus filhos assim: mulher... prendam suas cabras que meu bode está solto, né? E aí sem direitos... Fora outras formas de violência também dentro de casa que a gente vê né. Se a gente, mesmo nós... veja só, a sociedade, ela tem uma força muito grande sobre a gente, eu digo por mim agora, e por outras amigas minhas ativistas já... contemporâneas né? A gente faz um processo de construção diária. É esse exercício que nós mulheres e homens conscientes temos que fazer. Diariamente se desconstruir. Porque por mais que eu não tenha recebido essa cultura dentro da minha casa, eu recebo de forma indireta, e tendo a reproduzir automaticamente... *[fala novamente, com ênfase no tendo]* tendo a reproduzir. É preciso ter essa consciência, é o despertar da consciência, para você mudar-se, para mudar outras pessoas. Aí você muda esse racismo estrutural, você muda essa violência de gênero, que é coisa muito séria. (Helena Piragib)

Ao final da entrevista as duas especialistas foram questionadas a respeito da importância de seus papéis na sociedade como ativistas no campo de defesa da mulher. As duas responderam à pergunta de maneira bastante parecida. Para Luciana Targino, de acordo com o trecho mencionado acima, o avanço do país, está atrelado ao seu trabalho, no sentido de haver uma grande necessidade de se fazer maior divulgação de leis, capacitação de servidores e agentes de segurança. A assessora acredita ainda que, para isso, é primordial haver mais discussão sobre as questões de gênero desde a educação de base até às pautas políticas. Já na opinião de Helena Piragib, seu trabalho é importante por se tratar de um ativismo de emancipação de mulheres. Para a presidenta do CEDIM RJ, ao emancipar mulheres, a sociedade é emancipada, já que metade dela é composta pelo gênero feminino.

Nós somos mais da metade da população! Na medida que a gente sai dessa opressão, na medida que a gente se apropria do nosso poder, a gente se emancipa, e nos emancipando a gente emancipa outras mulheres, e vamos emancipando a sociedade. Eu acredito é nisso, viu? A emancipação da mulher é a libertação da sociedade, do racismo, do machismo, da misoginia, do patriarcado. (Helena Piragib)

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao criar um diálogo entre a análise dos formulários e as respostas das entrevistas com as especialistas, foi possível inferir algumas conclusões sobre os fatos expostos no referencial teórico.

Um ponto a ser destacado deste diálogo pode ser demonstrado ao notar que a partir da análise dos formulários, as mulheres brancas parecem possuir melhores oportunidades de estudo e trabalho, enquanto de outro modo, a análise das entrevistas nos faz perceber que a questão da raça aparece como algo que está ligado diretamente à renda das mulheres. Portanto, neste diálogo a raça se liga à renda, que se liga ao trabalho, que, por sua vez, parece estar ligado ao estudo, já que, de acordo com Gates (2019), a educação determina quem prospera, desse modo se pode inferir que melhores oportunidades de estudo geram melhores oportunidades de trabalho.

Quanto ao bairro de residência também foi possível notar um diálogo entre as duas frentes de pesquisa, que levaram ao mesmo resultado: mulheres que moram na Baixada Fluminense, geralmente gastam grande parte do dia se deslocando até o trabalho. Muitas destas mulheres utilizam vários meios de transporte para chegar ao seu local de destino, bem como disse Souza (2019) ao expor que grande parte da população necessita despender mais tempo de deslocamento, especificando o trajeto da periferia até o centro da cidade.

Quanto a utilização do vagão feminino como transporte público, foi possível perceber através dos formulários, que a maioria das servidoras da ALERJ não costuma utilizar o carro rosa em nenhum dia da semana. Esse dado sugere que as servidoras podem ter mais urgência em entrar logo no vagão, e, portanto, têm mais dificuldades de esperar e se localizar perto do vagão destinado exclusivamente a elas. Ao estabelecer um diálogo entre essas respostas dos formulários e as entrevistas com as especialistas, pode-se apontar que as servidoras fazem parte do grupo de mulheres que, segundo Luciana Targino, passam grande parte de seu tempo diário dentro de transportes públicos e ainda precisam se preocupar com os afazeres domésticos e com os filhos. A partir desses dados, pode-se inferir que essas mulheres entram com pressa nos transportes públicos na tentativa de chegar mais cedo em casa e cuidar de todas as questões domésticas. Este fato dialoga ainda com o referencial teórico deste trabalho, onde Bastos (2017) destaca a jornada dupla de trabalho que as mulheres possuem, sendo ela marcada tanto pelo trabalho laboral, quanto pelo doméstico.

Do mesmo modo, tanto nos formulários quanto nas entrevistas foi possível perceber em alta as questões de sentimento de insegurança e estratégias de defesa, citadas por Sobral (2018) no Referencial Teórico, dentro do capítulo intitulado “Violência de Gênero e Mobilidade Urbana”. Ainda neste capítulo, Ferreira e Silva (2017) explicam, assim como as especialistas da ALERJ e do CEDIM RJ, que os espaços urbanos não foram projetados para as mulheres, e por isso elas não se sentem à vontade, precisando estar em estado constante de alerta e criando estratégias de defesa por conta da insegurança.

Ao tratar das vivências das mulheres no transporte público, a maioria das respondentes dos formulários das duas instituições analisadas, relatou que muitas das confusões presenciadas por elas foram causadas por homens que se recusam a se retirar do vagão, e algumas, em minoria, mencionaram discussões por conta de assentos e brigas entre as próprias mulheres por se sentirem incomodadas umas com as outras pela falta de espaço devido à lotação. Apesar das respostas também apontarem que a maioria das mulheres respondentes nunca sofreu assédio no vagão feminino, ainda algumas mulheres responderam que sim, já sofreram assédio dentro deste espaço reservado exclusivamente a elas. Estes são dados que indicam o mau funcionamento da política pública: a falta de fiscalização por parte do Metrô Rio, e de educação por parte dos usuários. Bem como estes dados, as duas especialistas também destacam que a política pública não funciona efetivamente justamente pelos mesmos motivos listados acima.

Dentro do diálogo demonstrado no parágrafo anterior entre os formulários e as entrevistas, no que diz respeito à efetividade da política pública, pode-se incluir também uma exposição feita no capítulo “Política Pública do Vagão Feminino do Metrô Rio”, por Albuquerque (2017). Segundo a autora, muitas críticas sobre o mau funcionamento da política pública são plausíveis, mas deve ser considerado mais importante ouvir a opinião das usuárias. Do mesmo modo, as especialistas entrevistadas também destacaram que a política não funciona como deveria, pelos principais motivos de falta de fiscalização e educação, mas que ainda assim, a opinião das usuárias é mais favorável do que contra. Esta última afirmativa parece ser comprovada pelas respostas aos formulários, nos quais a maioria das mulheres não acredita na eficiência pelo mesmo motivo de mau funcionamento, mas acredita na necessidade da política como uma medida de curto prazo de proteção.

Em suma, falando sobre a última categoria de análise, a respeito da interferência da violência de gênero na independência das mulheres, esta pesquisa teve como objetivo geral compreender como a relação entre a mobilidade urbana e as formas de violência contra a mulher afetam seu direito de ir e vir em sociedade e interferem no desenvolvimento de sua independência.

Quanto à ligação entre a violência de gênero, a mobilidade e a independência das mulheres, as duas especialistas acreditam que estes fatores estão sim relacionados. A maioria das mulheres que respondeu os formulários também concorda com o pensamento das especialistas, além de também sentir na própria pele como o assédio sofrido nos transportes públicos por conta da violência de gênero afeta de maneira geral a sua independência. Também é válido ressaltar que grande parte das participantes respondentes, bem como as especialistas, indicaram que o fim desta interferência está associado ao maior investimento na luta política e na educação. A explicação para esta relação que vimos pode ser apontada a partir de todos os dados obtidos.

Até este momento da pesquisa foi possível inferir que todas as respostas das categorias analisadas parecem levantar uma forma concreta de como a violência de gênero interfere na mobilidade, e por fim, acaba interferindo na independência das mulheres, seja em relação ao bairro de residência, bairro de trabalho, tempo médio de deslocamento diário, meio de transporte utilizado diariamente, finalidade do mesmo, frequência de utilização do vagão feminino e do convencional, experiências dentro do transporte – de assédio, falta de educação, falta de fiscalização - , sentimento de insegurança, estratégias de defesa, e todas as categorias de análise sem exceção.

Tendo em vista estes resultados, pôde-se chegar à conclusão que não é questionável que o trabalho e o estudo são fatores que levam à independência das mulheres, pois quanto mais estudo, espera-se que maior seja a capacidade de interpretar como ocorre a violência em diversas maneiras, e portanto, entende-se que seja menos difícil se prender a uma dependência psicológica abusiva. De maneira interligada, também com mais estudo, espera-se que se maiores sejam as ofertas de trabalho e, portanto, maior seria a remuneração, bem como a autonomia financeira.

Por isso, o que é necessário levar ao questionamento não é somente a relação entre trabalho, estudo e independência, mas sim, deve ser questionado o processo que as mulheres precisam passar para chegar a tal nível de autonomia tanto financeira quanto emocional e psicológica. É nesse processo que se inclui a mobilidade das mulheres, e é por isso que esta questão deve ser estudada e levada em consideração quando se fala sobre violência de gênero. É por isso que se pode afirmar que as formas de violência contra a mulher afetam seu direito de ir e vir em sociedade e, portanto, interferem na sua mobilidade e no desenvolvimento de sua independência.

Logo, conclui-se que a violência de gênero, a mobilidade e a autonomia das mulheres formam um ciclo, e este circuito precisa ser quebrado para garantir a defesa dos direitos

humanos e das mulheres. Esta correção só conseguirá acontecer a longo prazo, a partir do investimento em políticas públicas voltadas ao tema de gênero, bem como controle social, a partir também da maior inserção e participação das mulheres na política e em posições de destaque e de poder, mas principalmente, através da educação de base. O prazo é longo e, por conta das heranças sociais que ainda predominam no Brasil e no mundo, o trabalho é árduo. Porém, até aqui, neste processo histórico, as mulheres já conseguiram obter grandes conquistas, ainda que poucas, pois ao compararmos o tempo de resistência com o tempo de opressão sofrida, podemos nos atentar como ainda é preciso persistir e ter coragem para enfrentar este sistema. Isso nós, mulheres já provamos que conseguimos, e por isso a nossa luta segue a cada dia. Sem cessar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA BRASIL EBC. **Lei garante vagão exclusivo para mulheres em trens e metrô do Rio.** Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2017-08/lei-garante-vagao-exclusivo-para-mulheres-em-trens-e-metro-do-rio>. Acesso em: 24 ago. 2020.

AGÊNCIA IBGE NOTÍCIAS. **Estatísticas de gênero: responsabilidade por afazeres afeta inserção das mulheres no mercado de trabalho.** Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/20232-estatisticas-de-genero-responsabilidade-por-afazeres-afeta-insercao-das-mulheres-no-mercado-de-trabalho#:~:text=Mulheres%20ocupavam%2037%2C8%25%2039,39%2C1%25%20por%20mulheres..> Acesso em: 12 mai. 2020.

ALBUQUERQUE, M. I. B. O direito à cidade e a mobilidade de mulheres: As potencialidades e as críticas às políticas de transporte exclusivo. **Mundos de Mulheres**, Florianópolis, v. 1, n. 13, p. 1-12, jan./2017.

ARAÚJO, M. R. M. D. *et al.* **TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: DISCUTINDO ACESSIBILIDADE, MOBILIDADE E QUALIDADE DE VIDA.** *Psicologia & Sociedade*, ARACAJU, v. 23, n. 3, p. 574-582, 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/psoc/v23n3/15.pdf>. Acesso em: 13 mai. 2020.

BALDUINO, Agda Antunes; JESUS, Danielle Soares. **REFLEXÕES SOBRE MOBILIDADE URBANA DE MULHERES A PARTIR DE UM RECORTE DE CLASSE E RAÇA.** S471a Seminário Corpo, Gênero e Sexualidade, RIO GRANDE, v. 7, n. 1, p. 1-7, 2018. Disponível em: <https://7seminario.furg.br/images/arquivo/313.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2020.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo.** Edições 70, Lisboa, Portugal, p. 1-229, 1977. Acesso em: 09 fev. 2021.

BLAY, Eva Alterman. **Violência contra a mulher e políticas públicas.** *Estudos Avançados*, SÃO PAULO, v. 17, n. 49, p. 87-98, 2003. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ea/v17n49/18398.pdf>. Acesso em: 14 mai. 2020.

BRASIL. **Decreto nº 46.072, de 29 de ago. de 2017.** Rio de Janeiro, RJ, ago. 2017.

- BRASIL. **Decreto nº 2.848, de 07 de dez. de 1940.** Rio de Janeiro, RJ, dez. 1940.
- BRASIL. Lei nº 4.733, de 23 de mar. de 2006. **Destinação de Espaços Exclusivos para Mulheres nos Sistemas Ferroviário e Metroviário do Estado do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, RJ, mar 2006.
- BRASIL. **Lei nº 7.250, de 04 de abr. de 2016.** Rio de Janeiro, RJ, abr 2016.
- BRASIL. Lei nº 11.340, de 07 de agosto de 2006. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 07 ago. 2006.
- BRASIL. Lei nº 13.718, de 24 de setembro de 1997. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 25 set. 2018. Seção 1, p.2.
- BRASIL. **Portaria 466/2012, dispõe sobre as implicações da pesquisa com seres humanos em âmbito nacional.** Disponível em: <<http://nau.uniriotec.br/images/pdf/guia/tutorialComiteEtica.pdf>>. Acesso em: 09 fev. 2021.
- CAVALCANTE, R. B.; CALIXTO, P.; PINHEIRO, M. M. K. Análise de conteúdo: considerações gerais, relações com a pergunta de pesquisa, possibilidades e limitações do método. **Informação & Sociedade: Estudos**, v. 24, n. 1, 2014. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/20.500.11959/brapci/92625>>. Acesso em: 09 fev. 2021.
- FARAH, M. F. S. **Gênero e políticas públicas.** Revista Estudos Feministas, Florianópolis, v. 12, n. 1, p. 47-71, jan. a abr./2004. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ref/v12n1/21692.pdf>. Acesso em: 13 mai. 2020.
- FERREIRA, Karen; SILVA, G. R. D. Urbanismo Feminista. **ENANPUR**, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 1-12, jan./2017.
- GATES, Melinda. **O momento de voar: Como o empoderamento feminino muda o mundo.** 1. ed. EUA: Sextante, 2019. p. 1-240. Acesso em: 18 ago. 2020.
- GÊNERO E NÚMERO. **Maioria no transporte público, mulheres estão à margem das políticas de mobilidade.** Disponível em: <http://www.generonumero.media/maioria-no-transporte-publico-mulheres-estao-a-margem-das-politicas-de-mobilidade/>. Acesso em: 11 jun. 2020.

GOOGLE. **Acessibilidade.** Disponível em:
https://www.google.com/search?q=acessibilidade&rlz=1C1AVFA_enBR835BR836&oq=acessibilidade&aqs=chrome..69i57.2003j0j1&sourceid=chrome&ie=UTF-8. Acesso em: 18 jun. 2020.

GOOGLE. **Dicionário.** Disponível em:
https://www.google.com/search?q=mobilidade&rlz=1C1AVFA_enBR835BR836&oq=mobilidade&aqs=chrome..69i57.1282j0j1&sourceid=chrome&ie=UTF-8. Acesso em: 18 jun. 2020.

MACIEL, N. L. B. N. M. D. A. R. H. **Condições do trabalho da mulher: uma revisão integrativa da literatura brasileira.** Psicologia: teoria e prática, SÃO PAULO, v. 21, n. 2, p. 211-231, mai. a ago./2019. Disponível em:
http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ptp/v21n2/pt_v21n2a08.pdf. Acesso em: 10 jun. 2020.

MINAYO, Cecília. Disponível em:
http://www.faed.udesc.br/arquivos/id_submenu/1428/minayo__2001.pdf. Acesso em 01 de Outubro de 2020.

MOBILIZE. **O papel da mobilidade urbana no acesso a cidade.** Disponível em:
<https://www.mobilize.org.br/noticias/11761/o-papel-da-mobilidade-urbana-no-acesso-a-cidade.html> . Acesso em: 19 jun. 2020.

MOVIMENTO VAMOS JUNTAS. **Movimento Vamos Juntas.** Disponível em:
<http://www.movimentovamosjuntas.com.br/> . Acesso em: 20 ago. 2020.

MUÑOZ, Maria Ángeles. GIGANTE, Francisco José Giménez. Transportes y movilidad: necesidades diferenciales según género? Ponta Grossa, Terr@ Pural, 1(1): 91-101. 2017.

SAFFIOTI, Heleieth I.b.. **Contribuições feministas para o estudo da violência de gênero.** Cademus pago, SÃO PAULO, v. 16, n. 7, p. 115-136, ago./2001. Disponível em:
<https://www.scielo.br/pdf/cpa/n16/n16a07.pdf>. Acesso em: 13 mai. 2020.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **Para uma sociologia das ausências e uma sociologia das emergências.** Revista Crítica de Ciências Sociais, Coimbra, v.63, n.1, p. 237-280, 2002. Disponível em: <https://journals.openedition.org/rccs/1285>. Acesso em 11 jun.2020.

SANTOS, Simone Alves. **ASSÉDIO SEXUAL NOS ESPAÇOS PÚBLICOS: REFLEXÕES HISTÓRICAS E FEMINISTAS.** História, Histórias, BRASÍLIA, v. 3, n. 6, p. 27-41, jun./2015.

SE ESSA RUA FOSSE NOSSA. **Se essa rua fosse nossa.** Disponível em: <http://www.facebook.com/seessaruafossenossa/>. Acesso em: 20 ago. 2020.

SOBRAL, Débora Dornelas Câmara. **VIOLÊNCIAS, SOCIABILIDADES E RESISTÊNCIAS: uma etnografia do *vagão rosa* no sistema metroferroviário do Rio de Janeiro.** Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da UFRJ). Rio de Janeiro, p.113. 2018.

SOUZA, Babi. **Vamos juntas? – O guia da sororidade para todas.** 1. Ed. Rio de Janeiro: Galera Record, 2016. Acesso em: 18 jan. 2021.

VIANNA, Claudia Pereira. **A feminização do magistério na educação básica e os desafios para a prática e a identidade coletiva docente.** Biblioteca Digital da Produção Intelectual, BRASÍLIA, p. 159-180, 2013. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4253470/mod_resource/content/1/A%20feminiza%C3%A7%C3%A3o%20do%20Magist%C3%A9rio%20na%20Educa%C3%A7%C3%A3o%20B%C3%A1sica%20e%20os%20desafios%20para%20a%20pr%C3%A1tica%20e%20a%20identidade%20coletiva%20docente%20%282013%29.pdf. Acesso em: 14 mai. 2020.

VINUTO, Juliana. **A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa.** Temáticas, Campinas, SP, v. 22, n. 44, 2014. Disponível em: <https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/tematicas/article/view/10977>. Acesso em: 6 jan. 2021.

APÊNDICE I - Roteiro Para Entrevista Com Especialista da ALERJ

APRESENTAÇÃO:

Me chamo Bianca Batista Pinto, tenho 24 anos, curso atualmente o 8º período de Administração Pública na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO) e atualmente faço estágio na ALERJ, no Departamento de Legislação de Pessoal.

RESUMO DO MEU TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO:

O estudo tem como tema a violência de gênero na mobilidade urbana das mulheres. Tem como objetivo geral compreender o processo histórico das formas de violência contra a mulher, de que maneira isso afeta seu direito de ir e vir e seu desenvolvimento como um sujeito independente. Do ponto de vista metodológico, a pesquisa descreve o percurso histórico de violência contra às mulheres no Brasil, destacando as formas de mobilidade, os motivos que as fazem se locomover e as dificuldades que elas encontram diariamente, através de uma análise da política pública do vagão feminino do Metrô Rio.

PERGUNTAS PARA A ENTREVISTA COM A ASSESSORA DA COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DA MULHER DA ALERJ:

1. Primeiramente gostaria de pedir que se apresentasse, falando:
 - 1.1. nome;
 - 1.2. formação;
 - 1.3. onde trabalha;
 - 1.4. qual cargo;

2. Fale sobre o seu trabalho, explique:
 - 2.1. sua função dentro da Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher;
 - 2.2. para que serve a Comissão?
 - 2.3. qual a maior dificuldade que você encontra diariamente no seu trabalho?

3. Na sua opinião, qual é a relevância de:
 - 3.1. seu trabalho?;
 - 3.2. dos órgãos que protejam e reivindiquem os direitos das mulheres?;
 - 3.3. das políticas públicas que tenham esse objetivo?

4. Qual sua opinião sobre a necessidade da criação de políticas públicas exclusivas de gênero? Comente a frase a seguir:

“Quando o Direito adota indagações relativas às mulheres, não leva em conta as demandas gerais, relacionadas às necessidades humanas e assim questões relacionadas à mulher são concebidas como exceções e dão origem a legislações próprias, atreladas aos papéis sociais de gênero” (FACIO, 1999) - Retirado do texto Urbanismo Feminista de Karen Ferreira e Gleyton Robson da Silva

5. Você acredita que exista algum tipo de ligação entre a mobilidade das mulheres, a independência econômica delas e a violência que elas sofrem? Disserte sobre isso.

6. Na sua opinião a política pública do Vagão Feminino cumpre o objetivo para o qual foi criada? De que modo?

7. O que você acredita que podemos fazer para reduzir a violência contra as mulheres?

8. Como você acredita que podemos começar o processo de mudança cultural que traga respeito e voz às mulheres?

9. No futuro, qual legado você pretende deixar, através da posição que ocupa hoje?

OBRIGADA!

APÊNDICE II - Roteiro Para Entrevista Com Especialista do CEDIM RJ

APRESENTAÇÃO:

Me chamo Bianca Batista Pinto, tenho 24 anos, curso atualmente o 8º período de Administração Pública na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO) e atualmente faço estágio na ALERJ, no Departamento de Legislação de Pessoal.

RESUMO DO MEU TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO:

O estudo tem como tema a violência de gênero na mobilidade urbana das mulheres. Tem como objetivo geral compreender o processo histórico das formas de violência contra a mulher, de que maneira isso afeta seu direito de ir e vir e seu desenvolvimento como um sujeito independente. Do ponto de vista metodológico, a pesquisa descreve o percurso histórico de violência contra às mulheres no Brasil, destacando as formas de mobilidade, os motivos que as fazem se locomover e as dificuldades que elas encontram diariamente, através de uma análise da política pública do vagão feminino do Metrô Rio.

PERGUNTAS PARA A ENTREVISTA COM A PRESIDENTA DO CONSELHO ESTADUAL DE DIREITOS DA MULHER RJ:

1. Primeiramente gostaria de pedir que se apresentasse, falando:
 - 1.1. nome;
 - 1.2. formação;
 - 1.3. onde trabalha;
 - 1.4. qual cargo;
 - 1.5. como foi o processo para chegar nessa posição que se encontra hoje?

2. Fale sobre o seu trabalho, explique:
 - 2.1. sua missão como presidenta do CEDIM;
 - 2.2. para que serve o Conselho Estadual de Direitos da Mulher?
 - 2.3. qual a maior dificuldade que você encontra diariamente no seu trabalho?

3. Na sua opinião, qual é a relevância de:
 - 3.1. seu trabalho?;
 - 3.2. dos órgãos que protejam e reivindiquem os direitos das mulheres?;
 - 3.3. das políticas públicas que tenham esse objetivo?

4. Qual sua opinião sobre a necessidade da criação de políticas públicas exclusivas de gênero? Comente a frase a seguir:

“Quando o Direito adota indagações relativas às mulheres, não leva em conta as demandas gerais, relacionadas às necessidades humanas e assim questões relacionadas à mulher são concebidas como exceções e dão origem a legislações próprias, atreladas aos

papéis sociais de gênero” (FACIO, 1999) - Retirado do texto Urbanismo Feminista de Karen Ferreira e Gleyton Robson da Silva

5. Você acredita que exista algum tipo de ligação entre a mobilidade das mulheres, a independência econômica delas e a violência que elas sofrem? Disserte sobre isso.
6. Na sua opinião a política pública do Vagão Feminino cumpre o objetivo para o qual foi criada? De que modo?
7. O que você acredita que podemos fazer para reduzir a violência contra as mulheres?
8. Como podemos começar o processo de mudança cultural que traga respeito e voz às mulheres?
9. No futuro, qual legado você pretende deixar, através da posição que ocupa hoje?

OBRIGADA!



APÊNDICE III - Termo De Consentimento Livre E Esclarecido Online (Especialista ALERJ)

Cara **Luciana Targino**, você está sendo convidada a participar da pesquisa “Violência de Gênero e suas implicações na mobilidade urbana da mulher – Análise da política pública do Vagão Feminino do Metrô Rio”. O objetivo desta pesquisa é compreender o processo histórico das formas de violência contra a mulher, de que maneira isso afeta seu direito de ir e vir e seu desenvolvimento como sujeito independente.

Você está sendo convidada a participar deste estudo por ser servidora da Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. Sua participação é voluntária e você pode optar por participar ou não desta pesquisa.

Caso aceite participar do estudo, você será entrevistada mediante um roteiro pré-estabelecido com perguntas sobre seu trabalho e sua opinião sobre políticas públicas voltadas ao gênero feminino, incluindo a política pública do Vagão Feminino do Metrô Rio. Após receber o roteiro, será marcada uma data e um horário para que a entrevista seja viabilizada através da plataforma Zoom. Você somente será identificada mediante sua autorização. Sendo necessário, as pesquisadoras comprometem-se com a garantia do sigilo, privacidade de sua participação, acesso aos resultados da pesquisa e acesso a este documento sempre que solicitado. Destacamos que sua participação não é obrigatória e a qualquer momento você pode desistir de participar e retirar seu consentimento, sem qualquer prejuízo.

Este estudo não prevê custos e nem compensação financeira para os sujeitos da pesquisa. Sua participação envolve riscos mínimos, pois responder a estas questões pode gerar desconforto para você. Responda se sentir confortável. No entanto, ao participar do estudo você contribuirá para a discussão sobre como a falta de segurança na mobilidade urbana da mulher, gerada pela violência de gênero, impacta a sua vida.

Você poderá ter acesso a qualquer momento a frequência dos dados agregados nesta pesquisa pelo e-mail da pesquisadora responsável raquel.moratori@unirio.br.

Este estudo tem duração de dezembro de 2020 a junho de 2021 e foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Este comitê defende os interesses dos participantes da pesquisa garantindo sua integridade e dignidade de forma a contribuir para o desenvolvimento da pesquisa. Respeitando princípios éticos, garante além da dignidade e integridade, a confiabilidade das pesquisas.

Em qualquer momento você pode entrar em contato com o Comitê de Ética que aprovou o estudo para informações: CEP - Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Avenida Pasteur, 296 – subsolo do prédio da Escola de Nutrição – RJ, telefone (21) 2542-7796, e-mail: cep@unirio.br. Por se tratar de pesquisa online, ao prosseguir, você estará concordando com este termo de consentimento e com a sua participação na mesma. Reiteramos que sua participação não é obrigatória e a qualquer momento você pode desistir de participar e retirar seu consentimento, sem qualquer prejuízo.

Pesquisador Responsável

Sujeito da Pesquisa

CEP - Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Avenida Pasteur, 296
– subsolo do prédio da Escola de Nutrição – RJ, telefone (21) 2542-7796, e-mail: cep@unirio.br.



APÊNDICE IV - Termo De Consentimento Livre E Esclarecido Online (Especialista CEDIM RJ)

Cara **Helena Piragib**, você está sendo convidada a participar da pesquisa “Violência de Gênero e suas implicações na mobilidade urbana da mulher – Análise da política pública do Vagão Feminino do Metrô Rio”. O objetivo desta pesquisa é compreender o processo histórico das formas de violência contra a mulher, de que maneira isso afeta seu direito de ir e vir e seu desenvolvimento como sujeito independente.

Você está sendo convidada a participar deste estudo por ser presidenta do Conselho Estadual dos Direitos da Mulher. Sua participação é voluntária e você pode optar por participar ou não desta pesquisa.

Caso aceite participar do estudo, você será entrevistada mediante um roteiro pré-estabelecido com perguntas sobre seu trabalho e sua opinião sobre políticas públicas voltadas ao gênero feminino, incluindo a política pública do Vagão Feminino do Metrô Rio. Após receber o roteiro, será marcada uma data e um horário para que a entrevista seja viabilizada através da plataforma Zoom. Você somente será identificada mediante sua autorização. Sendo necessário, as pesquisadoras comprometem-se com a garantia do sigilo, privacidade de sua participação, acesso aos resultados da pesquisa e acesso a este documento sempre que solicitado. Destacamos que sua participação não é obrigatória e a qualquer momento você pode desistir de participar e retirar seu consentimento, sem qualquer prejuízo.

Este estudo não prevê custos e nem compensação financeira para os sujeitos da pesquisa. Sua participação envolve riscos mínimos, pois responder a estas questões pode gerar desconforto para você. Responda se sentir confortável. No entanto, ao participar do estudo você contribuirá para a discussão sobre como a falta de segurança na mobilidade urbana da mulher, gerada pela violência de gênero, impacta a sua vida.

Você poderá ter acesso a qualquer momento a frequência dos dados agregados nesta pesquisa pelo e-mail da pesquisadora responsável raquel.moratori@unirio.br.

Este estudo tem duração de dezembro de 2020 a junho de 2021 e foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Este comitê defende os interesses dos participantes da pesquisa garantindo sua integridade e dignidade de forma a contribuir para o desenvolvimento da pesquisa. Respeitando princípios éticos, garante além da dignidade e integridade, a confiabilidade das pesquisas.

Em qualquer momento você pode entrar em contato com o Comitê de Ética que aprovou o estudo para informações: CEP - Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Avenida Pasteur, 296 – subsolo do prédio da Escola de Nutrição – RJ, telefone (21) 2542-7796, e-mail: cep@unirio.br. Por se tratar de pesquisa online, ao prosseguir, você estará concordando com este termo de consentimento e com a sua participação na mesma. Reiteramos que sua participação não é obrigatória e a qualquer momento você pode desistir de participar e retirar seu consentimento, sem qualquer prejuízo.

Pesquisador Responsável

Sujeito da Pesquisa



APÊNDICE V - Termo De Consentimento Livre E Esclarecido Online (Unirio)

Cara aluna do CCJP, você está sendo convidada a participar da pesquisa “Violência de Gênero e suas implicações na mobilidade urbana da mulher – Análise da política pública do Vagão Feminino do Metrô Rio”. O objetivo desta pesquisa é compreender o processo histórico das formas de violência contra a mulher, de que maneira isso afeta seu direito de ir e vir e seu desenvolvimento como sujeito independente.

Você está sendo convidada a participar deste estudo por ser aluna de Graduação do Centro de Ciências Jurídicas e Políticas da UNIRIO. Sua participação é voluntária e você pode optar por participar ou não desta pesquisa.

Caso aceite participar do estudo, você responderá a um formulário digital com perguntas fechadas e abertas, sobre sua experiência de mobilidade no transporte público, mais especificamente no Metrô do Rio de Janeiro. Para responder este questionário você levará em média de cinco a dez minutos. Você não será identificada ao divulgarmos os resultados, não sendo possível identificar sua resposta individual. Por ser online, pode existir possibilidade de vazamento dos dados contidos no formulário, porém, as pesquisadoras comprometem-se com a garantia do sigilo, privacidade de sua participação, bem como acesso aos resultados da pesquisa e acesso a este documento sempre que solicitado. Reiteramos que somente as pesquisadoras terão acesso às respostas deste formulário, e que os dados são agregados sem identificação individual. Destacamos que sua participação não é obrigatória e a qualquer momento você pode desistir de participar e retirar seu consentimento, sem qualquer prejuízo.

Este estudo não prevê custos e nem compensação financeira para os sujeitos da pesquisa. Sua participação envolve riscos mínimos, pois responder a estas questões pode gerar desconforto para você. Responda se sentir confortável. No entanto, ao participar do estudo você

contribuirá para a discussão sobre como a falta de segurança na mobilidade urbana da mulher, gerada pela violência de gênero, impacta a sua vida.

Você poderá ter acesso a qualquer momento a frequência dos dados agregados nesta pesquisa pelo e-mail da pesquisadora responsável raquel.moratori@unirio.br.

Este estudo tem duração de dezembro de 2020 a junho de 2021 e foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Este comitê defende os interesses dos participantes da pesquisa garantindo sua integridade e dignidade de forma a contribuir para o desenvolvimento da pesquisa. Respeitando princípios éticos, garante além da dignidade e integridade, a confiabilidade das pesquisas.

Em qualquer momento você pode entrar em contato com o Comitê de Ética que aprovou o estudo para informações: CEP - Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Avenida Pasteur, 296 – subsolo do prédio da Escola de Nutrição – RJ, telefone (21) 2542-7796, e-mail: cep@unirio.br. Por se tratar de pesquisa online, ao prosseguir, você estará concordando com este termo de consentimento e com a sua participação na mesma. Reiteramos que sua participação não é obrigatória e a qualquer momento você pode desistir de participar e retirar seu consentimento, sem qualquer prejuízo. Caso aceite participar, favor dar ciência abaixo, demonstrando sua autorização de participação da pesquisa. Mais uma vez, ressaltamos que sua identidade não será revelada.

() Declaro que li, estou ciente e aceito participar da pesquisa.



APÊNDICE VI - Termo De Consentimento Livre E Esclarecido Online (Alerj)

Cara Servidora da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, você está sendo convidada a participar da pesquisa “Violência de Gênero e suas implicações na mobilidade urbana da mulher – Análise da política pública do Vagão Feminino do Metrô Rio”. O objetivo desta pesquisa é compreender o processo histórico das formas de violência contra a mulher, de que maneira isso afeta seu direito de ir e vir e seu desenvolvimento como sujeito independente.

Você está sendo convidada a participar deste estudo por ser Servidora da ALERJ. Sua participação é voluntária e você pode optar por participar ou não desta pesquisa.

Caso aceite participar do estudo, você responderá a um formulário digital com perguntas fechadas e abertas, sobre sua experiência de mobilidade no transporte público, mais especificamente no Metrô do Rio de Janeiro. Para responder este questionário você levará em média de cinco a dez minutos. Você não será identificada ao divulgarmos os resultados, não sendo possível identificar sua resposta individual. Por ser online, pode existir possibilidade de vazamento dos dados contidos no formulário, porém, as pesquisadoras comprometem-se com a garantia do sigilo, privacidade de sua participação, bem como acesso aos resultados da pesquisa e acesso a este documento sempre que solicitado. Reiteramos que somente as pesquisadoras terão acesso às respostas deste formulário, e que os dados são agregados sem identificação individual. Destacamos que sua participação não é obrigatória e a qualquer momento você pode desistir de participar e retirar seu consentimento, sem qualquer prejuízo.

Este estudo não prevê custos e nem compensação financeira para os sujeitos da pesquisa. Sua participação envolve riscos mínimos, pois responder a estas questões pode gerar desconforto para você. Responda se sentir confortável. No entanto, ao participar do estudo você contribuirá para a discussão sobre como a falta de segurança na mobilidade urbana da mulher, gerada pela violência de gênero, impacta a sua vida.

Você poderá ter acesso a qualquer momento a frequência dos dados agregados nesta pesquisa pelo e-mail da pesquisadora responsável raquel.moratori@unirio.br.

Este estudo tem duração de dezembro de 2020 a junho de 2021 e foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Este comitê defende os interesses dos participantes da pesquisa garantindo sua integridade e dignidade de forma a contribuir para o desenvolvimento da pesquisa. Respeitando princípios éticos, garante além da dignidade e integridade, a confiabilidade das pesquisas.

Em qualquer momento você pode entrar em contato com o Comitê de Ética que aprovou o estudo para informações: CEP - Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Avenida Pasteur, 296 – subsolo do prédio da Escola de Nutrição – RJ, telefone (21) 2542-7796, e-mail: cep@unirio.br. Por se tratar de pesquisa online, ao prosseguir, você estará concordando com este termo de consentimento e com a sua participação na mesma. Reiteramos que sua participação não é obrigatória e a qualquer momento você pode desistir de participar e retirar seu consentimento, sem qualquer prejuízo. Caso aceite participar, favor dar ciência abaixo, demonstrando sua autorização de participação da pesquisa. Mais uma vez, ressaltamos que sua identidade não será revelada.

() Declaro que li, estou ciente e aceito participar da pesquisa.

APÊNDICE VII – Formulário Online CCJP

VIOLÊNCIA DE GÊNERO E SUAS IMPLICAÇÕES NA MOBILIDADE URBANA DA MULHER – ANÁLISE DA POLÍTICA PÚBLICA DO VAGÃO FEMININO NO METRÔ RIO

Este formulário é destinado para as alunas do Centro de Ciências Jurídicas e Políticas da UNIRIO que utilizam o Metrô Rio como transporte público. O formulário tem como intuito dar base a monografia cujo tema abordado é violência de gênero e suas implicações na mobilidade urbana da mulher. As participantes desta entrevista não terão sua identidade revelada.

Caras alunas, desde já agradecemos imensamente a sua colaboração respondendo este formulário de pesquisa. Sua resposta levará em média de cinco a dez minutos.

Forma de Identificação:

Idade: _____

Raça: a) Preta

b) Parda

c) Branca

d) Indígena

Bairro onde mora: _____

Bairro onde trabalha: _____

Bairro onde estuda: _____

Tempo médio de deslocamento diário no transporte público: _____

Qual(is) meio(s) de transporte utiliza?

() Ônibus

() Metrô

() Trem

() Bicicleta

() Carro de aplicativo

() Carro próprio

() VLT

() Outros _____

1-Para qual finalidade(s) você utiliza o transporte público?

- a) Ir e voltar da faculdade,
- b) Ir e voltar do trabalho/estágio,
- c) Outros _____,

2- Quantos dias na semana você costuma utilizar o vagão **feminino** do Metrô Rio?

Nenhum dia na semana () 0 () 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () 6 () 7 Todos os dias na semana

3-Quantos dias na semana você costuma utilizar o vagão **convencional** do Metrô Rio?

Nenhum dia na semana () 0 () 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () 6 () 7 Todos os dias na semana

4- Você já ouviu ou presenciou alguma confusão no vagão feminino?

- a) Sim, já ouvi
- b) Sim, já presenciei
- c) Não
- d) Não tenho opinião sobre isso.
- e) (Por favor, faça um breve relato da confusão que ouviu ou presenciou)

5-Você já sofreu algum tipo de assédio (como por exemplo: importunação sexual, violência física e/ou moral em forma de humilhação, dentre outros) enquanto estava no vagão **feminino**?

- a) Sim
- b) Não
- c) Não sei
- d) Talvez
- e) Caso positivo, se você se sentir confortável, por favor, descreva brevemente o ocorrido

6-Você já sofreu algum tipo de assédio (como por exemplo: importunação sexual, violência física e/ou moral em forma de humilhação, dentre outros) enquanto estava no vagão **convencional**?

- a) Sim

- b) Não
- c) Não sei
- d) Talvez
- e) Caso positivo, se você se sentir confortável, por favor, descreva brevemente o ocorrido

7- Você se sente insegura ao utilizar o vagão **convencional**?

- a) Sim
- b) Não
- c) Não sei
- d) Talvez

8- Você se sente insegura ao utilizar o vagão **feminino**?

- a) Sim
- b) Não
- c) Não sei
- d) Talvez

9- Você possui alguma estratégia de defesa contra assédio ao utilizar transporte público?

- a) Sim
- b) Não
- c) Caso positivo, por favor, você poderia descrever brevemente sua estratégia de defesa? _____

10- Você conhece mulheres que já sofreram algum tipo de assédio ao utilizar o metrô como transporte público?

- a) Sim
- b) Não
- c) Não sei
- d) Nunca conversei com outras mulheres sobre esse assunto

11- Você acredita que a violência de gênero e o assédio sofrido nos transportes públicos interfere de alguma maneira na **sua** liberdade/independência?

- a) Sim, um pouco
- b) Sim, bastante
- c) Não
- d) Não sei responder

e) Caso positivo, por favor, descreva brevemente de que modo você sente essa interferência?

12- Você acredita que a violência de gênero e o assédio sofrido nos transportes públicos interfere de alguma maneira na liberdade/independência **das mulheres**?

- a) Sim
- b) Não
- c) Talvez
- d) Não tenho opinião sobre isso.

13- Com que frequência você acha que ocorre o assédio sexual nos transportes públicos?

- a) Diariamente
- b) Semanalmente
- c) Mensalmente
- d) Anualmente
- e) Outros intervalos de tempo? Especifique _____
- f) Não sei dizer

14- Você acha que a política pública do “Vagão Feminino” é **eficiente** no combate ao assédio sexual?

- a) Sim
- b) Não
- c) Talvez
- d) Não tenho opinião sobre isso.

Por favor, justifique a sua resposta com um breve relato: _____

15- Você acha que a política pública do “Vagão Feminino” é **necessária** para o combate ao assédio sexual?

- a) Sim
- b) Não
- c) Talvez
- d) Não tenho opinião sobre isso.

Por favor, justifique a sua resposta com um breve relato: _____

16- Você acredita que o assédio nos transportes públicos é reflexo do histórico da violência de gênero sofrida pelas mulheres na nossa sociedade?

- a) Sim

b) Não

c) Não tenho opinião sobre isso

Por favor, justifique a sua resposta com um breve relato: _____

17- Na sua opinião deveriam existir mais políticas públicas para combater o assédio sexual **no transporte público**?

a) Sim.

b) Não

c) Não tenho opinião sobre isso

Caso deseje, qual política sugere: _____

18- Na sua opinião deveriam existir mais políticas públicas para combater a **violência de gênero, não só no transporte público, mas na sociedade em geral**, de maneira a assegurar a defesa dos direitos das mulheres?

a) Sim

b) Não

c) Não tenho opinião sobre isso

Caso deseje, qual política sugere: _____

Após responder este questionário, você gostaria de acrescentar mais algum comentário para enriquecer a pesquisa, e/ou fazer alguma crítica de algo que pode ser alterado? _____

Obrigada por sua participação!

Atenciosamente,

Equipe de Pesquisa

Raquel Barbosa Moratori e Bianca Batista Pinto

EM CASO DE VIOLÊNCIA, DENUNCIE!

-LIGUE 180

-(21)97473-5876 / (21) 96720-2393 (telefones de atendimento da Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher da ALERJ)

APÊNDICE VIII – Formulário Online Alerj

VIOLÊNCIA DE GÊNERO E SUAS IMPLICAÇÕES NA MOBILIDADE URBANA DA MULHER – ANÁLISE DA POLÍTICA PÚBLICA DO VAGÃO FEMININO NO METRÔ RIO

Este formulário é destinado para as servidoras da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro que utilizam o Metrô Rio como transporte público. O formulário tem como intuito dar base a monografia cujo tema abordado é violência de gênero e suas implicações na mobilidade urbana da mulher. As participantes desta entrevista não terão sua identidade revelada.

Caras servidoras, desde já agradecemos imensamente a sua colaboração respondendo este formulário de pesquisa. Sua resposta levará em média de cinco a dez minutos.

Forma de Identificação:

Idade: _____

Raça: a) Preta

b) Parda

c) Branca

d) Indígena

Bairro onde mora: _____

Bairro onde trabalha: _____

Tempo médio de deslocamento diário no transporte público: _____

Qual(is) meio(s) de transporte utiliza?

() Ônibus

() Metrô

() Trem

() Bicicleta

() Carro de aplicativo

() Carro próprio

() VLT

() Outros _____

1-Para qual finalidade(s) você utiliza o transporte público?

- a) Ir e voltar da faculdade,
- b) Ir e voltar do trabalho/estágio,
- c) Outros _____,

2-Quantos dias na semana você costuma utilizar o vagão **feminino** do Metrô Rio?

Nenhum dia na semana () 0 () 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () 6 () 7 Todos os dias na semana

3-Quantos dias na semana você costuma utilizar o vagão **convencional** do Metrô Rio?

Nenhum dia na semana () 0 () 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () 6 () 7 Todos os dias na semana

4- Você já ouviu ou presenciou alguma confusão no vagão feminino?

- a) Sim, já ouvi
- b) Sim, já presenciei
- c) Não
- d) Não tenho opinião sobre isso.
- e) (Por favor, faça um breve relato da confusão que ouviu ou presenciou)

5- Você já sofreu algum tipo de assédio (como por exemplo: importunação sexual, violência física e/ou moral em forma de humilhação, dentre outros) enquanto estava no vagão **feminino**?

- a) Sim
- b) Não
- c) Não sei
- d) Talvez
- e) Caso positivo, se você se sentir confortável, por favor, descreva brevemente o ocorrido

6- Você já sofreu algum tipo de assédio (como por exemplo: importunação sexual, violência física e/ou moral em forma de humilhação, dentre outros) enquanto estava no vagão **convencional**?

- a) Sim
- b) Não
- c) Não sei

- d) Talvez
- e) Caso positivo, se você se sentir confortável, por favor, descreva brevemente o ocorrido

7- Você se sente insegura ao utilizar o vagão **convencional**?

- a) Sim
- b) Não
- c) Não sei
- d) Talvez

8- Você se sente insegura ao utilizar o vagão **feminino**?

- a) Sim
- b) Não
- c) Não sei
- d) Talvez

9- Você possui alguma estratégia de defesa contra assédio ao utilizar transporte público?

- a) Sim
- b) Não
- c) Caso positivo, por favor, você poderia descrever brevemente sua estratégia de defesa? _____

10- Você conhece mulheres que já sofreram algum tipo de assédio ao utilizar o metrô como transporte público?

- a) Sim
- b) Não
- c) Não sei
- d) Nunca conversei com outras mulheres sobre esse assunto

11- Você acredita que a violência de gênero e o assédio sofrido nos transportes públicos interfere de alguma maneira na **sua** liberdade/independência?

- a) Sim, um pouco
- b) Sim, bastante
- c) Não
- d) Não sei responder
- e) Caso positivo, por favor, descreva brevemente de que modo você sente essa interferência?

12- Você acredita que a violência de gênero e o assédio sofrido nos transportes públicos interfere de alguma maneira na liberdade/independência **das mulheres**?

- a) Sim
- b) Não
- c) Talvez
- d) Não tenho opinião sobre isso.

13- Com que frequência você acha que ocorre o assédio sexual nos transportes públicos?

- a) Diariamente
- b) Semanalmente
- c) Mensalmente
- d) Anualmente
- e) Outros intervalos de tempo? Especifique _____
- f) Não sei dizer

14- Você acha que a política pública do “Vagão Feminino” é **eficiente** no combate ao assédio sexual?

- a) Sim
- b) Não
- c) Talvez
- d) Não tenho opinião sobre isso.

Por favor, justifique a sua resposta com um breve relato: _____

15- Você acha que a política pública do “Vagão Feminino” é **necessária** para o combate ao assédio sexual?

- a) Sim
- b) Não
- c) Talvez
- d) Não tenho opinião sobre isso.

Por favor, justifique a sua resposta com um breve relato: _____

16- Você acredita que o assédio nos transportes públicos é reflexo do histórico da violência de gênero sofrida pelas mulheres na nossa sociedade?

- a) Sim
- b) Não
- c) Não tenho opinião sobre isso

Por favor, justifique a sua resposta com um breve relato: _____

17- Na sua opinião deveriam existir mais políticas públicas para combater o assédio sexual **no transporte público**?

a) Sim.

b) Não

c) Não tenho opinião sobre isso

Caso deseje, qual política sugere: _____

18- Na sua opinião deveriam existir mais políticas públicas para combater a **violência de gênero, não só no transporte público, mas na sociedade em geral**, de maneira a assegurar a defesa dos direitos das mulheres?

a) Sim

b) Não

c) Não tenho opinião sobre isso

Caso deseje, qual política sugere: _____

Após responder este questionário, você gostaria de acrescentar mais algum comentário para enriquecer a pesquisa, e/ou fazer alguma crítica de algo que pode ser alterado? _____

Obrigada por sua participação!

Atenciosamente,

Equipe de Pesquisa

Raquel Barbosa Moratori e Bianca Batista Pinto

EM CASO DE VIOLÊNCIA, DENUNCIE!

-LIGUE 180

-(21)97473-5876 / (21) 96720-2393 (telefones de atendimento da Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher da ALERJ)

**ANEXO I – APROVAÇÃO DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA
DA UNIRIO**

PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Violência de gênero e suas implicações na mobilidade urbana da mulher: análise da política pública do vagão feminino do MetrôRio

Pesquisador: Raquel Barbosa Moratori

Área Temática:

Versão: 2

CAAE: 44331421.2.0000.5285

Instituição Proponente: UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 4.658.035

Apresentação do Projeto:

Este estudo será realizado por discente da Escola de Administração Pública da UNIRIO, para desenvolvimento de Trabalho de Conclusão de Curso, sob orientação de docente da referida Escola. De acordo com as pesquisadoras, o estudo “tem como tema a violência de gênero na mobilidade urbana das mulheres. Tem como objetivo geral compreender o processo histórico das formas de violência contra a mulher, de que maneira isso afeta seu direito de ir e vir e seu desenvolvimento como um sujeito independente”. Quanto as técnicas adotadas “serão realizadas entrevistas em duas frentes de pesquisa, uma com especialistas da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro - ALERJ, do Conselho Estadual dos Direitos da Mulher do Rio de Janeiro – CEDIM - RJ e do Centro de Referência para Homens de Caxias. A segunda frente de pesquisa se dará a partir de entrevistas com mulheres que utilizam o vagão feminino do Metrô Rio, sendo elas estudantes do Centro de Ciências Jurídicas e Políticas da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro CCJP - UNIRIO, como também trabalhadoras servidoras da

Endereço: Av. Pasteur, 296 subsolo da Escola de Nutrição

Bairro: Urca

CEP: 22.290-240

UF: RJ

Município: RIO DE JANEIRO

Telefone: (21)2542-7796

E-mail: cep@unirio.br

Continuação do Parecer: 4.658.035

ALERJ". A

hipótese do estudo sugere que “que ao ter seu direito cerceado, as mulheres acabam por não desenvolver plenamente sua independência”.

Objetivo da Pesquisa:

Conforme apresentado no projeto, o objetivo primário é “Compreender como a relação entre a mobilidade urbana e as formas de violência contra a mulher afetam seu direito de ir e vir em sociedade e interferem no desenvolvimento de sua independência”. E os objetivos secundários são: “a) apresentar as formas de violência contra a mulher na sociedade brasileira, destacando a relação entre trabalho e mobilidade; b) descrever as principais características da política pública do vagão feminino do Metrô Rio; c) analisar a relação entre mobilidade urbana e formas de violência contra a mulher a partir de pesquisa de campo no Centro de Ciências Jurídicas e Políticas da UNIRIO e na Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ).”.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

- Os riscos e benefícios foram apresentados de forma adequada nas Informações Básicas do Projeto e nos cinco TCLE, voltados aos diferentes públicos de interesse do projeto de pesquisa. Segue abaixo, o texto apresentado em um dos TCLE.

“Sua participação envolve riscos mínimos, pois responder a estas questões pode gerar desconforto para você. Responda se sentir confortável. No entanto, ao participar do estudo você contribuirá para a discussão sobre como a falta de segurança na mobilidade urbana da mulher, gerada pela violência de gênero, impacta a sua vida”.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

- Pesquisa relevante para o campo da Administração Pública, no que tange as políticas públicas e

Endereço: Av. Pasteur, 296 subsolo da Escola de Nutrição

Bairro: Urca

CEP: 22.290-240

UF: RJ

Município: RIO DE JANEIRO

Telefone: (21)2542-7796

E-mail: cep@unirio.br

Continuação do Parecer: 4.658.035

ao direito

humano associados às questões de gênero, de segurança e de desenvolvimento humano.

- Foram anexados ao Projeto Detalhado todos TCLE e os instrumentos de coletas de dados, a saber: formulários de pesquisa on line com especialistas, ajustados as características de cada uma das três instituições e os formulários de pesquisa on line com as mulheres participantes da pesquisa, de duas instituições participantes.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

- A Folha de Rosto encontra-se devidamente datada, preenchida, assinada e carimbada pela pesquisadora responsável e pelo Diretor da Escola de Administração Pública.

- Foram incluídos na Plataforma Brasil:

. Folha de Rosto; Informações básicas do projeto; Projeto de pesquisa detalhado; Declaração de compromisso do pesquisador responsável; Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (para cada um dos públicos de interesse da pesquisa); Cronograma; Carta de Atendimento às Pendências.

Recomendações:

-

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Todas as pendências indicadas no primeiro parecer do CEP foram atendidas adequadamente. .

Considerações Finais a critério do CEP:

Prezade Pesquisader,

Por favor, não esqueça de inserir os relatórios parcial e final da pesquisa na Plataforma Brasil na parte de notificação (ícone à direita da tela, na linha do título do projeto).

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_1705601.pdf	26/03/2021 16:23:04		Aceito
Outros	CARTA_DE_ATENDIMENTO_A_PEND	26/03/2021	BIANCA BATISTA	Aceito

Endereço: Av. Pasteur, 296 subsolo da Escola de Nutrição

Bairro: Urca

CEP: 22.290-240

UF: RJ

Município: RIO DE JANEIRO

Telefone: (21)2542-7796

E-mail: cep@unirio.br

**UNIRIO - UNIVERSIDADE
FEDERAL DO ESTADO DO RIO
DE JANEIRO**



Continuação do Parecer: 4.658.035

Outros	NCIA.pdf	16:20:24	PINTO	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto_de_Pesquisa_BIANCA_SUBMIS SAO_CEP_ATUALIZADO.pdf	26/03/2021 16:17:17	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito
Cronograma	Cronograma_ATUALIZADO.pdf	26/03/2021 16:16:18	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	Termo_De_Consentimento_Livre_E_Esc larecido_Online_Unirio_ATUALIZADO.p df	26/03/2021 16:15:38	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	Termo_De_Consentimento_Livre_E_Esc larecido_Online_Alerj_ATUALIZADO.pdf	26/03/2021 16:14:44	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito
Outros	Roteiro_Para_Entrevista_Com_Especiali sta_do_CRH_Caxias.pdf	05/03/2021 12:18:04	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito
Outros	Roteiro_Para_Entrevista_Com_Especiali sta_do_CEDIM_RJ.pdf	05/03/2021 12:17:43	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito
Outros	Roteiro_Para_Entrevista_Com_Especiali sta_da_ALERJ.pdf	05/03/2021 12:17:20	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito
Outros	Formulario_Online_CCJP.pdf	05/03/2021 12:16:46	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito
Outros	Formulario_Online_Alerj.pdf	05/03/2021 12:16:23	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	Termo_De_Consentimento_Livre_E_Esc larecido_Online_Especialista_CRH_Caxi as.pdf	02/03/2021 15:44:27	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	Termo_De_Consentimento_Livre_E_Esc larecido_Online_Especialista_CEDIM_R J.pdf	02/03/2021 15:44:08	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	Termo_De_Consentimento_Livre_E_Esc larecido_Online_Especialista_ALERJ.pdf	02/03/2021 15:43:52	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito
Declaração de Pesquisadores	Declaracao_Pesquisador_Raquel_Morat ori_Submissao_ao_CEP_UNIRIO.pdf	02/03/2021 15:38:56	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito
Folha de Rosto	FolhadeRostoAssinada.pdf	02/03/2021 15:28:37	BIANCA BATISTA PINTO	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Endereço: Av. Pasteur, 296 subsolo da Escola de Nutrição

Bairro: Urca

CEP: 22.290-240

UF: RJ

Município: RIO DE JANEIRO

Telefone: (21)2542-7796

E-mail: cep@unirio.br

UNIRIO - UNIVERSIDADE
FEDERAL DO ESTADO DO RIO
DE JANEIRO



Continuação do Parecer: 4.658.035

RIO DE JANEIRO, 19 de Abril de 2021

Assinado por:
Renata Flavia Abreu da Silva
(Coordenador(a))

Endereço: Av. Pasteur, 296 subsolo da Escola de Nutrição

Bairro: Urca

CEP: 22.290-240

UF: RJ

Município: RIO DE JANEIRO

Telefone: (21)2542-7796

E-mail: cep@unirio.br