

## TENDÊNCIAS E DESIGUALDADES DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL III: O USO DA MOBILIDADE ATIVA

**Rafael H. M. Pereira**

Técnico de planejamento e pesquisa e coordenador na Coordenação de Ciência de Dados (COCD) do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). *E-mail:* rafael.pereira@ipea.gov.br.

**João Pedro Bazzo Vieira**

Assistente de pesquisa na COCD/Ipea e doutorando em engenharia de transportes na Universidade de Toronto. *E-mail:* joao.bazzo@mail.utoronto.ca.

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td3024-port>

A mobilidade ativa, isto é, a prática de viagens por modos a pé ou de bicicleta, tem papel fundamental para a promoção de cidades mais sustentáveis, saudáveis e inclusivas. Este trabalho analisa como a prática do transporte ativo tem evoluído no Brasil e em suas maiores regiões metropolitanas (RMs) no período recente de onze anos, entre 2008 e 2019. O estudo apresenta o perfil socioeconômico das pessoas que se deslocam a pé ou de bicicleta no trajeto casa-trabalho e verifica como esse perfil vem mudando nos últimos anos. Para isso, combina dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) 2008 e da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) 2013 e 2019, ambas pesquisas domiciliares amostrais de âmbito nacional. O trabalho traz ainda alguns dados sobre a evolução do número de pedestres e ciclistas mortos em sinistros de trânsito registrados no Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde.

Os resultados apontam consistente queda no uso de modos ativos nas viagens casa-trabalho, no Brasil, entre 2008 e 2019. Essa queda é generalizada e ocorre nas cidades de todas as Grandes Regiões (GRs) e RMs do país, o que reflete na população de todas as idades, sexos, cor/raça, faixas de renda e níveis de escolaridade. Essa redução foi maior entre a população branca, entre mulheres jovens, entre os homens de baixa escolaridade e entre a população de

renda média e baixa. Apesar dessa trajetória de diminuição, 23,6% dos cidadãos ocupados nas cidades brasileiras (quase 1 em cada 4 pessoas) se deslocavam a pé ou de bicicleta, de casa para o trabalho, em 2019. Nas RMs do país, essa taxa era consideravelmente menor – apenas 16,2% no mencionado ano.

O declínio do transporte ativo nas cidades brasileiras se soma às tendências de persistente aumento do transporte individual motorizado e da queda do transporte público observada no país pelos menos desde 2000. Embora os dados da PNAD e da PNS não permitam acompanhar mudanças de comportamentos individuais ao longo do tempo, é muito provável que essa queda se deva em parte a uma migração de viagens de modos ativos para viagens de automóveis e motocicletas – os que mais cresceram nos últimos anos. Em conjunto, essas tendências indicam trajetória preocupante de conformação de cidades com perfil de mobilidade cada vez mais dependente do transporte individual motorizado, menos sustentável, menos inclusivo e menos saudável.

Essas tendências ocorrem concomitantemente a uma trajetória de redução das taxas de mortalidade de pedestres e ciclistas no período de 2011 a 2021. No entanto, esses resultados devem ser interpretados com cautela. Devido à

# SUMEX

própria limitação de se calcularem essas taxas por 100 mil habitantes – e não pelo número de pessoas efetivamente expostas em cada modo de transporte –, é possível que essa trajetória de queda das taxas de mortalidade reflita, na verdade, a própria tendência observada de redução da mobilidade ativa no país, e não necessariamente uma melhoria nas condições de segurança viária. Além disso, os dados mostram persistente desigualdade no perfil de mortalidade no trânsito por modos ativos, com maiores taxas entre a população masculina e, particularmente, entre homens negros.

Essas tendências ocorrem em um contexto no qual a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) estabelece que os modos ativos e o transporte público devem ser priorizados sobre os modos motorizados e o transporte individual. A persistente redução da mobilidade ativa e do transporte público nas cidades brasileiras deveria provocar reflexões sobre o porquê a PNMU não tem sido capaz de reverter ou ao menos estancar essas tendências, além de analisar quais alterações precisam ser feitas nas políticas para que o transporte ativo e o transporte público passem a ser efetivamente priorizados nos âmbitos federal, estadual e municipal.