

Mulheres e seus deslocamentos na cidade: uma análise da pesquisa Origem e Destino do Metrô

Introdução

Este estudo analisa o deslocamento cotidiano das mulheres na cidade de São Paulo, destacando diferenças em relação aos deslocamentos masculinos e a heterogeneidade entre grupos de mulheres com diferentes características sociais. Para tanto, usou-se como base a Pesquisa Origem Destino (OD) de 2017, produzida pelo Metrô de São Paulo. Especificamente para a análise do índice de mobilidade utilizou-se também o dado da Pesquisa OD de 2007.

Na pesquisa OD, o entrevistador anota o sexo da pessoa entrevistada (masculino ou feminino), não havendo auto-declaração. Para além das diferenças biológicas, as questões que serão aqui analisadas estão relacionadas às condições socialmente dadas pela nossa sociedade à mulher, cujos papéis, comportamentos e a posição na organização social acabam transparecendo nos resultados que serão aqui apresentados. Desta forma, objetiva-se contribuir com estudos de gênero e modos de viver na cidade, gerando subsídios para o debate sobre políticas públicas mais inclusivas.

Números anteriores dos Informes Urbanos já analisaram informações sobre a mobilidade paulistana com base na Pesquisa OD de 2017¹. Cabe ressaltar também o Informe Urbano nº 25 de 2016 – “A mobilidade das Mulheres na cidade de São Paulo”, que examinou os deslocamentos das paulistanas com base na Pesquisa de Mobilidade de 2012, também realizada pelo Metrô-SP. Este estudo já havia apontado a discrepância da mobilidade cotidiana entre homens e mulheres, tendo a renda como o principal diferenciador entre as opções da mobilidade da mulher.

Mobilidade da mulher

O número total de viagens produzidas pelos residentes na cidade de São Paulo em 2017 foi de 24,9 milhões. Desses, 50,6% (12,6 milhões) foram feitos por mulheres, que por sua vez, representavam, em 2017, mais da metade (53,1%) da população paulistana.

Nota-se um aumento geral da mobilidade na cidade de São Paulo quando se analisa comparativamente os dados de pesquisa OD de 2007 e 2017. Como aponta o Informe Urbano nº 43 (2019) houve um aumento do índice de mobilidade² que era de 2,07 viagens por pessoa em 2007 para 2,12 em 2017. Neste mesmo período, o índice de mobilidade feminino apresentou um crescimento maior do que o masculino, todavia, elas ainda viajam menos do que eles. Eram 1,96 viagens por mulher para 2,20 viagens por homem em 2007. Em 2017 as mulheres fizeram 2,03 viagens enquanto os homens fizeram 2,23 viagens ao dia (tabela 1).

TABELA 1 Índice de mobilidade
Município de São Paulo, 2007 e 2017

	Total	Mulher	Homem
2007	2,07	1,96	2,2
2017	2,12	2,03	2,23

Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2007 e 2017. Elaboração: SMDU/ Geoinfo.

¹ Fazem parte dessa análise os Informes Urbanos nº 43 “Mobilidade dos idosos na cidade de São Paulo: resultados da pesquisa Origem e Destino 2019”; nº 42 “O uso da bicicleta na cidade de São Paulo: uma comparação dos resultados das pesquisas OD 2007 e 2017”; nº 40 “O que mudou na mobilidade no município de São Paulo entre 2007 e 2017?”.

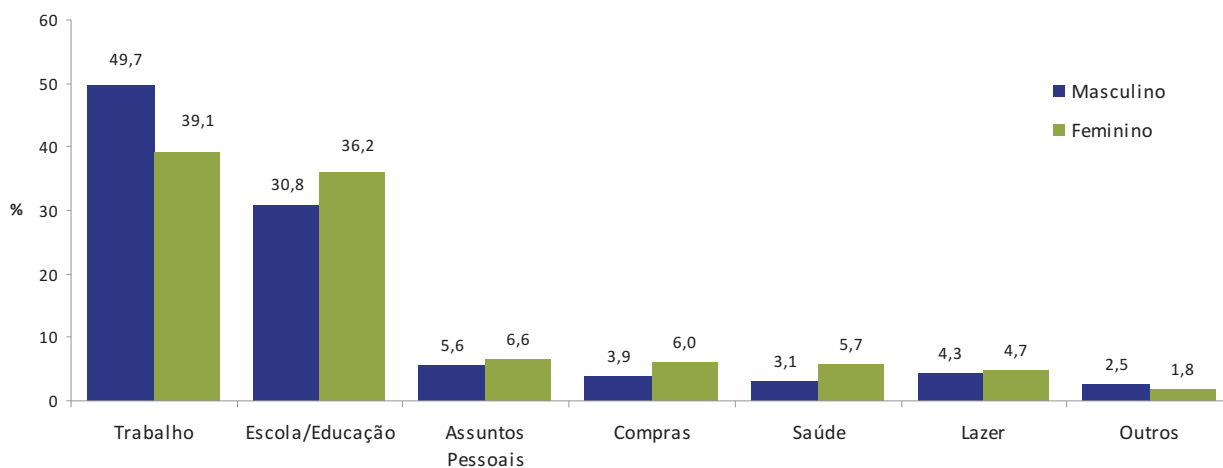
² Índice de mobilidade equivale ao número médio de viagens realizadas pela população total.

Motivos de viagem

A divisão de trabalho por sexo implica em diferentes tipos de atividades e pelo que se constata, em diferentes padrões de viagens. Nota-se no gráfico 1 que os motivos de viagem predominantes referem-se às viagens casa - trabalho e casa - educação para ambos os sexos. Com exceção ao motivo de deslocamento ao trabalho, as mulheres são a maioria relativa nos demais, o que indica uma maior diversificação de finalidades das viagens e que se incumbem predominantemente das demais atividades relativas ao dia-a-dia.

Destaca-se ainda, que apesar de os homens realizarem mais viagens a trabalho, houve um acréscimo de 6% de viagens de mulheres com esse objetivo, entre 2007 para 2017. Nota-se que a participação crescente e continuada da mulher no mercado de trabalho - tendendo a uma aproximação às taxas do homem - vem sendo detectada ao longo das últimas décadas a partir dos censos demográficos (Leone, 2017). Como aponta essa autora, apesar das mulheres compartilharem cada vez mais com os homens o provimento da renda familiar com seu trabalho remunerado, o que se verifica é que não tem ocorrido um processo equivalente na redistribuição das responsabilidades familiares e a mulher continua a principal responsável pelos demais aspectos da vida quotidiana e familiar. Confirmam-se assim, as questões que Svab (2016) e também o Informe Urbano nº 25 (2016) já haviam destacado nas pesquisas OD anteriores com relação ao trabalho doméstico: cabe principalmente à mulher levar e buscar as crianças na escola, acompanhar outros integrantes da família ao médico e realizar as compras do lar.

GRÁFICO 1 Viagens por motivo no destino, segundo sexo (em %)
Município de São Paulo, 2017



Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/Geoinfo.

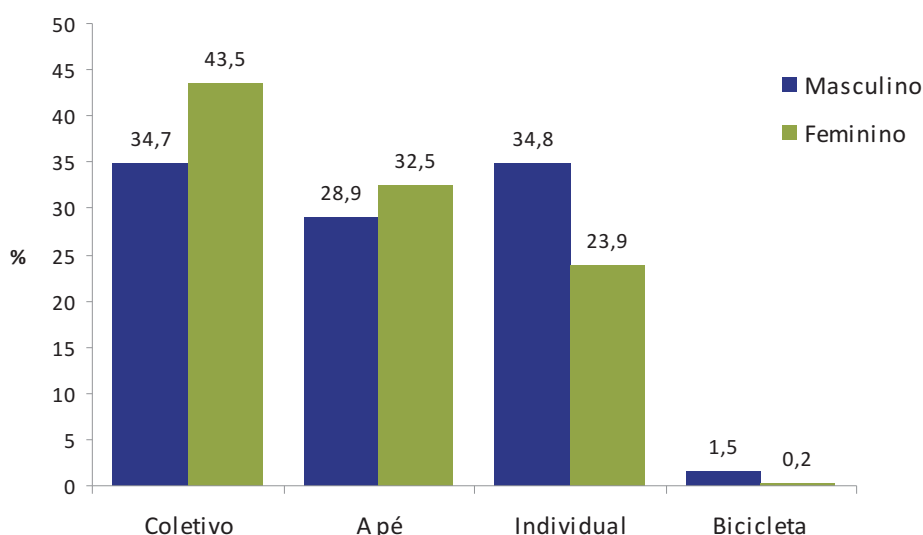
Tipos de transporte

Além dos motivos de viagens mostrarem padrões distintos entre gêneros, outra diferença pode ser identificada na utilização do tipo de transporte. São dois padrões resultantes. Para elas, desponta como relevante os deslocamentos realizados a pé e em transporte coletivo. Para eles, prevalece o modo individual de deslocamento (gráfico 2).

No gráfico 3 destacam-se para as mulheres os modos a pé (32,5%), ônibus (25%) e metrô (11,3%). Há ainda 10% delas que realizam viagens como passageiras de automóveis. Cabe ressaltar que ainda é muito incipiente o número de mulheres que adotaram a bicicleta como meio de transporte: apenas 0,2% dos modos de viagem.

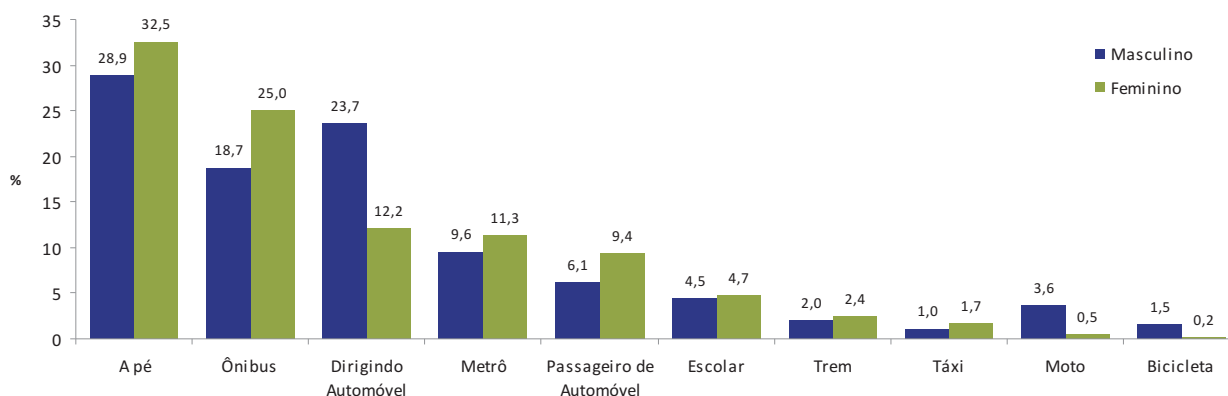
Entre os homens há uma maior utilização do modo individual (34,8%) destacando-se também como condutor do automóvel (23,7%) e nas viagens de motos e bicicletas (3,6% e 1,5% respectivamente). Caminham e utilizam meios de transporte coletivo em taxas inferiores aos das mulheres (gráfico 3).

GRÁFICO 2 Viagens por tipo, segundo sexo (em %)
Município de São Paulo, 2017



Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/Geoinfo.

GRÁFICO 3 Viagens por modo principal de transporte, segundo sexo (em %)
Município de São Paulo, 2017



Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/Geoinfo.

Distribuição espacial das viagens entre mulheres e homens

Os mapas da Figura 1 (página 5) mostram as proporções das viagens por tipo coletivo, individual e a pé (vermelho, verde e azul, respectivamente) em relação ao total das viagens de homens e mulheres residentes em cada zona OD do município de São Paulo e dos outros municípios da Região Metropolitana de São Paulo. Os mapas A e B mostram que a predominância da utilização do transporte coletivo está distribuída nas periferias da cidade de São Paulo, destacando-se uma maior proporção desse tipo entre as mulheres, em especial no Grajaú, Perus, Itaim Paulista.

Já no centro expandido destaca-se o transporte individual (mapas C e D), sobretudo nas zonas exclusivamente residenciais (ZER) do vetor sudoeste³, onde ocorre maior predomínio de população com alto rendimento domiciliar. De modo geral, os mapas mostram maior intensidade de viagens desse tipo para os homens, havendo uma maior diferença com relação às mulheres na periferia. Por outro lado, no vetor sudoeste, essa diferença não se verifica, ou seja, em áreas de maior renda as mulheres utilizam o automóvel tanto quanto os homens. Essa constatação poderá ser complementada pelo gráfico 6 quando forem relacionados os tipos de transporte com a renda da mulher.

Nos mapas E e F destaca-se, em geral, uma maior intensidade de utilização do modo a pé entre as mulheres. No caso das áreas de comércio popular no centro – Bom Retiro, Brás e Pari essa maior intensidade ocorre para ambos os gêneros. Nota-se ainda uma grande proporção de viagens em algumas zonas periféricas, como Parelheiros e Jardim Ângela. Destacam-se ainda, alguns municípios de pequeno porte da região metropolitana como Salesópolis, Juquitiba e Vargem Grande Paulista, onde se verifica maior proporção de viagens a pé (entre 80 e 90% das viagens femininas).

Os mapas da Figura 2 (página 6) combinam as proporções e cores da Figura 1 em um mapa sintético (multivariado) para mulheres e homens⁴ e evidenciam a sobreposição dos distintos padrões de mobilidade refletindo a divisão socioespacial e de gênero. No caso das mulheres há uma mescla entre os tipos a pé e coletivo, cujas proporções de viagens geraram novas cores: roxas (equilíbrio relativo entre viagens a pé e de coletivo) e vinho (predominância de viagens coletivas seguidas pelo tipo a pé).

Entre os homens predominam as viagens individuais, sem a presença significativa de viagens de tipo coletivo e a pé. Esse tipo de deslocamento se expressa pelas cores separadas, pela presença de áreas em branco, em que os três tipos aparecem em proporções semelhantes, e na ausência das cores arroxeadas.

³ Vetor sudoeste compreende uma área de grande dinamismo econômico, localizada a sudoeste do centro tradicional em direção à Marginal do Rio Pinheiros.

⁴ Neste mapa sintético, as cores próximas do roxo indicam a mistura de tipos coletivo e a pé partindo de uma mesma zona; cores próximas do marrom aparecem quando há mistura de coletivo e individual; e cores próximas do turquesa quando há mistura de individual e a pé. Foram removidas as cores das proporções abaixo de 40%, o que resulta na cor branca para os casos em que as proporções dos três tipos se aproximam do equilíbrio (33% das viagens totais para cada). É importante notar que qualquer uma dessas combinações não é de tipos dentro de uma mesma viagem, mas de diferentes viagens dentro de uma zona OD.

Figura 1

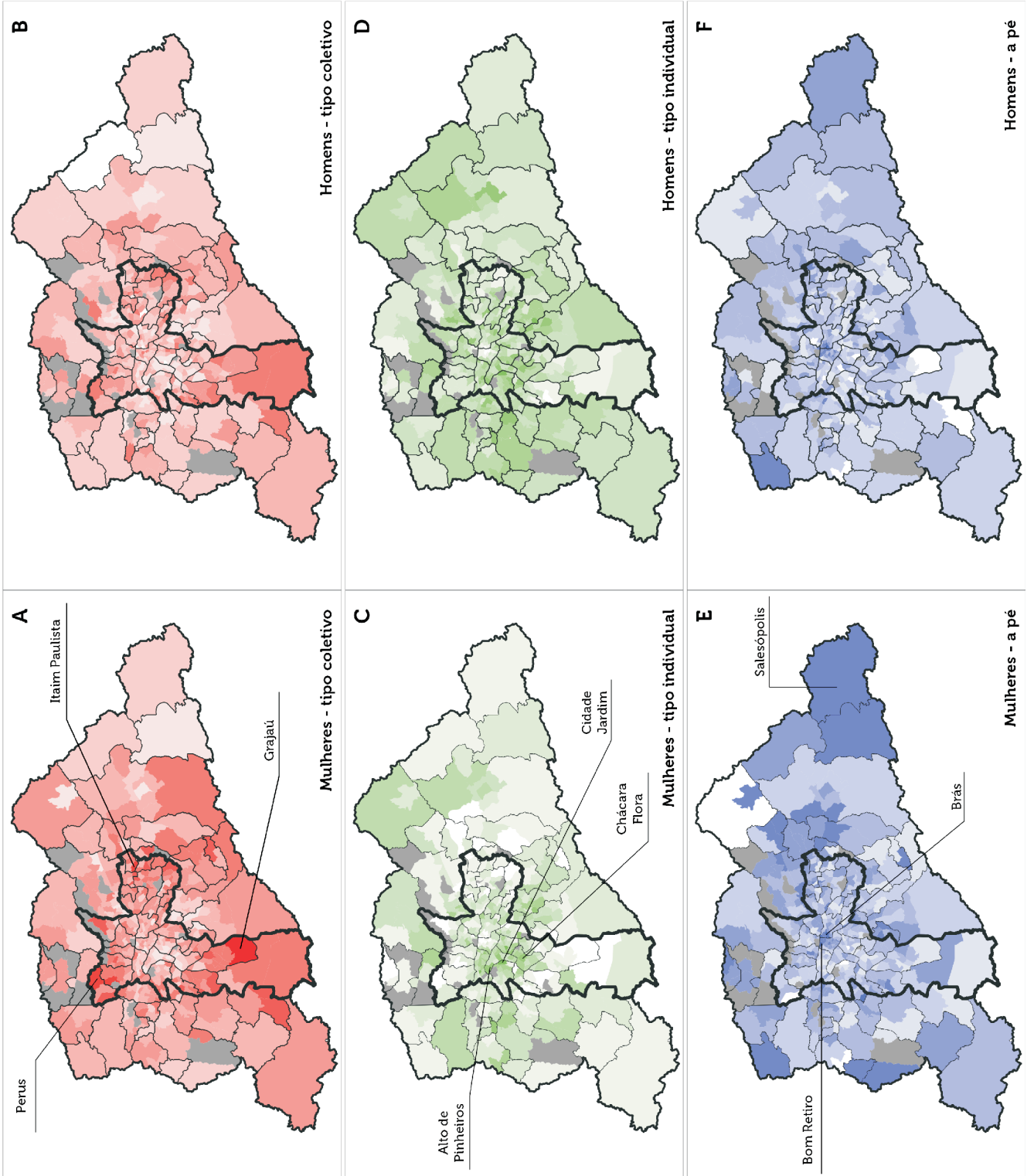
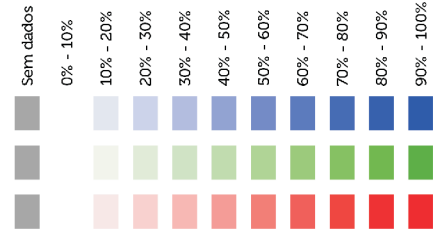
Proporção de viagens por gênero (tipos separados)*
Região Metropolitana de São Paulo

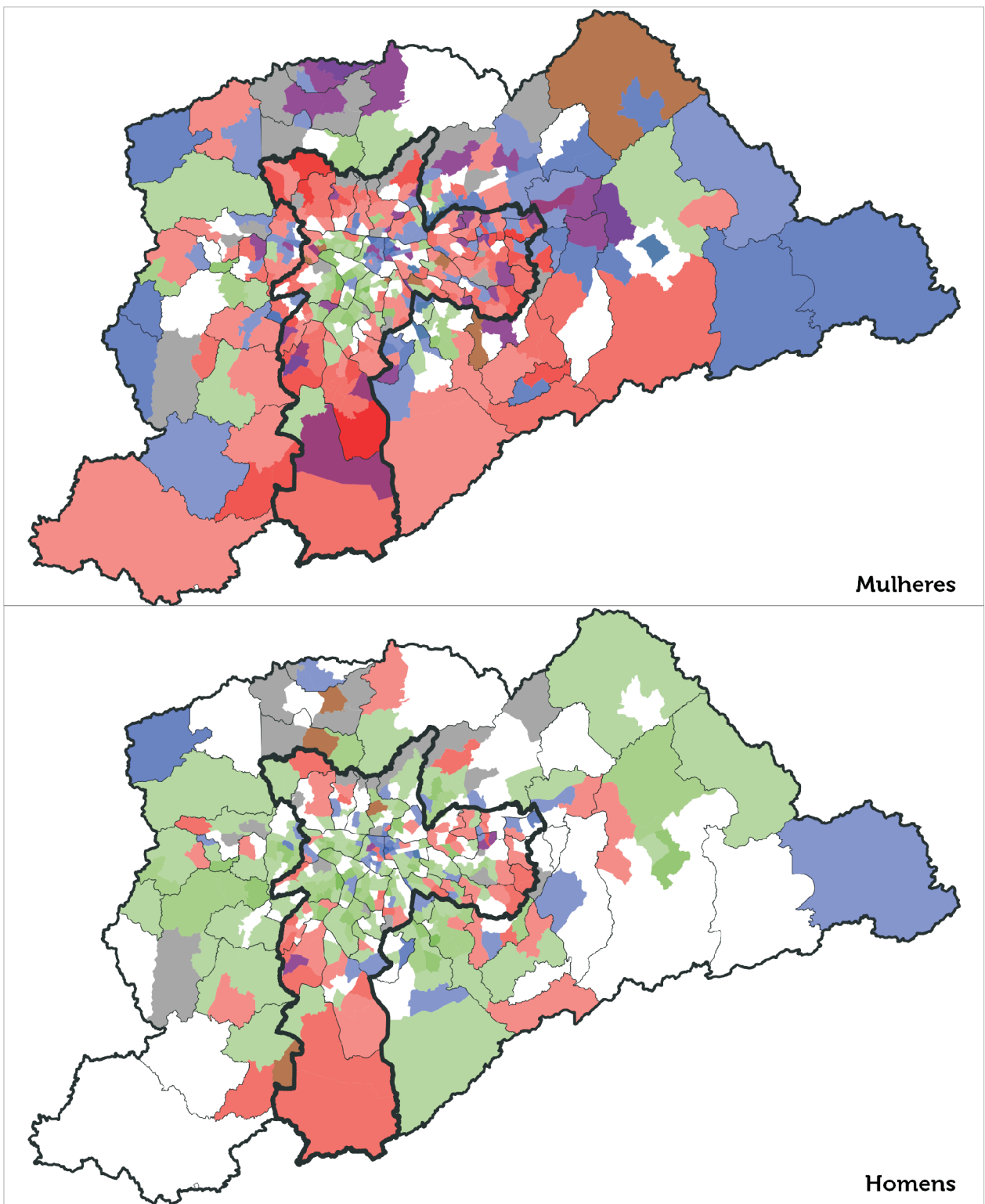
Fonte: Metrô de São Paulo - Pesquisas OD 2017
Elaboração: PIM/SPM/DU/CE/CI/NE
*Por zona OD de origem da viagem.



- Subprefeituras de São Paulo e municípios RMSP
- Município de São Paulo

Porcentagem de viagens por tipo Coletivo / individual / a pé



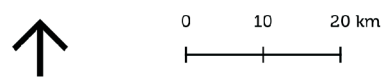


INFORMES urbanos

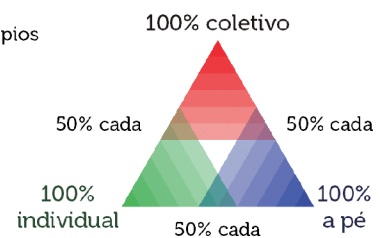
março/2020

Figura 2
Proporção de viagens por gênero (tipos somados)*
 Região Metropolitana de São Paulo

Fonte: Metrô de São Paulo - Pesquisa OD 2017
 Elaboração: PMSP/SMDU/GEOINFO
 * Por zona OD de origem da viagem



- Subprefeituras e municípios
- Município de São Paulo



Fatores sociais e as viagens das mulheres

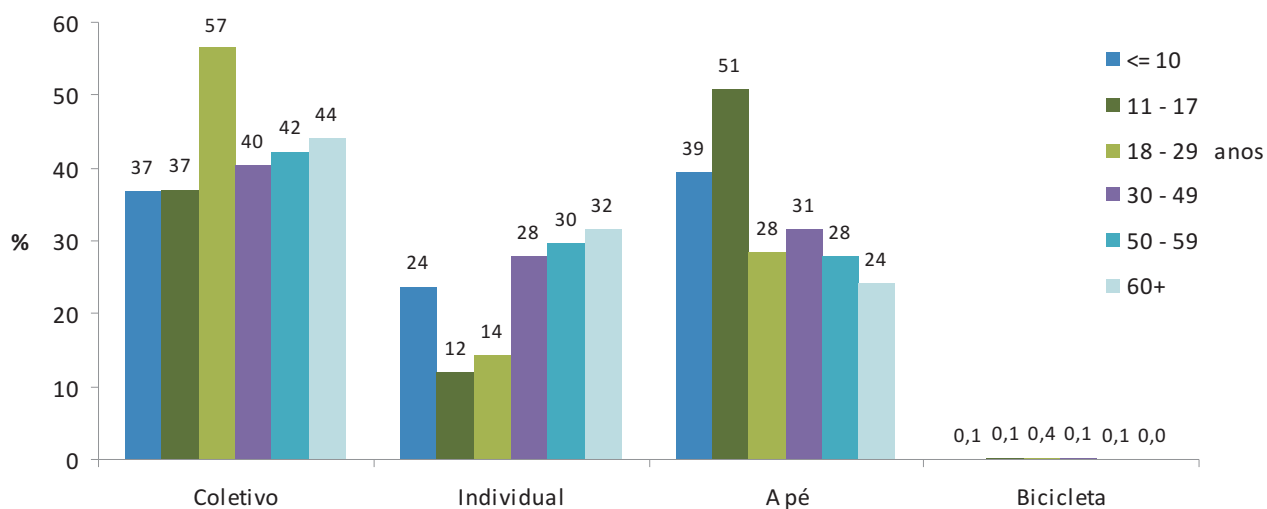
Vasconcellos (2014) aponta que fatores individuais e familiares como idade, gênero, escolaridade e renda condicionam os padrões de mobilidade. Svab (2017) analisando especificamente o deslocamento da mulher destaca três variáveis que impactam na mobilidade: grau de instrução, renda e presença de crianças entre 5 e 9 anos.

Os dados de 2017 sobre faixa etária, a renda e a existência de filhos no arranjo compõem e qualificam a heterogeneidade no padrão de deslocamento das mulheres.

Ao analisar as mulheres nas diferentes faixas etárias (gráfico 4) confirma-se que o transporte coletivo é o predominante e seu uso é crescente com o aumento da idade da mulher. Salienta-se que o maior percentual desse tipo encontra-se na faixa entre 18 e 29 anos, representando 57% das viagens femininas nessa faixa etária. O modo individual também cresce com a idade atingindo sua maior marca na faixa dos idosos (mais de 60). Já o modo a pé tende a diminuir sua participação conforme aumenta a faixa etária, havendo uma maior participação entre crianças e adolescentes.

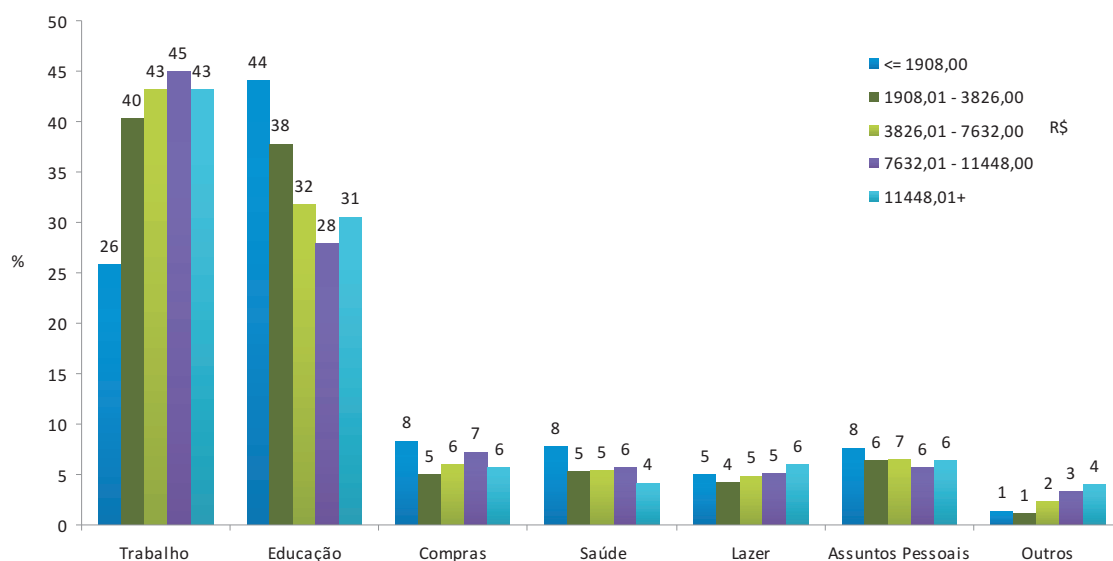
No gráfico 5 verifica-se que os motivos do deslocamento - para o trabalho e para a educação - não se alteram por faixas de renda. Destaca-se, porém, que o motivo trabalho é crescente quanto maior a renda familiar. Já com a educação ocorre o oposto, ou seja, quanto maior a renda, menor a proporção de viagens motivadas pela educação. Algumas hipóteses podem ser levantadas para compreender a menor proporção de viagens motivadas pela educação nas faixas de maior rendimento, como por exemplo, o menor número de crianças e a existência de expedientes como peruas escolares e auxiliares que levam os filhos à escola.

GRÁFICO 4 Viagens por tipo de transporte, para o sexo feminino e faixa de idade (em %)
Município de São Paulo, 2017



Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/GeoInfo.

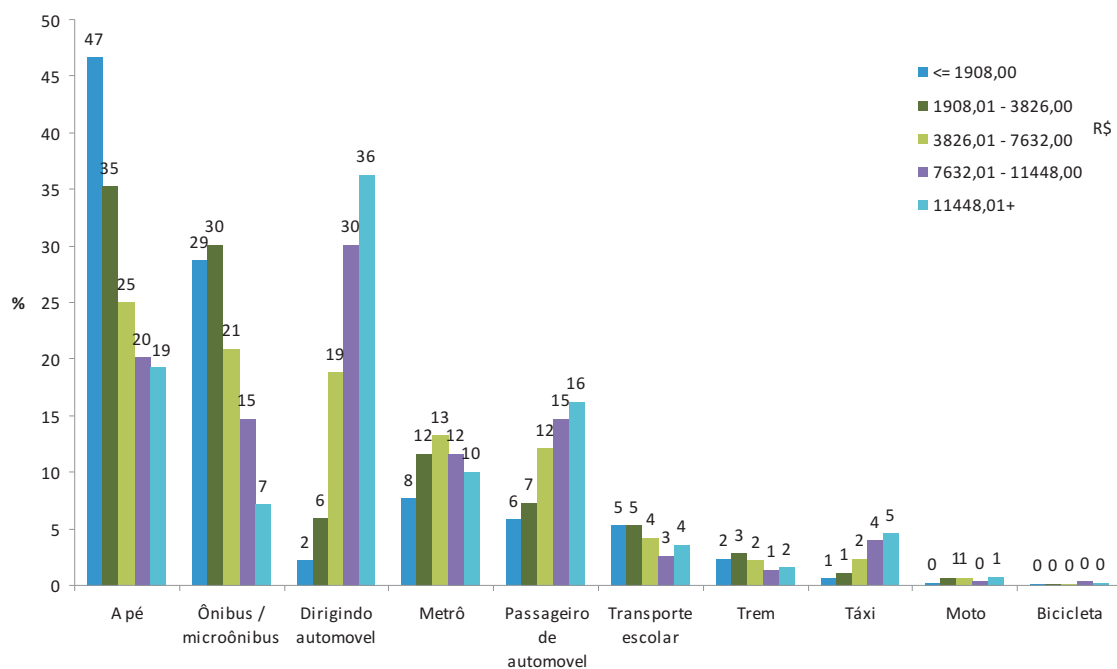
GRÁFICO 5 Viagens por motivo no destino e faixas de renda familiar, segundo sexo feminino (em %)
Município de São Paulo, 2017



Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/ Geoinfo.
Obs.: Valor base em reais de 2017.

A renda também é fator determinante para a escolha do modo de deslocamento (gráfico 6). Nota-se que as mulheres nas menores faixas de renda familiar andam mais a pé e também é a maior parte nas viagens de ônibus. O uso do metrô, por sua vez, é utilizado mais frequentemente por mulheres de rendimento médio. O uso do transporte individual, tanto conduzindo, quanto como passageira é expressivo nas faixas de rendimento familiar mais elevado. Tal qual já observado no Informe 25 (2016) e também destacado nas figuras 1 e 2, de modo geral, as mulheres de maior renda possuem padrões de deslocamento mais similares ao dos homens de mesma faixa de rendimento, em especial no que diz respeito ao uso do automóvel. Já as mulheres de baixa renda tem padrão distinto aos homens de baixa renda, pois diferentemente delas, eles também utilizam transporte individual.

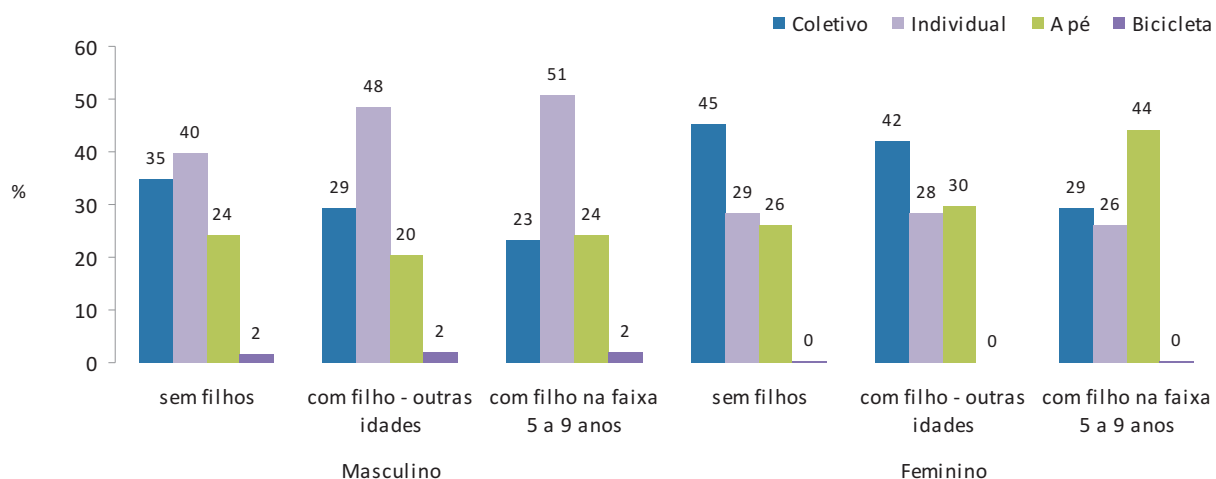
GRÁFICO 6 Viagens por modo principal de transporte e faixas de renda familiar, segundo sexo feminino (em %)



Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/ Geoinfo.
Obs.: Valor base em reais de 2017.

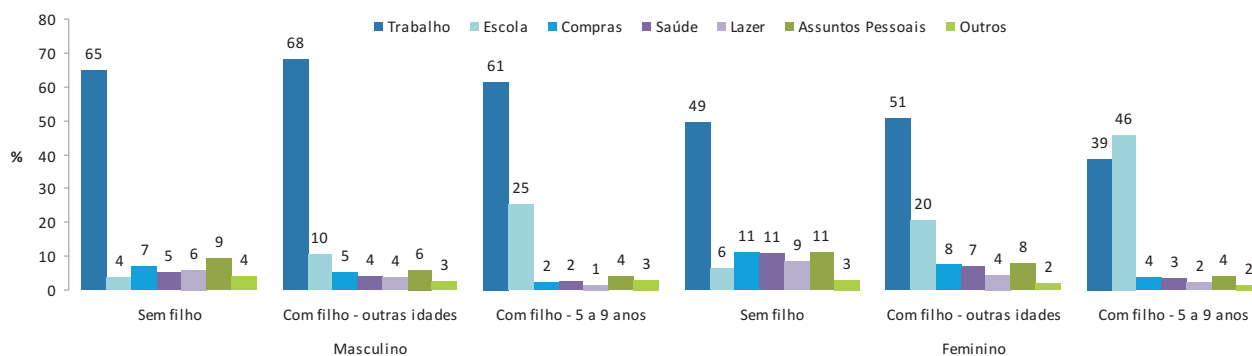
Ter filhos é outro fator que influencia a mobilidade feminina. De modo geral, as mulheres com filhos entre 5 e 9 anos são as que mais realizam viagens a pé (gráfico 7) e se deslocam mais para o motivo educação (gráfico 8). Já entre as mulheres sem filhos há uma maior ocorrência de viagens por meio de coletivo e motivadas pelo trabalho. Para os homens o fato de ter filhos não altera tão significativamente o modo e o motivo predominante de deslocamento: modo individual, motivado pelo trabalho.

GRÁFICO 7 Viagens por tipo de transporte e presença de filhos, segundo sexo (em %)



Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/Geoinfo.

GRÁFICO 8 Viagens por motivo e presença de filhos, segundo sexo (em %)



Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/Geoinfo.

Considerações finais

De modo geral é possível afirmar que as mulheres vêm continuamente mudando seu papel na sociedade, em grande parte devido à sua crescente inserção no mercado de trabalho, às suas conquistas por direitos e à redução de desigualdades. Essa mudança tem influenciado também em alterações na forma como elas utilizam o espaço público e se locomovem pela metrópole.

O presente estudo mostra padrões diferentes de mobilidade entre mulheres e homens. Esses padrões se expressam espacialmente no território da cidade, com variadas composições de modos de transporte e intensidades distintas, que estão associadas a características sociais da população, mas também à existência de infraestrutura viária e de transporte público, além de outras variáveis como custo e tempo de deslocamento, não analisados neste estudo.

Para a mulher, a renda, a consequente localização da residência no urbano, além de algumas características pessoais (idade e arranjo familiar) são fatores diferenciadores nos tipos e motivos de deslocamento. Apesar de representarem parcela crescente dos deslocamentos por motivo de trabalho, em comparação com os homens, as mulheres ainda fazem mais viagens motivadas por educação e saúde e realizam mais viagens por meio do transporte coletivo ou a pé. Esse padrão de mobilidade diferenciado é mais pronunciado entre as mulheres mais pobres, que vivem na periferia e que tem filhos. Os resultados dessa pesquisa mostraram também que essas mulheres apresentam um padrão de deslocamento muito distinto dos homens com as mesmas características sociais.

Neste sentido, evidencia-se que as políticas públicas relativas à mobilidade, e em especial, aquelas ligadas à melhoria do transporte coletivo e ao pedestre, impactam especialmente o deslocamento feminino, sobretudo entre aquelas de baixa renda e em áreas das periferias da cidade.

Visto a importância quantitativa do contingente feminino na cidade, seu papel fundamental na sociedade e as especificidades apresentadas em seu deslocamento pela cidade entende-se que para a elaboração de políticas públicas de mobilidade, bem como as de planejamento do desenvolvimento urbano que pretenda ser inclusivo, o enfoque de gênero é fundamental.

Bibliografia

HARCOT, Marina; LEMOS, Leticia; SANTORO, Paula; Como as mulheres de São Paulo usam a cidade? Uma análise a partir da mobilidade por bicicleta. Revista de Arquitectura de la Universidad de los Andes. DEARQ 23 Mujeres en Arquitectura v.2. Bogotá, Colombia. Setembro de 2018, pp. 56-63. Disponível em <https://revistas.uniandes.edu.co/journal/dearq>

HINO, Marcia R. M. C. Estudo das diferenças individuais no comportamento de usuárias de tecnologia em serviços de mobilidade urbana. Doutorado FGV - Administração de Empresas. São Paulo - SP, 2018

LEONE, Eugenia T. Os impactos do crescimento econômico com inclusão social das mulheres no mercado de trabalho. In LEONE, Eugenia; KREIN, José D; TEIXEIRA, Marilane (orgs). O mundo do trabalho das mulheres. Ampliar direitos e promover a igualdade. São Paulo: Secretaria de Políticas do Trabalho e Autonomia Econômica das Mulheres / Campinas, SP: Unicamp. IE. Cesis, jun. 2017.

PMSP/ SMDU. Informe Urbano nº 25. A mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo. São Paulo, 2016. Disponível em https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes_Urbanos/INFORME%20MobSPMulher_rev.pdf

_____. Informe Urbano nº 40 O que mudou na mobilidade no município de São Paulo entre 2007 e 2017? São Paulo, 2019. Disponível em

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes_Urbanos/40_IU_OD_2019_final.pdf

_____. Informe Urbano nº 42. O uso da bicicleta na cidade de São Paulo: uma comparação dos resultados das pesquisas OD 2007 e 2017. São Paulo, 2020. Disponível em

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes_Urbanos/42_IU_ciclistas_2020_final.pdf

_____. Informe Urbano nº 43. Mobilidade dos Idosos na cidade de São Paulo: resultados da Pesquisa Origem e Destino 2017. São Paulo, 2019. Disponível em

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes_Urbanos/43_IU_IDOSO_2020_3p.pdf

SVAB, Haidée. Evolução dos padrões de deslocamento na região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero. 2016, 472 pág. Dissertação de Mestrado - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo.

VASCONCELLOS, Eduardo A. O trânsito de São Paulo tem solução? Folha de SP, 10/12/2017 . In

<http://antp.org.br/noticias/clippings/o-transito-de-sao-paulo-tem-solucao-eduardo-vasconcellos.html>

_____. Mobilidade Cotidiana, Segregação Urbana e Exclusão. In BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse (org) Cidade e Movimento. Mobilidades e Interações no desenvolvimento Urbano. IPEA. Brasília, 2016

https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=28489



Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

Fernando Barrancos Chucre

Coordenadoria de Produção e Análise de Informação

Luciana Pascarelli Santos

Divisão de Análise e Disseminação

Eduardo Donizete Pastrelo

Elaboração

Marília Araujo Roggero

Rossella Rossetto

Eduardo Donizete Pastrelo

Elaboração dos mapas

Steffano Esteves de Vasconcelos

Equipe técnica

Beatriz Cervino Milla

Marcos Toyotoshi Maeda

Mariana Mendes de Sousa

Steffano Esteves de Vasconcelos

Vitor César Vaneti

Diagramação

Marcio de Oliveira Soares

*http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos
informesurbanos@prefeitura.sp.gov.br*