

A mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo

Atualmente a mobilidade urbana constitui um dos grandes desafios das metrópoles, em especial em países periféricos e semi-periféricos. Nesses países, o subinvestimento em transporte coletivo e a contínua concentração de riqueza – características relacionadas, vale dizer, a seus processos históricos de uso e ocupação do solo – acabaram gerando cidades com deslocamentos ineficientes do ponto de vista econômico e excludentes do ponto de vista social.

No caso paulistano, uma das causas diretas de inserção nesse contexto é a concentração do emprego nas regiões centrais, forçando deslocamentos pendulares diários. Parte substantiva da população do município de São Paulo, em especial a mais pobre, ainda perfaz diariamente grandes trajetos (para fixar em um exemplo, em um trajeto de Cidade Tiradentes, Guaianases e Lajeado até Jardim Paulista e Pinheiros percorre-se uma distância média de 28,3 Km), em grandes intervalos de tempo (por exemplo, um trajeto de Iguatemi, São Mateus e São Rafael até Campo Belo, Itaim Bibi e Moema dura em média 126 minutos)¹.

Mesmo que a mobilidade urbana impacte a sociedade no seu conjunto é necessário refinar a análise para dar conta das suas nuances, nos vários grupos sociais. As características socioeconômicas da população contribuem para que o acesso físico à cidade não seja homogêneo, influenciando além do acesso ao trabalho e à educação, o acesso à cultura, aos cuidados com a saúde, etc. A problemática das relações entre gênero, transporte e planejamento urbano, por exemplo, tem sido tratada mais recentemente com atenção especial aos dados de diferentes grupos socioeconômicos além dos deslocamentos físicos na geografia da cidade (LEVY, 2015: 139). Como exemplo, já se concluiu em trabalho anterior sobre o tema, tratando da experiência de Santiago do Chile: "a mobilidade expressa as oportunidades de conexão física

ou virtual oferecida pelas cidades, e está influenciada tanto por fatores socioeconômicos, tais como as capacidades físicas e econômicas que cada pessoa tem [...] como por construções sociais como o gênero" (MARTÍNEZ & SANTIBÁÑEZ, 2015).

Entre os vários enfoques possíveis, esse Informe pretende contribuir para a reflexão sobre a mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo, qualificando o debate sobre políticas urbanas inclusivas e políticas públicas setoriais relacionadas ao tema. A partir de dados desagregados de padrões de deslocamento na cidade, a pesquisa de Origem e Destino (OD), realizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, em 2012, oferece dados fundamentais para esse objetivo.

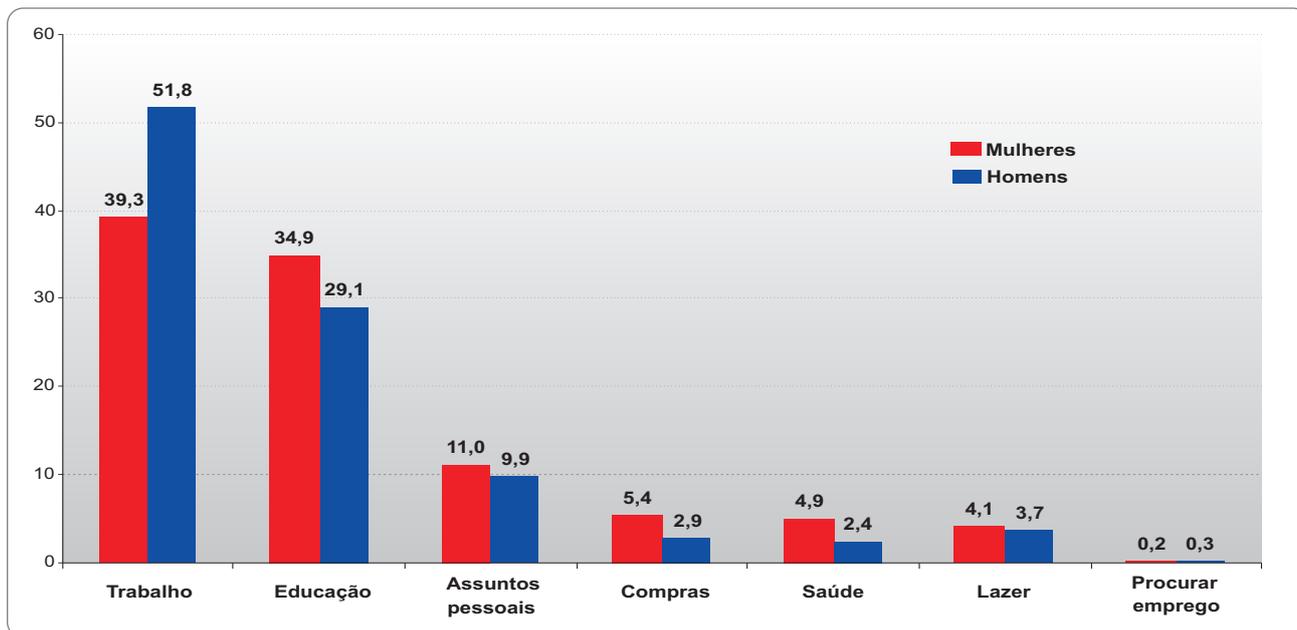
A OD, como é comumente chamada, é um levantamento quinquenal, de caráter domiciliar amostral, que descreve as viagens – seus tipos, destinos e modais – realizadas pelos habitantes da Região Metropolitana de São Paulo. Para esse Informe, foram selecionados os residentes na capital paulista,² cruzando as viagens com as características sociais e econômicas dos indivíduos a partir de dois eixos de questionamentos: Como homens e mulheres se deslocam na região metropolitana de São Paulo? É possível identificar um "padrão" de mobilidade das mulheres? Se sim, como a segmentação de mulheres por níveis de renda pode qualificar este padrão?

Um primeiro dado relevante para se responder à primeira das questões diz respeito à finalidade das viagens realizadas por homens e mulheres. Isto é, quais os principais motivos dos deslocamentos realizados na região metropolitana de São Paulo? Como indicado no Gráfico 1 a seguir, para ambos os sexos, o trabalho e a educação figuram como os principais motivos de

¹ Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo - Metrô.

² Num levantamento amostral como a Pesquisa de Mobilidade 2012, cada entrevista realizada possui um peso estatístico específico, considerando cada tipo de agregação ou variável de referência, no caso da OD 2012, domicílio, família, pessoa e viagem. Tal peso, ao ser expandido, chega aos valores do universo que representa. Salienta-se, assim, para os objetivos desse Informe, que no município de São Paulo foram entrevistadas 17.686 pessoas, sendo 9.416 mulheres e 8.270 homens. Na expansão estatística, chega-se a 11.395.817 pessoas, sendo 6.064.558 (53,2%) de mulheres e 5.331.259 (46,8%) de homens.

Gráfico 1 - Viagens por motivo no destino, segundo sexo (em %). Município de São Paulo - 2012



Fonte: Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo, METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo;
Elaboração: SMDU/ Deinfo.

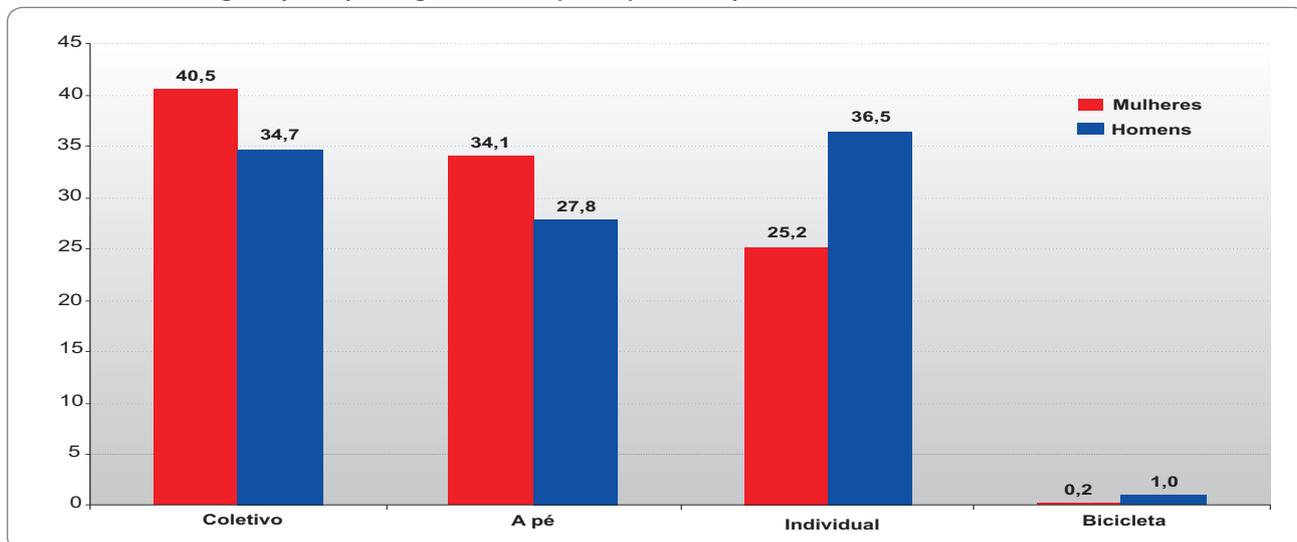
deslocamento diário. Ainda assim, as mulheres apresentam maior diversificação no motivo de suas viagens, apresentando cifras maiores em todos os destinos (com exceção do trabalho).

Esta diversificação de finalidades das viagens pode ser explicada pelas funções que recorrentemente recaem sobre as mulheres de levar e buscar os filhos na escola (educação), acompanhar familiares em consultas médicas (saúde), realizar compras, entre outras.

Nesse sentido, é interessante notar que, segundo a metodologia adotada nesta pesquisa (OD), em viagens em que um indivíduo acompanha outro, o destino final é computado para ambos. Assim, a mãe que leva o filho à escola ou a mulher que levou um familiar ao hospital tem como destinos "escola" e "saúde", respectivamente.

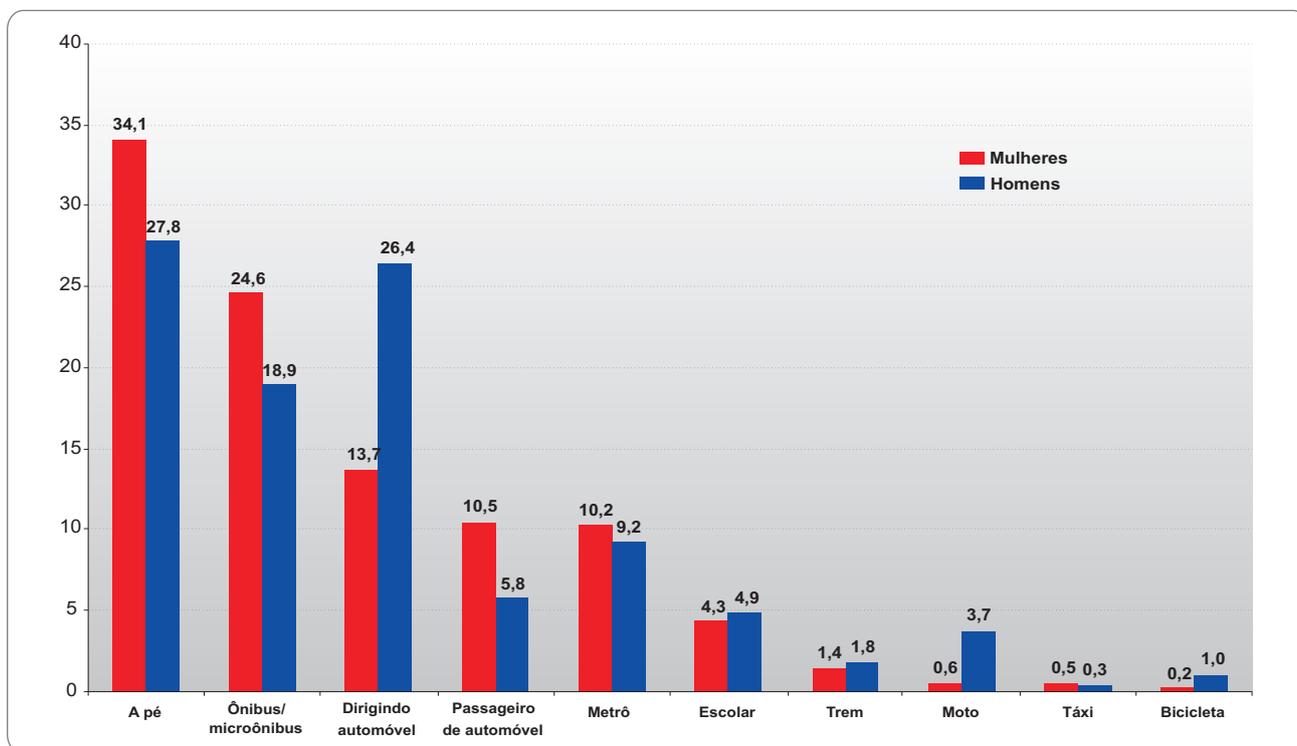
Quanto ao tipo de transporte utilizado por homens e mulheres, os dados indicam que mulheres utilizam o transporte público coletivo com maior intensidade, e

Gráfico 2 - Viagens por tipo, segundo sexo (em %). Município de São Paulo - 2012



Fonte: Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo, METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo;
Elaboração: SMDU/ Deinfo.

Gráfico 3 - Viagens por modo principal de transporte, segundo sexo (em %). Município de São Paulo - 2012



Fonte: Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo, METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo;

Elaboração: SMDU/ Deinfo.

andam mais a pé. O modo como essas mulheres se deslocam pela cidade faz com que sejam atores centrais no planejamento urbano, uma vez que, por usarem mais transporte coletivo e se deslocarem mais a pé, vivenciam de maneira mais próxima e orgânica essa dimensão do espaço público e seus equipamentos.

De acordo com os dados de 2012, o transporte coletivo (ônibus, trem e metrô) e as viagens a pé somavam 74,6% das viagens de mulheres, contra 62,5% dos homens. Essa diferença dos homens era compensada pelo uso mais intenso do automóvel, apresentando 11,3 pontos percentuais a mais que as mulheres.

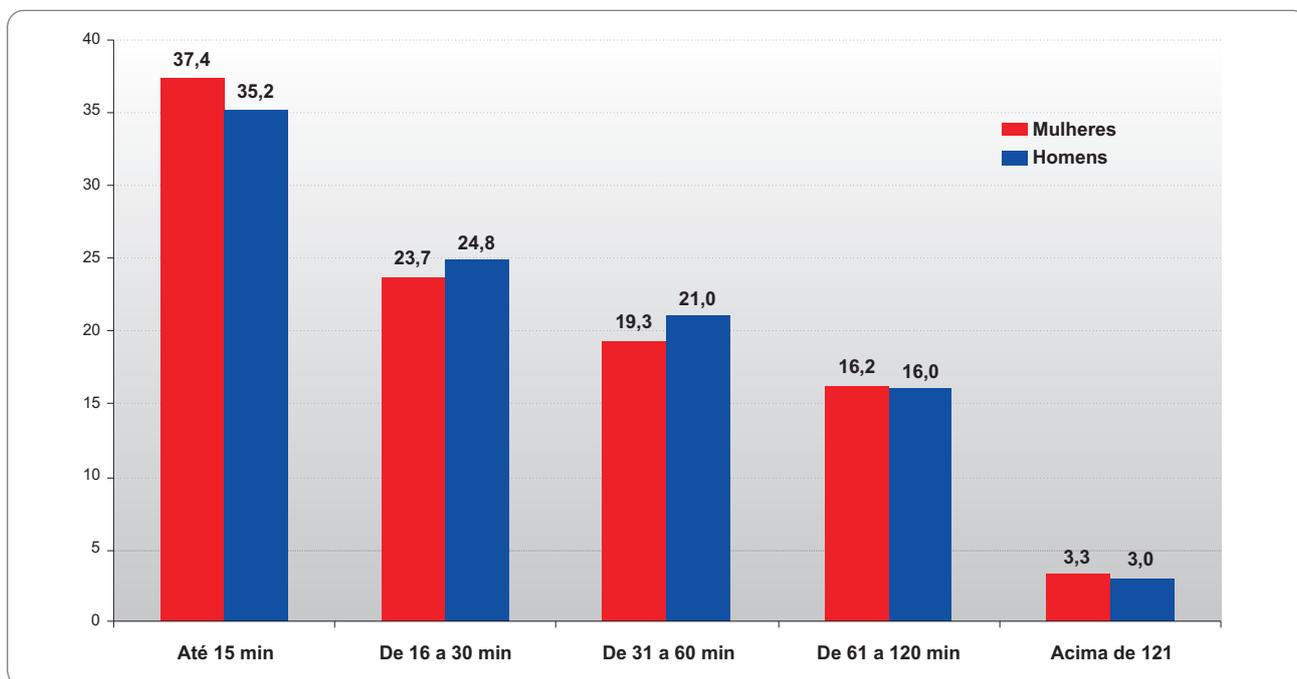
Por modal, a maior parte das viagens de mulheres era realizada a pé; seguidas, em segundo lugar, dos ônibus e; em terceiro, de caronas em automóveis. O metrô correspondia a 10,2% das viagens das mulheres, contra 9,2% dos homens; Já no trem, o uso dos homens ficava acima do das mulheres, por uma pequena margem.

Além disso, visto que o deslocamento a pé é preponderante entre as mulheres, sugerindo, assim, a realização de distâncias menores; era de se esperar que a faixa de viagens de duração de até 15 minutos tivesse entre esse grupo uma representatividade maior – como indica o Gráfico 4 a seguir.

Com efeito, esses dados sugerem que, de fato, exista um padrão distinto entre homens e mulheres no deslocamento urbano na região metropolitana de São Paulo. Com finalidades de viagens mais diversificadas e deslocamentos realizados em sua maior parte a pé ou em transporte coletivo, mulheres perfazem um padrão de mobilidade que vai além do eixo “moradia-trabalho”.

Por exemplo, idas e vindas de supermercados, lojas, farmácias, creches, escolas, postos de saúde e outros inúmeros destinos – como visto no Gráfico 1 – acabam por delinear um tipo específico de deslocamento, com possíveis implicações para políticas públicas na área.

Gráfico 4 - Viagens por faixas de tempo, segundo sexo (em %). Município de São Paulo - 2012



Fonte: Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo, METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo;

Elaboração: SMDU/ Deinfo.

Essas atividades, por sua vez, realizadas num contexto urbano e social com enormes segregações e condições de acessibilidade inadequadas, fazem com que o raio de ação territorial dessas mulheres seja limitado, incentivando deslocamentos a pé, o que explica a relevância desse modal no deslocamento das mulheres, bem como a menor duração de suas viagens.

Nesse sentido, sugere-se que medidas como redução da velocidade máxima de vias, inclusão de motoristas mulheres, possibilidade de desembarque noturno de ônibus em locais seguros, instalação e melhoramentos em calçadas, iluminação, simplificação de tarifas de transporte com integração e elevação da oferta de modais, valor de tarifa por tempo (3h, diário, semanal, mensal) e não somente por trecho de deslocamento, entre outras políticas setoriais, requalificam a mobilidade urbana, ampliando possibilidades de deslocamento e reduzindo desigualdades (por exemplo custos com transporte, segurança) que surgem dos atuais distintos padrões, neste caso, entre homens e mulheres.

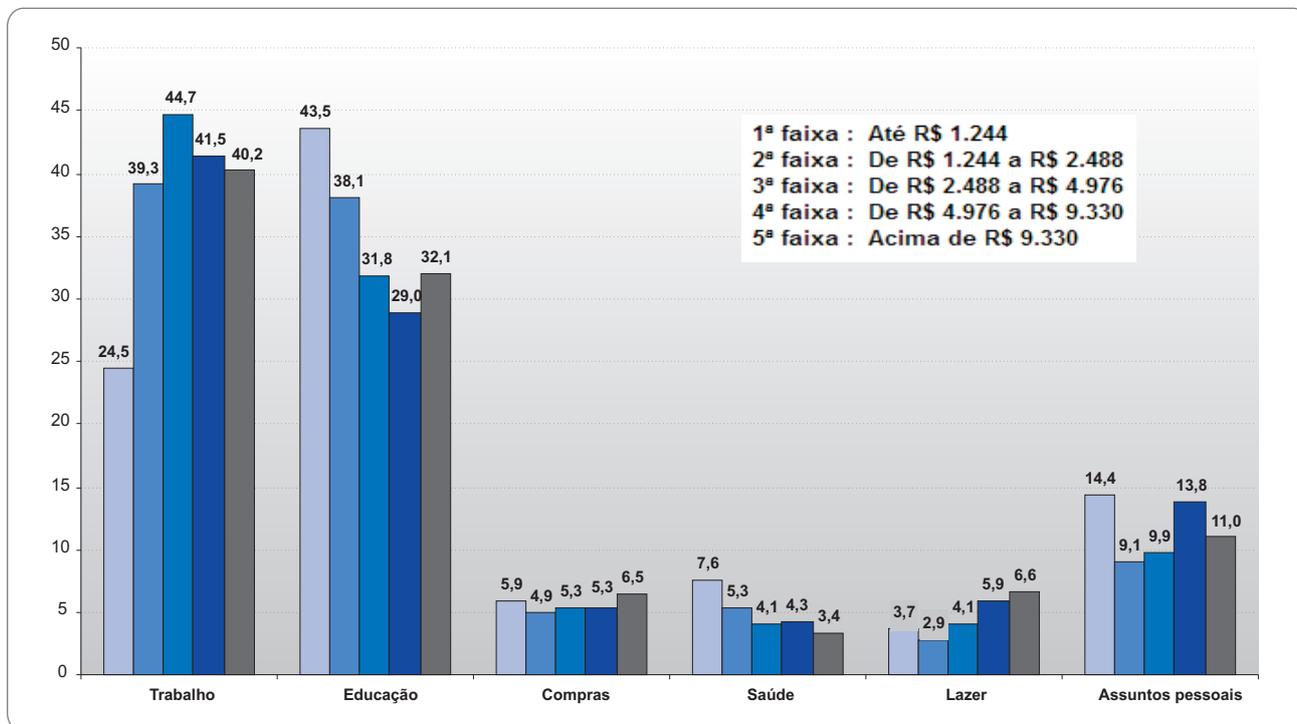
Por outro lado, para avançar na compreensão das desigualdades que decorrem dos distintos padrões de mobilidade urbana na cidade de São Paulo, é fundamental considerar também as diferenças existentes dentro do grupo das mulheres, divididas pela renda familiar.

Em todas as faixas de renda familiar, o trabalho e a educação aparecem mais uma vez como os principais destinos das mulheres, apesar da referida diversificação. Aquelas mulheres que estão nas faixas mais pobres possuem menos viagens com motivo final "trabalho" e mais viagens à "educação", à "saúde" e aos "assuntos pessoais"³. Esse dado pode estar relacionado tanto aos casos de mulheres que abandonam seus empregos para dar conta da casa e dos filhos, quanto aos de trabalho informal.

Por outro lado, as mulheres das faixas de renda familiar mais elevadas podem representar padrões menos desiguais na divisão de trabalho entre homens e mulheres, contar com profissionais e instituições

³ Nos termos do Manual da Pesquisa Domiciliar OD - 2012, assuntos pessoais relacionados a todos assuntos particulares ou realizados para terceiros, desde que não esteja explícito em outros motivos (trabalho, educação, saúde, lazer, residência, compras, procurar emprego). São dados como exemplos: "tirar fotografias, carteira de passe, consulta ao advogado".

**Gráfico 5 - Viagens por motivo no destino e faixas de renda familiar, segundo sexo feminino (em %).
Município de São Paulo - 2012**



Fonte: Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo, METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo;
Elaboração: SMDU/ Deinfo.

para o acompanhamento de seus filhos e/ou familiares e melhores níveis de inserção e permanência no mercado de trabalho, o que ajuda a explicar o acréscimo de viagens com a finalidade “trabalho” após a 2.ª faixa.

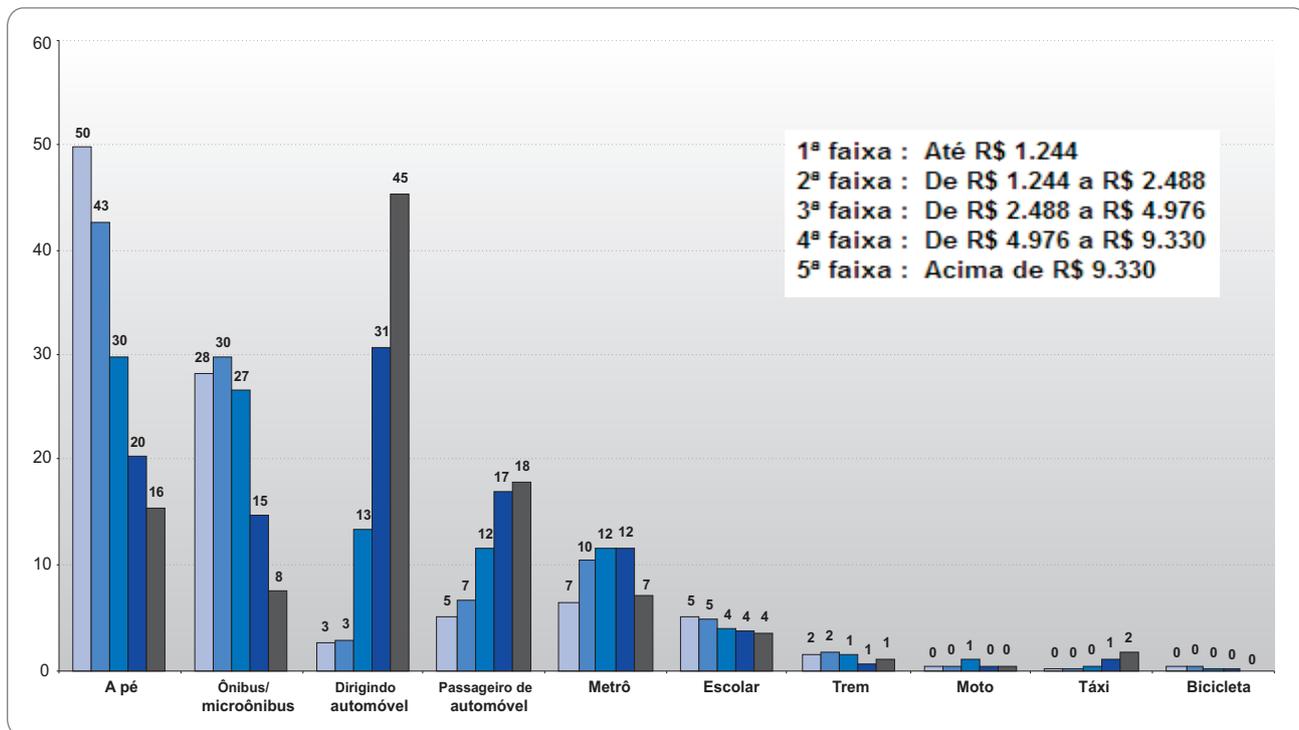
Dentro desse contexto, a instalação adequada de creches em quantidade e localização, escolas públicas com educação integral e centros públicos de atividades para a população idosa e pessoas com deficiência podem contribuir com a entrada e a permanência no emprego de mulheres, bem como com a melhoria da mobilidade de homens e mulheres em deslocamentos com vistas a outras finalidades que não o “trabalho” – o que, segundo os dados aqui apresentados, recaem atualmente mais sobre as mulheres.

Assim, não obstante o referido padrão de mobilidade possa ser identificado para todo o grupo de mulheres alcançado pela pesquisa, fica em maior evidência na rotina de mulheres em condição de pobreza.

O tipo de modal utilizado segundo a renda indica que são as mulheres pobres que mais andam a pé e utilizam o transporte coletivo. Na primeira faixa, com renda familiar menor que R\$ 1.244, 50% das viagens eram feitas caminhando; outros 28% de ônibus. A última faixa, com rendimentos acima dos R\$ 9.330 apresenta 16% andando a pé contra 45% dirigindo seus próprios automóveis. No limite, pode-se concluir que as mulheres das faixas mais pobres enfrentam uma tendência à imobilidade urbana.

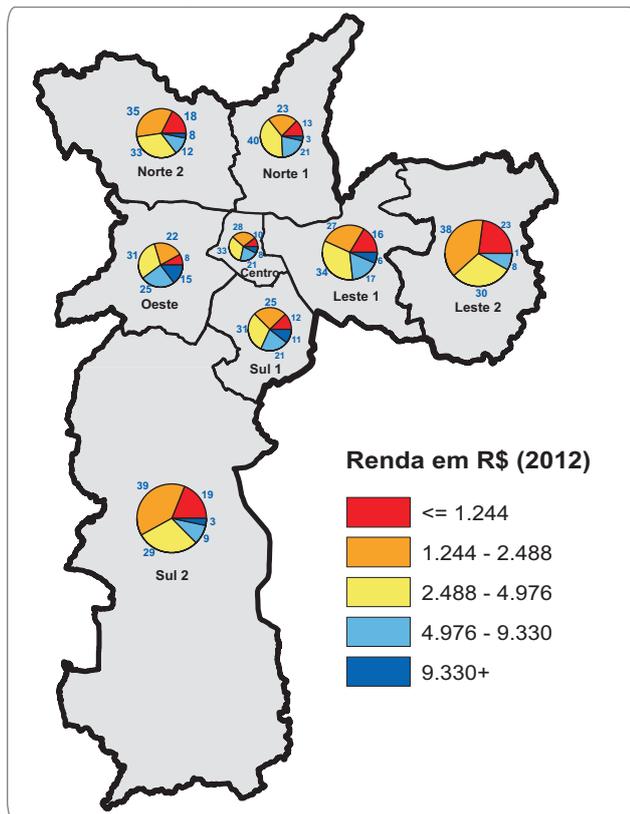
A mobilidade é crucial na realização da cidadania nas grandes cidades. É através dela que os indivíduos podem atender suas necessidades e desenvolver aptidões. Quando benéfica ao conjunto de indivíduos, em suas particularidades, contribui para a efetivação do direito à cidade. A cidade que se propõe inclusiva e desenvolvida econômica e socialmente deve contribuir para a quebra de desigualdades, entre outros aspectos, nos tipos de mobilidade de diferentes grupos sociais.

Gráfico 6 - Viagens por modo principal de transporte e faixas de renda familiar, segundo sexo feminino (em %). Município de São Paulo - 2012



Fonte: Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo, METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo; Elaboração: SMDU/ Deinfo.

Mapa 1 - Mulheres por região, segundo faixa de renda familiar (em %). Município de São Paulo - 2012



Fonte: Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de SP, 2012; Elaboração: SMDU/ Deinfo.

Nesse sentido, a Conferência sobre Moradia e Desenvolvimento Urbano Sustentável – Habitat III, promovida pela Organização das Nações Unidas em Quito, Equador, de 17 a 20 de outubro de 2016, estabeleceu a “Nova Agenda Urbana” incluindo recomendações específicas em atenção ao direito e necessidade das mulheres dentro dos compromissos de (i) mobilidade igualitária e acessível e (ii) segurança viária (UN, 2016: 7; 15-6).

No presente Informe, foram indicados elementos que delineiam um tipo particular de mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo, que podem representar apenas uma face das desigualdades mais profundas nas relações de poder entre gêneros a serem consideradas dentro do planejamento urbano. Os efeitos de políticas inclusivas que considerem a perspectiva de gênero recaem sobre toda a teia urbana, em especial, sobre a vida das mulheres mais pobres, razão pela qual devem ser priorizadas no debate e na agenda de políticas públicas relacionadas ao tema.

Referências:

JIRÓN MARTINEZ, Paola. "Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile". *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, Dic., vol.12, no.29, pp. 173-197, 2007.

LEVY, Caren, "Routes to the just city: towards gender equality in transport planning". In Moser, C.O.N. (Ed.), *Gender, Asset Accumulation and Just Cities: Pathways to Transformation*. (pp. 135-149). Abingdon and New York: Routledge, 2005.

MARTÍNEZ, Cristhian Figueroa; CLAPS, Rossana Forray. "Movilidad femenina: los reveses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile". *Revista de Estudios Sociales* [online]. n.54, pp. 52-67, 2015.

MARTÍNEZ, Cristhian Figueroa; SANTIBÁÑEZ, Natan Waintrub. "Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público". *Urbe, Rev. Bras. Gest. Urbana*, Curitiba, v. 7, n. 1, pp. 48-61, Apr. 2015.

UN – United Nations. "Draft outcome document of the United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development – Habitat III". *A/CONF.226/4*. Quito, 17–20 de Outubro, 2016. Disponível em: <https://www2.habitat3.org/bitcache/99d99fbd0824de50214e99f864459d8081a9be00?vid=591155&disposition=inline&op=view>> Acesso: 20.11.2016.



PREFEITURA DE SÃO PAULO

Fernando Haddad
Prefeito

Fernando de Mello Franco
Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano

Tereza Beatriz Ribeiro Herling
Secretária Adjunta

Priscila Specie
Chefe de Gabinete

Tomás Wissenbach
Diretor do Departamento de Produção e Análise de Informação

Informes Urbanos

Elaboração

Priscila Specie
Vitor César Vaneti
Pedro Salomon Bezerra Mouallem

Equipe Técnica

Vitor César Vaneti

Colaboração

Hannah Arcuschin Machado (MobiLab)
Suzana Leite Nogueira Karagiannidis (CET)

Diagramação

Carla Garcia de Oliveira

http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos