

O “NÃO-LUGAR” DA MULHER NO ESPAÇO PÚBLICO: UM ESTUDO A RESPEITO DO “VAGÃO ROSA” DO RIO DE JANEIRO

Camila Rodrigues Santos (IC) e Orlando Villas Bôas Filho (Orientador)

Apoio: PIBIC Mackpesquisa

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo a análise da Lei nº 7250/2016, que insere o “Vagão Rosa” no Rio de Janeiro, traçando desde seus princípios e causas até as suas consequências. O não-lugar da mulher no espaço público, a sua dificuldade de acessá-lo e de permanecer em segurança neste, ainda é um problema presente na sociedade brasileira. O assédio que acomete as mulheres quando estão fora de suas casas, do ambiente privado ou doméstico, aquele visto como o “natural” ao sexo feminino, acaba por obstaculizar a ida da mulher ao espaço público, porém, a questão posta à prova nesta pesquisa é, se o vagão exclusivo seria mesmo uma solução, e se este, mesmo que pudesse de fato diminuir o número de assédios dentro de certo transporte público – somente nos horários de pico, quando o vagão exclusivo funciona – não poderia também, servir como uma nova forma de segregação das mulheres, como apenas mais um novo obstáculo para sua inserção no espaço público. O vagão exclusivo, que surge com intuito de proteger as mulheres, é inserido subitamente em uma sociedade marcada por uma masculinidade hegemônica nas relações sociais e os efeitos de seu funcionamento podem ser preocupantes se analisados em um caráter social, como o fortalecimento da atual conjuntura da sociedade brasileira, condicionada pela dominação do sexo masculino, ou uma aceitação, por parte de homens e mulheres, da perpetuação de uma papel imposto ao gênero.

Palavras-chave: Público/privado. Gênero. Assédio.

ABSTRACT

This research goal is the analysis of the Law nº 7250/2016, which creates the “Pink Wagon” in Rio de Janeiro's subway, analyzing its principles, causes, and its consequences. The woman's "non-place" in the public space, her difficulty in accessing it and staying safe, it's still a problem present in the Brazilian society. The assault that affects women when they are out of their homes, the private space or domestic space, the ones viewed as "natural" for the female sex, ends up obstructing her way to the public space, but, the question put to proof in these research is, if the exclusive wagon is really a solution, and even if it can, decrease the number of assaults inside the public transportation – only in the rush hour, when the exclusive wagon works – couldn't it also, serve as a new way of segregating woman, serving only as a new obstacle for their insertion in public space. The exclusive wagon, which comes up with the

will of protecting woman, ends up being inserted in a society marked by a hegemonic masculinity in the social relations and the effects of its functioning might be worrisome if analyzed in a social character, with the fortification of the current conjuncture of the Brazilian society, conditioned by masculine domination, or an acceptance, by part of man and woman, of the perpetuation of gender imposed role.

Keywords: Public/private. Genre. Harassment.

1. INTRODUÇÃO

Segundo o Datafolha (2019), 4,6 milhões de mulheres foram tocadas ou agredidas verbal e fisicamente por motivos sexuais, o que retrata a ocorrência de 9 casos de ofensa sexual contra a mulher por minuto em 2018. Conforme esta mesma pesquisa, 3,9 milhões de mulheres foram assediadas fisicamente no transporte público, como o ônibus ou o metrô, o que significa que ao menos 7 mulheres foram assediadas por minuto, nestes espaços.

Sobre o Rio de Janeiro, local em que se enquadra esta pesquisa, os dados continuam alarmantes. Conforme dados divulgados pelo Instituto de Segurança Pública do Rio de Janeiro, no ano de 2018 os Registros de Ocorrência da Secretaria de Estado de Polícia Civil contabilizaram 638 delitos de importunação ofensiva ao pudor e 193 delitos de ato obsceno contra mulheres, o que, se contabilizados conjuntamente, comprova que ao menos 2 mulheres por dia, no estado do Rio de Janeiro, foram vítimas de tais delitos.

É neste contexto de violência em que se insere o objeto da presente pesquisa, a “Lei do Vagão” proposta com o objetivo de proteger as mulheres de abusos sexuais no transporte público, no caso, o metrô do Rio de Janeiro.

A “Lei do Vagão”, a princípio, quando se visa somente sua justificativa e seu objetivo faz sentido e parece favorecer uma condição de menor exposição as mulheres. Porém, quando se analisa a conjuntura da sociedade brasileira, incontestavelmente marcada por uma masculinidade hegemônica nas relações sociais, é importante ter cuidado com políticas propostas a favor de uma igualdade entre os gêneros. Ocorre que, por vezes o direito brasileiro acaba por segregar a mulher a pretexto de protegê-la. Um erro que consciente ou inconscientemente (como geralmente o é esta hegemonia em torno do masculino), pode fazer com que as políticas públicas em prol da igualdade entre homens e mulheres, ao invés de contribuir para seu objetivo, perpetuem a conjuntura atual de uma dominação masculina, ou, no pior dos casos, deem ainda mais força a ela.

Este artigo trata-se de uma análise a respeito da eficácia da “Lei do Vagão”, não apenas no que diz respeito a assédios contra a mulher que ocorrem no metrô do Rio de Janeiro, mas, examinando todo contexto da atual sociedade brasileira no que diz respeito ao o papel dado como “natural” aos gêneros feminino e masculino, o não-lugar da mulher no espaço público, e a perpetuação da dominação masculina nas relações sociais.

2. DESENVOLVIMENTO DO ARGUMENTO

2.1 O feminino e o masculino na dicotomia público/privado

O termo gênero pode ser ramificado em diversos entendimentos, sendo um conceito extremamente complexo, havendo a possibilidade de ser observado por diversos prismas.

Porém, na questão que diz respeito a este estudo, basta afirmar o gênero como uma extensa construção social do sexo.

Como afirma Soares (2004), o conceito gênero expressa as diferenças entre os sexos construídas em diversas formações culturais, que concebem e definem papéis bastantes particulares para homens e mulheres. Assim, ocorre uma naturalização de certos trabalhos, espaços e costumes a certo sexo, e todos são ensinados desde o nascimento como devem se portar, o que devem fazer e até mesmo de que cor deveriam gostar pelo simples fato de ter nascido homem ou mulher.

Nesta divisão de papéis, embora ambos sexos sejam prejudicados, o masculino tende a prevalecer sobre o feminino. Beauvoir (1967) explica sobre o papel do gênero feminino:

Ninguém nasce mulher: torna-se mulher. Nenhum destino biológico, psíquico, econômico define a forma que a fêmea humana assume no seio da sociedade; é o conjunto da civilização que elabora esse produto intermediário entre o macho e o castrado que qualificam de feminino. (BEAUVOIR, 1967, p. 9).

São nestes papéis do gênero que se inserem a complexa dicotomia público/privado. Esta dicotomia, em seu sentido amplo, é marcada por ambiguidades, sendo possível observar em sua terminologia a presença de duas distinções conceituais centrais, com variações em cada uma delas, como explica Okin (2004), sendo usado o público/privado para referir-se tanto ao Estado e Sociedade (como propriedade pública e privada), quanto para referir-se à distinção entre vida não doméstica e vida doméstica.

Cabe à esta análise visualizar a dicotomia como a própria Susan Okin o fez, como uma divisão entre o público e o doméstico, em que o primeiro espaço é visto como natural ao sexo masculino e pertencente a ele e o segundo, como uma particularidade e responsabilidade feminina.

Essas relações desiguais de gênero têm sua base material na divisão sexual do trabalho que se organiza e se articula com a ideia, também construída socialmente, da existência de duas esferas: uma privada, associada às mulheres, à reprodução da vida social, à família, ao doméstico; e a esfera pública, própria dos homens, da produção, que tem valor de mercado, lugar da liberdade, dos direitos e da política. (VIANA, 2013, p. 378).

A divisão explorada por Viana (2013), de uma esfera diretamente ligada a mulher, que se resumiria ao doméstico e a família é antiga. A expressão “mulher pública”, como explica Rago (2004), é reveladora de uma história de exclusões e humilhações para as mulheres, lembrando-nos que há apenas 50 anos, este termo designava um setor social estigmatizado e marginalizado: as chamadas “mulheres públicas” ou “mulheres da vida” eram as prostitutas. A restrição a vida pública para as mulheres não se tratava apenas de ter um emprego ou um

cargo político, mas também da simples socialização em espaços de lazer, como bares e restaurantes.

Ser mulher, até aproximadamente o final dos anos 1960, significava identificar-se com a maternidade e a esfera privada do lar, sonhar com um “bom partido” para um casamento indissolúvel e afeiçoar-se a atividades leves e delicadas, que exigissem pouco esforço físico e mental. Do outro lado, situavam-se as que podiam circular livremente por ruas, praças e bares, pagando, contudo, o alto preço da condenação moral, da perseguição policial e de outras formas de violência física. (RAGO, 2004, p. 31)

É apenas na década de 1970, como esclarece Rago (2004), que ocorreu no Brasil uma acelerada modernização socioeconômica, levando milhares de mulheres ao mercado de trabalho, e assim, o feminismo emergente passou a pressionar por uma redefinição do lugar da mulher na sociedade. Porém, a passagem por fronteiras simbólicas e culturais tendem a ser as mais difíceis de ultrapassar.

Realmente, creio que, se a unidade doméstica é um dos lugares em que a dominação masculina se manifesta de maneira mais indiscutível (e não só através do recurso à violência física), o princípio de perpetuação das relações de força materiais e simbólicas que aí se exercem se coloca essencialmente fora desta unidade, em instâncias como a Igreja, a Escola ou o Estado e em suas ações propriamente políticas, declaradas ou escondidas, oficiais ou oficiosas. (BOURDIEU, 2010, p. 138).

A busca da mulher por seu pertencimento a esfera pública ainda hoje é vista com maus olhos, não só pelo sexo masculino, embora seja este certamente o que se sinta mais ameaçado. A resistência por parte do sexo masculino à uma profunda transformação nas relações de gênero deve-se justamente a forte herança patriarcal do Brasil Colônia que ecoa até os dias atuais, podendo se manifestar de diversas formas, como explica Chacham e Maia (2004). O incomodo do masculino perante tais transformações não se trata apenas de o feminino estar transitando em um espaço que antes era destinado aos homens, mas também, por uma consequente pressão para que os homens comecem a ingressar no universo que antes se resumia a responsabilidade feminina, o espaço doméstico.

Como expõe Porto (2004), a vida doméstica sempre foi socialmente desprestigiada, por ser o lugar da atuação feminina por excelência, assim, é fácil compreender a resistência masculina em aceitar uma possível divisão dos afazeres domésticos, já que tudo que é ligado a esta esfera, inclusive o trabalho, é visto como algo insignificante, e acaba por ser menosprezado. Kergoat (1996) explica que o feminismo começou a partir da percepção das mulheres de havia uma opressão específica:

Foi a partir da tomada de consciência de uma opressão específica: tornou-se coletivamente “evidente” que uma enorme massa de

trabalho era realizada gratuitamente pelas mulheres, que este trabalho era invisível, que era feito não para si, mas para os outros e sempre em nome da natureza, do amor e do dever maternal. E a denúncia (pensemos no título de um dos primeiros jornais feministas franceses: *Le torchon brûle*) se desdobra em uma dupla dimensão: basta2 de executar aquilo que se conviria chamar “trabalho”, e que tudo se passa como se sua designação às mulheres, e somente a elas, fosse automática e que não fosse visto nem reconhecido. (KERGOAT, 1996, p. 2)

Com uma resistência masculina as tarefas “do lar” e sendo estas mesmas tarefas vistas como um “dever maternal” e feminino, grande parte das mulheres acabariam por ter duas jornadas de trabalho em um só dia, a primeira sendo aquela cumprida no espaço público, com alguma remuneração, e a segunda, realizada no espaço doméstico, sendo invisível e sem valor.

Se faz relevante observar a dupla jornada de trabalho condicionada ao feminino como mais um obstáculo a sua participação na esfera pública, bem como é o próprio assédio no transporte público a ser aqui analisado. Enquanto os homens embarcam diariamente no metrô afim de cumprir sua primeira e única jornada de trabalho, para as mulheres, aquela será apenas mais uma jornada a acrescentar.

Conforme pesquisa realizada pelo IBGE (2018), enquanto os homens dispõem 10,9 horas por semana para realização de tarefas domésticas, as mulheres dedicam 21,3 horas, isto é, quase o dobro de tempo. Nesta mesma pesquisa, mostra-se que mesmo analisando pessoas que trabalham também fora do ambiente doméstico, a mulher dedica 8,2 horas a mais que homens nas tarefas realizadas no ambiente privado. Quando questionado aqueles que não estão ocupados (desempregados), a condição é ainda mais agravante, as mulheres trabalham 11,8 horas a mais que os homens.

Ocorre assim, como explica Porto (2004), uma sobrecarga de papéis, que produz um grande impacto sobre o uso e a qualidade do tempo livre da mulher, e quando somado a outros fatores indiretos, como os reduzidos percentuais de instrução das mulheres, a convivência em espaços domésticos marcados por violência e a gravidez precoce, geram um desestímulo a práticas de lazer, conhecimento ou socialização da mulher. Perez (2001) também esclarece que, ao se desdobrar em múltiplos papéis, as mulheres, que são responsáveis pela maioria das horas trabalhadas, esquecem de si mesmas e acabam postergando um problema urgente: a injustiça de sozinha, ter de realizar um trabalho que todos usufruem. Interessante observar declaração de Jorge Picciani, deputado estadual, autor da “Lei do Vagão” no Rio de Janeiro, quando questionado em uma entrevista realizada em 06/09/2007, sobre os motivos da criação desta lei:

Além de trabalhar, as mulheres continuam com suas tarefas domésticas, cuidar dos filhos, arrumar as roupas dos filhos, fazer comida antes de ir para o trabalho, preparar os filhos para ir para a escola, deixar comida pronta para o marido quando voltar do trabalho, e têm de enfrentar um sistema de transporte caótico.

Fácil notar, nesta simples declaração, a aceitação deste modelo antigo de divisão de papéis, ao menos em partes, já que embora se assume aqui que há uma participação maior da mulher na esfera pública, não há nem um indício que se possa presumir também por uma recíproca maior participação do homem no espaço doméstico, quando se trata de trabalho. A gênese da “Lei do Vagão” aparece desde este momento contaminada por ideias antigas e problemáticas.

2.2 O assédio no espaço público

Uma pesquisa realizada pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública em parceria com Datafolha (2016) demonstrou dados alarmantes, como o fato de que 65% da população tem medo de sofrer violência sexual, porém, se tais dados forem desagregados pelo sexo, são 85% de mulheres que afirmam ter medo deste tipo de violência, ante 46% dos homens.

São nestes e outros dados preocupantes que se verificam a herança patriarcal, que continua se manifestando de diversas formas, dentre elas, no que diz respeito ao corpo. Assim, explicam Chacham e Maia (2004), que o corpo do homem, simbolicamente, quando associado ao pênis elabora uma linguagem de força e superioridade, assim como sua função ligada à atividade, violência e violação. Já o corpo da mulher, ao contrário, aporta para uma anatomia deficiente, inferior e passiva, objeto de violência.

Bourdieu também aborda a questão do corpo da mulher como objeto:

A dominação masculina, que constitui as mulheres como objetos simbólicos, cujo ser (*esse*) é um ser-percebido (*percipi*), tem por efeito colocá-las em permanente estado de insegurança corporal, ou melhor, de dependência simbólica: elas existem primeiro pelo, e para, o olhar dos outros, ou seja, enquanto objetos receptivos, atraentes, disponíveis. (BOURDIEU, 2010, p. 82).

O autor ainda, traz mais duas relevantes questões, sendo a primeira a feminilidade quando medida pela arte de “se fazer pequena”, mantendo as mulheres encerradas em uma espécie de cerco invisível, limitando o território deixado aos movimentos de seu corpo, enquanto os homens tomam maior lugar com o seu corpo, principalmente em lugares públicos.

E a segunda questão, trata-se da virilidade do homem, que em seu aspecto ético mesmo, tem a ver com princípio da conservação e do aumento da honra, e como esta mantém-se indissociável da virilidade física, por meio, sobretudo, das provas de potência

sexual, como a progeneritura masculina abundante, que costumam ser esperadas de um homem.

A questão do assédio, da mulher como um objeto disponível e passível de violência e do homem como ser viril, que tem capacidade reprodutiva, sexual, social e aptidão para o exercício de violência, no lugar público em geral, faz sentido aqui se levarmos em conta que, apesar da ocorrência de uma relativização na relação hierárquica dos gêneros, ainda há uma forte herança de um sistema patriarcal, de uma dominação masculina que pendura, em partes, até os dias atuais.

2.3 A Lei do Vagão no metrô-rio e o não lugar da mulher

O coletivo é muito bom para sarrar
Pois o povo aglomerado sempre tende a se esfregar
Com as nega véia é perna aqui perna acolá
É nos calombos ou nas freadas
Se é nas curvas ou nas estradas
São situações propícias para o ato de sarrar
No coletivo o que manda é a lei do pau
Quem tem, esfrega nos outros
Quem não tem só se dá mal
(Raimundos, *Esporrei na manivela*)

O Metrô-Rio foi pioneiro no Brasil quanto a aplicação da “Lei do Vagão”, embora esta já tenha sido implantada em outros estados brasileiros como Belo Horizonte (Lei nº10.989/2016) e, também no Distrito Federal (Lei nº 4.848/2012). O estado do Rio de Janeiro certamente não é o único a sofrer com o problema de assédio nos transportes públicos, como revela pesquisa já citada, realizada pelo Datafolha (2019), que no Brasil 3,9 milhões de mulheres foram assediadas fisicamente em um transporte público, como o ônibus ou o metrô, o que significa que ao menos 7 mulheres foram assediadas por minuto, nestes espaços.

No Rio de Janeiro, porém, os dados continuam preocupantes. Conforme dados também já citados, divulgados pelo Instituto de Segurança Pública do Rio de Janeiro, no ano de 2018 os Registros de Ocorrência da Secretaria de Estado de Polícia Civil contabilizaram 638 delitos de importunação ofensiva ao pudor e 193 delitos de ato obsceno contra mulheres, o que, se contabilizados conjuntamente, comprova que ao menos 2 mulheres por dia, no estado do Rio de Janeiro, foram vítimas de tais delitos. Aponta também, estudo realizado pelo Instituto Patrícia Galvão e pelo Instituto Locomotiva, que 46% das mulheres não se sentem confiantes para usar meios de transporte sem sofrer algum tipo de assédio sexual.

A Lei Nº 4.725/2016, então, é inserida com o objetivo de evitar os casos de assédio contra a mulher no transporte público, o que faz presumir, a insuficiência deste meio de transporte em evitar estes assédios, principalmente em horários de pico, sendo demarcado

na lei como horário de pico matutino o intervalo entre 6h e 9h e vespertino o intervalo entre 17h e 20h.

Ocorre que, a violência sexual contra a mulher no espaço público não é exclusiva do ambiente “transporte público”. Segundo o Datafolha (2017), uma parcela de 42% das brasileiras com 16 anos ou mais declara já ter sido vítima de assédio sexual, ressalta ainda, que de forma geral, é mais comum o relato de assédio entre as mais escolarizadas (57%), que quando questionadas sobre o local em que o assédio ocorre destacam a faculdade ou escola (16%), o trabalho (23%), o transporte público (32%) e as ruas (33%).

Assim, embora o transporte público seja um dos locais mais apontados pelas mulheres em que ocorrem atos de assédio, as ruas, o trabalho e escola também são ambientes em que essa violência ocorre em grande número, representando que o ambiente público, em geral, é hostil as mulheres.

Deste modo, se faz necessário questionar se de fato, um vagão exclusivo, que funcionará apenas em horários de pico, separando as mulheres dos homens, a fim de protegê-las, realmente fariam uma diferença positiva no contexto geral da sociedade brasileira.

Em seu trabalho, Véran (2011) expõe a ideia de “mulher merecedora” analisando situações que ocorreram na gênese do vagão exclusivo no metrô do Rio de Janeiro. Dentre tais situações relatadas pelo autor destaco três: a entrevista citada anteriormente, na qual o deputado Jorge Picciani destaca os motivos da criação da lei de sua autoria, explicando que as mulheres continuam com suas tarefas domésticas, e portanto, não deveriam enfrentar um sistema de transporte caótico, em segundo, importante citar que nas primeiras semanas de vigência da lei, o Metrô-Rio propôs miniesquetes interpretados nas plataformas de embarque, em que era encenado um diálogo, onde havia uma mulher vestida de rosa dizendo: “Ei, bonitão! Você vai entrar no carro exclusivo das mulheres?” e um homem, vestido de azul concluía “Vocês mulheres merecem!”, por fim, em terceiro lugar, foi veiculado uma frase afim de divulgar a nova lei no metrô, sendo ela “Vagão das mulheres, respeitar a lei é uma questão de cidadania, respeito é bom e elas merecem”.

As três situações, que estão diretamente ligadas a gênese da “Lei do Vagão” demonstram que o vagão exclusivo não foi criado apenas no intuito de proteger as mulheres de abuso sexual, mas também, entregar a elas o que elas “merecem”. Assim, Véran trabalha tal ideia, surgindo a hipótese de que, a justificção do vagão pelo mérito é mais um modo de justificar a reprodução e perpetuação de uma hierarquia entre os sexos.

Resumindo os argumentos, o “carro das mulheres” se inscreve plenamente no espaço hipernormatizado do metrô. Em sua concepção e organização, ele não é um espaço de “perturbação” do gênero. Ao

contrário, ele é a “afirmação” ostentatória de certa condição feminina e entende recompensar o mérito das mulheres que assumem tal condição feminina e entende recompensar o mérito das mulheres que assumem tal condição. Para as que não se reconhecem nesse retrato, o vagão soa menos como uma provocação, e mais como uma verdadeira humilhação. (VÉRAN, 2011, p.281)

Portanto, poderia significar que, a mulher ao aceitar uma dupla jornada de trabalho e um certo papel de seu gênero, hierarquicamente inferior ao sexo oposto, fez por merecer um vagão exclusivo. A ideia de merecimento fica ainda mais perigosa se analisada do lado oposto, uma pesquisa realizada pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública em parceria com Datafolha (2016) revela que 30% da população brasileira que concorda que, caso a mulher use roupas provocativas, ela não pode reclamar se acabar sendo estuprada, assim, pode-se entender que esta mulher mereceria ser estuprada. Assim, não é difícil que em um senso comum acabe-se presumindo: uma mulher que não ande no vagão exclusivo em horários de pico, quando este está em funcionamento, provavelmente está tentando provocar o sexo oposto ou então, talvez mereça mesmo ser assediada, já que ali, naquele local público, não cabe ao sexo feminino estar presente.

O simples fato de se recursar a entrar no vagão implica uma exposição assumida do corpo a um espaço misto no qual pode ocorrer, na hora do rush, situações de promiscuidade. É nesse momento que a postura afirmativa do direito ao espaço público dentro do mundo cívico se manifesta por atitudes, estratégias de afirmação e de proteção do corpo.

A viagem pode ser a ocasião de microbatalhas vencidas em segredo, Mochila na frente como um escudo, cotovelos quebra-multidão. A barra de ferro é alvo de incessantes disputas de território. (VERÁN, 2011, P.283).

Um vagão se uso exclusivo das mulheres pode, ainda, ao invés de facilitar o caminho de emancipação da mulher, de sua liberdade e seu acesso ao espaço público, retardá-lo, perpetuando a atual hierarquia entre sexos. Isso porque este vagão aparenta ser um “novo espaço privado” meio a um espaço público, de forma a separar as mulheres da esfera comum de uma nova maneira, segregando-as. Nas palavras de Verán:

O vagão em si mesmo oferece um espaço exclusivo que suspende a mixidade pelo tempo de uma viagem. Resumido a essa proposição elementar, ele parece andar no contrassentido da dinâmica histórica de “emancipação” das mulheres pela saída do confinamento ao espaço privado e a conquista do direito ao espaço público. Nessa perspectiva, o vagão se assemelharia aos dispositivos descritos por Huguette Dagenais (1980) que submetem as mulheres na cidade ao mesmo controle social patriarcal que na família. O objetivo seria que a

circulação das mulheres no espaço urbano seja feita em estrita continuidade com seu espaço social. (VERÁN, 2011, P.280)

Verán esclarece, porém, mesmo que a lei não seja em si uma medida contra a mixidade no seu princípio, e sim contra certa promiscuidade física, com foco em proteger as mulheres de contatos indesejados e agressões sexuais, ainda é algo problemático, já que sendo assim, constituiria a mulher como sujeito de direito mediante a produção de seu próprio corpo como objeto de direito. Segundo o autor, isso mostra que a prática de transferir a gestão do corpo do indivíduo para o coletivo pode reproduzir a ideia de uma inferioridade do feminino ante o masculino.

Ainda tratando sobre a mixidade, Verán explica que, com diminuição desta, é criada uma maior tensão entre homens e mulheres quando estes estão presentes no mesmo ambiente. Pode-se compreender, dentre os motivos a esta tensão, que com a criação de um vagão criado apenas para mulheres, a pretexto de protegê-las, mais do que nunca, assume-se todo homem como um potencial agressor. Verán exemplifica em sua obra, de modo claro, algumas destas situações:

Ao entrar num carro lotado, um jovem acabou encostando na coxa da passageira ao lado. Enquanto essa exprimiu seu aborrecimento, o jovem protestou em voz alta, dizendo que não havia como impedir o contato e que do jeito que estava “a gente vai ter de andar no metrô com boias para não arriscar tocar ninguém”. Exasperado um homem gritou a uma mulher: “Pare de reclamar e vá para o vagão de vocês!”. (VERÁN, 2011, P.280)

Seria ilusório acreditar que as opiniões de todas as mulheres sobre o vagão único seriam compatíveis, principalmente se pensando no fato de que a população brasileira, apresenta em si mesmo múltiplas segregações, não só de gênero, mas também raciais e econômicas. São inúmeras disparidades entre as mulheres brasileiras: escolaridade, oportunidades, educação familiar, acesso à cultura e até mesmo diferentes tipos de rotina, que podem influenciar em seu entendimento sobre a “Lei do Vagão”:

Do ponto de vista do feminismo da igualdade, o discurso imputando uma menor performance das mulheres na luta pelo espaço público soa como profundamente conservador. Para as mulheres das classes populares condenadas aos trabalhos manuais e sem a ajuda de uma empregada em casa, tal reconhecimento é, de fato, uma forma de respeito e de gratidão. Mesmo que consagre o que essas mulheres também aceitam: uma dependência. (VERÁN, 2011, P.280)

Há também certos questionamentos sobre a constitucionalidade da “Lei do Vagão” em que se baseia, em geral, a questiona-la perante o art. 5º, inciso I da Constituição, pois este dispõe que homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, e ainda, destaca-se o

inciso XV do mesmo artigo, que é livre a locomoção em território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.

Porém, tais questionamentos são negados, sendo a mais recente a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 430, ajuizada pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) contra a Lei 10.899/2016, de Belo Horizonte (MG). Muitos são aqueles que discordam da política do vagão exclusivo por acreditar neste critério de igualdade entre os sexos, ao menos quanto aos espaços que possam frequentar. Tal distinção faz lembrar trecho de uma memorável obra de George Orwell, intitulada a “A Revolução dos Bichos”, que descreve de forma simples e clara tantos modos de segregação: “Todos [...] são iguais, mas alguns são mais iguais que os outros”.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma opinião comum a respeito da lei do vagão é que é algo “sem gravidade”, algo que não dá certo, que não vai dar certo ou que não pode dar certo. O vagão ainda seria um carioquismo, um modismo ou um oportunismo político. Alguns estranharam ainda que uma pesquisa possa ser conduzida sobre tal não objeto. (VERÁN, 2011, P.306)

O vagão exclusivo inserido repentinamente meio a uma sociedade marcada por uma dominação masculina pode não surgir o efeito que se espera, bem como pode ser interpretado de uma forma a retroceder avanços de uma relação entre sexos menos hierarquizada.

Os efeitos a surgir podem ser inesperados e preocupantes, como, uma tensão ainda maior entre homens e mulheres, já que as últimas, mais do que nunca, visualizam o sexo oposto como um potencial agressor, e os homens por sua vez, reclamam o fato de não possuir direitos igualitários com os das mulheres. Ainda, a ocorrência de uma possível aceitação da mulher como “eterna tentadora” (Véran, 2011), o sexo frágil, inferior, de corpo objetificado, passível de violência. E por fim, ressalta-se também a consequência de uma aceitação de uma sobrecarga de papéis a mulher, que diversas vezes acaba por cumprir duas jornadas de trabalho, sendo uma delas completamente esquecida e dada como irrelevante.

Não se pode negar que durante os anos desde a criação do vagão exclusivo no Rio de Janeiro, houve outras tentativas de conter o assédio no metrô. Por exemplo, a modificação da própria Lei do Vagão, que foi criada em 2006 com a Lei nº 4.733 e alterada em 2016 pela Lei nº 7250, que acrescenta, dentre outros dispositivos, a obrigação das empresas responsáveis pela administração do sistema ferroviário e metroviário a adoção de campanhas publicitárias educativas. Ainda, a criação da Lei nº 13.718/18 que tipifica os crimes de importunação sexual, após ter ocorrido em 03 de setembro de 2017, o polêmico “caso do

ônibus na Avenida Paulista”, em que o um homem ejaculou no pescoço de uma mulher dentro do transporte público. Tais soluções, porém, não parecem surgir o devido efeito.

Caberia aqui, um processo que de fato, é longo, mas provavelmente o mais eficaz. Discutir de fato a emancipação da mulher, a ser realizada principalmente por meio da educação, que deve ser posta aos homens e mulheres, de modo que auxilie na quebra desta antiga dominação masculina, e esta não se perpetue ainda mais. Os avanços, quando se insere completamente na problemática da hegemonia masculina e tenta desfazê-la desde sua raiz, se comprovam mais eficientes e menos ilusórios.

Se, de um lado as mulheres se fortalecem, se passam a construir uma auto-estima positiva, se é visível que a sociedade se feminiliza cada vez mais, de um outro não há garantias de que os homens mudarão no sentido de se tornarem mais sensíveis, muito embora seja notória a diferença entre os homens nascidos antes e depois do feminismo. Aqui também os efeitos do movimento feministas devem ser notados. A invenção da masculinidade tornou-se um tema cada vez mais presente nas pesquisas acadêmicas ou nas revistas comerciais, para não dizer nas próprias práticas sociais e individuais, revelando o desconforto dos mais jovens com as definições de virilidade construídas na figura do guerreiro ou na de Tarzan. (RAGO, 2004, p. 41)

É claro que um sistema tão antigo não irá se desfazer repentinamente, mas é necessária atenção para que as políticas públicas caminhem em prol da libertação da mulher e não o contrário. Estas soluções, mesmo no intuito de proteger as mulheres, devem ser devidamente pensadas, para que na medida do possível, sempre priorize uma inserção real das mulheres na esfera pública, para que estas, finalmente consigam sair de um lugar de invisibilidade. Nas palavras de Hanna Arendt:

Para o indivíduo, viver uma vida inteiramente privada significa, acima de tudo, ser destituído de coisas essenciais à vida verdadeiramente humana: ser privado da realidade que advém do fato de ser visto e ouvido por outros, privado de uma relação “objetiva” com eles decorrente do fato de ligar-se e separar-se deles mediante um mundo comum de coisas, e privado da possibilidade de realizar algo mais permanente que a própria vida. A privação da privatividade reside na ausência de outros; para estes, o homem privado não se dá a conhecer, e portanto, é como se não existisse. O que quer que ele faça permanece sem importância ou consequência para os outros, e o que tem importância para ele é desprovido de interesse para os outros. (ARENDT, 1981, p.68).

O não-lugar da mulher tem como precedente e consequência a sua própria invisibilidade. A invisibilidade da sua voz, seu trabalho e a sua luta. Restringir a mulher ao um novo espaço é segregá-la e silenciá-la novamente. No caso do “Vagão Rosa” há uma linha tênue entre a solução e o retrocesso, e se de fato houver um menor número de assédios no Rio de Janeiro hoje, não se deve esquecer um certo sacrifício: a invisibilidade.

4 REFERÊNCIAS

ARENDT, Hannah. A condição humana. Rio de Janeiro/São Paulo, Forense Universitária/Editora Universidade São Paulo, 1981.

BEAUVOIR, Simone de. O Segundo Sexo. 2a ed. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1967.

BELO HORIZONTE. Lei nº 10989 de 20 de outubro de 2016. Dispõe sobre a reserva de espaço para mulheres no sistema de transporte ferroviário urbano de passageiros.

BOURDIEU, Pierre. A Dominação Masculina. Tradução de Helena Kuhner. 9.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

CHACHAM, Alessandra Sampaio; MAIA, Mônica Bara. Corpo e sexualidade da mulher brasileira. In: VENTURINI, Gustavo; RECAMÁN, Marisol; OLIVEIRA, Suely. (Org). A mulher brasileira nos espaços público e privado. 1 ed. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2004, p. 75-86.

DATAFOLHA. Assédio sexual entre as mulheres, 2017. Disponível em:< <http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2018/01/1949701-42-das-mulheres-ja-sofreram-assedio-sexual.shtml> >. Acesso em: 30 jul. 2019.

DATAFOLHA; FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. Percepção sobre violência sexual e atendimento a mulheres vítimas nas instituições policiais, 2016. < https://assets-dossiesipgv2.nyc3.digitaloceanspaces.com/sites/3/2018/04/FBSP_Datafolha_percepcaoviolenciasexual_set2016.pdf >. Acesso em: 30 jul. 2019

DATAFOLHA; FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. Visível e invisível: a vitimização de mulheres no Brasil 2ª edição, 2019. Disponível em: < https://assets-dossiesipg-v2.nyc3.digitaloceanspaces.com/sites/3/2019/02/FBSP_2018_visivel-invisivel-vitimizacao-de-mulheres.pdf >. Acesso em: 30 jul. 2019

DATAFOLHA; FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. Percepção sobre violência sexual e atendimento a mulheres vítimas nas instituições policiais, 2016. Disponível em: <<https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/percepcao-sobre-violencia-sexual-e-atendimento-mulheres-vitimas-nas-instituicoes-policiais-datafolha-fbsp-2016/>>. Acesso em: 01 ago. 2019

DISTRITO FEDERAL. Lei nº 4848 de 1º de junho de 2012. Dispõe sobre a destinação de espaços exclusivos para mulheres e portadores de necessidades especiais no sistema metroviário do Distrito Federal.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Outras Formas de Trabalho da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, 2018. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho.html> >. Acesso em: 01 ago. 2019

INSTITUTO DE SEGURANÇA PÚBLICA DO RIO DE JANEIRO. Visualização de dados – Dossiê Mulher, 2018. Disponível em: < <http://www.ispvisualizacao.rj.gov.br/Mulher.html> >. Acesso em: 30 jul. 2019.

INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO; INSTITUTO LOCOMOTIVA. Segurança das mulheres no transporte, 2019. Disponível em: < <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/seguranca-das-mulheres-no-transporte-instituto-patricia-galvao-locomotiva-2019/> >. Acesso em: 01 ago. 2019

KERGOAT, D. Relações sociais de sexo e divisão sexual do trabalho. In: LOPES, Marta Julia Marques; MEYER, Dagmar Estermann & WALDOW, Vera Regina (orgs.). Gênero e saúde. Porto Alegre: Artes Médicas, 1996.

OKIN, Susan Moller. Gênero, o público e o privado. Revista Estudos Feministas, Florianópolis, v. 16, n. 2, p. 305-332, maio 2008. ISSN 1806-9584. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/ref/article/view/S0104-026X2008000200002>>. Acesso em: 27 mar. 2018

ORWELL, George. Tradução de Heitor Aquino F erreira. A Revolução dos Bichos. São Paulo - SP: Companhia das Letras, 2007.

PEREZ, Lícia. Os desafios para o século XXI. In: GALEAZZI, I.M.S. (Org) Mulher e Trabalho. Publicação Especial do Convênio da Pesquisa e Desemprego na Região Metropolitana de Porto Alegre v. 1, 2001, p. 51-53.

PORTO, Marta. Em busca de Kairos. In: VENTURI, G.; RECAMÁN, M.; OLIVEIRA, S. (Orgs.) A mulher brasileira nos espaços público e privado. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004, p. 137 -148.

RAGO, Margareth. Ser mulher no século XXI ou Carta de Alforria. In: VENTURI, G.; RECAMÁN, M.; OLIVEIRA, S. (Orgs.). A mulher brasileira nos espaços público e privado. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004, p. 31-42.

RAIMUNDOS. Esporrei na manivela. Warner Music: São Paulo: 1995. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=nfZURr4Gb1g>. Acesso em: 01 ago. 2019.

RIO DE JANEIRO. Lei nº 4.733 de 23 de março de 2006. Dispõe sobre a destinação de espaços exclusivos para mulheres nos sistemas ferroviário e metroviário do estado do Rio de Janeiro.

RIO DE JANEIRO. Lei nº 7250 de 04 de abril de 2016. Altera e acrescenta dispositivos à Lei nº 4.733 de 23 de março de 2006, que dispõe sobre a destinação de espaços exclusivos para mulheres nos sistemas ferroviário e metroviário do estado do Rio de Janeiro

SOARES, Vera. O Feminismo e o machismo na percepção das mulheres brasileiras. In: VENTURI, G.; RECAMÁN, M.; OLIVEIRA, S. (Orgs.). A mulher brasileira nos espaços público e privado. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.

VÉRAN, Jean-François. “Respeito é bom e elas merecem”: uma antropologia do vagão feminino no metrô do Rio de Janeiro. In: GOLDENBERG, M. (Org.). Corpo, envelhecimento e felicidade. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira, 2011. p. 275-308.

VIANA, Raquel. Desafios e limites das políticas públicas no cotidiano das mulheres. In: VENTURI, G.; GODINHO T. (Orgs.). Mulheres brasileiras e gênero nos espaços público e privado. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2013.

Contatos:

Camila Rodrigues Santos: crs.camilasantos@gmail.com

Professor Doutor Orlando Villas Bôas: orlando.boas@mackenzie.br