



## A FUNÇÃO PROTETIVA DA LEI ESTADUAL Nº 4.733/06 NOS VAGÕES FEMININOS E A NECESSIDADE DE EFETIVA FISCALIZAÇÃO E MODERNIZAÇÃO LEGISLATIVA ACERCA DO ASSUNTO

Gabriele Souza da Silva

Graduada pela Universidade Estácio de Sá. Advogada.

**Resumo** – a importunação sexual nos meios de transporte público é uma concreta realidade que tem aterrorizado mulheres durante muitos anos, tendo como principal dificuldade os efeitos que o crime de importunação sexual causa, como exemplo, uma abalável seqüela psicológica de natureza permanente em vítimas que sofreram constrangimentos relacionados a tais atos libidinosos. Em virtude do atual cenário brasileiro quanto ao transporte público tornou-se uma das únicas fontes exequível para locomoção em polos locais levantando a necessidade de atenção maior ao tema, bem como as atualizações legislativas e políticas públicas voltadas a solucionar a atual, mas não recente problemática. Será abordado também se as mulheres detêm conhecimentos de tais avanços bem como se recebem amparo das empresas, usuários e do governo para garantir a proteção e justiça acerca da violência sexual ocorrida pelas usuárias de transporte público.

**Palavras-chave** – Direito Constitucional. Vagão feminino. Lei Estadual nº 4.733/06.

**Sumário** – Introdução. 1. Aplicação do princípio da isonomia nos vagões femininos: violação ou segregação. 2. Viabilidade de modernização legislativa para pessoas não-binárias ou transgêneros. 3. Eficácia das normas protetivas contra violência e violação às mulheres. Conclusão. Referências.

### INTRODUÇÃO

A presente pesquisa tem como objetivo analisar a segregação de gênero em espaços públicos de transporte tem sido uma prática historicamente enraizada em muitas sociedades, com o objetivo de garantir a segurança e o conforto das mulheres. No entanto, a eficácia e a relevância dessas medidas, como o uso de vagões femininos, têm sido objeto de debate contínuo.

A Lei Estadual nº 4.733/06, que regula a implementação de vagões femininos nos sistemas de transporte público, assume um papel crucial no contexto da proteção e segurança das mulheres em seus deslocamentos diários. A disposição de espaços exclusivos para o sexo feminino, embora concebida com a finalidade de oferecer um ambiente mais seguro, suscita discussões jurídicas e sociais que demandam análise aprofundada.

Neste artigo, empreender-se-á uma investigação minuciosa sobre a função protetiva da mencionada lei, com foco na salvaguarda dos direitos das mulheres, e se abordará a necessidade imperativa de uma modernização legislativa que esteja em sintonia com os desafios e nuances da sociedade contemporânea.



O tema é controvertido tanto na doutrina quanto na jurisprudência e merece atenção, uma vez que sempre é delicada a intervenção do Poder Judiciário nas relações de abuso/violência sexual.

Para melhor elucidar do tema, busca-se uma análise contemporânea acerca dos direitos femininos e compreender como esse conceito veio sofrendo alterações no ordenamento jurídico pátrio ao longo dos anos, principalmente depois do advento da Constituição Federal de 1988.

Destaca-se, ainda, despertar a atenção para a possibilidade de inovação e desenvolvimento das políticas públicas quanto ao vagão exclusivo.

Inicia-se o primeiro capítulo do trabalho apresentando a repercussão da presente Carta Constitucional no Direito feminino e no tratamento dos institutos contemporâneos vinculados a esse ramo do Direito.

Segue-se ponderando, no segundo capítulo, que o afeto é bem jurídico tutelado pela ordem jurídica brasileira, com o objetivo de aferir de que maneira se verifica, em concreto, a violação a esse bem jurídico.

O terceiro capítulo pesquisa a possibilidade de aplicação da responsabilidade civil objetiva e aplicação do código civil de 2002 as empresas de transportes públicos quando se tratar de importunações sexuais ocorridas com frequência na atualidade.

A presente pesquisa é exposta pelo método hipotético-dedutivo, visto que a pesquisadora objetiva abordar um conjunto de argumentos hipotéticos, os quais entende serem viáveis e apropriados para explorar o propósito da pesquisa, com o desígnio de comprová-las ou rejeitá-las arrazoada mente. Com esse fim, o enfoque do objeto desta pesquisa jurídica é indispensavelmente qualitativo, visto que a pesquisadora projeta se apoiar da bibliografia acerca do tema em foco, examinada e assente na fase exploratória da pesquisa, a fim de sustentar a sua tese.

## **1. APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO DA ISONOMIA NOS VAGÕES FEMININOS: VIOLAÇÃO OU SEGREGAÇÃO**

A origem dos vagões femininos ocorreu em diferentes cenários históricos e culturais ao redor do mundo. Ainda que não exista uma única origem definitiva, essa prática surge como resposta a preocupações específicas correlacionadas à segurança e proteção das mulheres nos sistemas de transporte público.

Na Índia, onde o assédio sexual nos transportes públicos era um assunto persistente, os vagões femininos foram concretizados pela primeira vez em 1992 a fim de ofertar às mulheres um espaço seguro durante suas viagens. No Japão<sup>1</sup>, por exemplo, os vagões para mulheres foram introduzidos na década de 2000 como um meio para combater o assédio sexual nos trens lotados após a entrada das mulheres no mercado de trabalho

Logo, com a entrada das mulheres no mercado de trabalho, passou-se a observar o fenômeno do assédio em locais públicos, sobretudo nos transportes coletivos públicos.

No que tange a exclusividade de vagões, pode ser observado em outros países, como Brasil, México, Egito e Indonésia<sup>2</sup>. Embora as razões exatas possam variar de acordo com o contexto local, a motivação principal é proporcionar às mulheres um ambiente livre de assédio e violência nos transportes públicos.

No Brasil, a literatura que debruça sobre a Lei Estadual nº 4.733/06<sup>3</sup>, aplicada no Estado do Rio de Janeiro, revela sua importância como um meio de proteção às mulheres nos transportes coletivos. Análises antecedentes têm enfatizado a necessidade de espaços seguros para as mulheres, sobretudo em contextos urbanos onde o assédio é prevalente. Contudo, a eficácia da legislação tem sido examinada devido à ausência de fiscalização por parte das autoridades competentes e à resistência cultural por parte dos usuários.

A aplicação da lei consiste em exigir que as concessionárias de transportes metroviário e ferroviário implementem um carro exclusivo para mulheres durante horários de pico. Tais carros foram denominados como “vagão rosa”, “vagão feminino” e “carro das mulheres”.

A associação nacional de cidadania interpôs uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 4231 RJ)<sup>4</sup>, em oposição aos Arts. 1º e 4º da Lei nº 4.733/06, argumentaram que fere o princípio da igualdade previsto no Art. 5º da CRFB, haja vista que

---

<sup>1</sup> BARROS, Mariana. **A polêmica do vagão rosa**: separar homens e mulheres no transporte público é uma boa ideia?. *Veja*, 2020. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/coluna/cidades-sem-fronteiras/a-polemica-do-vagao-rosa-separar-homens-e-mulheres-no-transporte-publico-e-uma-boua-ideia>. Acesso em: 14 fev. 2024.

<sup>2</sup> COUTO, Cecília. O que as experiências com o vagão rosa nos ensinaram até agora. **Revista dos transportes públicos**, 2019, 6f. Disponível em: <https://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-3.pdf>. Acesso em: 13 fev. 2024.

<sup>3</sup> RIO DE JANEIRO (Estado). ALERJ. **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: ALERJ, 2006. Disponível em:

[http://www3.alerj.rj.gov.br/lotus\\_notas/default.asp?id=144&url=L3NjcHJvMTUxOS5uc2YvMGMIYmY1Y2RlOTU2MDFmOTAzMjU2Y2FhMDAyMzEzMWVvZmQwYjE4ZjM0NThlMWMzNTgzMjU4MTk5MDA2YTcyNjQ/T3B1bkRvY3VtZW50JkhpZ2hsaWdodD0wLDMzNjclMkYyMDE3P09wZW5Eb2N1bWVudCZFeHBhbmRlRmV3#:~:text=LEI%20N%C2%BA%204.733%2C%20DE%2023%20DE%20MAR%C3%87O%20DE%202006.,ESTADO%20DO%20RIO%20DE%20JANEIRO](http://www3.alerj.rj.gov.br/lotus_notas/default.asp?id=144&url=L3NjcHJvMTUxOS5uc2YvMGMIYmY1Y2RlOTU2MDFmOTAzMjU2Y2FhMDAyMzEzMWVvZmQwYjE4ZjM0NThlMWMzNTgzMjU4MTk5MDA2YTcyNjQ/T3B1bkRvY3VtZW50JkhpZ2hsaWdodD0wLDMzNjclMkYyMDE3P09wZW5Eb2N1bWVudCZFeHBhbmRlRmV3#:~:text=LEI%20N%C2%BA%204.733%2C%20DE%2023%20DE%20MAR%C3%87O%20DE%202006.,ESTADO%20DO%20RIO%20DE%20JANEIRO). Acesso em: 14 fev. 2024.

<sup>4</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Plenário). **A G.Reg. Na Ação Direta De Inconstitucionalidade 4.231 Rio De Janeiro**. Relator: MIN. RICARDO LEWANDOWSKI, 21 de outubro de 2014. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=6804602>. Acesso em: 1 fev. 2024.



há tempos as mulheres deixaram de ser um “sexo frágil”. Tal ação não foi conhecida pelo Supremo Tribunal Federal STF, uma vez que a associação não cumpria os requisitos fundamentais para a propositura da ação.

Ainda perduram dificuldades e desafios significativos na aplicabilidade da Lei nº 4.733/06. A ausência de fiscalização adequada, embora haja previsão de multas e a insuficiência de medidas complementares de segurança têm implicado a eficácia da legislação. Além de que, a rápida evolução dos meios de transporte e das dinâmicas sociais exigem uma constante revisão e atualização da legislação para garantir sua relevância e eficácia.

A proteção das mulheres nos transportes coletivos é um dos direitos fundamentais, presente na Constituição de 1988, conhecida desde então como constituição cidadã, por consagrar em seu bojo progressos acerca das garantias aos brasileiros em inúmeras esferas da sociedade, logo após um período conturbado e repressivo, consolidou-se o Estado democrático e tal ideia de cidadania.

Dessa maneira a legislação infraconstitucional, trouxe avanços por se tratar de uma questão fundamental de direito para promover a igualdade de gênero e garantir o direito das mulheres à segurança e mobilidade urbana. Nesse contexto, a Lei Estadual nº 4.733/06<sup>5</sup>, que institui a reserva de vagões exclusivos para mulheres, como uma medida importante para mitigar os riscos de assédio e violência enfrentados por estas em seus deslocamentos.

Cumprе ressaltar, que a Constituição Federal em seu Artigo 6<sup>o</sup> elenca o transporte e a segurança como direitos sociais a todo e qualquer cidadão brasileiro e que devem ser assegurados pelo Estado.

A Lei nº 4.733/06, expressa o reconhecimento da vulnerabilidade das mulheres em locais públicos, especificamente nos sistemas de transporte coletivo, onde o assédio e a

---

<sup>5</sup> RIO DE JANEIRO (Estado). ALERJ. **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: ALERJ, 2006. Disponível em: [<sup>6</sup> \*Ibid.\*](http://www3.alerj.rj.gov.br/lotus_notes/default.asp?id=144&url=L3NjcHJvMTUxOS5uc2YvMGMIYmY1Y2RIOTU2MDFmOTAzMjU2Y2FhMDAyMzEzMWlvZmQwYjc4ZjM0NThlMWMzNTgzMjU4MTk5MDA2YTcyNjQ/T3BlbkRvY3VtZW50JkhpZ2hsaWdodD0wLDMzNjclMkYyMDE3P09wZW5Eb2N1bWVudCZFeHBhbmRlRmV3#:~:text=LEI%20N%C2%BA%204.733%2C%20DE%2023%20DE%20MAR%C3%87O%20DE%202006.,ESTADO%20DO%20RIO%20DE%20JANEIRO. Acesso em: 14 fev. 2024.</a></p></div><div data-bbox=)

violência são constantemente relatados. Ao destinar vagões exclusivos, a lei visa prestar um ambiente mais seguro e confortável para as mulheres, permitindo-lhes viajar sem medo de situações de constrangimento ou agressão.

Entende-se que a Lei Estadual nº 4.733/06, possui 3 objetivos principais<sup>7</sup>:

- I. Evitar que inúmeras mulheres usuárias de transporte público passem por constrangimento e importunação sexual;
- II. Evitar o constrangimento e importunação que são causados pela superlotação e falta de fiscalização;
- III. Exigir que as concessionárias implementem medidas de proteção para reduzir esse tipo de delito.

Contudo, a eficácia dessa lei não se subordina apenas a sua existência, mas também da sua implementação e fiscalização adequadas. A falta de fiscalização efetiva e a ausência de medidas complementares de segurança comprometem a eficácia da legislação, deixando as mulheres vulneráveis a ocorrência de violência nos transportes coletivos.

Ademais, é considerável destacar a necessidade de modernização legislativa afim de abordar novas formas de assédio e violência contra as mulheres nos transportes. Dado o avanço da tecnologia e das dinâmicas sociais, advém novos desafios que requerem uma resposta legislativa ágil e eficaz para garantir a proteção das mulheres.

Em vista disso, as políticas de proteção às mulheres nos transportes coletivos devem ser acompanhadas de uma efetiva fiscalização e de medidas de modernização legislativa para garantir sua eficácia e relevância. A relevância da implementação de políticas inclusivas e sensíveis ao gênero é imperiosa para promover um ambiente seguro e igualitário nos sistemas de transporte coletivo, contribuindo para a construção de cidades mais justas e igualitárias para todas as pessoas.

Muito se discute acerca a Legislação Infraconstitucional nº 4.733/2006 em que destina carros exclusivos as mulheres, sobre se ferem a isonomia prevista na Constituição de 88<sup>8</sup>. No entanto há diversas considerações e princípios norteadores a se fazer diante de tal indagação.

<sup>7</sup> TAVOLIERI, Nathalia. **Você é contra ou a favor de vagões só para mulheres?.** 2014. Disponível em: <https://epoca.globo.com/vida/noticia/2014/03/voce-e-contra-ou-favor-de-bvagoes-so-para-mulheresb.html> . Acesso em: 10 fev. 2024.

<sup>8</sup> BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília, DF: Presidência da República, [2024]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 15 fev. 2024.

Proteção da Dignidade da pessoa humana: Previsto na carta magna. A medida busca assegurar uma igualdade real de acesso aos serviços de transporte, proporcionando um ambiente mais seguro e confortável para as mulheres exercerem seu direito de locomoção.

Proteção Específica: Atentando as desigualdades de gênero existentes na sociedade, a criação de vagões exclusivos se justifica como uma medida necessária para proteger um grupo social historicamente mais vulnerável a situações de assédio e violência. Tal proteção específica não comina em tratamento discriminatório, mas sim em solução apropriada às necessidades e realidades das mulheres, visando garantir sua segurança e bem-estar.<sup>9</sup>

Outro desafio enfrentado pelo campo jurídico são os conflitos de direitos e princípios constitucionais envolvidos na reserva de vagões femininos. Por um lado, a medida busca proteger as mulheres contra o assédio e a violência nos transportes coletivos, garantindo seu direito à segurança e integridade física. Por outro lado, surgem questões relacionadas à liberdade de locomoção e igualdade de acesso aos serviços públicos, que precisam ser conciliadas para garantir uma solução equilibrada e compatível com a Constituição.

À vista disso, a Legislação Infraconstitucional nº 4.733/06 encontra-se alinhada com princípios e normas internacionais de direitos humanos, corroborando sua legitimidade e compatibilidade com a Constituição de 1988.

É relevante abordar que entre as principais lacunas na implementação da Lei nº 4.733/06, relacionada a falta de fiscalização adequada por parte das autoridades competentes resulta em violência. Em inúmeros casos, não há uma presença efetiva de fiscais nos transportes coletivos para garantir o cumprimento da legislação. Isso tem como efeito uma baixa aplicação das penalidades previstas para aqueles que desrespeitam a reserva de vagões femininos, o que compromete a eficácia da lei.

Ademais, outro desafio enfrentado na implementação da Lei é a resistência cultural por parte de alguns usuários dos transportes coletivos. Muitas pessoas e até mesmo determinados grupos de mulheres ainda não reconhecem a relevância da reserva de vagões exclusivos para mulheres ou mesmo se opõem a ela, declarando que isso viola o princípio da igualdade. Essa resistência cultural inibe a eficácia da legislação e pode levar à sua não aplicação em determinadas situações.

Além desses fatores, a ausência de medidas complementares de segurança também representa uma lacuna na implementação da Lei nº 4.733/06. Ainda que a reserva de vagões

---

<sup>9</sup> BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2024]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 15 fev. 2024.



femininos seja uma medida importante, ela por si só não é suficiente para garantir a segurança das mulheres nos transportes coletivos. São essenciais medidas adicionais, como por exemplo presença de câmeras de segurança, botões de pânico e maior iluminação nos vagões, para garantir um ambiente verdadeiramente seguro para as mulheres.

Diante de algumas das lacunas abordadas na implementação e fiscalização da Lei Estadual n° 4.733/06, mostra-se evidente a necessidade de modernização legislativa para abordar novos desafios e garantir a eficácia da proteção oferecida as mulheres nos transportes coletivos. Isso também engloba a revisão da legislação existente para torná-la mais abrangente, bem como a adoção de medidas complementares para garantir a segurança das mulheres.

## 2. VIABILIDADE DE MODERNIZAÇÃO LEGISLATIVA PARA PESSOAS NÃO-BINÁRIAS OU TRANSGÊNEROS

A definição de locomoção está atrelada à entrada na área urbana, e por consequência, à participação e à independência. Além de somente um meio de entrada, a locomoção também deve ser entendida como uma experiência. Em razão da falta de visibilidade dos percursos feitos por mulheres, rente a percepção de uma cultura patriarcal que socialmente objetifica e submete o corpo feminino, sendo a vivência das mulheres nesses ambientes caracterizada por uma sensação de insegurança:

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.<sup>10</sup>

Quando se fala em transporte público, tal serviço é considerado indispensável e essencial para toda a sociedade civil. Os usuários destes, estão salvaguardados pela CRFB, e nela prevê que é dever dos municípios a prestação do serviço que deve ser zelado uma vez se trata de um direito social amparado pelo Estado democrático de Direito.

---

<sup>10</sup> 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, 2018. p. 113.

Mediante a Lei nº 12.587/12<sup>11</sup>, que instituiu preceitos norteadores do direito ao transporte previsto no art. 5º, tais como: acessibilidade universal; bem como Desenvolvimento sustentável das cidades; Equidade no acesso dos cidadãos; Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços; Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Segurança nos deslocamentos; Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso; equidade e por fim Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Existem diversos avanços como por exemplo, no México há o chamado planejamento *Athenea*, onde linhas de ônibus circulam exclusivamente em determinados horários de pico para que mulheres se sintam mais incluídas e seguras. Na Áustria símbolos de trânsito como por exemplo “homens trabalhando” incluiu-se figuras femininas, no movimento de uma ação municipal chamada “feminizou”<sup>12</sup>.

Vale ressaltar que com a dupla jornada que muitas mulheres exercem, considera-se uma crescente demanda pelo uso de transporte coletivo pelo público feminino. Conforme Santos, “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.”<sup>13</sup>

Apesar de esforços para implementar a Lei nº 4.733/06, que sofreu inúmeras críticas tais como violação ao princípio da isonomia, em razão ferir a igualdade em sentido estrito ao criar um carro segregado por gêneros.

Crítica feita também por Mariana Ibelloni: “quem pode se mover na cidade? Como se move? A quais corpos o acesso ao espaço público é franqueado e facilitado”<sup>14</sup>

Nesse aspecto, indaga-se uma questão pertinente que tem sido levantada quando se trata acerca da modernização legislativa, no contexto dos vagões exclusivos em transportes públicos, que seria imperioso incluir dispositivos a fim de adaptar-se às situações específicas das pessoas não-binárias ou transgêneros, visando sua segurança e conforto.

---

<sup>11</sup> BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acesso em: 10 fev. 2024.

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> SANTOS, Simone Alves. Assédio sexual nos espaços públicos: reflexões históricas e feministas. **História, Histórias**, BRASÍLIA, v. 3, n. 6, p. 27-41, jun./2015.

<sup>14</sup> ALBUQUERQUE, Mariana Ibelloni Braga; BERNARDES, Márcia Nina. **De quantos caminhos se faz um direito?** - mobilidade e gênero nos quadros de cidade. 2019. 121f. Dissertação (mestrado em Direito). – Faculdade de Direito, Rio de Janeiro, 2019.



Evidencia-se também a análise sobre a criação de ambientes exclusivos para mulheres além de “segregar, em si, não tem potencial para solucionar a questão, nem mesmo a longo prazo. Ao criar espaços diferenciados, deixa-se a cultura patriarcal intacta, de forma que, fora deles, as mulheres estarão sujeitas aos mesmos riscos, ou piores.<sup>15</sup>

Tendo em vista que mulheres transgênero enfrentam frequentemente acontecimentos discriminatórios, decorrentes de preconceitos arraigados vindos de tratar algo como um problema médico histórico de sua identidade. Tais rótulos baseiam-se em uma cronologia de marginalização da identidade de gênero das mulheres trans, que afetam suas interações sociais e oportunidades de vida. A medicalização do transgênero tem contribuído para a perpetuação de estereótipos negativos tem-se como resultado, que mulheres trans constantemente enfrentam desafios adicionais em sua jornada para serem e aceitas na sociedade.

Estabelecer condutas claras para melhor gestão e o uso dos vagões exclusivos, assegurando que sejam implementados espaços seguros e inclusivos para todas as pessoas. Isso inclui a execução de políticas antidiscriminatórias que inibam qualquer maneira de assédio ou discriminação com base na identidade de gênero, como a adoção de medidas para capacitar os funcionários dos transportes públicos a lidar com situações relacionadas à diversidade de gênero de forma sensível e respeitosa.

Quanto a responsabilidade das concessionárias de transporte público, deve estar alinhada com as diretrizes que regem os contratos de transporte, nos limites que ajustam a contratação de empresas privadas pelos Estados para prestação de serviços públicos como concessão, dando a importância a relação de consumo entre usuários e fornecedores.

Diversamente da prestação de serviço que se encarrega o Município, por meio de uma obrigação constitucional, as empresas concessionárias são contratadas pelo ente federativo para proporcionar um bom serviço público, e deve se seguida as normas estabelecidas no contrato firmado entre eles, baseando-se na legislação constitucional e infraconstitucional.

Como leciona Marcello Caetano, no livro *Princípios Fundamentais do Direito Administrativo*, a associação duradoura e especial ocasiona a criação de uma comunhão, em que o particular tornar-se-á colaborador da Administração na medida em que é chamado a realizar os fins desta, ainda lhe incumbe preservar e defender o interesse público como se fora seu.<sup>16</sup>

<sup>15</sup>ALBUQUERQUE, Mariana Ibelloni Braga; BERNARDES, Marcia Nina. **De quantos caminhos se faz um direito?** - mobilidade e gênero nos quadros de cidade. 2019. 121f. Dissertação (mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Rio de Janeiro, 2019.

<sup>16</sup>CAETANO, Marcelo. **Princípios fundamentais do direito administrativo**. Lisboa: Almedina, 2003. p. 224-225.

Neste sentido, objetivando a proteção dos direitos fundamentais, Claudia Lima Marques estabelece que:

quanto ao transporte de passageiros, é sempre importante lembrar que a prestação contratual e o regime, especialmente o conteúdo contratual imposto pelo fornecedor, envolvem indiretamente (e podem violar) direitos fundamentais dos indivíduos, tais como o direito à liberdade e livre movimentação e o direito a vida e à integridade. Este ponto de contrato entre o direito constitucional e o direito civil ou comercial influenciará a relação entre particulares (a chamada *Drittwirkung* da doutrina alemã), impondo um exame mais agudo da razoabilidade das cláusulas, da sua necessidade para aquele tipo de transporte e da possibilidade de impor qualquer limite direto de ressarcimento.<sup>17</sup>

Desta forma, o serviço de transporte público ofertado pelas empresas privadas se dá por meio de um contrato de prestação de serviço, o Código Civil define como uma obrigação, mediante retribuição, de transportar pessoas ou coisas<sup>11</sup>, sendo regido por normas contratuais, pelas normas reguladoras, como a Lei nº 8.987, e o próprio Código Civil.<sup>18</sup>

Sendo assim, no que tange ao direito positivado, há implementações normativas para regulamentar o transporte público coletivo e garantir a segurança de seus usuários, contudo carece de fiscalização e modernização. Porém, a violência sexual suportada por mulheres vem aumentando significativamente no decurso dos anos, como abordado no começo do presente artigo.

### 3. EFICÁCIA DAS NORMAS PROTETIVAS CONTRA VIOLÊNCIA E VIOLAÇÃO ÀS MULHERES

A criminalização das diversas violências sofridas por mulheres já é de fato, uma realidade no ordenamento jurídico brasileiro. Além das leis protetivas específicas para mulheres, como por exemplo a lei maria da penha, bem como artigos específicos do código penal, como por exemplo o artigo que trata do feminicídio, diversas legislações sobrevieram com o propósito de regulamentar as situações lamentavelmente cotidianas, em que se vitimam mulheres.

A Lei nº 4.733/2006<sup>19</sup>, que destina espaços exclusivos para mulheres em transportes públicos no Estado do Rio de Janeiro, foi instituída com a finalidade de salvaguardar a

---

<sup>17</sup> MARQUES, Claudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor**: o novo regime das relações contratuais. 8. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016. p. 510.

<sup>18</sup> BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Brasília, DF: Presidência da República, 2002. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406compilada.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm). Acesso em: 14 fev. 2024.

<sup>19</sup> RIO DE JANEIRO (Estado). ALERJ. **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





No entanto, ocorre a minimização da aplicação adequada e ainda, há persistência de normas culturais e sociais que toleram ou menosprezam o assédio, assim comprometendo à eficiência dessas normas.

Um esforço conjunto é necessário para promover uma maior efetividade das normas protetivas. Isso inclui o fortalecimento da legislação atual, a implementação de políticas públicas voltadas para a prevenção e combate ao assédio, a conscientização e educação da população sobre os direitos das mulheres e os impactos do assédio, e ainda sobre o apoio às vítimas para que denunciem e tenham acesso à justiça de maneira segura.

Vale destacar ainda, que embora as políticas de vagão exclusivo não tenham o condão de sozinhas, solucionar a violência sexual nos transportes. A questão norteadora é, de fato, se operam quanto políticas locais e específicas, ou se em razão de suas decorrências negativas superam, ainda que parca, de proteção.

Ainda é possível concluir que mesmo com as medidas protetivas como as leis e projetos de lei, ainda muitas mulheres não tem entendimento de como proceder após o ato libidinoso que acabaram de sofrer, muitas se quer tem conhecimento de como procurar ajuda não tendo apoio necessário nem dos demais passageiros, funcionários e por muita das vezes, do poder de polícia, porém situações como essas vem tentando ser solucionadas por meio de campanhas e movimentos feministas afim de que as mulheres tenham o conhecimento das leis que as protegem e para que pelo menos levem o seu agressor a justiça para que ocorra o devido processo legal.

Vale mencionar também que algumas outras medidas, algumas indiscutivelmente menos polemicas, também tem sido implementada. Como por exemplo no Município do Rio de Janeiro, sancionada em janeiro de 2017, a Lei Municipal nº 6.123/2017<sup>20</sup>, que estabelece que os motoristas de ônibus realizem parada para o desembarque de mulheres, idosos e pessoas com deficiência fora dos pontos fixados pela Secretaria Municipal de Transportes, depois das vinte e duas horas. Tal medida tem como objetivo permitir que tais grupos escolham os lugares mais oportunos para realizar o seu desembarque, obstando descer em lugares ermos ou afastados do seu destino. Algumas outras iniciativas também têm sido confeccionadas. Como por exemplos aplicativos de transportes que tanto as passageiras quanto as motoristas são mulheres.

---

<sup>20</sup> RIO DE JANEIRO (Estado). Câmara Municipal do Rio de Janeiro. **Lei nº 6.123, de 3 de janeiro de 2017**. Determina que os ônibus que realizam transporte coletivo em linhas regulares realizem desembarque de passageiros fora dos pontos determinados, e dá outras providências. Rio de Janeiro: Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://aplicnt.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/24e1cfbbf5ab75e003257afb00682256/08cf480138a177eb8325809e00398fc1?OpenDocument>. Acesso em: 11 fev. 2024.

De todo modo, a análise realizada possui elementos demonstradores de como a existência de um espaço exclusivo para mulheres fomenta colapsos ou constrói contiguidades com a diversidade de maneiras de sociabilizações existente no ambiente do sistema metro ferroviário, seja de amizade, cortesia, consumo, flerte ou violência, como também se constrói modelos alternativos de sociabilização, de resistência e de como ser “mulher” na cidade.

## CONCLUSÃO

A análise da Lei Estadual nº 4.733/06 e sua função protetiva nos vagões femininos do transporte público revela uma importante iniciativa para garantir a segurança e o bem-estar das mulheres. A importunação sexual nos meios de transporte coletivo constitui uma realidade alarmante, com consequências psicológicas graves para as vítimas, o que demanda uma resposta legislativa e social eficaz.

A implementação de vagões exclusivos para mulheres visa proporcionar um ambiente seguro, livre de constrangimentos e violência sexual. No entanto, a eficácia dessa medida depende não apenas da existência da lei, mas também de uma fiscalização efetiva e de uma modernização legislativa contínua, que leve em consideração as mudanças sociais e tecnológicas.

É imperativo que as empresas de transporte, os usuários e o governo atuem conjuntamente para garantir o cumprimento da legislação. Isso inclui a conscientização das mulheres sobre seus direitos, a oferta de suporte adequado às vítimas e a promoção de campanhas educativas que envolvam toda a sociedade.

Ademais, a modernização legislativa deve incorporar novas tecnologias de monitoramento e segurança, além de aprimorar os mecanismos de denúncia e resposta às ocorrências de importunação sexual. A construção de políticas públicas eficazes depende do entendimento da realidade vivenciada pelas usuárias de transporte público e da adaptação das leis às necessidades atuais.

Em suma, a Lei Estadual nº 4.733/06 representa um avanço significativo na proteção das mulheres no transporte público, mas sua plena eficácia exige esforços contínuos de fiscalização, modernização legislativa e engajamento de todos os setores da sociedade. Somente assim será possível garantir um ambiente seguro e digno para todas as mulheres, promovendo a justiça e a igualdade de gênero.

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Mariana Ibelloni Braga; BERNARDES, Márcia Nina. **De quantos caminhos se faz um direito?** - mobilidade e gênero nos quadros de cidade. 2019. 121f. Dissertação (mestrado em Direito). Faculdade de Direito, Rio de Janeiro, 2019.

BARROS, Mariana. **A polêmica do vagão rosa: separar homens e mulheres no transporte público é uma boa ideia?**. Veja, 2020. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/coluna/cidades-sem-fronteiras/a-polemica-do-vagao-rosa-separar-homens-e-mulheres-no-transporte-publico-e-uma-boua-ideia>. Acesso em: 14 fev. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2024]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 15 fev. 2024.

BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Brasília, DF: Presidência da República, 2002. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406compilada.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm). Acesso em: 14 fev. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acesso em: 10 fev. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal(Plenário). **A G.Reg. Na Ação Direta De Inconstitucionalidade 4.231**. Rio De Janeiro. Relator: MIN. RICARDO LEWANDOWSKI, 21 de outubro de 2014. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=6804602>. Acesso em: 1 fev. 2024.

CAETANO, Marcelo. **Princípios fundamentais do direito administrativo**. Lisboa: Almedina, 2003.

COUTO, Cecília. O que as experiências com o vagão rosa nos ensinaram até agora. **Revista dos transportes públicos**, 2019, 6f. Disponível em: <https://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-3.pdf>. Acesso em: 13 fev. 2024.

MARQUES, Claudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais**. 8. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

RIO DE JANEIRO (Estado). ALERJ. **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: ALERJ, 2006. Disponível em:



[http://www3.alerj.rj.gov.br/lotus\\_notes/default.asp?id=144&url=L3NjcHJvMTUxOS5uc2YvMGMIYmY1Y2RIOTU2MDFmOTAzMjU2Y2FhMDAyMzEzMWlVZmQwYjc4ZjM0NThlMWMzNTgzMjU4MTk5MDA2YTcyNjQ/T3BlbkRvY3VtZW50JkhpZ2hsaWdodD0wLDMzNjclMkYyMDE3P09wZW5Eb2N1bWVudCZFeHBhbmRwaWV3#:~:text=LEI%20N%C2%BA%204.733%2C%20DE%2023%20DE%20MAR%C3%87O%20DE%202006.,ESTADO%20DO%20RIO%20DE%20JANEIRO](http://www3.alerj.rj.gov.br/lotus_notes/default.asp?id=144&url=L3NjcHJvMTUxOS5uc2YvMGMIYmY1Y2RIOTU2MDFmOTAzMjU2Y2FhMDAyMzEzMWlVZmQwYjc4ZjM0NThlMWMzNTgzMjU4MTk5MDA2YTcyNjQ/T3BlbkRvY3VtZW50JkhpZ2hsaWdodD0wLDMzNjclMkYyMDE3P09wZW5Eb2N1bWVudCZFeHBhbmRwaWV3#:~:text=LEI%20N%C2%BA%204.733%2C%20DE%2023%20DE%20MAR%C3%87O%20DE%202006.,ESTADO%20DO%20RIO%20DE%20JANEIRO). Acesso em: 14 fev. 2024.

RIO DE JANEIRO (Estado). Câmara Municipal do Rio de Janeiro. **Lei nº 6.123, de 3 de janeiro de 2017**. Determina que os ônibus que realizam transporte coletivo em linhas regulares realizem desembarque de passageiros fora dos pontos determinados, e dá outras providências. Rio de Janeiro: Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://aplicnt.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/24e1cfbbf5ab75e003257afb00682256/08cf480138a177eb8325809e00398fc1?OpenDocument>. Acesso em: 11 fev. 2024.

SANTOS, Simone Alves. Assédio sexual nos espaços públicos: reflexões históricas e feministas. **História**, Histórias, BRASÍLIA, v. 3, n. 6, p. 27-41, jun./2015.

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, 2018.

TAVOLIERI, Nathalia. **Você é contra ou a favor de vagões só para mulheres?**. 2014. Disponível em: <https://epoca.globo.com/vida/noticia/2014/03/voce-e-contra-ou-favor-de-bvagoes-so-para-mulheresb.html>. Acesso em: 10 fev. 2024.