

O PLANEJAMENTO URBANO COMO INSTRUMENTO DE SEGREGAÇÃO DAS MULHERES: UMA ANÁLISE SOBRE A MOBILIDADE URBANA E IMPLEMENTAÇÃO DO “VAGÃO ROSA”

Fernanda Dellaquila de Oliveira¹
Vitória de Barros da Paixão²
Anelise Martins Barboza³

Resumo: Este artigo apresenta uma análise geográfica da mobilidade urbana e da implementação do "vagão rosa" no planejamento urbano brasileiro, sob a perspectiva de gênero. O estudo destaca como o espaço geográfico revela a dominação masculina e a marginalização das mulheres no espaço público. Ao considerar a falsa neutralidade e a representação dos interesses de grupos hegemônicos no planejamento urbano, busca-se apontar a maneira pela qual as mulheres são segregadas e marginalizadas nesse contexto. Essa análise geográfica destaca a importância de abordar as questões de gênero no planejamento urbano, visando promover a igualdade e a inclusão social nas cidades.

Palavras-chave: Gênero; Planejamento Urbano; “Vagão Rosa”.

URBAN PLANNING AS AN INSTRUMENT OF WOMEN’S SEGREGATION: AN ANALYSIS OF URBAN MOBILITY AND THE IMPLEMENTATION OF THE "PINK WAGON".

Abstract: This article presents a geographical analysis of urban mobility and the implementation of the "pink wagon" in Brazilian urban planning from a gender perspective. The study highlights how the geographic space exposes male domination and the marginalization of women in public spaces. By considering the false neutrality and the representation of hegemonic group interests in urban planning, the article aims to illustrate how women are segregated and marginalized in this context. This geographical analysis underscores the importance of addressing gender issues in urban planning to promote equality and social inclusion in cities.

Keywords: Gender; Urban Planning; "Pink Wagon".

INTRODUÇÃO

Com o processo de industrialização acelerada culminando em uma urbanização desorganizada no Brasil e resultando no surgimento de problemas

¹ Graduanda em Geografia na Universidade Estadual Paulista – UNESP, campus Rio Claro. E-mail: fernanda.dellaquila@unesp.br

² Graduanda em Geografia na Universidade Estadual Paulista – UNESP, campus Rio Claro. Email: v.paixao@unesp.br

³ Graduanda em Geografia na Universidade Estadual Paulista – UNESP, campus Rio Claro. Email: a.barboza@unesp.br

urbanos, a Geografia se debruçou em estudar o planejamento urbano, pois este, apresentado como neutro, na realidade carrega ideologias do sistema hegemônico e vigente, decidindo por meio de suas ações, quem e quais são, os agentes que atuam em determinado espaço (SANTOS, 2003).

Assim, ao possibilitar ou excluir o acesso e o direito à cidade de determinados grupos sociais, o planejamento urbano determina que há camadas sociais que detêm certo poder e privilégio no processo de organização e produção do espaço geográfico. Deste modo, a partir dos estudos de gênero na Geografia, e tendo como base principal a Geografia Feminista, é perceptível que a produção e organização do espaço urbano público se constrói de modo a reproduzir os interesses das classes dominantes. Nesse sentido, os diferentes grupos sociais ocupam e existem no espaço urbano de formas diferentes. As relações de poder colocadas intrinsecamente privilegiam o homem, e o planejamento urbano como instrumento, reafirma essa questão. Com isso, a segregação da mulher e a sua limitação do Direito à Cidade, faz com que haja a necessidade de direcionar às práticas urbanas para sua melhor integração em vários âmbitos sociais, principalmente na mobilidade urbana.

A mobilidade urbana é um elemento do Direito à Cidade, logo, constitui um direito público a todos. No entanto, é derivado da prática não ingênua do planejamento urbano e das diretrizes da cidade baseada no mesmo, então também nota-se a violência estrutural da mulher e as questões de gênero envolvidas na locomoção dentro do urbano, fazendo com que se tome medidas, a serem discutidas neste trabalho, como o *vagão rosa*.

Tendo isso em vista, este trabalho visa discutir e apresentar uma análise geográfica da implantação do *vagão rosa* a partir de uma perspectiva de gênero, baseando-se que o planejamento urbano é uma ferramenta de controle da ordem urbana e permeia as relações de exclusão de gênero. Assim, apoiado em diversos autores e com uma vasta revisão bibliográfica, pretende-se demonstrar que os processos de urbanização dificultam às mulheres o seu Direito à Cidade, e o espaço geográfico é sempre revitalizado para manter a dominação masculina, a partir de operações do planejamento urbano. A partir disso, primeiramente será abordado a importância do estudo geográfico com base no conceito de gênero. Em seguida, busca-se apontar como o planejamento revela os interesses hegemônicos de modo que as demandas de certos grupos sociais são marginalizadas, neste caso, a das mulheres. Em seguida, serão discutidas as particularidades da implementação do *vagão rosa*, considerando-o como uma política que resulta na segregação das mulheres. Por fim, teremos as considerações finais.

O CONCEITO DE GÊNERO NA GEOGRAFIA

A fim de adentrar na compreensão de como o gênero, enquanto uma categoria histórica e de análise (SAFFIOTI, 2015), se apresenta dentro do planejamento urbano, faz-se necessário, inicialmente, entender o significado deste conceito e sua importância para a análise do espaço geográfico. Para Scott (1995), gênero deve ser entendido em duas dimensões, ou seja, como um elemento presente nas relações sociais o qual é resultante das diferenças entre os sexos e como uma forma de atribuir significado às relações de poder. Portanto, tal conceito evidencia a construção sociocultural das diferenças biológicas percebidas entre os sexos. Logo, enquanto o sexo se refere ao aspecto biológico de cada sujeito, o gênero se refere ao entendimento socialmente elaborado por meio da cultura, de

modo a atribuir papéis e valores a cada sexo.

Posto isso, a importância de pensar a geografia a partir do gênero como categoria de análise se fundamenta na perspectiva de que homens e mulheres têm se colocado no espaço de maneiras diferentes, de forma que suas relações com o lugar também são construídas distintamente (SILVA, 2007a). Com isso, é possível afirmar que o espaço é experienciado de diversas maneiras pelos vários sujeitos que o compõem, tornando o entendimento de sua produção e organização como algo intrinsecamente dependente dos marcadores sociais que revelam a heterogeneidade dos sujeitos. Desta forma, a percepção da sociedade na Geografia como um elemento neutro e homogêneo é, no mínimo, bastante limitada para a compreensão da realidade geográfica.

No entanto, tendo em vista a existência histórica do patriarcado e o consequente androcentrismo científico resultante deste sistema, a análise do espaço a partir de uma perspectiva feminista somente foi incorporada a Geografia recentemente. Nesse sentido, Silva (2007a) argumenta que:

A tradição geográfica em privilegiar aspectos visíveis do espaço, o apego aos dados quantitativos e aos arquivos documentais oficiais, visando atingir a neutralidade científica na geografia convencional e também a abordagem economicista da perspectiva marxista, relegou a mulher a uma invisibilidade no processo de produção do espaço que sustentada nesta visão científica a geografia privilegiou os agentes e as paisagens hegemônicas e, portanto, fundadas na dominação masculina, conforme tem declarado McDowell. (SILVA, 2007, p.33)

O patriarcado, enquanto um regime de dominação-exploração dos homens sobre as mulheres, se revela em uma dimensão sistêmica, ou seja, está presente em todas as áreas da dinâmica social (SAFFIOTI, 2015). Assim, ao considerar a espacialidade como elemento fundamental na forma de organização da sociedade, bem como tendo em vista a vigência de sistemas de opressão que produzem hierarquias entre os diferentes sujeitos sociais, torna-se evidente que a produção e a organização do espaço também se dão de maneira a expressar interesses específicos de grupos dominantes, de modo a marginalizar e segregar os demais sujeitos que compõem a dinâmica espacial. Nesse sentido, Reis (2015) alega que as relações sociais são representadas no espaço por meio de um conjunto de formas, as quais se manifestam e ocorrem através de processos e funções.

Assim, o espaço geográfico se apresenta como revelador dos processos sociais que permeiam as diferentes vivências humanas, evidenciando rupturas e permanências de acordo com o tempo histórico. Com isso, a dominação-exploração exercida historicamente sobre as mulheres também pode ser observada através da análise de como e para quem o espaço é produzido e organizado. Segundo Silva (2007b, p.120), a geógrafa Liz Bondi (1992) defende que “[...] o ambiente construído reflete os estereótipos dos lugares femininos e masculinos e que houve uma ótica masculina na produção do espaço urbano”. Deste modo, a autora argumenta que a disposição espacial das áreas residenciais, comerciais e industriais aprisionaram as mulheres em certos locais da cidade contribuindo para o aumento da divisão sexual do trabalho (SILVA, 2007b).

Contudo, no mesmo sentido que Lerner (2019) aponta se constituir um erro alegar que as mulheres não fizeram história por terem sido impedidas de interpretar e registrar a história durante um longo período, argumentar que as mulheres não

produzem, significam e organizam o espaço geográfico, também se constitui como um erro. Em outras palavras, a posição subalternizada dos sujeitos inseridos na base do sistema de dominação-exploração não significa a inação por parte destes sujeitos. Ao contrário, tal posição indica, necessariamente, embates e resistências para a mudança da estrutura social vigente. Nesse sentido, apesar de o espaço urbano ter sido majoritariamente pensado e produzido por homens e para homens, todos os sujeitos sociais participam dessa dinâmica de atuação sobre o espaço, construindo-o cotidianamente por meio de movimentos de luta.

O PLANEJAMENTO URBANO E A REPRESENTAÇÃO DOS INTERESSES HEGEMÔNICOS

Com o avanço do capitalismo, o processo de urbanização se configurou de maneira desordenada, fazendo com que as ocupações irregulares evidenciassem as mazelas sociais. A partir disso, emerge a necessidade de pensar o urbano, e assim começam a surgir os primeiros projetos de planejamento voltado a esta área. No entanto, segundo Monteiro (2007), a necessidade de planejar surge, inicialmente, a partir do desenvolvimento do capitalismo mercantil e industrial, por meio da iniciativa de empresas privadas, visando otimizar os trabalhos do sistema vigente e, conseqüentemente, maximizar os lucros obtidos. Posteriormente, com a crise de 1929 e a maior aceitação em relação a presença do Estado na economia (SANTOS, 2003), o planejamento passa a se apresentar como um instrumento do Estado, sendo visto como uma oportunidade de controle e instauração de hegemonia, começando assim projetos de planejamento urbano financiados e pensados pelo Estado (MONTEIRO, 2007).

Ainda segundo Monteiro (2007), o planejamento compreende em um todo o sistema econômico, social e político sobre o espaço. Deste modo, o

[..] planejamento urbano pode definir-se em geral, como a intervenção do sistema político sobre o sistema econômico, a nível de um conjunto sócio-espacial específico, intervenção encaminhada para regular o processo de reprodução da força de trabalho (consumo) e da reprodução dos meios de produção (produção) superando as contradições postas no interesse geral da formação social cuja subsistência visa assegurar. (CASTELLS, 1975, p. 223).

Nesse sentido, é clara a participação do planejamento urbano nas mazelas sociais, isso porque o planejamento urbano não é aleatório, improvisado, e nem neutro, ele carrega as ideologias do sistema vigente, e, como afirma Santos (2003) é um dos elementos causadores do subdesenvolvimento e da pobreza. Assim, o planejamento urbano é um meio de controle da ordem urbana, podendo destacar que:

Pode-se chamar de planificação urbana os mecanismos e os processos sociais pelos quais os diferentes comportamentos e movimentos que contribuem para modificar a cidade e para determinar seu desenvolvimento, são controladas de forma consciente (LEDROUT, 197, p. 46).

Sendo assim, o planejamento urbano está diretamente vinculado à classe dominante posto que se coloca como um instrumento do capital (SANTOS, 2003), podendo se dar em várias escalas: municipais, estaduais ou nacionais. No entanto,

tal dominância não se dá somente por meio da classe social, e sim, através das demais interseccionalidades que permeiam a dinâmica social. De acordo com Federici (2017), o sistema capitalista está intrinsecamente vinculado ao racismo e ao sexismo, sendo esta relação e atuação conjunta definida por Saffioti (1987) como nó patriarcado-racismo-capitalismo. Portanto, sendo o planejamento um instrumento do capital, é possível afirmar que este também reproduz os mecanismos de dominação-exploração do racismo e do patriarcado. Deste modo, há a superação da tese de que o planejamento é apenas uma técnica, visto que, na realidade, trata-se de um instrumento de poder político sobre o espaço que se processa as relações sociais.

A forma como se dá o planejamento pode integrar ou excluir os grupos sociais, pois é a execução do sistema vigente, permeando todo o espaço e estabelecendo quem serão os principais agentes a se manifestar. Assim, a intenção deste trabalho é mostrar como a questão de gênero no espaço urbano é integrada, demonstra-se a partir da existência do *vagão rosa*, como o meio urbano foi planejado para integrar principalmente os homens, e emerge agora a necessidade de mobilizar ações para que a mulher se aproprie do espaço, evidenciando a tese de que há uma falsa neutralidade do planejamento urbano e que ele não foi pensado para incluir as mulheres.

UMA ANÁLISE GEOGRÁFICA DA MOBILIDADE URBANA E DO “VAGÃO ROSA”

Como dito anteriormente, o planejamento urbano é um mecanismo capaz de intervir no espaço, através de instrumentos que atendem ao sistema político econômico vigente. Um dos instrumentos é a Mobilidade Urbana, que é considerada um direito, garantido através da Lei 12.587/12, capaz de proporcionar à população o Direito à Cidade. De acordo com o artigo 3 da Lei nº 12.587/12, a Mobilidade Urbana se caracteriza, como “[...] conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território” (BRASIL, 2012).

O serviço de transporte público urbano, além de proporcionar o deslocamento, viabiliza outros direitos sociais e necessidades fundamentais, como o acesso à saúde, educação, lazer, trabalho, entre outros, que precisam da mobilidade para sua realização (MANCUZO, 2022). No caso do modal metroviário, segundo a Pesquisa Origem e Destino do Metrô, feita em 2017 no município de São Paulo, 43,5% das mulheres declararam utilizar este transporte coletivo, em comparação a 34,7% dos homens. Além disso, 11,3% das mulheres indicaram o metrô como modo principal de transporte, contrapondo 9,6% dos homens (SMDU, 2017). Portanto, pode-se afirmar que as mulheres representam a maioria dos usuários do transporte público, inclusive no sistema metroviário.

Posto isso, ao associar o conceito de gênero ao planejamento urbano, especificamente sobre o instrumento da mobilidade urbana, é possível identificar pontos que reforçam o sistema de dominação-exploração dos homens sobre as mulheres. Um desses pontos é reiterado pela pesquisa divulgada pelo portal G1 (2022), que constata que 97% das mulheres entrevistadas já sofreram assédio no trem. Esse quadro evidencia e acentua a condição de atribuição de valores ao sexo feminino, em que estas são reduzidas a um objeto passível de violência para suprir as vontades do sexo masculino. Desse modo, a segurança e conforto das mulheres

no transporte público é algo imprescindível a se pensar.

O crime de assédio sexual está acautelado no Código Penal no Artigo 216-A, em que se caracteriza, como: “Constranger alguém com o intuito de obter vantagem ou favorecimento sexual, prevalecendo-se o agente da sua condição de superior hierárquico ou ascendência inerentes ao exercício de emprego, cargo ou função” (BRASIL, 2001). Porém, caso a ação tenha sido praticada em vias públicas, como nos meios de transporte, o crime se categoriza como importunação sexual, prevista no Artigo 215-A como: “Praticar contra alguém e sem a sua anuência ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro” (BRASIL, 2018).

Diversos determinantes facilitam a conduta desses crimes no transporte coletivo, apesar das penas previstas em lei. De acordo com Couto et. al. (2019), existe uma relação direta entre a qualidade do transporte público e os atos de violência sexual, por exemplo, a superlotação em conjunto com a falta de fiscalização oportunizam a ocorrência dos casos. No entanto, é necessário ressaltar que os diferentes crimes de violência sexual, sendo cometidos em espaços públicos ou privados, se inserem na dinâmica social como mecanismos de perpetuação do sistema de dominação-exploração em que as relações entre os indivíduos são hierarquizadas de modo que as mulheres são colocadas em uma posição subalternizada. Com isso, observa-se que fatores como a superlotação e a falta de fiscalização, não justificam e não explicam, por si só, esses acontecimentos, visto que a falta de respeito frente às usuárias é a principal causa. Diante disso, são necessárias providências para erradicar as ocorrências de casos de importunação sexual no transporte coletivo.

Nesse sentido, algumas medidas estão sendo implementadas, no contexto nacional e internacional, como a aplicação de veículos para uso exclusivo de mulheres. Essa referência pode ocorrer em ônibus, trens, metrô, sistemas de aplicativos de carona, entre outros tipos de transporte. Nos casos específicos de trens e metrô, os chamados “vagões rosa” correspondem a parte do veículo destinada exclusivamente ao uso de mulheres e/ou crianças acompanhadas por adultas, que funcionam normalmente ou em horário de pico (COUTO et. al., 2019).

O “vagão rosa” mostra-se como uma tentativa a curto prazo de resolução do problema dos importunos sexuais cometidos no sistema metroviário. É uma medida razoavelmente fácil e simples de ser implementada, pois se trata de uma intervenção de baixo custo, visto que os vagões já existem na estrutura, apenas modificando o fundamento de seu uso (COUTO et. al., 2019). Com isso, é perceptível que embora tal medida seja revestida de um discurso de combate a violência sexual, o que de fato acontece é a segregação das mulheres visto que a implementação do “vagão rosa” não enfrenta a lógica patriarcal de que as mulheres são postas como objetos sexuais colocados à disposição dos desejos dos homens ao mesmo tempo em que vincula a ideia de segurança das mulheres ao fato e a necessidade de estas estarem segregadas dos homens. Portanto, deve-se refletir sobre como esta ação fortalece a segregação das mulheres nos espaços de direito, o que demonstra uma forma de retrocesso nos avanços de uma relação menos hierarquizada entre os sujeitos (SANTOS; FILHO, 2019).

Nesse sentido, existem argumentos que apontam a implementação desta medida como ineficaz para a resolução do problema de casos de violência sexual como um todo, pois esses atos continuarão a ocorrer, mesmo dentro dos veículos, mas nas plataformas, estações e demais espaços (RODRIGUES, 2014). Contudo, é evidente que a partir da conscientização sobre o funcionamento do vagão exclusivo,

fiscalização de sua utilização correta e a aplicação de punição aos infratores, pode-se diminuir a incidência dos casos (COUTO et. al., 2019). No entanto, como já afirmado, tal medida não resolve o problema das violências a que as mulheres estão submetidas tanto no espaço público quanto no privado.

Para que ocorra a implementação do “vagão rosa” são necessárias concessões do poder público através de leis que viabilizam a autorização do uso exclusivo para determinada categoria de usuário (JÚNIOR; RODRIGUES, 2017). De acordo com o artigo 30 da Constituição Federal de 1988, cabe aos municípios: “[...] organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial” (BRASIL, 1988). Desse modo, para a aplicação dos “vagões rosa” no Brasil, compete a ação do poder público, através da iniciativa do Poder Executivo, acatarem as propostas feitas por parlamentares ou por iniciativa popular (BRASIL, 2018a apud COUTO, et. al., 2019).

No âmbito federal, desde 2006, tramita o projeto de lei nº 6.758/2006, que “[...] dispõe sobre a destinação de espaços preferenciais para mulheres e crianças nos sistemas ferroviário e metroviário” (BRASIL, 2006). Além disso, o projeto de lei indica que esses vagões devem ser destinados nos horários de pico, com profissionais de segurança fiscalizando o embarque e desembarque nas estações de trem ou metrô. Outra prescrição é a fixação de cartazes informativos nas estações e vagões, elucidando as penas previstas no Código Penal para os crimes de Atentado Violento ao Pudor e Ato Obsceno (BRASIL, 2006). Porém, apesar do despacho em 2016 a tramitação ainda não foi concluída.

Já no âmbito municipal, algumas cidades do Brasil já implementaram os vagões rosa, como: Rio de Janeiro (RJ), Brasília (DF), Belo Horizonte (MG), Contagem (MG), Recife (PE) e Jaboatão dos Guararapes (PE). Nos estados de São Paulo e do Rio Grande do Sul houveram tentativas de implementação desta mesma política, através de projetos de lei, porém em ambos não obtiveram êxito (JÚNIOR; VIEIRA, 2017).

No Rio de Janeiro, o vagão rosa já existe desde 2006 e funciona nos horários de pico dos dias úteis, entre 6 e 9 horas e entre 17 e 20 horas. Em Brasília, o vagão exclusivo existe desde 2012 e iniciou a operação também nos horários de pico, mas expandiu para todos os horários posteriormente. Em Belo Horizonte, o serviço funciona desde 2016 e abrange também a cidade de Contagem, funcionando no período de 6:30 às 8:30 horas e 17 às 19 horas, nos dias úteis. Em Recife, o vagão exclusivo para uso feminino foi implantado em 2017 de forma experimental e envolve o município de Jaboatão dos Guararapes, mas atualmente o serviço encontra-se desativado. (JÚNIOR; VIEIRA, 2017 apud COUTO et. al., 2019, p. 31).

De acordo com Couto et. al. (2019, p.31), “[...] nas cidades onde o vagão rosa foi implantado e onde foram realizadas pesquisas sobre o seu desempenho, houve a aprovação da maioria das mulheres”. Entretanto, essas implementações tiveram diversas divergências, justamente pelo caráter segregacionista. Em matéria divulgada no dia 12 de agosto de 2014 pelo portal El País, alguns grupos e movimentos sociais se posicionaram de forma contrária diante da questão. A advogada e diretora da ONG Minha Sampa, Ana Livia Árida, defende que a cidade é e deve ser um espaço para todos e que “[...] segregar é um retrocesso”. Nesse sentido, também há a questão do que a ativista Haydée Svab do PoliGen (Grupo de

Estudos de Gênero da Politécnica da Universidade de São Paulo), chama de “paradigma heteronormativo”, ou seja, diante da divisão estabelecida, a ativista questiona: “Onde encaixaríamos um transexual então? Em qual vagão?”.

No entanto, vale ressaltar que o “vagão rosa” também foi defendido por outros movimentos sociais, como foi o caso do Movimento Mulheres em Luta (MML), o qual, ainda segundo a matéria do El País, se colocou a favor da medida apesar de algumas ressalvas. De acordo com o MML, a medida só apresenta sentido diante da existência de três pilares: ações de conscientização, incentivo às denúncias e proteção às mulheres.

Apesar disso, é perceptível que a discussão sobre o “vagão rosa” é muito mais complexa do que inicialmente se supõe, visto que não se trata apenas de um grupo social que é beneficiado ou prejudicado. Tal medida parte de uma visão binária sobre a sociedade, a qual evidentemente não encontra respaldo na realidade dado a diversidade dos sujeitos existentes e atuantes na sociedade. Assim, questões como a inserção de mulheres transgêneros, ações de conscientização sobre as violências, incentivos de denúncia, culpabilização da vítima, entre outras, devem ser abordadas para que sejam feitas reflexões referente a aplicação da política (BORGES, 2014). Portanto, emerge a necessidade de identificar o planejamento para além do instrumento do capital, mas como possibilidade de um instrumento de fortalecimento da cidadania, de emancipação e de conscientização social, viabilizada através de ações transformadoras, assim, contribuindo para uma sociedade mais equânime (LIMONAD, 2014).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A vista do que foi apresentado, observa-se inicialmente que a incorporação do conceito de gênero pela ciência geográfica possibilita a compreensão do espaço como elemento em que as relações sociais resultantes do sistema de dominação-exploração se expressam e se materializam. A partir disso, pensar o planejamento urbano - enquanto instrumento político desprovido de neutralidade e cientificidade - com base nas questões de gênero revela a representação dos interesses hegemônicos vinculados às diferentes formas de opressão.

Nesse sentido, a implementação do *vagão rosa* pode ser entendida como uma medida que, embora seja percebida como uma forma de garantir a segurança das mulheres no sistema metroviário de transporte, acaba por apresentar um resultado negativo no que tange ao progresso da sociedade na busca pela libertação do sistema de dominação-exploração. Isso porque a política do *vagão rosa* não promove o enfrentamento a lógica deste sistema em que as mulheres são violentadas em todos os espaços da sociedade. Nota-se que, na realidade, há a construção de uma ideia segregacionista em que a segurança das mulheres no transporte público passa a ser diretamente vinculada à necessidade de criar espaços setorizados para cada grupo social, impedindo a convivência dos diferentes sujeitos em sociedade. Além disso, vale ressaltar que tal medida reforça estereótipos de gênero ao atrelar a cor rosa às mulheres, constituindo uma política caracterizada pelo segregacionismo e pelo machismo.

Com isso, conclui-se que a compreensão do *vagão rosa* enquanto uma medida de planejamento urbano e sendo este representativo dos interesses dos grupos que exercem a dominação-exploração dos demais grupos situados em posições subalternizadas na hierarquia social, o planejamento acaba por expressar determinados interesses, não só econômicos como políticos e ideológicos. Sendo

assim, é perceptível que a implementação do *vagão rosa* se constitui como uma medida de fácil concretização, barata aplicabilidade e curto prazo no que se refere aos resultados esperados. Deste modo, disfarça-se o problema da violência sexual nos transportes públicos e descortina-se outro problema, o da segregação das mulheres.

REFERÊNCIAS

BORGES, Beatriz. **As divergências do “vagão rosa”**. El País, 2014. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2014/08/12/sociedad/1407798106_994876.html. Acesso em: 12 dez. 2022.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 6.758, de 16 de março de 2006**. Dispõe sobre a destinação de espaços preferenciais para mulheres e crianças nos sistemas ferroviário e metroviário. Brasília: Câmara dos Deputados, 2006.

_____. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2016.

_____. Lei nº 10.224, de 15 de maio de 2001. Altera o Decreto-Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, para dispor sobre o crime de assédio sexual e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 16 mai. 2001.

_____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 jan. 2012.

_____. Lei nº 13.718, de 24 de setembro de 2018. Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para tipificar os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 25 set. 2018.

COUTO, C. F. V.; FERRAZ, K. N.V.; DIAS, C.; ANDRADE, N. P. O que as experiências com o vagão rosa nos ensinaram até agora. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, v. 41, p. 25-36, jan/abr, 2019.

FEDERICI, S. **Calibã e a bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva**. Trad. de Coletivo Sycorax. São Paulo: Elefante, 2017.

JÚNIOR, J. C. M. R.; VIEIRA, R. S. Políticas Públicas de transporte coletivo de passageiros: a segregação das mulheres em vagão exclusivo do metrô. **Revista de Direitos Sociais e Políticas Públicas**, Maranhão, v. 3, n. 2, p. 122-139, jul/dez, 2017.

LERNER, Gerda. **A criação do patriarcado: História da opressão das mulheres pelos homens**. 1º edição 2019. São Paulo: Editora Pensamento-Cultrix Ltda., 2019.

LIMONAD, Ester. Um novo planejamento ou um novo Estado para um novo Brasil? *In*: LIMONAD, Ester; CASTRO, Edna Ramos. (org.) **Um novo planejamento para um novo Brasil?**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 80-99.

MANCUZO, Melissa Carvalho. **A mobilidade sob a ótica de gênero para a**

construção de um território mais igualitário. ArchDaily, 2022. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/975940/a-mobilidade-sob-a-otica-de-genero-para-a-construcao-de-um-territorio-mais-igualitario>. Acesso em: 7 dez. 2022.

PESQUISA mostra que 97% das mulheres entrevistadas já sofreram algum tipo de assédio no transporte público. G1, 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2022/10/17/pesquisa-mostra-que-97percent-das-mulheres-entrevistadas-ja-sofreram-algum-tipo-de-assedio-no-transporte-publico.ghtml>. Acesso em: 8 dez. 2022.

REIS, M. L. Estudos de gênero na geografia: uma análise feminista da produção do espaço. **Espaço e Cultura**, UERJ, Rio de Janeiro, N. 38, P.XX-XX, jul./dez., 2015.

RODRIGUES, Amanda Campos Fontenele. **Sexismo e discriminação de gênero: uma análise sobre o projeto do vagão exclusivo para mulheres.** 2014.

SAFFIOTI, Heleieth I.B. **Gênero, patriarcado, violência.** 2. ed. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2015.

SANTOS, Camila Rodrigues; FILHO, Orlando Villas Bôas. O “não-lugar” da mulher no espaço público: um estudo a respeito do “vagão rosa” do Rio de Janeiro. In: **XV Jornada de Iniciação Científica e IX Mostra de Iniciação Tecnológica-2019.** 15 p, 2019.

SANTOS, Milton. **Economia Espacial. Críticas e Alternativas.** São Paulo, 2003 [1979]. Cap. 1 – Planejando o subdesenvolvimento e a pobreza.

SECRETÁRIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO (SMDU) - SP. Mulheres e seus deslocamentos na cidade: uma análise da pesquisa Origem e Destino do Metrô. **Informes Urbanos.** São Paulo, nº 44, mar. 2020.

SILVA, J. M. Gênero e sexualidade na análise do espaço urbano. **Revista Geosul**, v. 22, n. 44. 2007b.

SILVA, J. M. Um ensaio sobre as potencialidades do uso do conceito de gênero na análise geográfica. **Revista de História Regional**, [S. l.], v. 8, n. 1, 2007a.

SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. **Educação e realidade**, v. 15, n. 2, 1990.