

Gerenciamento da Mobilidade e o Padrão de Viagens Feminino

Paula Leopoldino de Barros
Eunice Horácio de Souza de Barros Teixeira
Ronaldo Balassiano
Programa de Engenharia de Transportes – PET/COPPE/UFRJ

Palavras chave: padrão de viagens feminino; gerenciamento da mobilidade; planejamento de transportes

1 – Introdução

A mobilidade é um tema que vem sendo estudado e tratado por especialistas de diversas áreas, sobretudo em função dos problemas de congestionamento e custos para se garantir a movimentação de pessoas e mercadorias na maioria das grandes cidades brasileiras. A redução do consumo de energia e de emissões de poluentes têm sido importantes objetivos estabelecidos em programas e políticas ambientais adotadas em diversos países. Uma alternativa considerada em relação ao modelo clássico de planejamento de transportes, assume ser viável tratar esses problemas sob a ótica da demanda. Gerenciar a mobilidade, otimizando tempos de viagem e deslocamentos ao longo da malha de transportes existente, pode produzir bons resultados, sem a obrigatoriedade de realização de grandes investimentos ou grandes obras viárias.

As questões vinculadas ao Gerenciamento da Mobilidade têm sido abordadas sob diversos aspectos e considerar o enfoque da diferença entre os gêneros se constitui em uma dessas possibilidades de abordagem do tema. Múltiplas possibilidades podem ser consideradas quando o tema da mobilidade, sobretudo em áreas urbanas, é tratado com base nas relações e percepções dos gêneros. Segundo Forneck e Zuccolotto (1996), 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.

Entender as expectativas das mulheres e suas necessidades é de vital importância para prover um serviço de transporte satisfatório. Estudar, entender e analisar as opiniões das usuárias do sistema é uma possível estratégia para assegurar crescimento ou ao menos estabilidade na demanda em um determinado meio de transporte operando com qualidade (Teixeira *et al.*, 2004). O objetivo deste trabalho é identificar particularidades do padrão de viagem feminino, a partir da análise de dados internacionais, estabelecendo possíveis implicações para políticas de transportes orientadas pelo conceito de Gerenciamento da Mobilidade. O trabalho conclui explicitando os principais aspectos que poderiam ser também considerados no contexto nacional visando atender de forma adequada as expectativas das mulheres em relação ao sistema de transportes.

2 – Padrão de viagens diferenciado

Tratar homens e mulheres igualmente talvez não reflita a melhor estratégia para superação das desigualdades, principalmente se as oportunidades de emprego e acesso ao mercado de trabalho são bastante específicos aos dois gêneros. É preciso reconhecer estas diferenças. Para analisar o impacto dos sistemas de transportes na vida da mulher, é necessário ter conhecimento detalhado dos papéis desempenhados por ela na sociedade, e avaliar como ela realmente utiliza o sistema, propondo soluções adequadas às suas necessidades de deslocamento (Turner e Fouracre, 1995).

A participação feminina tem aumentado continuamente no mercado de trabalho. De acordo com Strambi e Van de Bilt (2001), no Brasil, este aumento da participação das mulheres na força de trabalho cresceu de 23,9% para 26,3% (população com mais de 10 anos), entre 1989 e 1996. Situação oposta verifica-se no caso dos homens, cuja participação diminuiu de 37,1% para 35% no mesmo período. Os mesmos autores afirmam ainda que o ingresso das mulheres no mercado de trabalho, diferentemente dos homens, ocorreu também de forma significativa em faixas etárias superiores (acima dos 40 anos), sendo notável o aumento da participação no mercado de mulheres casadas. Observam ainda que as diferenças entre gêneros, quanto à participação no mercado de trabalho, estão diminuindo e tornam-se menores, quanto mais altos são os níveis de instrução (uma condição na qual as mulheres estão evoluindo mais rapidamente que os homens).

Nos Estados Unidos, a proporção de domicílios mantidos por mulheres cresceu de 21% para 29% e a proporção de famílias com crianças menores de 18 anos, mantidas por mulheres cresceu de 10% para 22% desde a década de 70. Estas mães, mais do que as casadas, requerem um transporte que sirva tanto às necessidades da família quanto do trabalho, pois elas não têm nenhum cônjuge com quem dividir essas responsabilidades. Por isso, não é surpresa verificar que a proporção de mulheres que utilizam o transporte público e *carpooling* (sistema de carona programada) tenha decrescido nos EUA e que a proporção de mulheres que dependem de carros particulares tenha aumentado nesse mesmo período (Spain, 1996).

Este fenômeno da inserção da mulher no mercado de trabalho ocorreu no mundo todo sem que ocorresse planejamento prévio do sistema de transportes. O sistema passou a receber uma demanda diferenciada, com padrões de viagens específicos apresentando uma mobilidade própria, impactando de maneira distinta cada um dos modos de transportes do sistema. Como usuárias de transporte, as mulheres têm freqüentemente assumido posições de necessidades idênticas às dos homens. No entanto, suas características de viagens são distintas (não menos importantes que a dos homens), mas muito menos estudadas pelos técnicos e planejadores.

As mulheres também possuem padrões de viagem diferenciados entre elas. A mobilidade feminina depende de diversos fatores tais como idade, responsabilidade no cuidado com crianças e idosos, renda, nível de emprego,

classe social e educação. O Departamento de Transportes do Reino Unido (DfT, 2004) considera que o equilíbrio entre esses fatores varia, por exemplo, entre regiões, e destaca a importância do papel dos operadores de transportes na coleta de informações locais, que precisam ser cada vez mais específicas. Desse modo, torna-se possível compreender as características desses potenciais usuários e atendê-los de forma mais adequada. O DfT (2004) observa ainda que, devido ao fato de estarem mais sujeitas ao regime de trabalho de meio expediente e por realizarem mais visitas sociais entre suas famílias e amigos, elas viajam mais freqüentemente em períodos fora do horário de pico, quando comparadas aos homens.

Strambi e Van de Bilt (2001), em uma análise abordando as especificidades da mobilidade entre homens e mulheres engajados no mercado de trabalho, identificam em viagens individuais diárias, fatores relevantes que caracterizam diferenças significativas na mobilidade de cada gênero. Essas diferenças encontram-se relacionadas a variáveis sócio-demográficas e econômicas e ainda em alguns grupos da população que estão passando por mudanças: idade avançada, melhoria no nível educacional (especialmente entre as mulheres), donas de casa integrando-se ao mercado de trabalho, mudança no grau de fertilidade (e no tamanho da família) e aumento da posse de automóveis.

As mulheres realizam um maior número de viagens diárias, porém mais curtas e em horários e itinerários distintos e a atual oferta de serviços de transporte nem sempre atende a estas necessidades específicas. Tal observação reforça a necessidade da re-adequação da oferta de serviços, com criação de novos horários, itinerários e mesmo “produtos” diferenciados, levando em conta os padrões de mobilidade desse gênero. Na seqüência do trabalho, serão destacados alguns aspectos da relação da mulher com modos de transportes selecionados, observando-se as especificidades e diferenças na utilização de cada um deles, em contextos diversos.

3 – A mulher e o sistema de transportes

- A mulher e o carro

Nos países industrializados, onde as taxas de motorização são elevadas, as mulheres estão se ajustando a um aumento da mobilidade, mas seus padrões de viagens são diferentes dos estereotipados padrões de viagens radiais freqüentemente assumidos pelos planejadores de transporte urbano (Root e Schintler, 1999). A maioria do recente aumento no uso do carro nos EUA é atribuído às mulheres. Naquele país ocorreu um aumento de 60% no número de emissão de licenças a motoristas, entre 1969-1990, e foi exatamente entre as mulheres que esse aumento foi mais significativo. Em 1990, aproximadamente, 96% dos homens e 90% das mulheres entre 30 e 49 anos estavam habilitados para dirigir. O aumento nas licenças de motoristas está relacionado ao aumento da propriedade de veículos particulares e com este aumento, o número de ocupantes em cada veículo caiu drasticamente

produzindo sérias conseqüências para o sistema viário metropolitano (Rosenbloom, 1996).

As diferenças de gênero no uso do automóvel foram também observadas em pesquisa realizada em Colônia, na Alemanha. Em relação ao acesso e uso do veículo particular, verificou-se que a propriedade de automóvel pelo homem é bem superior que a das mulheres (62% comparados a 37%). No caso específico do uso, observou-se que 74% de todos os homens informaram possuir um automóvel ou ter acesso a ele, em contraste a 55% das mulheres (Best e Lanzerdorf, 2005). Tal fato destaca que, apesar da mulher, proporcionalmente ao homem ter posse reduzida de veículos, sua utilização não é tão baixa, o que reforça a existência de padrões de viagem bastante específicos. Uma outra pesquisa, desenvolvida também na Alemanha destaca um fato contrastante na utilização do carro particular. A manifestação de intenção em reduzir o uso do automóvel entre homens e mulheres foi analisada por Matthies *et al* (2002), que observaram a maior probabilidade delas de reduzir o uso do veículo particular, devido a uma consciência ecológica mais facilmente incorporada e presente e hábitos automobilísticos não tão fortes.

Observa-se que o acesso ao transporte motorizado é determinado não apenas por níveis econômicos, mas também culturais, e esse fato pode ser ainda mais marcante quando se consideram as questões de gênero. Frequentemente, nas residências que possuem apenas um automóvel, somente os homens fazem uso dele. Um estudo realizado em Nairobi, Quênia, revela que enquanto 24% dos homens gestores da casa usam o automóvel, apenas 9% das mulheres nas mesmas situações o fazem. Um estudo similar realizado em Belo Horizonte, identificou que 23% das viagens com o motivo trabalho realizadas pelos homens eram feitas por veículos particulares, e somente 6% de mulheres faziam o mesmo (Peters, 1999).

Na questão específica da posse e uso do carro particular, pode-se considerar que as mulheres precisam (mais que o homem) da flexibilidade que o veículo particular oferece para chegar pontualmente no trabalho e realizar pequenas incumbências domésticas. Não é que o automóvel seja mais conveniente que o transporte público, apenas que o transporte público normalmente apresenta obstáculos para elas. As pesquisas anteriormente relatadas mostram que ocorre exatamente o oposto, o que torna ainda mais importante a compreensão do universo de viagens femininas, para adequar o sistema de transporte público ao seu padrão.

- A mulher e o transporte público

Considerando as dificuldades de se alterar os comportamentos habituais de viagem, é imprescindível tornar o transporte público mais atraente para este grupo específico. Nas áreas urbanas dos países em desenvolvimento, o transporte público é geralmente insatisfatório nas rotas não-radiais e fora do horário de pico, onde exatamente as mulheres dependem mais desse tipo de transporte do que os homens. A combinação da realização de multitarefas, serviços de transporte público deficientes e menor acesso aos veículos, limitam

o tempo disponível da mulher para a realização de outras atividades (Banco Mundial, 1999).

Estudos desenvolvidos no contexto dos EUA e da Europa enfatizam que as políticas regulatórias para restrição ao uso do carro, combinadas com incentivo ao uso de sistemas de transporte de massa eficientes, são mais prováveis de gerar níveis elevados da utilização do transporte público (Pooley e Turnbull, 2000). Nas cidades de Londres, Manchester e Glasgow, estes estudos mostram que as razões apontadas tanto por homens como por mulheres para a escolha do uso do transporte individual era uma combinação de percepção de baixo custo e de falta de alternativa adequada.

O usuário quer ter a opção de escolha de um serviço de qualidade e com uma tarifa justa, sobretudo as mulheres que exercem múltiplas funções diárias, realizando várias viagens e com isso incorrendo no pagamento de diversas tarifas. A questão da integração tarifária passa a ser relevante nesse contexto da mobilidade feminina e não menos importante que a própria integração física dos terminais. Os terminais (e veículos) devem ser adequados às suas especificidades, incorporando locais adequados e confortáveis para abrigar mulheres conduzindo crianças pequenas e idosos, fraldários e outros equipamentos de suporte, pisos rebaixados e degraus nivelados, entre outras importantes características.

- A mulher e o transporte não motorizado

Uma forma de deslocamento frequentemente negligenciada por planejadores é a caminhada. É o mais simples e barato meio de transporte humano, ainda que o ato de caminhar seja considerado muitas vezes como apenas um complemento aos demais modos de transporte e muitas vezes não considerado como parte de uma viagem completa (Magalhães *et al*, 2004). Segundo Keegan e O'Mahoney, (2003) as viagens realizadas a pé são frequentemente tratadas em um segundo plano (de forma tardia) e levadas menos em consideração do que as realizadas pelos modos motorizados.

Para aqueles que andam para o trabalho regularmente, o custo baixo e a apreciação de andar eram os motivos principais dados pelos entrevistados na pesquisa de Pooley e Turnbull (2000), que ainda afirmam que os homens e as mulheres deram respostas similares em relação à probabilidade de uso do modo a pé, embora as mulheres fossem mais prováveis em aceitar andar para ir ao trabalho. Os homens foram identificados como menos prováveis a adotar essa alternativa, indicando que a razão principal para a realização dessas viagens era a necessidade de economizar recursos.

Outros modos de transportes não motorizados enfrentam similarmente, problemas na ampliação e difusão de sua utilização. No Brasil, assim como em muitos outros países, pelo fato do automóvel ser um símbolo de status e prosperidade, a utilização da bicicleta em viagens utilitárias não é considerada uma opção adequada para vários grupos sociais. Embora muitos possuam bicicletas, elas são utilizadas quase que exclusivamente para recreação (Pezzuto e Sanches, 2004).

Entretanto, andar de bicicleta é uma alternativa ambientalmente correta se comparada ao automóvel, especificamente em deslocamentos ao trabalho. As complexas características de viagens e questões de segurança pessoal são as principais razões para a preferência pelo automóvel e explicam parcialmente a lacuna no uso da bicicleta. A necessidade de realizar viagens para compras e transporte de crianças limita as oportunidades da bicicleta para as mulheres. Melhorar as condições para que os ciclistas se sintam mais seguros irá beneficiar todos os que realizam essas viagens, e também irá incentivar o seu uso junto às mulheres. Segundo as pesquisas de Pooley e Turnbull (2000), as principais vantagens percebidas no uso da bicicleta eram o baixo custo, a velocidade relativa (especialmente a habilidade de realizar as complexas viagens de cruzar a cidade de ponta a ponta rapidamente, para cortar o congestionamento do tráfego e para evitar a espera do transporte público), a flexibilidade e a apreciação do exercício.

A mobilidade urbana, a adequação dos modos de transportes e as questões relacionadas ao meio ambiente nos centros urbanos são preocupações sempre presentes e que conduzem à uma maior reflexão sobre a questão do pedestre, do uso da bicicleta e do transporte coletivo urbano, em detrimento do transporte particular.

4 – A mulher e o meio ambiente

As diferenças nos padrões de viagens entre homens e mulheres produzem reflexos diferenciados no meio ambiente onde se deslocam. Identifica-se inicialmente que as mulheres tendem a fazer viagens curtas e mais freqüentes, o que implica numa maior emissão de poluentes de fontes móveis. Outro fator é que o transporte coletivo não é geralmente visto como uma alternativa prática ou segura para as mulheres. Apesar do uso deste modo por mulheres ainda ser proporcionalmente mais elevado que pelos homens, esta diferença está se estreitando. Por outro lado, mais mulheres estão viajando de automóveis. Esta tendência é gerada em grande parte pelas viagens com restrições de tempo e com multipropósitos realizadas pelas mulheres, que torna o transporte público altamente inconveniente (Root e Schintler, 1999).

Segundo Polk (2003) a importância do gênero é um dos fatores que precisam ser considerados para atendimento aos princípios de um sistema de transporte sustentável no contexto de cidades na Suécia. Pesquisas de atitude neste país sugerem que a preocupação da mulher em relação ao meio ambiente é muito maior que a do homem. Também se mostraram mais críticas em relação à sua própria mobilidade. A diferença no uso diário dos meios de transportes entre homens e mulheres tem aumentado naquele país.

Milne (2003) ressalta a flexibilidade das mulheres na questão ambiental, através de estudos que confirmam o maior apoio das mulheres em questões de energia renovável e de conservação de energia e demonstram menor apoio a fontes de energia de maior impacto ao meio ambiente como o caso da energia nuclear. A mulher com suas especificidades de mobilidade e preocupação

ambiental pode ter um papel fundamental ao influenciar a implantação de políticas de transporte indutoras de menor impacto ambiental.

Algumas intervenções poderiam ser adotadas, incorporando-se essa maior consciência feminina explicitada em relação ao meio ambiente, buscando-se a adoção de políticas e opções modais mais sustentáveis. Dessa forma, talvez seja mais fácil e conveniente desenvolver campanhas de marketing incentivando a racionalização do uso do veículo particular e incentivo ao uso mais generalizado do transporte público, desde que proporcionando a essas usuárias condições satisfatórias de deslocamento. A conscientização do motorista quanto aos impactos gerados pelo uso indiscriminado do carro poderia ser enfatizada através da implantação de estratégias de Gerenciamento da Mobilidade voltadas a preservação ambiental. Nesse sentido torna-se vital a difusão de informação sobre os efeitos ambientais, de forma comparativa, entre diferentes tipos de mobilidade e meios de transportes. Naturalmente, tal estratégia requer a existência de alternativas adequadas e viáveis a esse nicho de usuárias (Matthies et al., 2002).

5 – Conclusões

O trabalho apresentou, com base em uma revisão da literatura internacional e, quando necessário, também contrastando dados da literatura nacional, a importância de uma maior atenção ao padrão de viagens realizadas por mulheres. Em que pese as diferenças culturais e os contextos sócio-econômicos considerados na análise, existe evidência de que um tratamento mais adequado às necessidades específicas da mulher deverão proporcionar benefícios significativos a esse grupo de usuárias do sistema de transportes.

No caso específico do Brasil, ainda são poucas as iniciativas nesse sentido e a oportunidade estabelecida com a criação do Ministério das Cidades em 2003 e sua Secretária Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, produz expectativas de que uma maior adequação dos sistemas de transportes, tendo como ótica principal o atendimento a grupos cada vez mais diferenciados de usuários torne-se em breve uma realidade. Com a constatada redução de usuários viajando em sistemas convencionais de transportes público nas grandes metrópoles brasileiras, ações e pesquisas que identifiquem as peculiaridades de grupos e nichos de mercado, deverão contribuir para estabilizar e adequar a demanda por transporte público de qualidade.

Quanto às mulheres, muito ainda há por ser feito, e provavelmente, os custos para adequar o sistema de transporte não deverão ser um obstáculo. Estudar e avaliar as necessidades específicas das mulheres, talvez seja uma das alternativas mais rápidas e eficazes para promover alterações no sistema de transporte e nas condições de circulação e de mobilidade das principais cidades brasileiras.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Banco Mundial (1999). "Gender and transport: a rationale for action", *The World Bank Prem Notes*, n. 14.

- Best, H. e Lanzendorf, M. (2005). "Modal Division of Labour and gender differences in metropolitan car use: an empirical study in Cologne, Germany", *Journal of Transport Geography*, v. 13, pp. 109-121.
- DfT (2004) "Public gender audit evidence base". *Department for Transport*, UK.
- Forneck, M. L. e Zuccolotto, S. (1996) Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo. *Revista dos Transportes Públicos, ANTP*, n. 73, p. 95-103.
- Keegan, O. e O'Mahoney, M. (2003). "Modifying pedestrian behaviour", *Transportation Research Part A*, v. 37, pp 889-901.
- Magalhães, M. T. Q., Rios, M. F. e Yamashita, Y. (2004). "Identificação de padrões de posicionamento determinantes do comportamento dos pedestres", *Anais do XVII ANPET*.
- Mathies, E., Kuhn, S. e Klöckner, C.A. (2002). "Travel mode choice of women: The result of limitation, ecological norm, or weak habit?", *Environment and Behavior*, v. 34, n. 2, pp. 163-177.
- Milne, W. (2003). "Women, energy and Sustainability: Making Links, Taking Action", *Canadian Woman Studies*, v.23, n.1, pp.55-60.
- Peters, D. (1999). "UNEP workshop: Deals on wheels: sustainable transportation initiatives in developing countries", UNEP Collaborating Centre on Energy & Environment, Working Paper n° 9.
- Pezzuto, C. C. e Sanches, S. P. (2004). "Identificação dos fatores que influenciam no uso da bicicleta", *Anais do XVII ANPET*.
- Polk, M. (2003). "Are women potentially more accommodating than men to a sustainable system in Sweden?", *Transportation Research Part D*, v. 8, pp. 75-95.
- Pooley, C. G. e Turnbull, J. (2000). "Modal Choice and modal change: the journey to work in Britain since 1890", *Journal of Transport Geography*, v. 8, pp. 11-24.
- Root, A. e Schintler, L (1999). "Women, motorization and the environment", *Transportation Research Part D*, v. 4, pp. 353-355.
- Rosenbloom, S. (1996). "Trends in women's travel patterns", Proceedings from the second conference on women's travel issues, US Department of Transportation, Federal Highway Administration, Washington D.C., p. 17-34.
- Spain, D. (1996). "Run, don't walk: how transportation complicates women's balancing act", Proceedings from the second conference on women's travel issues, US Department of Transportation, Federal Highway Administration, Washington D.C., p. 271-280.
- Strambi, O. e Van de Bilt, K.. (2001). "Mobilidade em São Paulo: uma perspectiva temporal", In: *Transportes: experiências em rede*, FINEP, Rio de Janeiro.
- Teixeira, E. H. S. B.; Balassiano, R., e Barros, P. L. (2004) A Qualidade dos Transportes Públicos sob a ótica feminina. *Anais do II Rio de Transportes*, Rio de Janeiro.
- Turner, J, e Fouracre, P. (1995). "Women and transport in developing countries", *Transport Reviews*, v. 15, n.1, pp. 77-96.