



PARTICIPAÇÃO FEMININA

Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo

Maria Luiza Forneck

Analista de transportes da Cia. do Metrô/SP e doutora em Ciências Sociais pela PUC/SP

Silvana Zuccolotto

Analista de transportes da Cia. do Metrô/SP e doutoranda pela USP/SP

Com o agravamento das condições de transporte em metrópoles brasileiras, tornou-se importante conhecer os problemas em atender as demandas por transporte coletivo, a partir das necessidades de deslocamento da população. Isto significa direcionar pesquisas para elementos que avaliem e forneçam subsídios para as políticas públicas, a partir de um novo enfoque - o dos usuários e, mais especificamente, o das mulheres. O tema da mobilidade feminina é praticamente inexplorado no Brasil. Algumas evidências, que serão comentadas no decorrer do trabalho, mostram também que este é um caminho muito profícuo no sentido de esclarecer as condições de vida de homens e mulheres no espaço urbano.

Para se ter uma idéia da importância dos deslocamentos femininos, por exemplo, na Região Metropolitana de São Paulo, a Pesquisa de Origem e Destino de 1987 indicava que 45% do total de 29 milhões de viagens diárias são realizadas por mulheres, ou seja, 13.216 mil contra 16.134 mil realizadas por homens.

Múltiplas possibilidades se oferecem quando o tema da mobilidade é abordado sob a ótica das relações de gênero. Os deslocamentos das mulheres demonstram um status específico na medida em que elas desempenham atividades no espaço privado - o mundo do lar e da família - e no espaço público - o mundo do trabalho e da competitividade -, compondo uma "rede própria de mobilidade", invisível para a organização dos transportes públicos.

Explicando melhor, a análise da mobilidade por sexo mostra diferentes formas de deslocamento e de apropriação do espaço urbano que



www.antp.org.br

interferem, e muito, na questão do acesso aos bens e serviços públicos existentes na cidade. Conhecer a mobilidade das mulheres constitui uma forma de avaliar as condições de vida de toda sua família, uma vez que a ela cabe um sem-número de atividades que tornam possível a vida e a reprodução familiar, sobretudo em condições de pobreza absoluta. Abordar a mobilidade sob este ângulo nos remete a seus determinantes estruturais: os comportamentos, as práticas de deslocamentos se vêem como determinadas por fatos urbanos e condições sociais diversificadas, incorporando o contexto sócio-econômico da desigualdade e da segregação urbana nas análises de demanda usualmente levadas a efeito no planejamento dos transportes.

Antes de abordar as diferenças de gênero, entretanto, é necessário situar o contexto da mobilidade em um país latino-americano como é o Brasil e, especialmente, na metrópole paulistana.

CONDICIONANTES DA MOBILIDADE NA RMSP

Nas grandes cidades, observa-se de maneira crescente um processo de segregação de "funções" no espaço urbano, a qual apresenta como uma das conseqüências mais visíveis o problema dos deslocamentos entre áreas de habitação e de empregos. Esta situação é particularmente grave em países do Terceiro Mundo, onde a carência de infra-estruturas adequadas para o transporte coletivo de longa distância assumiu já um caráter "endêmico", na expressão utilizada por Jaramillo (1986), referindo-se à crise que atravessam os países da América Latina, em dotar suas cidades de grande porte dos meios de locomoção adequados como metrô e trens de subúrbio.

Em 1993, uma pesquisa realizada na RMSP sobre a mobilidade da população mostrava que eram 34 milhões os seus deslocamentos diários. Desse total, 13 milhões de viagens eram realizadas a pé, 12 milhões por transporte coletivo e 9 milhões por transporte individual. Quase quarenta por cento da população da RMSP, portanto, realizava suas viagens diárias a pé (tabela 1).

Tabela 1
Viagens totais por modo de transporte
1993

Modo de transporte	Nº abs. (x 1.000)	%
Coletivo	11.865	34,5
Individual	9.264	27,0
A pé	13.209	38,5
Total	34.338	100,0

Fonte: SMT/Metrô de São Paulo - Pesquisa de aferição de mobilidade, 1993.

A esse respeito, vale salientar que as viagens a pé ao trabalho podem indicar uma situação positiva para todos aqueles que conseguem conciliar a proximidade entre emprego e moradia, realizando os seus deslocamentos ao trabalho através de uma saudável caminhada de 20 a 30 minutos. São os que moram em áreas centrais ou próximas aos pólos de empregos e serviços da Região, podendo trabalhar junto a suas residências. Outros, menos privilegiados, necessitam caminhar mais de 30 minutos (ao seu trabalho ou até a condução mais próxima), o que tem o seu rebatimento no desgaste físico do trabalhador, aumentando desnecessariamente as já longas jornadas de trabalho, com uma perda de horas de repouso, lazer ou convívio familiar.

As viagens motorizadas vêm diminuindo sua participação no total devido, principalmente, à diminuição do transporte coletivo e neste, do sistema de ônibus que apresentou uma diminuição de 7,5% no período entre as duas pesquisas de origem e destino (tabela 2). Pode-se supor que essa queda na participação seja atribuída a inúmeros fatores, dentre os quais destacam-se a má qualidade de alguns serviços oferecidos e o custo do transporte, muito alto para os orçamentos familiares.

Tabela 2
Evolução das viagens motorizadas

Modo principal	1977 (x 1.000)	%	1987 (x 1.000)	%
Metrô	542	3,39	1.438	7,64
Trem	512	3,20	825	4,38
Ônibus	8.659	54,12	8.058	42,83
Auto(*)	6.127	38,30	8.022	42,63
Lotação	159	0,99	473	2,52

Fonte: Relatório de Pesquisa O/D-1987.

(*) Inclui táxi e lotação.

Em contrapartida, apresentaram aumentos no período os sistemas sobre trilhos, como metrô e ferrovia; os "autos" - automóvel, táxi e lotação - e os "outros" (que na Pesquisa de Origem e Destino correspondem a bicicletas, caminhão, motocicleta etc.) Os aumentos nas viagens por metrô e ferrovia não foram suficientes, entretanto, para alterar significativamente sua participação no total de viagens, pois responderam, em 1987, por apenas 12% das viagens motorizadas.

O volume de passageiros transportados pelos diversos modos dão conta das distorções na organização do transporte coletivo na RMSP, onde os ônibus e trólebus são responsáveis por 73% do total de viagens da população, ou seja, o transporte de massa é, na prática, realizado através dos ônibus, que apresentam uma baixa capacidade de transporte individual.



O transporte sobre trilhos - metrô e ferrovia - concebido para atender grandes volumes de usuários, responde apenas por 26% das viagens por transporte coletivo. A comparação entre os dois anos mostra que o metrô vem captando mais passageiros, tendo a ferrovia (CPTM) sofrido um decréscimo em sua participação percentual.

A mobilidade, entretanto, não pode ser encarada apenas sob o prisma da demanda atendida por este ou aquele sistema de transporte, ou seja, do ponto de vista das "escolhas modais". A visão que se propõe neste trabalho está ligada às necessidades de deslocamento da população, sobretudo quando esta depende do transporte coletivo para vincular as atividades domésticas com outras indispensáveis para a sobrevivência familiar. Suas práticas de deslocamento podem tornar-se proibitivas como, por exemplo, freqüentar equipamentos públicos de educação, saúde, cultura e lazer, em alguns casos, devido à carência absoluta de um modo de transporte adequado para realizar rapidamente deslocamentos de longa distância.

Uma tese sobre a mobilidade (Trani; 1985) demonstrou o agravamento das condições de transporte para os moradores da periferia da RMSP, ao aplicar uma pesquisa na zona leste, região típica de habitação de baixa renda. O autor mostra que o ajuste entre a alocação de mão-de-obra e sua existência no mercado se processa por uma contínua degradação dos deslocamentos e por uma exploração crescente da força de trabalho, representada por elevadíssimos tempos de viagem.

O índice que mede a mobilidade na RMSP também demonstra esta tendência, sendo que em 1977, a população realizava 1,55 viagens per capita. Dez anos depois, este valor caiu para 1,32 e, em 1993, para 1,20, sem que com isto se tenha observado uma melhoria da circulação na cidade.

Não é sem razão que na pesquisa sobre imagem dos serviços públicos de transporte (ANTP, 1992) apareça como uma das principais reivindicações da população a falta de transporte regular e confiável. As respostas "ter mais condução e com horários regulares" (29%), "condução passar perto de onde eu quero ir" (13%) e "não ter de ficar na fila" (13%) totalizaram 55% das escolhas dos usuários, deixando para segundo plano os itens de custo, conforto e segurança. Nas pesquisas posteriores, estes percentuais sofrem uma pequena queda, demonstrando uma preocupação maior com o custo do transporte.

Esta rápida visão dos problemas de mobilidade na RMSP teve por objetivo uma melhor compreensão da importância do transporte coletivo numa metrópole de 16 milhões de habitantes. À semelhança de outras metrópoles do Terceiro Mundo, em São Paulo, os deslocamentos diários da população são restringidos a atividades essenciais, tanto profissionais como familiares, o que compromete, e muito, a qualidade de vida de seus habitantes.

Finalmente, para que se possa melhor entender a mobilidade das mulheres na RMSP, procurou-se dar uma rápida visão do seu ingresso na força de trabalho, de acordo com as pesquisas de Origem e Destino, e dos dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a seguir.

PARTICIPAÇÃO FEMININA NA FORÇA DE TRABALHO DA RMSP

A participação da mulher na força de trabalho vem crescendo mais que a masculina nos últimos anos. Os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD indicam que na RMSP, entre 1980 e 1987, houve um crescimento dos empregos da ordem de 43%, sendo que os empregos masculinos cresceram 33% e os femininos 64%. As pesquisas OD/77 e OD/87 apresentam dados que também confirmam esta tendência. Entre as duas pesquisas, houve um crescimento da ordem de 76% nos empregos, com 67% de acréscimo para os empregos masculinos e 94% para os femininos.

Sabe-se, também, que o aumento do emprego feminino se faz em grande parte com rebaixamento salarial e utilização acentuada dessa mão-de-obra não qualificada ou pouco qualificada (tabela 3). Considerando esta participação por setor de atividade, sua presença é mais significativa nos setores de serviços autônomos (domésticas, diaristas etc.), empregadas na prestação de serviços (faxineiras, manicures, secretárias, dentre outras profissões); funcionalismo público (professoras, principalmente), sendo que apenas neste último sua presença é mais elevada que a masculina (tabela 4).

Tabela 3
Região Metropolitana de São Paulo
Pessoas por setor de atividade, sexo e renda individual

Setor de atividade	Feminino		Masculino		Total	
	Nº de pessoas	Renda média*	Nº de pessoas	Renda média*	Nº de pessoas	Renda média*
Agrícola	4.866	3,86	18.089	3,86	22.955	4,09
Construção Civil	12.556	5,68	133.902	6,12	146.456	6,08
Comercial	410.222	4,60	743.353	6,65	1.153.574	6,01
Industrial	460.260	4,47	1.358.095	7,28	1.818.354	6,58
Funcionalismo público	280.402	6,50	264.621	7,68	545.023	7,09
Emprego em serviços	483.042	5,06	694.848	6,68	1.177.889	6,01
Outros	11.372	3,60	12.623	5,29	23.995	4,49
Serviços autônomos	639.988	3,34	688.301	5,02	1.328.288	4,98
Serviços de transportes	17.255	5,13	139.599	5,94	156.854	5,85
Total	2.319.945	-	5.053.413	-	6.373.370	-

Fonte: Pesquisa OD/87 - Metrô/SP.

(*) Trabalho doméstico, estudante, aposentados etc.

Em todos os setores a renda média auferida é sempre inferior à masculina.

A única exceção é o setor agrícola, o qual, no entanto, é insignificante no conjunto da força de trabalho da região.

Tabela 4
Região Metropolitana de São Paulo
Pessoas por setor de atividade e sexo

Setor de atividade	Feminino	Masculino	Total
Agrícola	21,20	78,80	100,00
Comercial	35,56	64,44	100,00
Construção Civil	8,57	91,43	100,00
Empresas de serviços	41,01	58,99	100,00
Funcionalismo público	51,45	48,55	100,00
Industrial	25,32	74,68	100,00
Serviços de autônomos	48,18	51,82	100,00
Serviços de transportes	11,01	88,99	100,00
Não se aplica ^(*)	62,11	37,89	100,00
Outros	47,30	52,61	100,00
Total	52,06	47,94	100,00

Fonte: Pesquisa OD/87 - Metrô/SP.

(*) Trabalho doméstico, estudante, aposentados etc.



www.antp.org.br

SOBRE A MOBILIDADE DAS MULHERES

Nessa primeira abordagem, limitada aos dados disponíveis, levantou-se uma hipótese que fosse condizente com as condições gerais em que ocorre a reprodução da força de trabalho em nosso meio. Supomos, então, que se a inserção feminina no mercado de trabalho ocorre através da utilização de mão-de-obra pouco qualificada e de menor remuneração, não seria ela também recrutada em áreas periféricas e, nesse caso, com deslocamentos mais longos e demorados? Este aspecto, se verdadeiro, levaria a uma espoliação ainda maior, através de tempo e energia dispendidos em modos de transporte cheios, desconfortáveis e demorados.

Os primeiros cruzamentos da pesquisa OD/87 não confirmaram esta hipótese. Os deslocamentos por motivo trabalho, por sexo e tempo de duração da viagem, revelaram uma quase similitude entre os sexos por faixas de tempo, significando que, de forma globalizada, existe o mesmo desgaste de tempo e energia para ambos os sexos em seus deslocamentos diários.

Analisando-se os deslocamentos por motivo trabalho, para os quais se dispõe de informações, observa-se que as mulheres apresentam uma proporção menor de viagens ao trabalho que os homens. Estes realizam mais de uma viagem por pessoa (1,10 vpc), enquanto as mulheres não alcançam um deslocamento por pessoa. A utilização do

transporte motorizado por parte dos homens também é maior (0,81 vpc) que pelas mulheres (0,73 vpc).

Estes dados permitem levantar a hipótese de que os deslocamentos ao trabalho destas últimas sejam, em maior proporção, realizados através do modo a pé. Da mesma forma, pode-se supor que o trabalho feminino seja freqüentemente realizado na própria residência ou no próprio bairro, explicando-se, neste caso, o maior número de deslocamentos a pé (tabela 5).

Tabela 5
População ocupada na Região Metropolitana de São Paulo e viagens por motivo de trabalho por sexo

	Mulheres	VPC	Homens	VPC
Pessoas que trabalham	2.319.961		4.053.433	
		0,93		1,10
Viagens totais ao trabalho	2.163.099		4.473.892	
		0,73		0,81
Viagens motivo trabalho motorizadas	1.586.983		3.621.402	

Fonte: Pesquisa OD/87 - Metrô/SP.

Já a utilização de um, dois ou mais modos de transporte nas viagens ao trabalho é semelhante para os dois sexos. As mulheres fazem um uso ligeiramente maior de dois modos de transporte (19% dos casos) do que os homens (16%). O uso de apenas um modo é menor para as mulheres (77%) que para os homens (80%) e, finalmente, a utilização de três modos é a mesma para os dois sexos (3%).

O motivo das viagens acusa diferenças importantes entre os dois sexos. Para os homens, 51% das viagens são por motivo de trabalho, enquanto que para as mulheres, este percentual é de 30% apenas. Para as mulheres predominam os motivos "escola" (38%), enquanto para os homens estas viagens representam apenas 25%. Isto não significa, necessariamente, que haja um número maior de mulheres estudando e, sim, que ocorrem mais deslocamentos para levar os filhos à escola. Os motivos "lazer", "compras" e "saúde" também são mais freqüentes entre as mulheres.

Ir às compras, levar crianças ao médico ou a um parque podem ser considerados como explicativos para estes percentuais encontrados acima. Nesse sentido, sua mobilidade caracteriza-se como "dependente" das necessidades da família, não correspondendo às suas próprias necessidades, além de não serem valorizadas como uma parte das atividades produtivas.

CONCLUSÕES

Uma primeira abordagem sobre a mobilidade feminina revela seu status específico, quando se trata de planejar um serviço de transporte que atenda melhor aos seus deslocamentos diários.

Conhecer esta especificidade significa buscar uma maior transparência sobre as atividades exercidas pelas mulheres, não só no mercado de trabalho como também no âmbito doméstico. Embora considerado não produtivo, este último é socialmente necessário e, também, responsável por um grande volume de deslocamentos diários de mulheres e crianças no meio urbano.

A mobilidade feminina serve, nesse caso, para revelar um conjunto de práticas que fazem parte de seu cotidiano, mostrando como ela se desincumbe de seu duplo papel social, ou seja, como força de trabalho e, também, como responsável por um sem número de atividades domésticas que tem a maior importância econômica e social, mas que tornam a sua mobilidade mais dependente. Mostram, também, a apropriação do espaço urbano e de seus equipamentos, os quais correspondem aos lugares e itinerários com que ela entra em contato direto durante suas atividades diárias.

Cabe, então, perguntar qual a relação entre a oferta dos modos de transporte, organizados para o atendimento dos deslocamentos ao trabalho nos horários de pico e as necessidades de deslocamento para atender às atividades "familiares" já descritas. Terão as viagens por motivo lazer, saúde, compras, os mesmos pontos de origem e destino, ou melhor dizendo, os desejos de viagem coincidem com a oferta dos modos de transporte existente?

Estas e outras indagações demonstram que é muito grande o nosso desconhecimento a respeito dessas questões. Existe, portanto, uma necessidade de estudos empíricos que forneçam informações mais detalhadas sobre o cotidiano da mobilidade da mulher e da população como um todo. Essa maior transparência sobre a questão espaço-temporal dos deslocamentos pode resultar em informações importantes para um melhor dimensionamento da oferta de modos de transporte, quer em termos de itinerário e horário, ou mesmo de características específicas para cada modo de transporte, visando adequá-los melhor às necessidades de sua demanda.



www.antp.org.br

BIBLIOGRAFIA

- ANTP - Pesquisa sobre imagem dos serviços de transportes - São Paulo - 1992.
- CIA. DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - Pesquisa de Origem e Destino/87.
- COUSTRAS, J. - "La mobilité quotidienne: un enjeu de rapports sociaux de sexe?" in *Annales de la Recherche Urbaine* - CNRS, GEDISST - Paris - (1995)
- INRETS/Ciudad - *Transports urbains et services en Amérique Latine* - Quito - 1985 - tome I, II.
- JARAMILLO, S. - "Crise dos meios de consumo coletivo e capitalismo periférico" - in *Rev. Espaço e Debates* - nº 18.
- ROSALES, Sílvia - "Las prácticas de movilidad de las mujeres en San Salvador" in: *Transports urbains et services en Amérique Latine* - INRETS - Quito, Juillet - 1985.
- TRANI, E. - *L'aggravation des conditions de déplacements domicile-travail dans la RMSP* - Thèse - Paris - 1985.
- VASCONCELLOS, E. & SCATENA, J. - *The use of space in São Paulo: comparing household travel strategies* - 1995 - mimeo.



Não deixe de adquirir
o seu Caderno Técnico da ANTP
sobre Sistemas de VLT

“Contribuição para o estudo de um sistema leve sobre trilhos na América Latina”

Todas as informações básicas para o
desenvolvimento de projetos de VLT's para as
cidades brasileiras.

Adquira já seu exemplar por apenas R\$ 5,00
(preço para associado) enviando seu pedido por
fax (011) 253-8095, junto com o comprovante de depósito
bancário na conta da ANTP - BANESPA, Ag. 154-13000841-1.
