

Padrão ou Imposição de Mobilidade? O Acesso das Mulheres ao Veículo Individual e Fatores de Gênero.

Alice Braune Guerra¹

<https://orcid.org/0000-0002-8978-431X>

Matheus Henrique de Souza Oliveira²

<https://orcid.org/>

RESUMO

Mulheres são as maiores utilizadoras do transporte público no Brasil, considerando dados entre 1977 e 2007; e este padrão é justificado por diversos fatores socioeconômicos (Svab, 2016; Nanya *et al.* 2019). O estudo trabalha as questões de gênero e mobilidade urbana a partir de uma análise das barreiras no acesso aos veículos particulares por mulheres, considerando renda e distribuição de gastos domésticos. Esta análise é feita considerando os gastos com transportes, a renda média das mulheres por região e o custo de um veículo. Os resultados apontam que as mulheres com renda média nacional chegam a comprometer seus rendimentos entre nove e dezessete anos para adquirir um veículo popular. O comprometimento da renda quando uma mulher opta por modos individuais de transporte é muito representativo dentro do orçamento, inviabilizando que o uso de carros ou motos seja efetivamente uma opção de deslocamento para uma parcela de mulheres no país.

Palavras-chave

Mobilidade urbana. Transporte individual. Gênero. Mulheres. Renda.

Mobility Pattern or Imposition? Women's Access to Individual Vehicles and Gender Factors.

ABSTRACT

Women are the biggest users of public transportation in Brazil, considering data between 1977 and 2007; and this pattern is justified by several socioeconomic factors (Svab, 2016; Nanya *et al.* 2019). The study addresses gender and urban mobility issues by analyzing the barriers to women's access to private vehicles, taking into account income and the distribution of household expenses. This analysis takes into account transportation expenses, the average income of women by region and the cost of a vehicle. The results show that women with an average national income commit between nine and seventeen years to buying a popular vehicle. The commitment of income when a woman opts for individual modes of transportation is very representative within the budget, making it impossible for the use of cars or motorcycles to be an effective commuting option for a portion of women in the country.

Keywords

Urban mobility. Gender. Data. Income

Submetido em: 27/12/2023 – Aprovado em: 01/02/2024 – Publicado em: 02/02/2024

¹ Doutoranda em Engenharia de Transportes PET/Coppe/UFRJ pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, alicebraune@gmail.com.

² Docente no Programa de Engenharia de Transportes PET/Coppe/UFRJ, matheus@pet.coppe.ufrj.br.



1 INTRODUÇÃO

A mobilidade da mulher na cidade é um tema de grande complexidade, principalmente porque os deslocamentos são baseados em dinâmicas econômicas sociais e esses fatores direcionam os itinerários do cotidiano (Cztajlo, 2013; Santoro, 2008); a atribuição de papéis de gênero e a construção da mulher como responsável pelo ambiente doméstico traz seus deslocamentos baseados nessa demanda, que inclui membros da família com cônjuges e eventuais filhos (Jiron e Singh, 2017).

Quanto à distribuição por modos, as mulheres são as maiores usuárias do transporte público e também dos modos não motorizados considerando o contexto brasileiro de dados entre 1977 e 2007 (Svab, 2016; Nanya et al. 2019) enquanto a modalidade preferida entre os homens é o automóvel particular (Kalter et al., 2011; Pardo e Echavarren, s/d), inclusive a maior probabilidade de acesso aos veículos particulares dentro do contexto do ambiente familiar é também masculina (Kunieda e Gauthier, 2007).

Essa relação de gênero e padrões de mobilidade traz a hipótese da ampla utilização dos transportes públicos por mulheres em função do baixo acesso a aquisição para o transporte individual (Macedo, 2020) e para investigar essa relação os indicadores mais latentes são os de renda e empregabilidade, além destes, uma variedade de aspectos socioculturais podem ser identificados dentro desta análise

Neste trabalho, o principal objetivo é compreender as condições econômicas do acesso da mulher no transporte individual através de fatores de renda; e com isso avançar na discussão da construção padrão de mobilidade e seus fatores excludentes. Como objetivos específicos, temos a busca pelas questões de renda e quais as fatias do orçamento são destinadas aos transportes, considerando as diferenças regionais. E também entender qual o período de empenho financeiro para que seja adquirido o veículo individual, sendo automóvel ou motocicleta.

A organização do trabalho inicia com uma seção sobre a construção do papel de gênero e a relação com a divisão modal com proposta de aprofundar aspectos quanto à escolha de modos de transporte e aspectos socioeconômicos. E seguida a explanação da metodologia correlaciona os indicadores necessários ao trabalho. A apresentação dos resultados obtidos e conclusões dentro do tema.

2 REVISÃO DE LITERATURA

O uso do transporte e a divisão no modo de deslocamento é pautada por diversos fatores socioeconômicos e esta seção do trabalho tem a intenção de discorrer sobre a divisão modal e seus aspectos de gênero. Investigar sobre os fatores que levam as mulheres a serem as maiores utilizadoras do transporte público (Svab, 2016; Nanya *et all*, 2019) pela construção da divisão do trabalho e outros comportamentos que induzem o padrão de deslocamento.

Uma primeira observação é que o estudo de gênero é indissociável dos fatores de raça e classe e apresenta uma relação muito complexa na composição destes elementos (Davis, 2016 e Butler, 2019). A própria divisão do trabalho entre mulheres é diferente, mulheres de classes sociais baixas sempre tiveram a necessidade de trabalhar e isso não significa que se tornariam independentes pois mesmo assalariadas não tinham seus trabalhos valorizados e sempre relacionados às tarefas domésticas, de acordo com Pontes (2016). A posterior abertura do mercado de trabalho foi ocupado principalmente por mulheres das classes médias e altas com maiores níveis de instrução e essa condição no Brasil, aprofunda ainda mais as diferenças salariais entre as mais pobres e mais ricas devido à enorme concentração de renda existente no país (NOVELLINO, 2004). O fato de que “a apropriação real do sistema de circulação é caracterizada por diferenças enormes entre as pessoas, classes e grupos sociais, que sempre revelam contrastes sociais e políticos” (VASCONCELLOS, 2001, p. 85) emerge na representação do gênero como um dos grupos afetados nessa diferenciação.

A tentativa de demarcar os espaços das mulheres confinando-as em esferas domésticas está relacionada à própria construção de identidade, afirma Pontes (2016), o que significa dizer que a mobilidade é um dos fatores que influi diretamente nas possibilidades de ascensão e também de perpetuação de condições sociais (SANTOS, 1987) e que a imobilidade, quando imposta a esse grupo, é um fator de aumento da exclusão social (CAIAFA, 2002). Em estudo de Pontes (2016) sobre imobilidade na cidade de São Paulo, 36% da população não se desloca em um dia típico. Nesse valor, 42% são mulheres e 31% homens; isso também está somado à questão de renda, que quanto menor, apresenta mais baixos índices de mobilidade.

No trabalho de Macedo (2016) a questão da divisão dos modos de transporte é explicitada através de avaliação de pesquisa OD (Origem e destino) em três capitais, São Paulo, Florianópolis e Salvador. Os resultados confirmam a predominância feminina no transporte público com 35,4% em São Paulo, 40,9% em Salvador e 29,7% em Florianópolis.

Nestes casos o segundo meio mais utilizado é o transportes a pé em todas as capitais. Com os dados dessa pesquisa, podemos considerar que 65,8% dos deslocamentos realizados por mulheres na capital paulista são feitos exclusivamente por transporte público e caminhada; esse número é ainda maior em Salvador, onde 81,3% das viagens são alocadas nestes modos de transportes. Em Florianópolis, 56,5% das mulheres dependem exclusivamente desses modos, o menor valor dentre as capitais avaliadas, (Macedo *et al*, 2020, p.8).

A fim de posicionar o conceito de gênero na discussão da mobilidade, a principal premissa é questionar a ideia de que existe um sujeito universal que se movimenta, segundo Singh (2018). A noção de gênero discutida somente sobre um viés é limitadora, uma vez que “é impossível dissociar gênero dos marcadores sociais como raça, classe, etnia, regionalidades e sexualidades” segundo Butler (2019, p. 21).

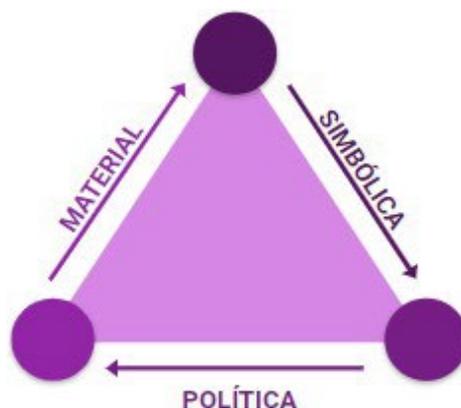


Figura 1: Dimensões de análise de gênero.
Fonte: Adaptado de CZYTAJLO (2013).

Os efeitos da diferença de renda no acesso da mulher ao veículo particular podem ter alguns fatores, variando entre os aspectos simbólicos, territoriais e políticos. Neste trabalho a abordagem será voltada à dimensão material, considerando os aspectos financeiros. Porém os demais fatores são imprescindíveis para a discussão deste e outros temas referentes à mobilidade.

3 METODOLOGIA

Para identificar os aspectos do objetivo do trabalho, a metodologia consiste no cruzamento de dados secundários referentes a indicadores socioeconômicos de mulheres, considerando as diferenças de cada região do país.

A comparação é realizada utilizando três fontes de dados: (a) o rendimento médio mensal real de todos os trabalhos divididos por sexo, obtido pelo IBGE na PNAD (Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílio); (b) a distribuição de despesa de consumo de transportes por região do Brasil obtida através da POF (Pesquisa de Orçamento Familiar); (c) e os preços médios de veículos anunciados por vendedores ou regulados pelo mercado nacional, conforme a tabela FIPE (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas).

No trabalho de Svab (2016) o uso de dados da PNAD Contínua e outros dados de censos do IBGE são utilizados no cruzamento de dados junto de pesquisas OD para buscar comparação entre padrões de deslocamento na região metropolitana de São Paulo. E para Macêdo *et al.* (2020) o cruzamento de dados fornecidos pelas mesmas bases (PNAD Contínua, POF e IBGE) foram utilizados para a obtenção de indicadores para traçar padrões de mobilidade em três capitais brasileiras. E Jirón (2017) menciona como possibilidade e destaque a avaliação no acesso de mulheres aos modos de transporte e a oportunidade de relacionar aspectos da vida cotidiana a fim de detalhar a complexidade da mobilidade e a relação com fenômenos urbanos.

O cruzamento destes dados traz uma dimensão do comprometimento da renda das mulheres frente aos valores recebidos, e também uma avaliação temporal, do tempo que esse investimento precisa ser realizado de modo a adquirir um veículo para seu deslocamento.

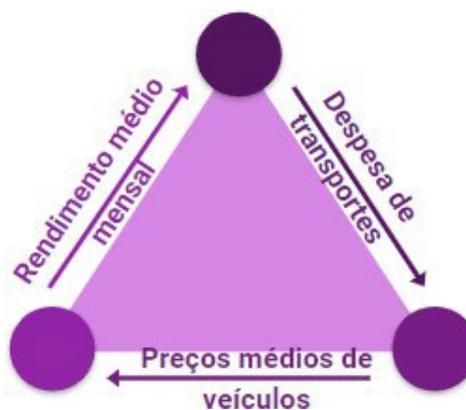


Figura 02: Informações utilizadas na obtenção de dados do trabalho.

Fonte: Elaboração própria, 2022

Com a comparação entre esses dados, a intenção é de conhecer o impacto no comprometimento de renda para adquirir um veículo individual, considerando automóveis e motocicletas de modelos populares novos e usados.

Para essa experimentação, serão considerados modelos dos mais populares existentes no mercado, considerando que seus valores estão entre os mais baixos dentre os oferecidos para carros e motocicletas.

Os valores e modelos dos veículos novos e usados serão considerados no mês de referência de janeiro de 2022. Para os modelos abaixo serão considerados do de ano de lançamento 2022, chamados “0 KM” na tabela apresentada. E o outro modelo com ano de lançamento em 2018 para os dois modelos, considerando cerca de quatro anos de depreciação dos valores para os carros e motos.

Modelo	Montadora	Ano	Valor
KWID Life 1.0 Flex 12V 5p Mec	Renault	2022	R\$ 50.240,00
KWID Life 1.0 Flex 12V 5p Mec	Renault	2018	R\$ 35.774,00
POP 110i	Honda	2022	R\$ 9.721,00
POP 110i	Honda	2018	R\$ 8.256,00

Tabela 01: Valores veículos populares em janeiro de 2022.

Fonte: Adaptado de FIPE (2022).

Estes valores são apenas para adquirir o veículo em questão, sem contabilizar gastos como financiamento, emplacamento, habilitação, manutenção e principalmente combustível. Os custo dos veículos são contrapostos com o rendimento médio mensal, aqui mostrado com a divisão por sexo e por regiões do Brasil, obtido através da PNAD Contínua 2019.

	Brasil	Norte	Nordeste	Sudeste	Centro-Oeste	Sul
Total	R\$ 2.308	R\$ 1.687	R\$ 1.588	R\$ 2.650	R\$ 2.506	R\$ 2.549
Mulher	R\$ 1.985	R\$ 1.608	R\$ 1.456	R\$ 2.217	R\$ 2.133	R\$ 2.107
Homem	R\$ 2.555	R\$ 1.736	R\$ 1.483	R\$ 2.997	R\$ 2.792	R\$ 2.894

Tabela 02: Rendimento médio mensal por sexo em regiões do Brasil - PNAD Contínua 2019, com valores em reais. Fonte: Adaptado de PNAD Contínua (2019).

E como forma de mensurar o gasto de transportes e sua influência na renda, serão considerados os dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares, que teve sua última divulgação com os dados de 2017 e 2018, quando o centro de custos dos transportes ultrapassaram o centro de custos de alimentação pela primeira vez na série histórica, se tornando assim o segundo maior gasto das famílias brasileiras no período mencionado.

Norte	16,6%
Nordeste	16,2%
Sudeste	17,5%
Sul	20,6%
Centro Oeste	21,0%

Tabela 3: Distribuição de despesa de consumo de transporte por região do Brasil.

Fonte: IBGE (2019)

A correlação entre os três dados será realizada da seguinte maneira:

(Valor do gasto com transporte por região) x (Rendimento médio mensal por região)

Valor dos veículos novos e usados

4 RESULTADOS

Essa correlação fornece um dado de quanto tempo uma mulher precisa se comprometer financeiramente para adquirir um veículo, novo ou usado. Entendendo que este não é o único valor a ser despendido para utilizar um veículo, mas como uma forma de entender temporalmente qual o empenho financeiro de uma mulher que busca o transporte individual.

Tabela 4: Período de empenho financeiro necessário para compra de carros e motocicletas novas e usadas para mulheres com renda média regional.

	Rendimento médio mensal, sexo feminino,	Valor destinado ao transporte, em reais.	Carro 0KM (R\$ 50.240,00)	Carro usado (R\$35.774,00)	Motocicleta 0KM (R\$ 9.721,00)	Motocicleta usada (R\$ 8.256,00)
--	---	--	---------------------------	----------------------------	--------------------------------	----------------------------------

	todos os trabalhos, em reais.					
Norte	R\$ 1.608	R\$ 266,92	188 meses (15,6 anos)	133 meses (11,1 anos)	36 meses (3 anos)	30 meses (2,5 anos)
Nordeste	R\$ 1.456	R\$ 235,87	212,9 meses (17,7 anos)	152 meses (12,6 anos)	41 meses (3,4 anos)	35 meses (2,9 anos)
Sudeste	R\$ 2.217	R\$ 387,97	129 meses (10,8 anos)	92 meses (7,7 anos)	25 meses (2 anos)	21,3 meses (1,7 anos)
Sul	R\$ 2.107	R\$ 421,40	119 meses (9,9 anos)	84,9 meses (7 anos)	23 meses (1,9 anos)	19 meses (1,6 anos)
Centro-oeste	R\$ 2.133	R\$ 447,93	105 meses (8,7 anos)	80 meses (6,6 anos)	21,7 meses (1,8 anos)	18,4 meses (1,5 anos)

Fonte: Elaboração própria com dados PNAD Contínua 2019, POF 2017-2018 e Tabela Fipe, 2022.

Na segunda coluna, estão os valores de renda média de mulheres de acordo com a PNAD. Na terceira coluna estão os valores calculados de acordo com o empenho para transportes considerando cada região, totalizando o valor gasto por mês por mulheres com transporte. E entre as colunas 4 e 7 estão as simulações de quantos meses seriam necessários para adquirir os veículos citados, em meses e em anos de pagamentos.

6 CONCLUSÃO

A avaliação das tabelas evidencia uma disparidade muito grande no acesso de mulheres, avaliando apenas as diferenças regionais. O empenho financeiro relacionado a aquisição de um veículo pode chegar até dezessete anos para mulheres do nordeste com renda média e oito anos para mulheres do centro-oeste, região que se mostrou mais favorecida financeiramente para aquisição de veículos, considerando os dados utilizados. Mesmo com renda média inferior à região sudeste, o centro-oeste obteve os menores períodos de empenho financeiro nos quatro exemplos abordados, em função de ter um comprometimento de renda de exatos 20% enquanto no sudeste o valor é de 17,5%. Os valores da região nordeste chegaram a mais de dezessete anos para obtenção de um veículo novo e mais de três anos para obter uma motocicleta. No caso do carro, esse tempo de utilização praticamente inviabiliza o veículo que se torna obsoleto nesse período de pagamento.

Um fator a ser lembrado é de que os valores considerados são apenas de custo do carro, sem contar os valores de financiamento, emplacamento, habilitação, manutenção e combustível. Considerando os dados é possível compreender a dificuldade do acesso de mulheres ao veículo particular, principalmente os automóveis. As escolhas modais pressupõem que existam condições para que cada um que se desloca opte pelo modo de transporte mais vantajoso para seu caso.

A continuidade da cidade pensada para o transporte individual não favorece as mulheres, ao passo que o transporte coletivo e a caminhabilidade em lugar de valorização no planejamento urbano é um passo para equivaler os deslocamentos em longo prazo. A divisão do trabalho e os aspectos de renda trazem outra discussão, mas com o foco mais voltado à organização social deste problema.

Além da questão envolvendo a diferença de rendimentos, também deve ser considerada a grande parcela de demissões ocasionadas pela pandemia, onde a maioria foi de mulheres que perderam seus empregos. Em apontamentos considerando os dados do ministério do trabalho, esse número chegou a 96% de mulheres que perderam seus postos de trabalho em função da desaceleração da economia causadas por fatores relacionados à gestão da pandemia Agência Patrícia Galvão (2022).

Somado a aspectos como a sobrecarga de tarefas, retração de renda e a perda de autonomia financeira são questões que envolvem diretamente a mobilidade da mulher no ambiente urbano.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA PATRÍCIA GALVÃO. Mulheres foram maioria entre os que perderam emprego em 2020. Disponível em: <https://agenciapatriciagalvao.org.br/mulheres-de-olho/trabalho/mulheres-foram-maio-ria-entre-os-que-perderam-emprego-em-2020/>. Acesso em: 10 jul. 2022.
- Butler, J. Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019.
- Caiafa, J. Jornadas urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.
- Czytajlo, N. “Espacio, género y pobreza. Discursos, prácticas y subjetividades. Políticas socio-habitacionales en Tucumán (2004-2008)”. *CI[ur] Cuadernos de Investigación Urbanística*, 6 (90): 1-87.
- Davis, A. **Mulheres, raça e classe**. São Paulo: Boitempo, 2016.
- FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS. **FIPE**: Preço médio de veículos. São Paulo: Ni, 2022. Disponível em: <https://veiculos.fipe.org.br/>. Acesso em: 08 fev. 2022.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa de Orçamentos Familiares 2017-2018 – POF. Rio de Janeiro, 2019.
- Jirón, P; Singh, D Z. Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*: Revista Transporte y Territorio, Buenos Aires, v. 2, n. 16, p. 1-8, out. 2017.
- Jones, P. The evolution of urban mobility: The interplay of academic and policy perspectives. *IATSS Research*, London vol. 38, n. 1, 2014, p. 7-13.
- Kalter, M. J. O.; Harms, L.; Jorritsma, P. (2011) Changing travel patterns of women in the Netherlands. In: Women’s Issues in Transportation, Transportation Research Board Conference Proceeding, v. 2, n. 46, p.179-190.
- Kunieda, M.; Gauthier, A. (2007) Gender and Urban Transport: Smart and Affordable— Module 7a. Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities. Eschborn, Germany: Deutschem Gesellschaft fur Technische Zusammenarbeit (GTZ).
- Macêdo, B; Pinto, D G L; Siqueira, M F; Lopes, A S; Lourreiro, C F G. Caracterização das diferenças no padrão de mobilidade de mulheres e homens em grandes cidades brasileiras. *Transportes*, [S.L.], v. 28, n. 4, p. 89-102, 16 nov. 2020. Lepidus Tecnologia. <http://dx.doi.org/10.14295/transportes.v28i4.2410>.
- Nanya, L M *et al.* MOBILIDADE URBANA E GÊNERO: UMA REVISÃO BIBLIOMÉTRICA. In: ANPET, 33., 2019, Balneário Camboriú. **Anais [...]**. Balneário Camboriú: Anpet, 2019. p. 1-12.
- Novellino, M S F. Os estudos sobre feminização da pobreza e políticas públicas para as mulheres. Trabalho apresentado no XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, Caxambú- MG – Brasil, de 20- 24 de Setembro de 2004. Disponível em: <http://www.abep.nepo.unicamp.br/site_eventos_abep/PDF/ABEP2004_51.pdf>. Acesso em: 8 de jul. 2014.
- Pardo, M. Echavarren, Jose M. Transportation, Mobility, and Women in Cities of Developed Countries. In: Social and Economic Development, vol. 3. s/d.

- PNAD Contínua. Pesquisa nacional por amostra de domicílios: **PNAD**: microdados. Rio de Janeiro: **IBGE**, 2009.
- Pontes, S P. POR ONDE ELAS ANDAM? *Um estudo sobre a mobilidade de mães moradoras do Rio Bonito* Dissertação. 2016. 158 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Sociologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2016.
- Santos, M. *O espaço do cidadão*. In: Coleção Espaços. São Paulo: Nobel, 1987.
- Silva, A de A; Dantas, Candida Maria Bezerra; DIMENSTEIN, Magda Diniz Bezerra. Mobilidade urbana e gênero: pistas sobre a cidade heterogênea. *Artemis*, Recife, v. 1, n. 30, p. 116-135, 2020.
- Singh, Z. D. Cities, practices, and representations in motion: notes for a cultural analysis of mobility as an urban experience. *Tempo Social*, São Paulo, vol. 30, n. 2, 2018, p. 35-54.
- Santoro, P F. Gênero e planejamento territorial: uma aproximação. In: XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 16., 2008, Caxambu. **Anais [...]**. Caxambu: Ni, 2008. p. 1-16.
- Svab, H. *Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero*. 2016. 472 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.
- VASCONCELLOS, E. *Transporte Urbano, Espaço e Equidade: Análise das Políticas Públicas*. 1a. ed. São Paulo: Annablume, 2001. 218 p