

DINÂMICA SOCIAL, ECONÔMICA E TERRITORIAL NA DISTRIBUIÇÃO MODAL DE VIAGENS URBANAS: EVIDÊNCIAS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho

Técnico de Planejamento e Pesquisa na Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dirur/Ipea).

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td2930-port>

Políticas de estímulo ao uso do transporte público e transporte não motorizado são importantes para tornar as cidades mais justas, inclusivas e sustentáveis. Nesse contexto, conhecer os principais fatores urbanos e sociais que impactam a participação dessas modalidades na matriz modal de deslocamentos ajuda na formulação de políticas públicas mais efetivas.

Dessa forma, o objetivo do estudo é investigar as variáveis urbanas e sociais mais impactantes no processo de distribuição modal das viagens urbanas de um dia útil nos grandes centros brasileiros, a partir das evidências do município de São Paulo (SP). Para atingir esse objetivo, utilizou-se como referência os dados da pesquisa *Origem e Destino* de SP (Metrô, 2019), a partir dos quais foi possível desenvolver modelagem econométrica com instrumentalização espacial.

Entre os resultados mais destacados, observou-se que as densidades populacionais, assim como a densidade de empregos e matrículas nos bairros, aumentam a participação do transporte público coletivo urbano (TPU) e do transporte não motorizado na matriz modal de deslocamentos. Quando há muitas pessoas e atividades de trabalho e escola na região, há mais deslocamentos curtos que favorecem o TPU e a locomoção a pé ao longo do dia, além da geração de viagens que esses compromissos promovem.

A oferta de transporte público de qualidade e alta performance também atrai demanda para

o sistema de transporte público coletivo e reduz a quantidade de viagens de automóveis, o que pode ser visto nas regiões que possuem acesso ao metrô, considerando que essa modalidade apresenta ótimo desempenho operacional, além de boa imagem perante a população.

Em relação à renda, verificou-se na modelagem adotada impactos positivos sobre o percentual de viagens por TPU quando a renda se eleva até determinado ponto. Por sua vez, em regiões com renda mais alta há um decréscimo natural da utilização dessa modalidade em função do maior uso do transporte individual motorizado. Mas, se tratando de transporte não motorizado, observa-se sinal negativo do coeficiente angular da variável de renda, o que sugere que essas viagens estão concentradas nos estratos mais baixos da população – renda aumenta e essas viagens diminuem. Pode-se inferir que as classes médias e altas não enxergam essa modalidade como opção do dia a dia, pois não há políticas significativas de valorização e investimentos (equipamentos de segurança) nas modalidades a pé e de bicicleta, entre outros fatores.

Constatou-se ainda que o transporte público também é pouco utilizado nos estratos mais baixos da população. Pode-se inferir que a baixa capacidade de pagamento dos moradores dessas faixas influencia esse resultado, caracterizando o processo de exclusão social de grande parte

SUMEX

da população que fica restrita a um perímetro próximo a sua moradia para procurar emprego ou realizar trabalho informal e outras atividades urbanas. Políticas públicas de barateamento ou subsídios ao TPU são importantes nestes casos de baixa capacidade de pagamento, principalmente criando mecanismos para que as populações residentes em bairros de alta renda igualmente contribuam para o custeio do TPU.