

A MOBILIDADE A PÉ DAS MULHERES EM SÃO PAULO a perspectiva de gênero no planejamento urbano

PEDESTRIAN WOMEN IN THE CITY OF SÃO PAULO Gender perspective in urban planning

A. Marina Pereira S. G. da Silva

*Universidade de São Paulo, Brasil
marinaps@gmail.com*

RESUMO

Um conjunto de fatores afeta de forma desigual os deslocamentos femininos e masculinos, fazendo com que o direito das mulheres se moverem livremente pelas cidades, não seja garantido do modo que é para os homens. Estudos anteriores apontam que medidas tradicionais de mensuração da mobilidade urbana não são capazes de compreender essas desigualdades pois, provêm de um modelo relacionado mais as viagens masculinas, desconsiderando assim, as experiências das mulheres. Partindo destas questões, este trabalho tem como objetivo mapear viagens a pé de mulheres e homens na Metrópole de São Paulo, a fim observar como estas diferenças são expressas neste território. No primeiro momento, serão apresentadas as principais ideias que compõe esta teoria e, no segundo, resultados de análises estatísticas feitas com base nos dados da Pesquisa Origem e Destino referente a metrópole.

Palavras-chave: mobilidade a pé, gênero, pesquisa origem destino, São Paulo

Linha de Investigação: Dinâmicas Urbanas

Tópico: Gênero e Cidade

ABSTRACT

A set of factors unequally affects female and male displacements, making the right of women to move freely around cities not being guaranteed the way it is for men. Previous studies point out that traditional forms of measuring urban mobility are not able to comprehend these inequalities because they come from a model related more to male travel, thus disregarding women's experiences. Based on these issues, this work aims to map women's and men's walking travels in the Metropolis of São Paulo, in order to observe how these differences are expressed in this territory. In the first moment, the main ideas that compose this theory will be presented and, in the second, the results of statistical analyzes made based on data from the Origin and Destination Survey for the metropolis.

Keywords: walking mobility, gender, origin and destination research, São Paulo

Research line: Urban Dynamics

Topic: Gender and City

Introdução

Pensar a mobilidade urbana de modo generalizado torna difícil perceber distinções nos padrões de deslocamento de mulheres e homens. Porém, quando a mesma é analisada de maneira desagregada, é possível observar desigualdades nas formas como os mesmos se movem pelas cidades. Por exemplo, pesquisas apontam que mulheres produzem mais viagens, por motivos mais variados e utilizam mais intensamente transportes coletivos e a pé. (Loukaitou-Sideris, 2006; Vasconcellos, 2012 Queirós; Costa, 2014; Soto Villagrán, 2014). Já os homens, se movem mais por veículos privados particulares, transporte público e por fim, a pé. Estes estudos defendem que por não se considerar esses contrastes nas políticas de transporte, gera-se um sistema de mobilidade que além de ineficaz e hostil para todos, é ainda mais ineficiente para as mulheres (Ceccato, 2017; SMDU, 2017; Jirón, 2018).

A literatura sobre a mobilidade urbana das mulheres chama atenção para certa complexidade, derivada de múltiplos fatores, como limitantes físicos, econômicos, culturais e psicológicos, que somados à políticas de transporte inadequadas, compõem uma estrutura que marca diariamente a forma como elas se deslocam pela cidade. Essa estrutura, além estimular distinções nas viagens femininas e masculinas, também produz desigualdades entre mulheres de diferentes características sociais como raça, renda, etnia e idade (Hanson, 2010; Loukaitou-Sideris, 2016; Ceccato, 2017; SMDU, 2017, 2020).

Pesquisas anteriores apontam que formas tradicionais de mensuração de viagens feitas no ambiente urbano não são capazes de compreender as complexidades dos deslocamentos, principalmente no que se refere a mobilidade das mulheres, e apontam que, para se compreender esses padrões de viagem são necessárias outras abordagens (Kwan, 1999; Hanson, 2010; Jirón, 2012). Partindo disso, este estudo tem como objetivo mostrar territorialmente as diferenças nos deslocamentos de mulheres e homens, evidenciando a importância da perspectiva feminina nas discussões do urbano, e principalmente, da mobilidade urbana. Pretende-se contribuir com a formulação de políticas que compreendam e considerem essas assimetrias nos modos de deslocamento, tanto geral como especificamente a pé, com o intuito de reduzir os danos causados por esses desequilíbrios.

O artigo é dividido em seis partes. A primeira delas, composta por levantamento teórico das principais ideias que este trabalho se fundamenta. A segunda parte, se aprofunda na escolha do estudo de caso. A terceira, apresenta os dados, amostra, e a metodologia adotada. A quarta, expõe os resultados obtidos. E por fim, na quinta e sexta parte, se discute os resultados, seguido de conclusão e recomendações.

1. Bases teóricas

1.1. Mobilidade Urbana e desigualdade

Por mobilidade urbana compreende-se a forma, ou meios, pelos quais pessoas e bens se deslocam. Através dela uma pessoa acessa aquilo que cidades têm a oferecer como emprego, educação, saúde, lazer, etc. Este acesso pode ser feito a partir de modos motorizados (individuais e coletivos) e ativos (a pé e bicicleta), e a infraestrutura que permite essa circulação é constituída por ruas, calçadas e trilhos. Mas, a falta, insuficiência ou precariedade de infraestrutura pode dificultar tanto o movimento dos bens como o das pessoas.

Pesquisas apontam que não existe uma, mas sim múltiplas formas de mobilidade (Vasconcellos, 2012; Jirón, 2018). Jirón (2018) comenta que “mobilidade é uma prática social diferenciada, da qual a estrutura social desempenha um papel fundamental, tanto em termos práticos como simbólicos”, a autora se refere ao fato destas práticas não serem neutras e acontecerem a partir de um sistema de relações de poder desiguais, embutidas em um contexto social específico, sobre a qual se incidem ao mesmo tempo.

Problemas envolvendo mobilidade, acessibilidade e segurança pública, embora atinjam a todos, imobilizam e restringem mais as mulheres (Lemos et al., 2017; Harkot, 2018). A diferenciação de gênero nos padrões de viagem persiste tanto em países desenvolvidos, como em desenvolvimento (Queirós; Costa, 2014). Mas são ainda mais visíveis naqueles em desenvolvimento, como é o caso da América Latina, onde mulheres possuem menos acesso aos transportes não públicos o que faz com que dependam mais dos modos coletivos e ativos (Ceccato, 2017). Estas questões, por não serem exclusivas de alguns países, faz com que a mobilidade urbana seja um dos grandes desafios futuros das cidades e metrópoles.

1.2. Fatores que influenciam na mobilidade

Além de serem muitas as formas de deslocamento produzidas nas cidades, são diversos os fatores que influenciam nas decisões tomadas por uma pessoa ao se deslocar. Estes fatores podem ser organizados em três categorias: pessoais (gênero, renda e etnia); familiares (valores e normas culturais, ligados a cultura local, ex. país, região onde vive); e por fim, os externos, que são representados pela infraestrutura urbana e oferta de transporte (Vasconcellos, 2012). Vasconcellos (2012), também chama atenção para o fato de que há uma escassez de estudos que consideram as questões sociais relacionadas a mobilidade, ao mesmo tempo em que há um excesso de teoria relacionada à organização do trânsito e do transporte. Além disso, a maneira desigual com que os fatores acima impactam na mobilidade das mulheres e homens, coloca em maior evidência as desigualdades de gênero no acesso à cidade.

1.3. Mobilidade e Gênero

Como aponta Jirón (2008) “dimensões físicas, organizacionais, temporais e socioeconômicas” agravam desigualdades de gênero e conseqüentemente, impactam na “prática da mobilidade cotidiana”. Por conta disso, falar sobre esse tema implica em abordar duas questões: (1) gênero, como termo e (2) gênero, como enfoque. O termo gênero, foi incorporado por feministas como uma “categoria analítica relacional, que busca dar conta das assimetrias entre homens e mulheres, permitindo explicar e evidenciar as diferenças, assim como as relações hierárquicas e de subordinação que não são outra questão que relações de poder de um sexo sobre o outro” (Falú, 2011, p.132, tradução própria). Além disso, Falú (2011) comenta que essa categoria pretende colocar em evidência naturalizações que invisibilizam as diferenças na ocupação da cidade e do espaço público e que a mesma, pode permitir que se desconstrua outras discriminações (como, raça, etnia e xenofobia). Jirón (2018) comenta que o enfoque de gênero nas discussões sobre a cidade começa a ser debatido na terceira onda feminista, que se inicia a partir de 1990. Antes disso, o movimento feminista já havia instituído a luta por direitos ao voto e a propriedade, na primeira onda (século XIX até a década de 1960), e a luta pelos direitos sexuais e reprodutivos, na segunda onda (1960 a até 1980). Vale ressaltar que a terceira onda é também marcada por um olhar voltado às pluralidades das mulheres, com pautas de raça, etnia, sexualidades, nacionalidades, religiões e culturas, além de ideias da teoria *queer*.

Hanson (2010), ao se aprofundar em pesquisas que partiam de uma abordagem de gênero e mobilidade identificou duas vertentes. A primeira delas se relaciona a maneira que a mobilidade dá forma ao gênero e a

segunda, se relaciona a maneira como gênero dá forma a mobilidade. Além disso, a autora indica que os estudos relacionados à primeira linha, consideram como os processos de mobilidade/imobilidade permitiram observar as relações de poder constituídas no gênero, e como estes ajudam a criar, reforçar e mudar os significados e práticas de gênero. A segunda linha, se concentra em como as questões de gênero criam, reforçam ou alteram os padrões de mobilidade diária.

1.4. Mobilidade das mulheres e violência de gênero

Além do que já foi apresentado anteriormente, em relação as desigualdades nos padrões de deslocamento entre mulheres e homens, é importante destacar outros fatores que impactam na mobilidade feminina. Ceccato (2013), aponta que as mulheres são as maiores vítimas em ambientes de trânsito. E além do medo de estupro, outros tipos de violência praticadas por homens, como assédios verbais e físicos, são constantes no cotidiano delas (Soto-Villagrán, 2012; Siqueira, 2015). A insegurança diante dessas possíveis ocorrências são fatores que limitam o acesso das mulheres ao espaço público, fazendo com que criem normas coletivas e tomem medidas de precaução como horários e lugares que podem ou não passar, tipo de transporte que vão pegar, a roupa que vão usar, entre outras. (Valentine, 1989; Siqueira, 2015)). Soto-Villagrán (2012) diz que o medo de caminhar pelos espaços públicos deveria ser considerado um tipo de violência, pois o fato de ser mulher, afeta sua mobilidade geográfica e impacta no seu acesso às oportunidades oferecida nas cidades. Para ela, esse é um tipo de violência sutil e profunda que, por não ser percebido facilmente, contribui para a criar um entorno de ameaça à liberdade das mulheres. Além disso, Noronha e Dourado (2017), comentam que assédio moral e sexual, em qualquer ambiente, se torna um delito com pequenas chances de comprovação de responsabilidades, e são feitos “como atos banais “pouco suscetíveis de serem punidos”, e isso acontece de certa forma porque “riscos e danos que atingem mais comumente à dignidade sexual das mulheres são negligenciados, maciçamente sub-registrados, ou não fazem parte de estatísticas criminais” (Noronha e Dourado, 2017, p.288).

Portanto, por conta tanto dos fatores apontados nos itens anteriores, como da insegurança e o medo da violência de gênero, mulheres têm sua cidadania, oportunidade de exercerem seus direitos e de participar da vida pública afetadas. Até aqui apresentou-se os principais fatores que incidem sobre a mobilidade das mulheres e a partir desse ponto inicia-se a próxima parte deste estudo, que se aprofundará no caso das mulheres em São Paulo.

2. Estudo de caso

Um levantamento sobre a mobilidade das mulheres em no município de São Paulo (SMDU, 2016; 2020), mostra que elas se deslocam mais a pé e por transporte coletivo do que os homens. Ao mesmo tempo, possuem menos acesso a veículos particulares e seus principais motivos de viagem são trabalho e educação (o que é para ambos os sexos) porém, mulheres ainda apresentam maior número de viagens que se relacionam ao cuidado da casa e da família.

A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) foi escolhida como recorte por configurar a maior metrópole brasileira e da América Latina. Com uma população de aproximadamente 21 milhões de habitantes em uma extensão de cerca de 8 mil m², nela são feitas diariamente mais de 42 milhões de viagens em diferentes modos (Relatório OD 2017). A RMSP também conta com uma importante pesquisa de mobilidade urbana, a Pesquisa Origem e Destino (Pesquisa OD) organizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô-SP). Além

disso, a região é marcada pela exclusão e segregação socioterritorial fruto de tentativas de planejamento e organização do espaço urbano, e pela concentração de grande parte dos recursos em infraestrutura para veículos motorizados privados em detrimento dos modos coletivos (ANTP, 2018). O desenho de cidade que se desenvolveu ao longo do tempo faz com que muitos dos deslocamentos sejam marcados por longos trajetos, em termos de tempo e distância em precários sistemas de transporte coletivo e infraestrutura para pedestres (Rede Nossa São Paulo, 2019).

3. Dados, amostra e metodologia

3.1. Dados e amostra

Desde 1967, a Pesquisa OD coleta informações referentes aos padrões de mobilidade diários da população da RMSP. Essas informações compõem um banco de dados importante que, além de ajudar a caracterizar os padrões de viagens, contribui para o planejamento e expansão de redes de transporte, podendo ser utilizada ainda para análise de acesso à renda, emprego, escolaridade, entre outros, uma vez que a mesma coleta informações referentes a essas questões. O último e mais recente levantamento foi feito em 2017 e seus dados divulgados por completo em 2019. Foram aplicados questionários com 156 mil pessoas, em 32 mil domicílios sorteados nas 39 cidades que constituem a RMSP (Pesquisa OD, 2017).

Neste estudo foram utilizadas informações referentes a viagens por modo principal produzidas diariamente na RMSP das pesquisas de 2007 e 2017.

3.2. Metodologia

A opção metodológica escolhida deste trabalho é quantitativa e a base de dados utilizada é secundária. Coletada pelo Metrô-SP, através da Pesquisa OD, por meio de entrevistas domiciliares e obtida através do site da companhia <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>. Os dados foram processados estatisticamente (no SPSS), e a partir dos resultados levantados, foram desenvolvidos mapas (no QGIS). No primeiro momento, foram analisadas a frequência e padrão de viagens produzidas na RMSP por modo principal em três situações: (A) geral; (B) masculino; e (C) feminino. No segundo momento, a partir dos resultados obtidos analisou-se os números absolutos e respectivas densidade e proporção das viagens feitas a pé em toda a região metropolitana. Para estas análises criou-se uma variável, chamada 'modo a pé feminino', resultante da junção de outras duas variáveis condicionado a (I) se mulher e (II) se modo principal a pé. Também foi necessário indicar um peso para a variável (fator de expansão), que neste caso era o 'fator viagem', e que corrige o número de viagens da amostra permitindo obter estimativas das viagens realizadas no município por toda a população. Depois de organizada a base, foram feitas tabelas cruzadas entre 'zona de origem' e 'modo feminino a pé' e, a partir dos resultados destas tabelas, extraiu-se o nº absoluto de viagens para, enfim, calcular a densidade e a proporção. A mesma sequência de processamento dos dados foi feita para os deslocamentos gerais e masculinos, para assim, desenvolver mapas que pudessem ser comparáveis em termos de padrões de viagens em cada uma dessas situações.

O cálculo da densidade foi feito com base no número de viagens a pé dividido pela área (ha) da zona de origem em questão (figura 1). O resultado aponta a concentração das viagens a pé na zona específica. Já o cálculo da proporção (figura 1) foi feito com base no número de viagens a pé sobre o total de viagens (considerando todos os modos principais) referentes a cada zona de origem. Nesse caso, o resultado reflete a relevância do modal para a cada unidade de análise.

$$\text{Densidade viagens a pé} = \frac{\text{nº de viagens a pé na zona OD}}{\text{área (ha) da zona OD}}$$

$$\text{Proporção viagens a pé} = \frac{\text{nº de viagens a pé na zona OD}}{\text{todas as viagens originadas na zona OD}}$$

Figura 1: fórmulas utilizadas

3.3. Considerações

É importante destacar viagens a pé, na Pesquisa OD, são computadas apenas quando (I) a distância percorrida é superior a 500 metros; ou (II) o motivo de viagem é escola ou trabalho - nesse caso, independe da distância percorrida; e/ou (III) quando a viagem é feita exclusivamente a pé. Ainda há uma hierarquia dos modos de transporte utilizados em uma mesma viagem, onde o a pé está na última posição de 12 modos. Portanto, estima-se que há uma subnotificação destas viagens, o que pode acabar ocultando parte destes deslocamentos. Ao mesmo tempo, que essa forma de deslocamento se mostra muito expressiva, representando cerca de 1/3 do total das viagens feitas por modo principal na RMSP.

Há uma hipótese de que grande parte dessas viagens, não compreendidas pela pesquisa, podem estar mais relacionadas aos deslocamentos femininos do que masculinos, uma vez que, mulheres fazem mais viagens, em distâncias curtas, por motivos mais diversos de trabalho e educação. Vale apontar também que este modo é ainda mais utilizado por mulheres de baixa renda, que vivem nas periferias da cidade de São Paulo (SMDU, 2020), o que demonstra que, além do apagamento dos padrões de deslocamento das mulheres, pode haver também um ocultamento ainda maior daquelas que pertencem a rendas mais baixas e, conseqüentemente, negras.

Por fim, a pesquisa coloca como opção de resposta apenas o sexo da pessoa entrevistada (masculino ou feminino), não havendo autodeclaração e sendo a resposta definida pelo entrevistador. Sendo assim, também não estão sendo contempladas pela pesquisa a identidade de gênero que o entrevistado se identifica, ocultando aqueles que não se encaixam no padrão binário de gênero, ou que não se reconhecem no gênero declarado pelo entrevistador.

A seguir serão apresentados os resultados desenvolvidos a partir da análise das informações das Pesquisas OD 2017 e 2007.

4. Resultados

4.1. Viagens produzidas por modo principal

Das viagens produzidas por modo principal em 2007 e 2017 na RMSP agrupadas por modos coletivos (metrô/cptm/ônibus), modo individual motorizado (automóvel/moto) e modo ativo (a pé/bicicleta), resultados apontaram que, tanto em 2007 quanto 2017, o modo mais utilizado foi o transporte coletivo, em segundo lugar os modos ativos, e em terceiro e último o individual motorizado. No gráfico 1, fica em evidência a representatividade dos modos ativos de deslocamentos em relação aos outros, compondo 1/3 das viagens diárias.

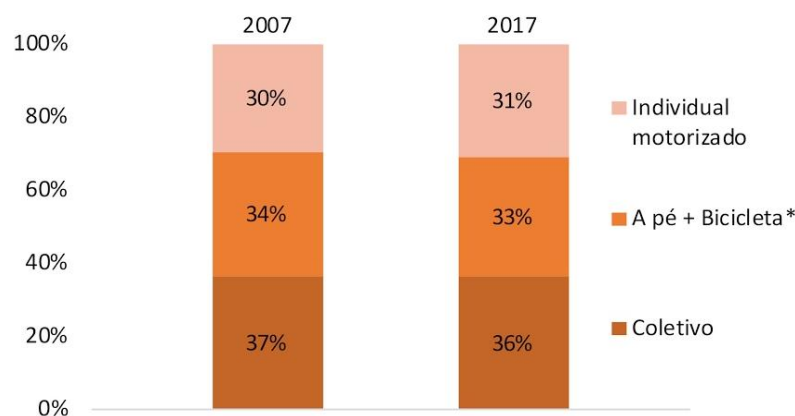


Gráfico 1: Porcentagem de viagens por tipo de modo principal na RMSP. Fonte: elaboração própria baseada nos dados das Pesquisas OD 2007 e 2017.

Observando as mesmas viagens, desagregando entre mulheres e homens (gráfico 2), os padrões de deslocamento de cada grupo foram similares entre os dois anos, porém, quando comparados entre gêneros, os mesmos são dissemelhantes. No caso das mulheres, o transporte público segue sendo principal, além de ter aumentado de um ano para o outro, e o modo ativo, mesmo com uma pequena queda, ainda é a segunda forma de deslocamento mais utilizada. No caso masculino, o automóvel particular foi a principal forma de deslocamento nos dois anos, seguido do transporte coletivo e somente depois o ativo.

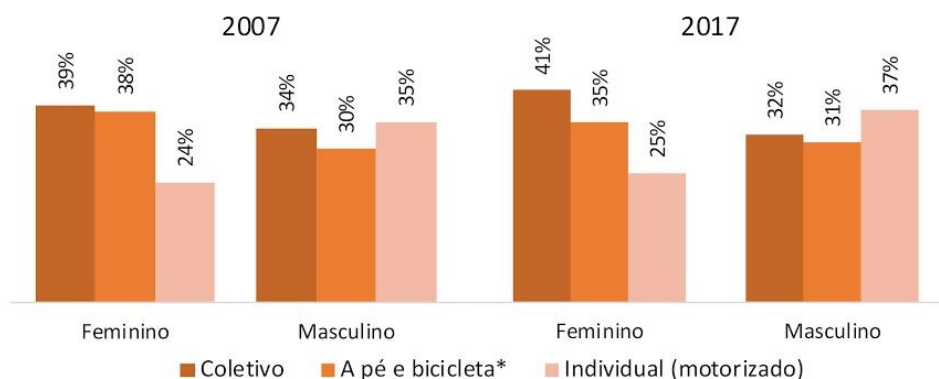


Gráfico 2: % de viagens tipo de modo principal (geral, masc. e fem.). Fonte: elaboração própria baseada nos dados da Pesquisa OD 2007 e 2017. * viagens por bicicleta representam nos deslocamentos femininos menos de 1% do total e 2% dos masculinos.

4.2. Viagens a pé

Os resultados serão apresentados por grupos, sendo o primeiro relativo ao nº absoluto de viagens, o segundo à densidade e o terceiro à proporção. Além disso, os resultados seguem a seguinte sequência: geral (população sem desagregar), por gênero (homens e mulheres), 2007 e 2017, e os mapas serão apresentados após a exposição dos resultados, no item 5.2.4.

4.2.1. Nº absoluto de viagens

Resultado análises comparativas geral:

2007: os maiores índices de deslocamento estavam distribuídos de forma mais homogênea na metrópole ainda que, com maior incidência nas regiões periféricas.

2017: tal tendência se torna menos evidente no noroeste, porém, segue relevante para as regiões sul e leste da metrópole.

Resultado análises comparativas gênero:

2007: resultados seguem o mesmo padrão geral, porém, os casos femininos são mais expressivos, especialmente nas regiões leste e sul.

2017: observa-se um esvaziamento do quadrante noroeste, porém, mais perceptível no caso masculino. Apesar de uma redução no número de viagens femininas, elas continuam expressivas.

A média de viagens a pé femininas é maior que a masculina em 2007 e 2017 (ver figuras 2 e 3).

4.2.2. Densidade de Viagens a pé

Resultado análises comparativas geral:

2007: as maiores densidades estão concentradas no centro de São Paulo, enquanto que alguns agrupamentos também são visíveis nas regiões mais extremas do município e nas cidades contíguas.

2017: a região central mantém sua relevância, porém, há uma tendência de espraiamento em direção ao quadrante sudoeste, em compensação, as regiões mais periféricas perderam relevância, ainda que com exceções.

Resultado análises comparativas gênero:

2007: os resultados seguem o mesmo padrão geral, porém, de forma mais marcante nos casos femininos, especialmente nas áreas mais periféricas do município de São Paulo e algumas das conurbações.

2017: o deslocamento a pé masculino tende a espraiar e o feminino a centralizar, porém, mantém-se certa relevância das viagens feitas por mulheres nas regiões periféricas, mas com menor dominância do extremo da zona leste.

A média de viagens a pé femininas é maior que a masculina em 2007 e 2017 (ver figuras 4 e 5).

4.2.3. Proporção de viagens a pé

Resultado análises comparativas geral:

2007: os maiores índices de deslocamento estavam concentrados quase que exclusivamente no extremo da zona leste.

2017: a zona leste continua relevante, porém, as regiões oeste, norte e sul ganham evidência.

Resultado análises comparativas gênero:

2007: os resultados seguem o mesmo padrão geral, porém, de forma mais marcante no caso feminino, especialmente na região leste.

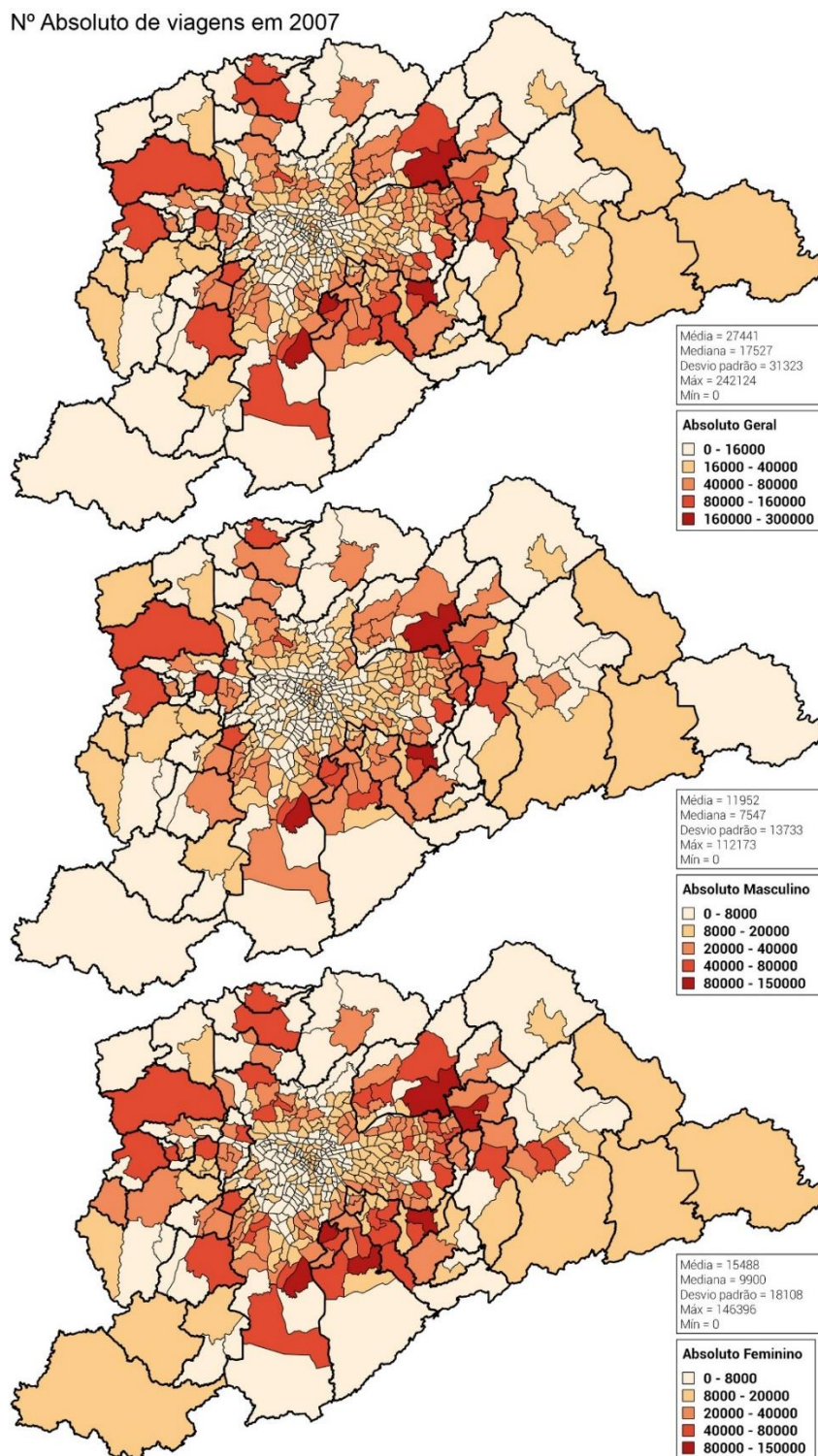
2017: o extremo leste se torna menos evidente no caso masculino e também no caso feminino, mas neste último a redução é menos perceptível e dá espaço para outras regiões da metrópole como extremo oeste, norte e sul.

A média de viagens a pé femininas é maior que a masculina em 2007 e 2017 (ver figuras 6 e 7).

4.2.4. Mapas

A seguir são apresentados os mapas produzidos a partir das análises dos dados, na mesma sequência dos resultados.

Nº Absoluto de viagens em 2007



Fonte: elaboração própria com base nos dados da pesquisa OD 2017

Nº Absoluto de viagens em 2017

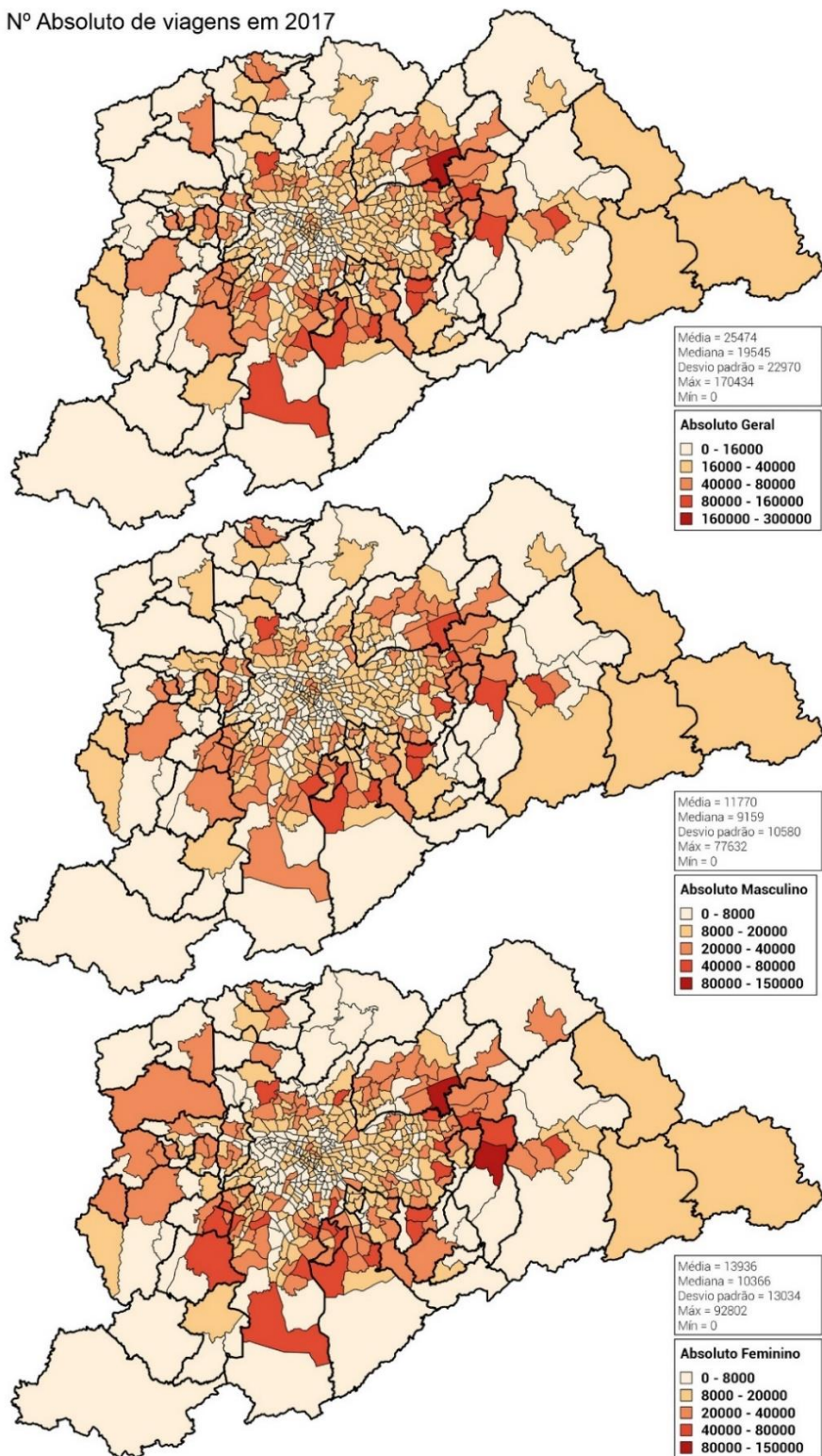


Figura 3. Fonte: elaboração própria com base nos dados da pesquisa OD 2017

Densidade de viagens em 2007

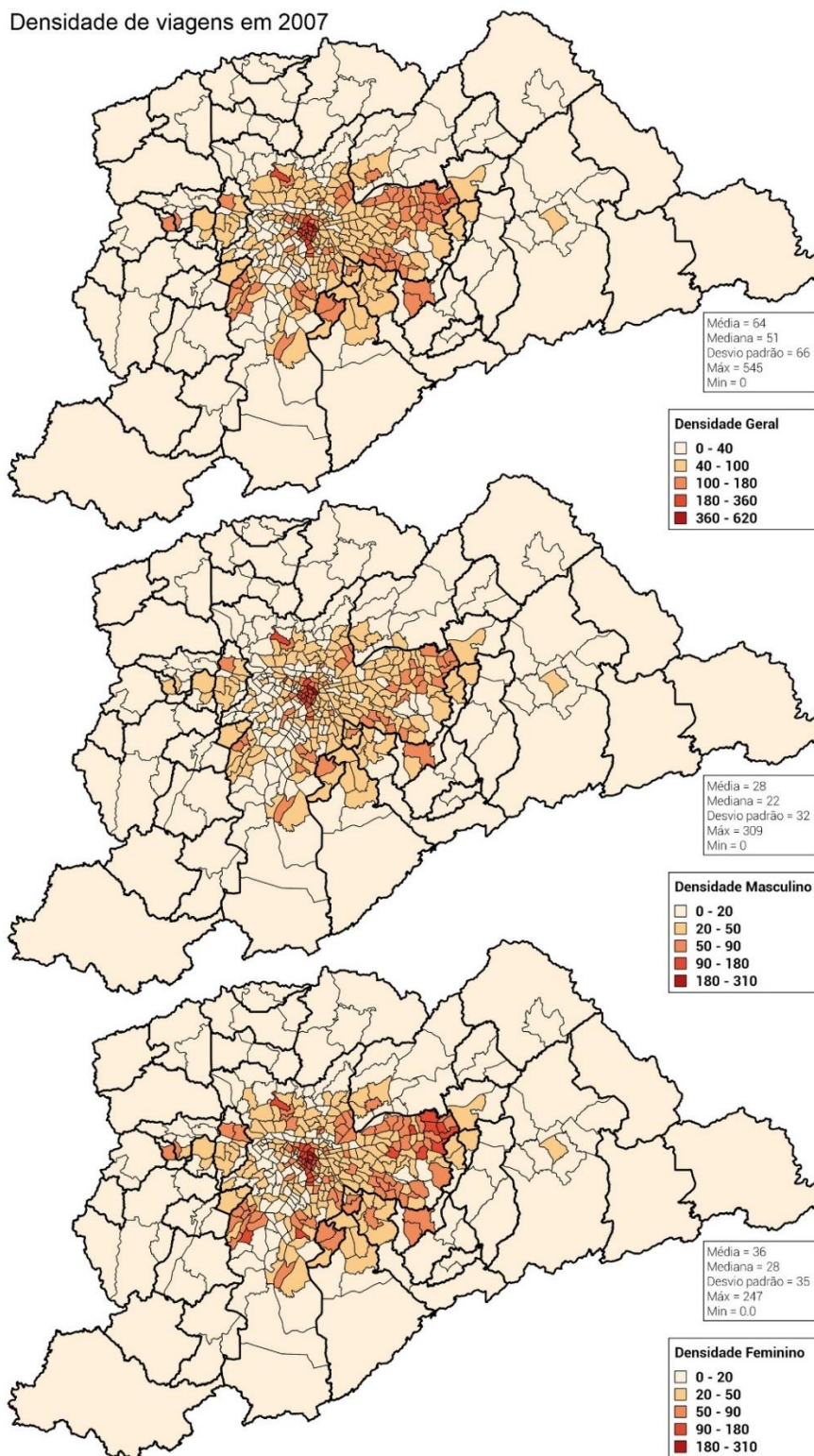


Figura 4. Fonte: elaboração própria com base nos dados da pesquisa OD 2007

Densidade de viagens em 2017

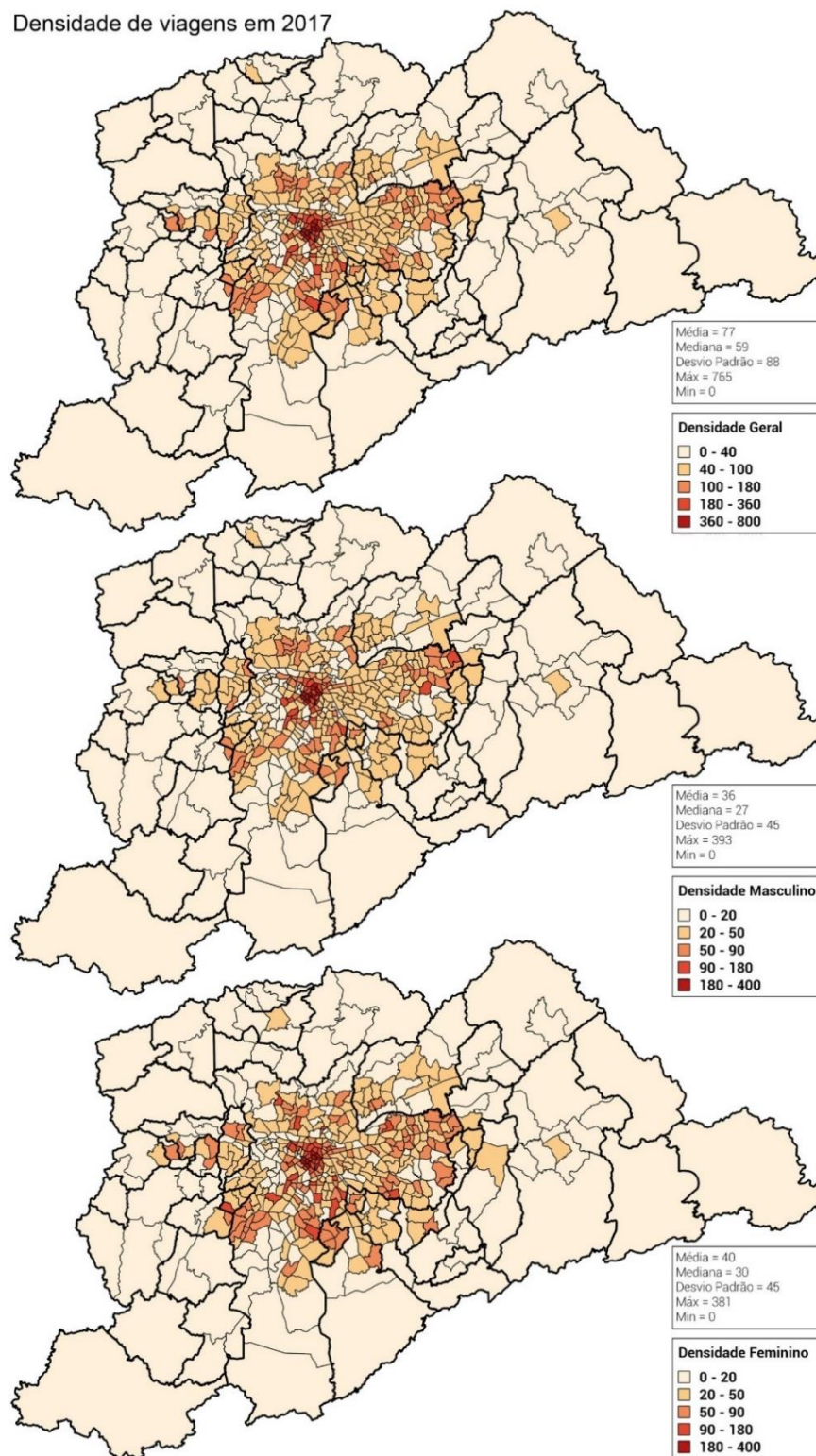


Figura 5. Fonte: elaboração própria com base nos dados da pesquisa OD 2017

Proporção de viagens em 2007

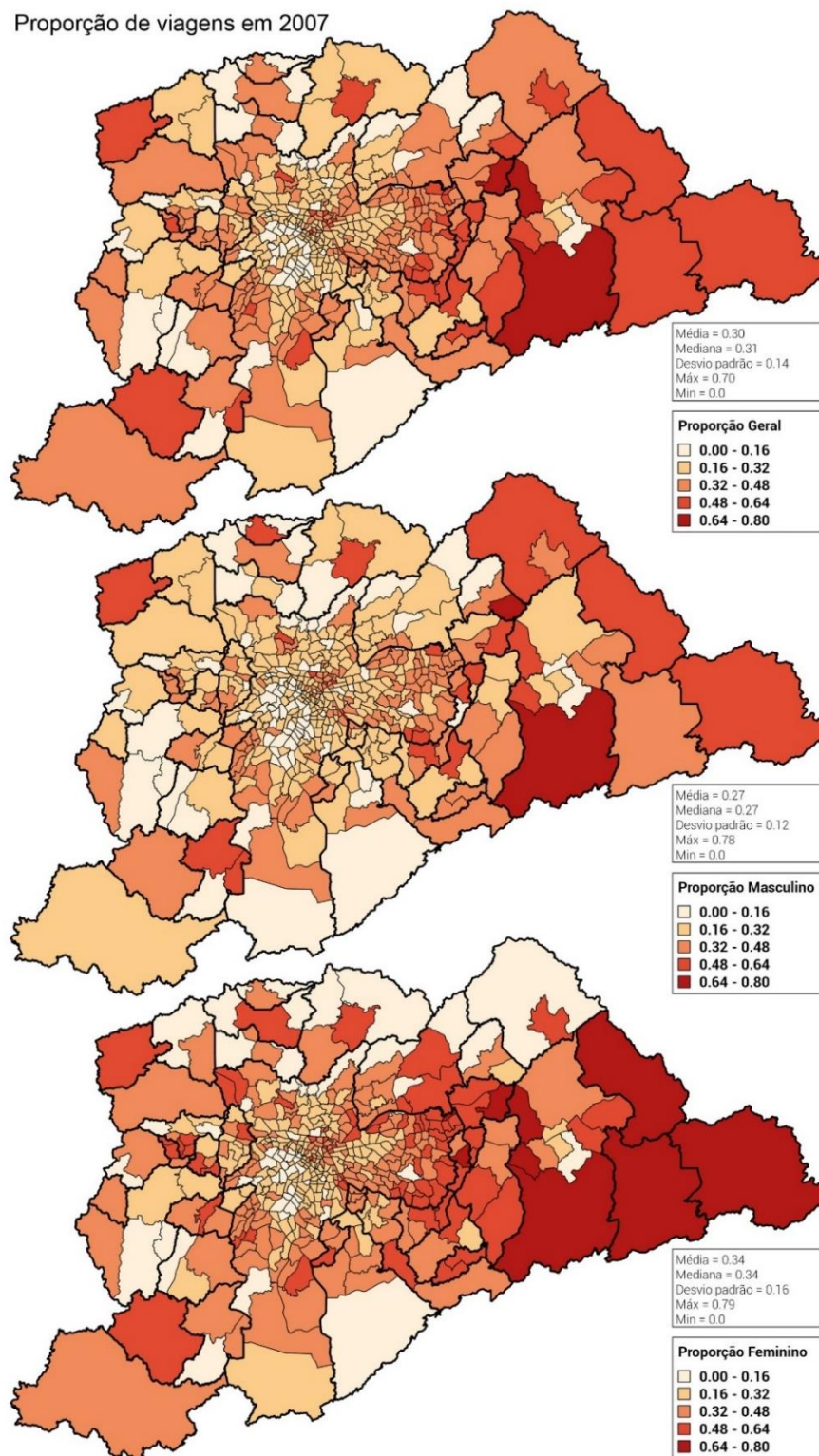


Figura 6. Fonte: elaboração própria com base nos dados da pesquisa OD 2007

Proporção de viagens em 2017

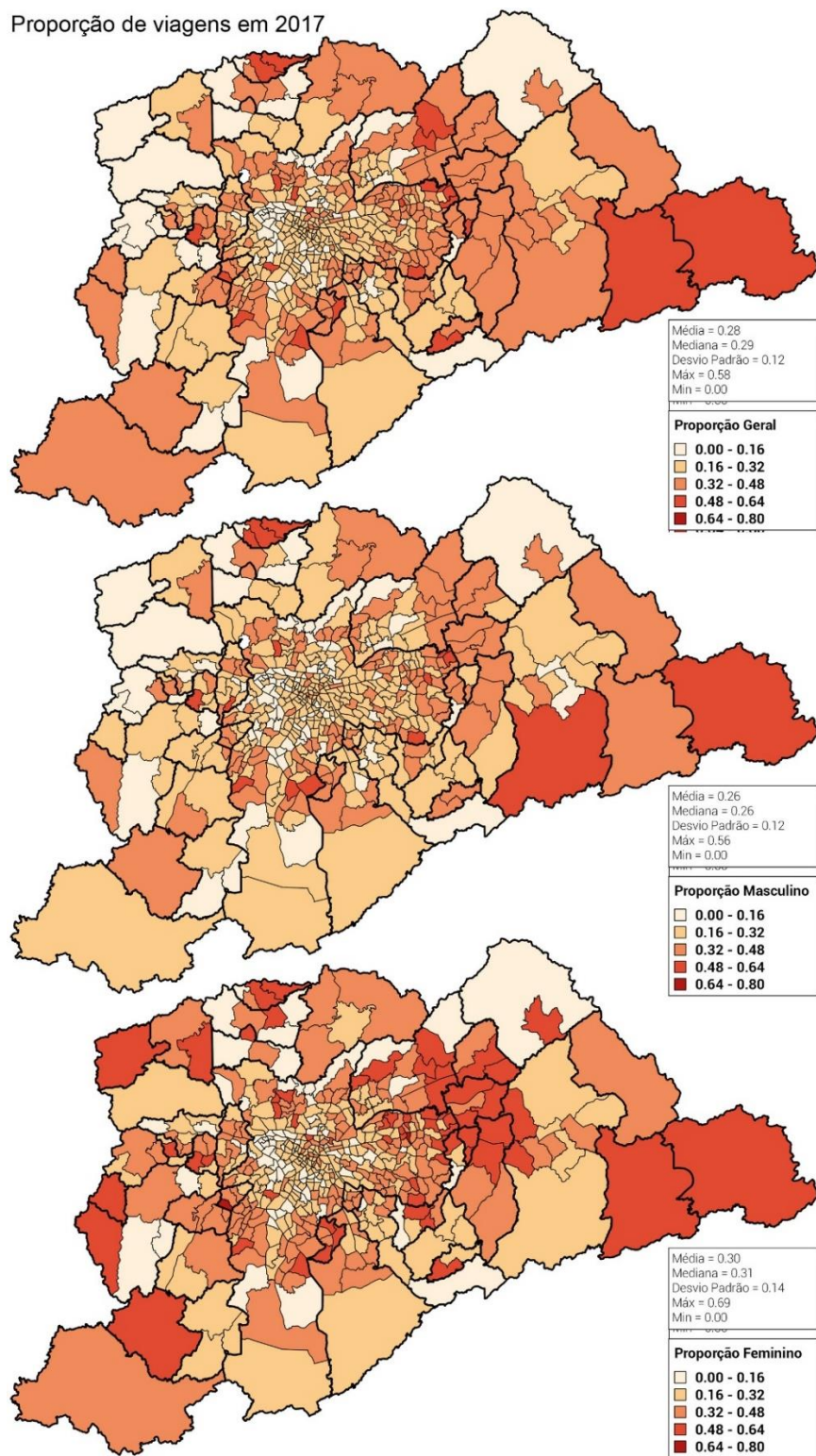


Figura 7. Fonte: elaboração própria com base nos dados da pesquisa OD 2017

5. Discussão dos resultados

Nos resultados levantados na primeira etapa, já foram possíveis de observar algumas das tendências defendidas pela literatura contemplada neste estudo: (I) as diferenças nos padrões de deslocamento de mulheres e homens (II) mulheres fazem e dependem mais do transporte público e a pé para se deslocar; (III) mulheres fazem menos viagens através de veículos particulares motorizados que os homens, sendo maioria, nesses casos, como passageiras e não motoristas (Queirós; Costa, 2014; Loukaitou-Sideris, 2016; Ceccato, 2017, Jirón, 2018). Além disso, observou-se que a mobilidade a pé é tão representativa quanto os outros modos de deslocamento feitos na RMSP.

Na segunda etapa, buscou-se responder as seguintes questões: Como as viagens a pé se distribuem pelo território da metrópole paulista? Onde as viagens estão mais concentradas? E quais as zonas em que estas viagens são mais relevantes? Respondendo a primeira pergunta, pode-se dizer, de modo geral, que a distribuição das viagens a pé na metrópole paulista é marcada por determinadas concentrações. Como é o caso, em primeiro lugar, de regiões do quadrante sudeste (município e metrópole paulista), em segundo lugar, da área central (município São Paulo), e por fim, de algumas regiões do quadrante noroeste (município e metrópole paulista). Em relação a segunda pergunta, pode-se dizer que as viagens a pé se mostram mais concentradas, de forma aproximada, na zona leste e central do município de São Paulo, porém, há certas zonas que também se destacam. E em relação a última pergunta, pode-se dizer que esta forma de deslocamento se mostra bastante relevante na região leste tanto da metrópole como do município paulista.

Percebeu-se, além das questões apontadas acima, que as viagens a pé femininas são mais relevantes que as masculinas, em todos os casos. Além disso, observou-se que os locais onde os deslocamentos são mais produzidos por mulheres não, necessariamente, são os mesmos locais onde são mais produzidos por homens, mostrando-se muitas vezes diferente. Vale ressaltar também, que a territorialização das viagens a pé ainda pode ser atravessada por questões de renda e raça, uma vez que grande parte do território onde se concentram estes deslocamentos, são caracterizados pela presença de populações de rendas mais baixas, onde, conseqüentemente, há uma presença quase que predominante de homens, e principalmente, mulheres negras. Por fim, é importante destacar que uma abordagem desagregada entre homens e mulheres sobre a mobilidade a pé mostrou uma realidade diferente daquela vista de modo geral e mais genérico.

6. Conclusão e recomendações

Cidades, e conseqüentemente a mobilidade urbana, têm sido planejadas e estudadas a partir da ideia de um gênero neutro (Queirós; Costa, 2014; Ortiz; Gutiérrez, 2015; Harkot, 2018). Por conta das distintas experiências, tanto em termos de mobilidade como de ocupação, mulheres possuem percepções do ambiente urbano diferentes dos homens. Além disso, o fato de muitas delas, ainda, serem as principais responsáveis por tarefas de cuidado de crianças e idosos, faz com que tenham mais proximidade com as necessidades desses grupos (Queirós; Costa, 2014; Ortiz; Gutiérrez, 2015). Portanto, não compreender suas vivências é ocultar as necessidades de grande parte da população, e dificultar a vivência dos mesmos nas cidades.

A mobilidade é um meio de acesso a oportunidades fundamental para a cidadania e pode fazer grande diferença na produtividade das mulheres e na promoção da igualdade de gênero, além de ter papel importante no desenvolvimento sustentável das cidades (Kwan, 1999; Hanson, 2010, Queirós; Costa, 2014). Portanto, uma mobilidade urbana que seja inclusiva em termos de gênero, deve partir das desigualdades, das diferenças

e da diversidade. Além disso, é necessário que se fortaleça, facilite e incentive uma participação representativa de mulheres nos espaços de decisão e discussão sobre a cidade, dando voz e ouvindo suas percepções.

Este trabalho limitou-se a analisar quantitativamente um fenômeno que, para ser compreendido de maneira mais detalhada, precisa ser observado de forma menos genérica e mais aproximada (Kwan, 1999). Além disso, os dados analisados aqui, por mais r que seja a Pesquisa OD, fazem parte de uma amostra de grande escala, e não foram coletados para os mesmos fins deste estudo. Por conta disso, mais informações, pesquisas, e coleta de dados que se aprofundem neste contexto, da perspectiva das mulheres, se fazem muito necessários.

Por fim, é importante ressaltar que este trabalho é parte da pesquisa de mestrado, da autora em questão. Outras etapas, baseadas em uma abordagem qualitativa, estão sendo desenvolvidas, tendo como enfoque um grupo mais específico de mulheres, onde pretende-se compreender, a partir de suas experiências, o que acontece entre a origem e o destino de suas viagens e que questões mais impactam em deslocamentos diários. Espera-se que este estudo contribua com o avanço do conhecimento em relação aos padrões de deslocamento das mulheres tanto na metrópole Paulista, como em outras cidades, e também, com a formulação de políticas que atuem no sentido de reduzir os danos causados pelas desigualdades aqui apontadas.

7. Bibliografia

ANTP. Relatório 2016. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP, 2018

CECCATO, V. Moving safely: Crime and perceived safety in Stockholm's subway stations. Lanham: Lexington, 2013.

_____ Women's victimisation and safety in transit environments. Security Journal, 2017.

FALÚ, A. Restricciones ciudadanas: las violencias de género en el espacio público. Feminismo, género e igualdad, p. 20, 2011.

HANSON, S. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability, Gender, Place & Culture, 17:1, 5-23, 2010

JIRÓN, P. Transformándose en la "Sombra". p. 1-14, 2012.

JIRÓN, P. & GÓMEZ, J. Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. Tempo Social, revista de sociologia da USP, v. 30, n.2, 2018.

KWAN, M. P. Gender and individual access to urban opportunities: A study using space-time measures. Professional Geographer, v. 51, n. 2, p. 210-227, 1999.

LE MOS, L. L.; HARKOT, M. K.; SANTORO, P. F. Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil? Revista Transporte y Territorio, n. 16, p. 68-92, 2017.

LOUKAITOU-SIDERIS, A. Is it safe to walk? Neighborhood safety and security considerations and their effects on walking. Journal of Planning Literature, v. 20, n. 3, p. 219-232, 2006

_____. A gendered view of mobility and transport: Next steps and future directions. *Town Planning Review*. 87. 547-565. 10.3828/tpr.2016.38, 2016.

NORONHA, C. V.; DOURADO, S. M. A circulação das mulheres no espaço público urbano: transgressões, crimes, riscos e danos. In: Gledhill, John et. al. *Disputas em torno do espaço urbano*. Salvador: Edfuba, 2017, p. 287-310.

ORIGEM DESTINO 2017. Relatório pesquisa http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/ebook_OD_2017-final.pdf

PMSP/SMDU. Informe Urbano nº 25. A mobilidade das mulheres na Cidade de São Paulo. São Paulo, 2016. Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos/pdf/39.pdf , acessado em 25 de junho de 2017.

PMSP/SMDU. Informe Urbano nº 44. A mobilidade das mulheres na Cidade de São Paulo. São Paulo, 2020. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes_Urbanos/44_IU_mobilidade_mulheres.pdf , acessado em 06 de março de 2020.

QUEIRÓS, M.; COSTA, N. Knowledge on Gender Dimensions of Transportation in Portugal. v. 3, n. 1, 2014.

REDE NOSSA SÃO PAULO. Pesquisa “Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana”. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/2019/09/10/metade-da-populacao-paulistana-deixa-de-visitar-parentes-e-amigas-por-cao-do-preco-da-tarifa-do-onibus/> Acesso em: 29/01/2020.

VASCONCELLOS, E. A. Mobilidade Urbana e cidadania. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

SIQUEIRA, L. de A. Por onde andam as mulheres: percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife. Recife: O Autor, 2015.

SOTO VILLAGRÁN, P. Patriarcado y ordem urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. v. 19, p. 95–110, 2014.

SVAB, H. Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero. Dissertação de mestrado, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

VALENTINE, G. The Geography of Women’s Fear. *The Royal Geographical Society*, v. 21, n. 4, p. 385–390, 1989.