

CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA DOS DESLOCAMENTOS POR MODO DE TRANSPORTE - REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

PESQUISA ORIGEM E DESTINO 2017

1. Introdução

A caracterização socioeconômica dos deslocamentos realizados em um dia útil na Região Metropolitana de São Paulo - RMSP, por modo de transporte, utilizou informações levantadas pela Pesquisa Origem e Destino de 2017.

As características socioeconômicas consideraram as seguintes variáveis: idade, sexo, escolaridade, renda familiar mensal e motivos do deslocamento.

As viagens, neste estudo, foram desmembradas em seus trechos, de forma que os diferentes modos utilizados numa mesma viagem foram contabilizados. Esses trechos de viagens por modos de transporte foram chamados de deslocamentos.

A evolução no período entre 2007 e 2017 foi analisada considerando também os deslocamentos levantados pela Pesquisa Origem e Destino 2007.

2. Deslocamentos realizados na RMSP – 2007 e 2017

A Tabela 1 indica crescimentos significativos no período de 2007 a 2017, na utilização do metrô (53%), trem metropolitano (73%), transporte escolar (58%) e motocicleta (48%). No mesmo sentido, esses modos apresentaram acréscimos na sua participação percentual no total de deslocamentos da RMSP.

A utilização de táxis merece destaque, pois a despeito de sua participação de apenas 1,1% dos deslocamentos realizados diariamente na RMSP em 2017, apresentou crescimento de 397% no período considerado, decorrente da nova forma de solicitação do serviço, por meio de aplicativos.

Os ônibus tiveram acréscimo na sua utilização de 4% em 2017, no entanto a sua participação no total dos deslocamentos sofreu ligeiro decréscimo na metrópole, de 27% para 25% no período.

Os deslocamentos por transporte fretado apresentaram decréscimo de 44% devido à regulamentação e restrição da circulação desse tipo de transporte na área central do município de São Paulo.

O automóvel particular foi desmembrado nos modos dirigindo automóvel e passageiro de automóvel, pois essas duas formas de utilização do automóvel apresentaram características socioeconômicas diferenciadas. Houve acréscimo de 8% de deslocamentos dirigindo automóveis no período, com participação no total de deslocamentos de 17%. Por outro lado, os passageiros de automóveis apresentaram acréscimo de 15% nos deslocamentos, mantendo a participação relativa de 8%.

As bicicletas, cuja utilização representou apenas 0,8% dos deslocamentos totais, apresentou crescimento de 26% no período considerado.

Os deslocamentos a pé, com crescimento de 6%, apresentaram queda na participação relativa, de 31% em 2007 para 29% em 2017.

Tabela 1
Deslocamentos por modos de transporte - 2007 e 2017
Região Metropolitana de São Paulo

Modo de transporte	Deslocamentos *		Variação 2007a2017	Participação	
	2.007	2.017		2007	2017
Metrô	2.223.397	3.398.961	52,9%	5,4%	7,3%
Trem Metropolitano	1.316.547	2.272.378	72,6%	3,2%	4,9%
Ônibus	11.123.977	11.590.575	4,2%	27,2%	24,9%
Transporte fretado	628.553	351.980	-44,0%	1,5%	0,8%
Transporte escolar	1.328.149	2.095.874	57,8%	3,2%	4,5%
Dirigindo automóvel	7.324.217	7.883.009	7,6%	17,9%	16,9%
Passageiro de automóvel	3.232.474	3.700.638	14,5%	7,9%	7,9%
Táxi	102.020	507.286	397,2%	0,2%	1,1%
Moto	727.885	1.076.134	47,8%	1,8%	2,3%
Bicicleta	310.280	389.333	25,5%	0,8%	0,8%
A pé	12.623.047	13.349.876	5,8%	30,8%	28,6%

Fonte: Metrô/SP - Pesquisas Origem e Destino 2007 e 2017

(*) Os modos foram contabilizados quando utilizados em qualquer trecho de uma mesma viagem

3. Caracterização socioeconômica dos deslocamentos por modo de transporte – 2007 e 2017

As categorias consideradas em cada umas variáveis socioeconômicas analisadas estão descritas a seguir.

Sexo: Masculino;
 Feminino.

Faixa Etária (em anos): até 7;
8 a 17;
18 a 29;
30 a 49;
50 a 59;
60 a 69,
70 e mais.

Escolaridade: Não alfabetizado / 1º grau incompleto;
1º grau;
2º grau;
Superior.

Renda Familiar: **Faixa 1** – até R\$ 1.908;
Faixa 2 – R\$ 1.908 a R\$ 3.816;
Faixa 3 – R\$ 3.816 a R\$ 7.632;
Faixa 4 – R\$ 7.632 a R\$ 11.448;
Faixa 5 – mais de R\$ 11.448.

Motivo da viagem: Trabalho;
Escola/ Educação;
Compras;
Saúde;
Lazer;
Assuntos pessoais.

As categorias predominantes nas variáveis consideradas nos deslocamentos por modo de transporte estão apresentadas na Tabela 2. A descrição das características socioeconômicas, nas categorias apresentadas acima, assim como a evolução no período de 2007 a 2017 estão melhor detalhadas por modo de transporte, nos gráficos do Anexo.

A maioria dos deslocamentos foram realizados por motivo trabalho, exceções foram apontados para o transporte escolar, passageiros de automóveis e deslocamentos realizados a pé, que tiveram como principal motivo a escola (Tabela 2).

Na Tabela 2, as células destacadas em cor amarela indicam as variáveis socioeconômicas que não mantiveram em 2017 a mesma categoria predominante de 2007.

Tabela 2

Caracterização socioeconômica das viagens por modo de transporte - 2017 e 2007

Categorias predominantes por sexo, faixa etária, renda familiar e motivo de viagem

Região Metropolitana de São Paulo

Modo de transporte	2017						2007					
	Sexo	Etária (anos)	Escolaridade	Renda Familiar	Motivo	Deslocament os diários	Sexo	Etária (anos)	Escolaridade	Renda Familiar	Motivo	Deslocament os diários
Metrô	Feminino	30 a 49	2º grau	Faixa 2	Trabalho	3.398.961	Feminino	18 a 29	2º grau	Faixa 3	Trabalho	2.223.397
	54%	37%	51%	44%	61%		51%	41%	51%	36%	64%	
Trem Metropolitano	Feminino	30 a 49	2º grau	Faixa 2	Trabalho	2.272.378	Masculino	18 a 29	2º grau	Faixa 2	Trabalho	1.316.547
	51%	39%	55%	50%	70%		56%	41%	47%	41%	75%	
Ônibus	Feminino	30 a 49	2º grau	Faixa 2	Trabalho	11.590.575	Feminino	30 a 49	2º grau	Faixa 2	Trabalho	11.123.977
	58%	34%	49%	51%	57%		54%	36%	44%	40%	60%	
Transporte fretado	Masculino	30 a 49	2º grau	Faixa 2	Trabalho	351.980	Masculino	30 a 49	2º grau	Faixa 3	Trabalho	628.553
	59%	47%	60%	49%	84%		66%	43%	52%	41%	85%	
Transporte escolar	Feminino	7 a 10	Ens.infantil/1º grau incompl.	Faixa 2	Escola	2.095.874	Feminino	7 a 10	Ens.infantil/1º grau incompl.	Faixa 2	Escola	1.328.149
	52%	34%	94%	46%	99%		51%	43%	95%	35%	99%	
Dirigindo automóvel	Masculino	30 a 49	2º grau	Faixa 3	Trabalho	7.883.009	Masculino	30 a 49	2º grau	Faixa 3	Trabalho	7.324.217
	67%	54%	41%	41%	58%		67%	54%	38%	36%	57%	
Passageiro de automóvel	Feminino	até 17	Não alfab./1º grau incompl.	Faixa 3	Escola	3.700.638	Feminino	até 17	Não alfab./1º grau incompl.	Faixa 3	Escola	3.232.474
	61%	47%	51%	36%	39%		63%	37%	45%	35%	34%	
Táxi	Feminino	30 a 49	Superior	Faixa 3	Trabalho	507.286	Feminino	30 a 49	Superior	Faixa 5	Trabalho	102.020
	66%	31%	41%	33%	29%		60%	34%	45%	26%	37%	
Motocicleta	Masculino	30 a 49	2º grau	Faixa 2	Trabalho	1.076.134	Masculino	18 a 29	2º grau	Faixa 2	Trabalho	727.885
	86%	53%	56%	49%	78%		91%	52%	54%	41%	76%	
Bicicleta	Masculino	30 a 49	2º grau	Faixa 2	Trabalho	389.333	Masculino	30 a 49	Não alfab./1º grau incompl.	Faixa 2	Trabalho	310.280
	90%	41%	40%	43%	69%		91%	44%	42%	42%	71%	
A pé	Feminino	até 17	Não alfab./1º grau incompl.	Faixa 2	Escola	13.349.876	Feminino	até 17	Não alfab./1º grau incompl.	Faixa 2	Escola	12.623.047
	54%	37%	42%	48%	52%		56%	43%	29%	39%	57%	

Fonte: Metrô/SP - Pesquisas Origem e Destino 2007 e 2017

Nos tópicos a seguir, a caracterização socioeconômica na utilização dos modos de transporte está baseada nos gráficos que apresentam a distribuição dos deslocamentos segundo as variáveis socioeconômicas consideradas, nos anos de 2007 e 2017, assim como sua evolução. Esses gráficos estão localizados no Anexo, Quadros 1 a 11.

3.1. Metrô

Os deslocamentos realizados por metrô, cujo principal motivo foi o trabalho (61%), indicaram predominância feminina (54%), faixa etária de 30 a 49 anos (37%), escolaridade correspondente ao 2º grau (51%), e renda familiar na faixa 2, de R\$ 1.908 a R\$ 3.816 (44%), pelos dados da Pesquisa Origem e Destino 2017.

Houve participação feminina crescente, de 51% para 54%, nos deslocamentos por metrô no período de 2007 a 2017.

A faixa etária predominante, de 30 a 49 anos, passou sua participação de 36% para 37%; na faixa até 17 anos a participação foi mantida em 4%; e na faixa de 18 a 29 anos, predominante em 2007, diminuiu de

41% para 35%. Houve aumento de participação para as idades superiores a 50 anos, indicando envelhecimento das pessoas que utilizaram o metrô: na faixa de 50 a 59 anos, de 11% para 13%, de 60 a 69 anos, de 5% para 8%. Nas idades superiores a 70 anos a participação se manteve em 3%.

Apesar da manutenção da predominância do 2º grau, com mesma participação de 51% nas duas datas de pesquisa, houve elevação do nível de escolaridade nos deslocamentos por metrô. Ocorreu aumento de participação da escolaridade superior, de 19% para 28%, com diminuição nas categorias de menor escolaridade, correspondente aos não alfabetizados/1º grau incompleto, de 15% para 11%; e do 1º grau, de 15% para 10% de participação.

Na utilização do metrô, a renda familiar passou da predominância da faixa 3 em 2007 para faixa 2 em 2017. A faixa 2 aumentou sua participação nos deslocamentos por metrô, de 32% para 44% e a faixa 3 diminuiu sua participação de 36% para 32%. As faixas 4 e 5 perderam participação, passando de 11% para 7% na faixa 4 e de 7% para 5% na faixa 5. A participação das rendas mais baixas, na faixa 1, passou de 14% para 13%.

Trabalho foi o motivo predominante, apesar da diminuição em participação no período em análise, de 64% em 2007 para 61% em 2017. O motivo escola manteve participação de 17%. O motivo saúde passou de 5% para 8% e os assuntos pessoais diminuíram participação, de 9% para 7%. Os motivos compras e lazer mantiveram a mesma participação, ambos os motivos com participações de 3% nas duas datas.

3.2. Trem Metropolitano

Em 2017, o motivo predominante nos deslocamentos por trem metropolitano foi o trabalho (70%). Nessa data, a predominância foi feminina (51%); faixa etária de 30 a 49 anos (39%); escolaridade correspondente ao 2º grau (55%); e renda familiar na faixa 2 (50%).

A participação masculina nos deslocamentos por trem metropolitano foi predominante em 2007, de 56%. Em 2017, praticamente igualou-se à participação feminina, que passou a ser predominante, com 51% e apontando para uma tendência de participação crescente das mulheres nesses deslocamentos.

Com relação à idade, a predominância passou da faixa de 18 a 29 anos, com 41% de participação em 2007, para a faixa de 30 a 49 anos, com 39% em 2017. A faixa etária até 17 anos manteve participação no período, em 3%. A faixa de 18 a 29 anos diminuiu sua participação de 41% para 38%; a faixa de 30 a 49 anos passou de 40% para 39%,

tornando-se a faixa predominante em 2017. A faixa de 50 a 59 anos passou de 11% para 12%; de 60 a 69 anos passou de 4% para 6% e idades acima de 70 anos, mantiveram sua participação em 1%.

Com relação ao grau de instrução, tanto em 2007 quanto em 2017 a predominância foi do 2º grau, com participação crescente dessa escolaridade, de 47% para 55%. A tendência apontada é de elevação da escolaridade nesses deslocamentos, uma vez que a participação da escolaridade superior passou de 9% para 18%, ao mesmo tempo em que diminuíram as participações dos níveis inferiores de escolaridade: o 1º grau passou de 22% para 14% e a escolaridade referente a não alfabetizados/1º grau incompleto diminuiu de 23% para 13%.

A renda familiar na faixa 2 nos deslocamentos por trem metropolitano se manteve preponderante nas duas datas consideradas, com participação crescente, de 41% em 2007 e de 50% em 2017, tendo decrescido em todas as demais faixas de renda familiar. Na faixa 1, a participação passou de 21% para 18%; na faixa 3, de 28% para 26%; na faixa 4, de 5% para 4% e na faixa 5, de 4% para 2%.

O principal motivo dos deslocamentos por trem foi o trabalho, apesar da participação decrescente, de 75% para 70% no período. O motivo escola apresentou crescimento, passando de 12% para 14%, e ocorreram

Oligeiros acréscimos de participação dos motivos saúde, de 3% para 4% e assuntos pessoais, de 6% para 7%.

3.3. Ônibus

Os ônibus municipais e metropolitanos apresentaram predominância feminina em seus deslocamentos, de 58%; a faixa etária de 30 a 49 anos correspondeu a 34% dos deslocamentos; a escolaridade predominante correspondeu ao 2º grau, com 49% de participação; e 51% dos deslocamentos correspondeu à faixa 2 de renda familiar; sendo o principal motivo desses deslocamentos o trabalho (57%).

Com relação à evolução dos deslocamentos por ônibus, a participação feminina foi crescente no período, passando de 54% para 58%.

Apesar da manutenção da predominância da faixa etária entre 30 e 49 anos, sua participação passou de 36% para 34%. Houve manutenção da participação em 10% para a faixa até 17 anos, e diminuição de 35% para 31% na faixa de 18 a 29 anos. Houve aumento de participação das faixas etárias mais elevadas, de 11% para 13% na faixa entre 50 e 59 anos; e de 6% para 9% na faixa etária entre 60 e 69 anos; e manutenção em 3% de participação nas idades superiores a 70 anos.

A escolaridade se elevou nos deslocamentos por ônibus, sendo predominante o 2º grau, que passou de 44% para 49%, decrescendo a participação dos níveis de escolaridades inferiores, de 28% para 20% na escolaridade referente aos não alfabetizados / 1º grau incompleto e de 20% para 17% no 1º grau. A participação da escolaridade superior aumentou de 8% para 14%.

Com relação à renda familiar, houve acréscimo de participação da faixa 2, predominante, que passou de 40% para 51%, decrescendo nas faixas de renda mais altas, de 30% para 24% na faixa 3; de 6% para 4% na faixa 4 e de 3% para 2% na faixa de renda 5. Houve decréscimo de participação também na faixa 1, de 21% para 19%.

O principal motivo dos deslocamentos foi o trabalho, apesar da perda de participação, de 60% para 57%. O motivo escola passou de 18% para 19%. O motivo compras teve acréscimo na participação, de 3% para 5%; saúde, de 6% para 7%; e lazer, de 3% para 4%. Assuntos pessoais tiveram decréscimo na participação, de 10% para 8% no período.

3.4. Transporte fretado

O transporte fretado faz referência aos deslocamentos internos à metrópole. Ele se apresentou predominantemente masculino, 59%, com predominância da faixa etária entre 30 e 49 anos, 47%; com renda familiar na faixa 2, com 49%, e 2º grau como escolaridade predominante, com 60% de participação. O motivo predominante foi trabalho, com 84% do total de deslocamentos por esse modo de transporte.

Vale ressaltar que embora predominantemente masculino nas duas datas de pesquisa, essa predominância vem perdendo participação, de 66% para 59%.

A faixa etária predominante, de 30 a 49 anos, aumentou sua participação de 43% para 47%. Na faixa de 50 a 59 anos, aumentou participação de 8% para 12% e nas idades de 60 anos ou mais, a participação se manteve em 2%. Na faixa até 17 anos teve participação diminuída de 7% para 5% e na faixa de 18 a 29 anos, de 39% para 34%.

O motivo predominante foi o trabalho, com participação que passou de 85% para 84%. O motivo escola passou de 10% para 9%. O lazer passou de 2% para 1% de participação e o motivo assuntos pessoais manteve 2% de participação nas duas datas de pesquisa.

3.5. Transporte escolar

O transporte escolar esteve ligado à faixa etária entre 7 e 10 anos, cuja participação foi de 34%. Praticamente a totalidade dos deslocamentos por esse modo de transporte foi realizada por motivo escola. Houve ligeira predominância feminina de 52%; e 94% de participação da escolaridade correspondente à educação infantil e 1º grau incompleto. A renda familiar predominante correspondeu à faixa 2, com 46% de participação.

A participação feminina nos deslocamentos em transporte fretado, no período de 2007 a 2017, passou de 51% para 52%.

A faixa etária de 7 a 10 anos teve sua participação diminuída de 43% para 34%; de 4 a 6 anos, de 26% para 25%, e foi significativo o aumento de participação da faixa até 3 anos, que passou de 5% para 13%; a faixa etária de 11 a 14 anos passou de 20% para 22%; e acima de 15 anos, de 6% para 5%.

A escolaridade correspondente ao ensino infantil /1º grau incompleto passou sua participação de 95% para 94%; o 1º grau completo passou de 4% para 6%; os demais níveis de escolaridade apresentaram participações pouco expressivas.

3.6. Dirigindo automóvel

Os deslocamentos realizados por condutores de automóveis apresentaram diversificação maior de motivos em relação aos outros modos, mesmo apresentando o trabalho como motivo preponderante, com 58% de participação. A predominância foi masculina, de 67% nas duas datas de pesquisa; faixa etária predominante de 30 a 49 anos, com participação de 54% nas duas datas. A escolaridade predominante correspondeu ao 2º grau, com 41%, compartilhada com a escolaridade superior, também com 41%; e a faixa 3 de renda familiar se mostrou predominante, com 41% de participação.

Vale destacar que apesar da predominância da faixa etária de 30 a 49 anos para os deslocamentos de condutores de automóveis, os dados apontam para uma elevação de idade desses condutores. Houve diminuição de participação da faixa etária de 18 a 29 anos, que passou de 17% para 13%. E crescimento da participação das faixas etárias mais elevadas: de 50 a 59 anos passou de 19% para 20%, de 60 a 69 anos passou de 7% para 11%. E as idades superiores a 70 anos

mantiveram participação em 3% dos deslocamentos dirigindo automóveis.

A evolução da escolaridade nos deslocamentos dirigindo automóveis também apontou para uma tendência de aumento do grau de instrução. A escolaridade predominante, correspondente ao 2º grau, passou de 38% para 41%; aumentou também a participação da escolaridade superior, de 38% para 41%. Por outro lado, os deslocamentos dos não alfabetizados / 1º grau incompleto teve participação diminuída de 13% para 9%; e o 1º grau, de 11% para 9%.

A renda familiar predominante, na faixa 3, teve participação ampliada de 36% para 41%. A faixa 1 manteve sua participação em 6%; e a faixa 2 teve aumento significativo de participação, de 19% para 33%. A faixa 4 diminuiu participação, de 19% para 11%; e a faixa 5, de 20% para 9%.

O motivo trabalho, preponderante, passou de 57% para 58%; o motivo escola passou de 16% para 19%; compras, de 5% para 6%; O motivo assuntos pessoais diminuiu participação, de 11% para 8%; enquanto que lazer manteve em 5% e saúde, em 4%.

3.7. Passageiro de automóvel

Os passageiros de automóveis foram predominantemente mulheres, cuja participação foi de 61% e idades até 17 anos, 47% de participação. Praticamente a metade, ou seja, 51% não possuía o 1º grau completo; a renda familiar preponderante se dividiu igualmente nas faixas 3 e 4 totalizando 72%; e o motivo predominante foi escola, com 39% de participação.

A participação feminina, apesar de preponderante, apresentou ligeira diminuição, de 63% para 61% no período em análise.

A faixa etária até 17 anos teve participação crescente, de 37% para 47%; houve diminuição de participação de 22% para 15% na faixa de 18 a 29 anos; e de 23% para 19% na faixa entre 30 a 49 anos; nas idades superiores a 50 anos a participação se manteve em 18%.

Houve aumento significativo dos deslocamentos na escolaridade referente aos não alfabetizados/1º grau incompleto, passando de 45% para 51%; a participação do 1º grau diminuiu de 15% para 11%; o 2º grau de 28% para 25%, e a participação do ensino superior passou de 12% para 13% no período.

A renda familiar dividiu-se igualmente entre as faixas 2 e 3, cada qual com participação de 36%; no entanto, a evolução no período foi

diferenciada: a faixa 2 aumentou participação de 24% para 36% e a faixa 3, de 35% para 36%. As demais faixas perderam participação: a faixa 1, de 12% para 11%; a faixa 4, de 14% para 9% e a faixa 5 de 15% para 8%.

O motivo preponderante, a escola, teve sua participação ampliada de 34% para 39%; e o motivo trabalho passou de 28% para 24%. O lazer manteve participação em 10%; compras, passou de 7% para 8%; saúde, de 8% para 9%; e o motivo assuntos pessoais, teve diminuição de participação, de 13% para 10%.

3.8. Táxi

Os deslocamentos com utilização de táxi foram predominantemente femininos, 66%; pela faixa etária de 30 a 49 anos, 31%. A escolaridade predominante foi superior, 41%; e a renda familiar predominante situou-se na faixa 3, com 33% de participação. O motivo predominante foi o trabalho, com 29% de participação.

No período considerado, a predominância feminina aumentou, passando de 60% para 66%.

A utilização dos táxis aumentou na população mais jovem. A faixa etária entre 30 a 49 anos manteve sua preponderância no período, apesar de diminuição na participação, de 34% para 31%; as faixas etárias inferiores passaram de 18% para 32%. As faixas etárias superiores à predominante tiveram o seguinte comportamento com relação à participação nesse modo de transporte: de 50 a 59 anos, de 17% para 14%; de 60 a 69 anos, manutenção em 13%; e de 60 anos ou mais, de 18% para 11%.

O grau de instrução preponderante foi o superior, com participação reduzida de 45% para 41%; o grau de instrução inferior ao 1º grau passou de 20% para 21%, o 1º grau manteve participação de 9%, e o 2º grau passou de 26% para 29%.

A utilização dos táxis segundo renda familiar sofreu alterações significativas no período. A renda familiar predominante passou da faixa 5 para a faixa 3 no período de análise. Com relação às participações relativas, aumentou de 9% para 11% na faixa 1, de 24% para 30% na faixa 2 e de 24% para 33% na faixa 3. Houve diminuição das participações da faixa 4, que passou de 17% para 13% e na faixa 5, que passou de 26% para 13%.

O motivo preponderante, o trabalho, passou sua participação nos deslocamentos em táxis, de 37% para 29%. O motivo saúde manteve participação em 22%. O motivo lazer aumentou sua participação de

8% para 15%; escola, de 8% para 11%; compras, de 8% para 9%. O motivo ligado a assuntos pessoais perdeu participação, de 17% para 14% no período em estudo.

3.9. Motocicleta

A motocicleta, aqui considerada como motorista de moto ou passageiro de moto apresentou-se como modo de transporte predominantemente masculino, com 86% de participação. Deslocamentos de motos foram realizados preponderantemente por motivo trabalho, 78%. A escolaridade predominante foi o 2º grau, 56%; renda familiar na faixa 2, de R\$ 1.908 a R\$ 3.816, correspondendo a 49%; e faixa etária preponderante de 30 a 49 anos, com 53% de participação.

A evolução entre as duas datas de pesquisa mostra que apesar da manutenção da predominância masculina nos deslocamentos por motocicletas, sua participação diminuiu de 91% para 86%.

A faixa etária predominante passou de 18 a 29 anos, 52%; para a faixa de 30 a 49 anos, 53%. A faixa etária até 17 anos passou de 2% a 3%; de 18 a 29 anos diminuiu significativamente sua participação, de 52% para 36%, enquanto que a faixa de 30 a 49 anos aumentou de 42% para 53%; a faixa etária de 50 a 59 anos aumentou participação de 3% a 7% e a faixa acima de 60 anos manteve participação em 1%.

Os deslocamentos por motocicletas apresentaram escolaridade crescente. A escolaridade predominante foi o 2º grau, passando de 54% para 56% no período analisado. Na primeira faixa de escolaridade, correspondendo aos não alfabetizados / 1º grau incompleto, a participação passou de 17% para 12%; o 1º grau passou de 20% para 15%, e o superior passou de 9% para 17%.

A renda familiar predominante, na faixa 2, passou de 41% para 49%. Na faixa 1 passou de 15% para 11%; na faixa 3 de 32% para 33% e na faixa 4 de 9% para 4%. A faixa 5 manteve participação em 3%.

O motivo preponderante dos deslocamentos em bicicletas, que foi o trabalho, teve participação que passou de 76% para 78%. O motivo escola perdeu participação, passando de 14% para 12%. Cada um dos motivos compras e saúde mantiveram suas participações em 1% nas duas datas, o lazer manteve participação em 2% e assuntos pessoais em 5%.

3.10. Bicicleta

Os deslocamentos com utilização de bicicletas apresentaram predominância masculina, 90; faixa etária predominante, de 30 a 49 anos, 41%; escolaridade correspondente ao 2º grau, 40%; renda familiar na faixa 2, com 43%; e o principal motivo desses deslocamentos foi o trabalho (69%).

A predominância masculina, teve participações nas duas datas de pesquisa de 91% e 90%.

A faixa etária predominante, de 30 a 49 anos, passou de 44% para 41%; até 17 anos, de 14% para 11%; de 18 a 29 anos, de 32% para 29%; de 50 a 59 anos passou de 6% para 16% e acima de 60 anos, de 3% para 2%.

A escolaridade na utilização de bicicletas apresentou tendência crescente no período em consideração. A escolaridade correspondente aos não alfabetizados / 1º grau diminuiu de 42% para 26%; e ao 1º grau, de 22% para 18%. Em sentido oposto, o 2º grau, aumentou participação de 33% para 40%; e o grau de instrução superior, de 3% para 16%.

Os deslocamentos de bicicleta apresentaram tendência crescente também com relação à renda familiar. A renda familiar na faixa 1 diminuiu de 34% para 26%; na faixa 2, aumento de 42% para 43%; na faixa 3, de 18% para 19%; na faixa 4, de 5% para 7% e na faixa 5, de 1% para 5%.

O principal motivo dos deslocamentos de bicicleta foi o trabalho, que passou de 71% para 69% no período em estudo. O motivo escola ganhou participação, passando de 12% para 14%. Ganharam importância em participação o motivo compras, de 1% para 4%; saúde passou a 1%; lazer, de 4% para 6%. Em sentido contrário, o motivo assuntos pessoais perdeu participação, de 11% para 6%.

3.11. Deslocamentos a pé

Os deslocamentos feitos a pé foram realizados preponderantemente por mulheres, 54%; na faixa etária até 17 anos, 37%; escolaridade inferior ao 1º grau, 42%; renda familiar na faixa 2, com 48% de participação. A escola foi o motivo preponderante, com 52% de participação.

A predominância feminina na participação dos deslocamentos a pé passou de 56% para 54%.

A faixa etária até 7 anos, preponderante nas duas datas, diminuiu sua participação de 43% para 37%, a faixa de 18 a 29 anos diminuiu de 19% para 17%. As faixas etárias a partir de 30 anos aumentaram suas participações relativas: de 30 a 49 anos, de 25% para 29%; de 50 a 59 anos, de 7% para 10% e acima de 60 anos, de 6% para 7%.

A escolaridade correspondente aos não alfabetizados/1º grau incompleto passou de 29% para 42%; o 1º grau, de 22% para 19%; o 2º grau, de 20 para 28%, e o superior, de 6% para 12%.

A faixa 1 de renda familiar passou de 30% para 25%; faixa 2, de 39% para 48%; faixa 3, de 23% para 21%; faixa 4, de 5% para 4%; e faixa 5, manutenção da participação em 3%.

O motivo escola passou de 57% para 52%, enquanto o motivo trabalho passou de 27% para 31%. O motivo compras manteve participação de 4%; o motivo saúde manteve em 2%; e o motivo ligado a assuntos pessoais aumentou de 7% para 8% sua participação. O motivo lazer diminuiu participação nos deslocamentos a pé, de 4% para 3%.

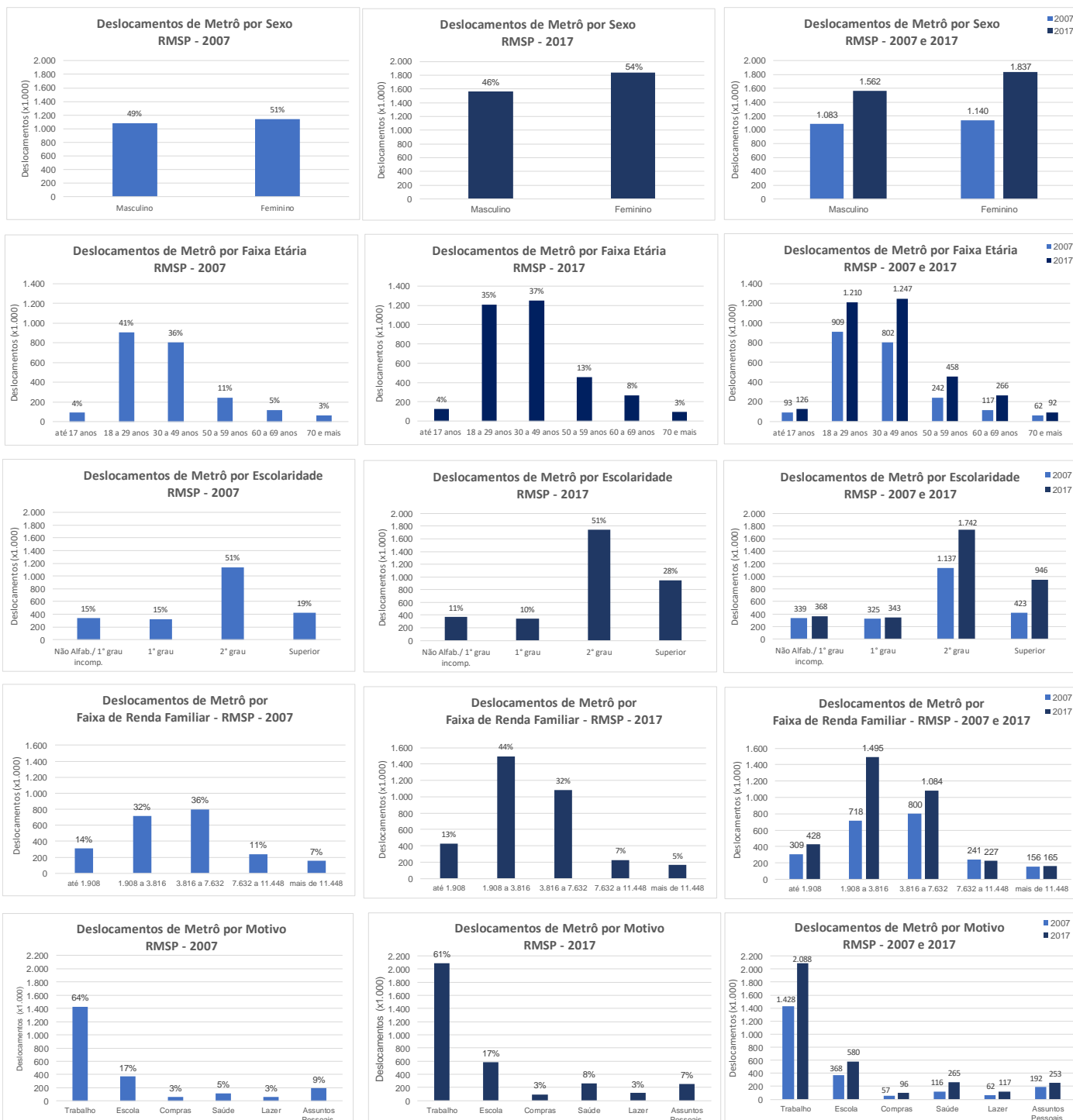
ANEXOS

Quadro 1

Caracterização socioeconômica dos deslocamentos por metrô

Região Metropolitana de São Paulo

Gráficos - Evolução 2007 - 2017

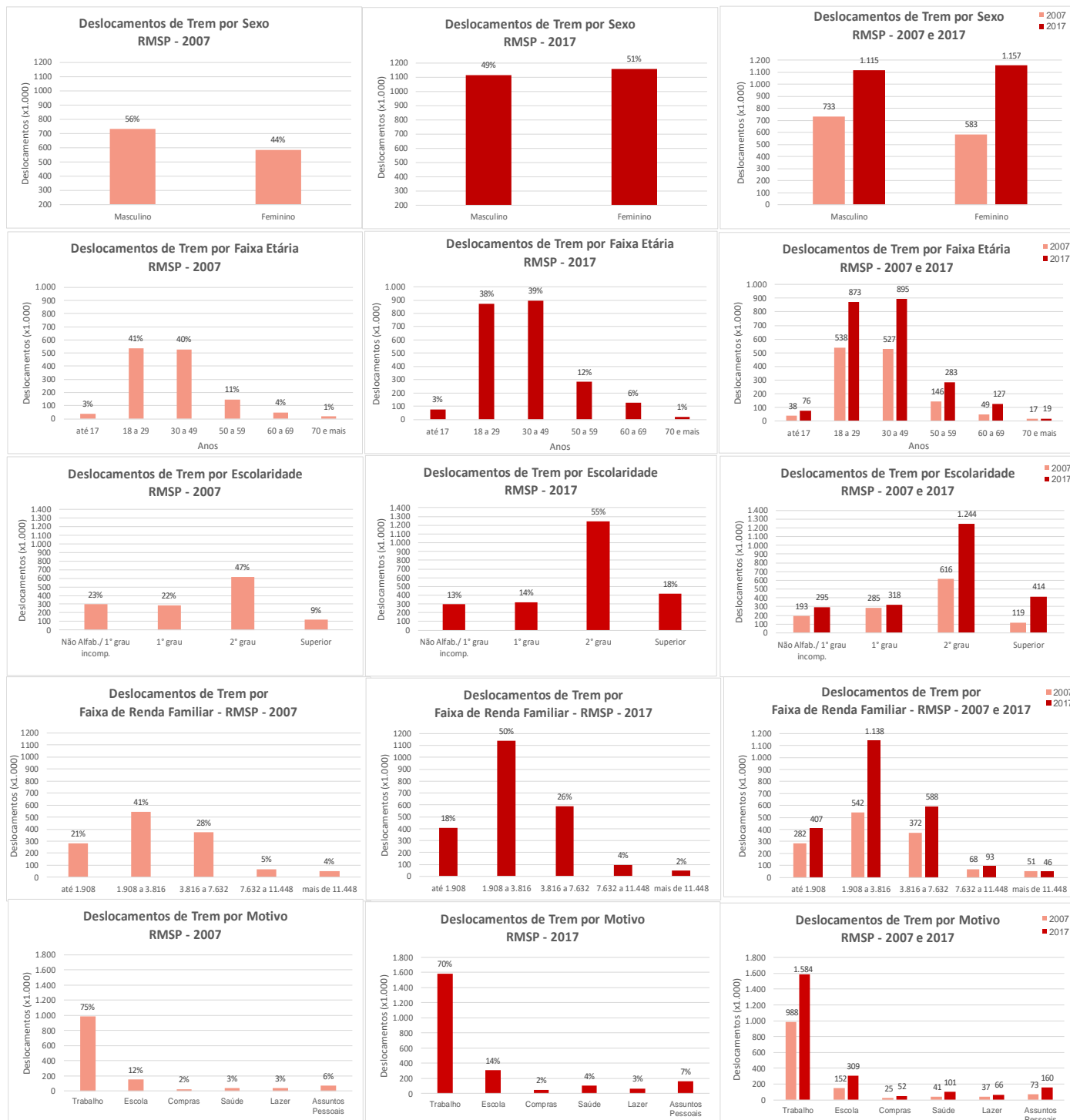


Quadro 2

Caracterização socioeconômica dos deslocamentos por trem metropolitano

Região Metropolitana de São Paulo

Gráficos - Evolução 2007 – 2017

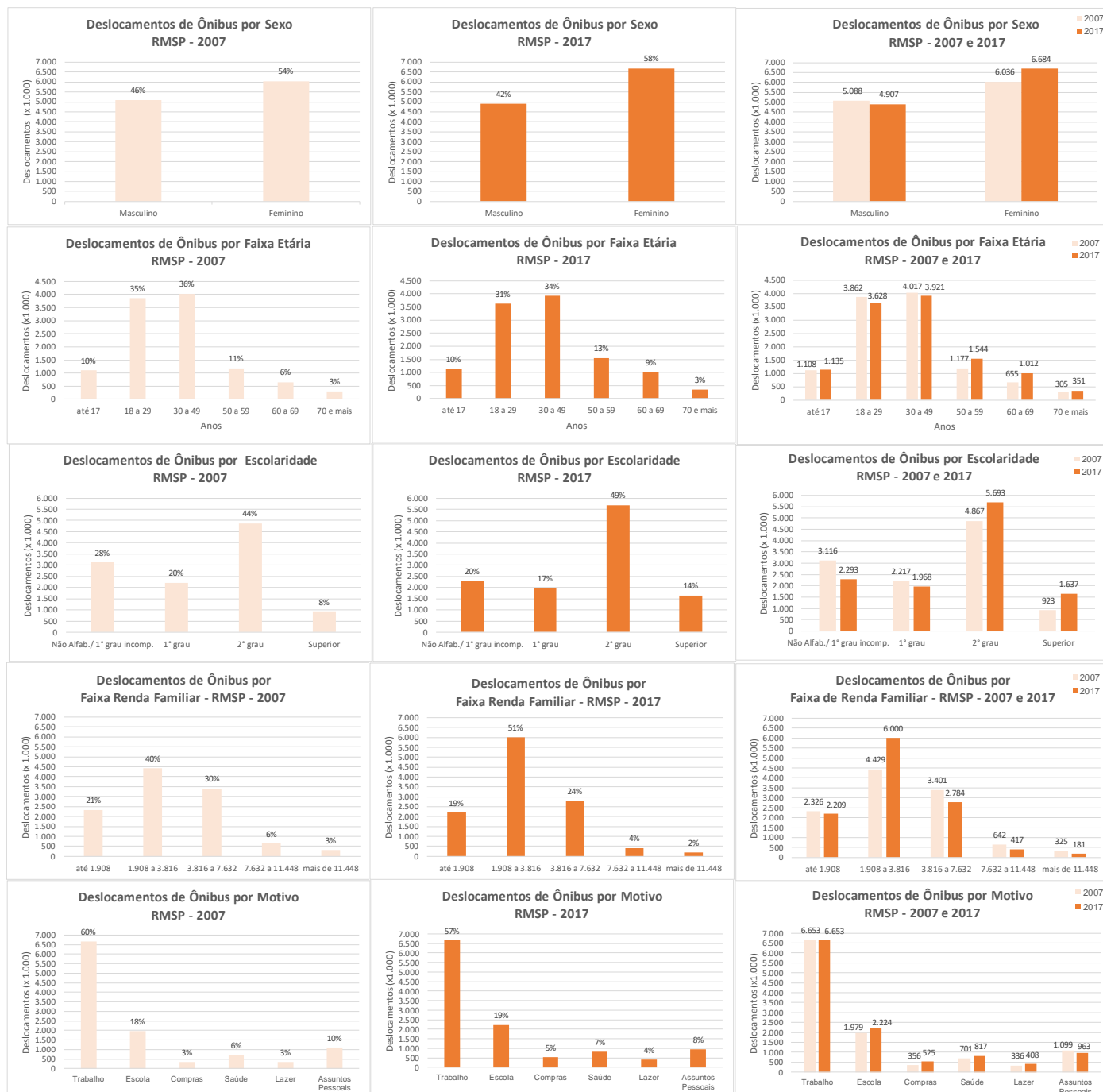


Quadro 3

Caracterização socioeconômica dos deslocamentos por ônibus

Região Metropolitana de São Paulo

Gráficos - Evolução 2007 - 2017

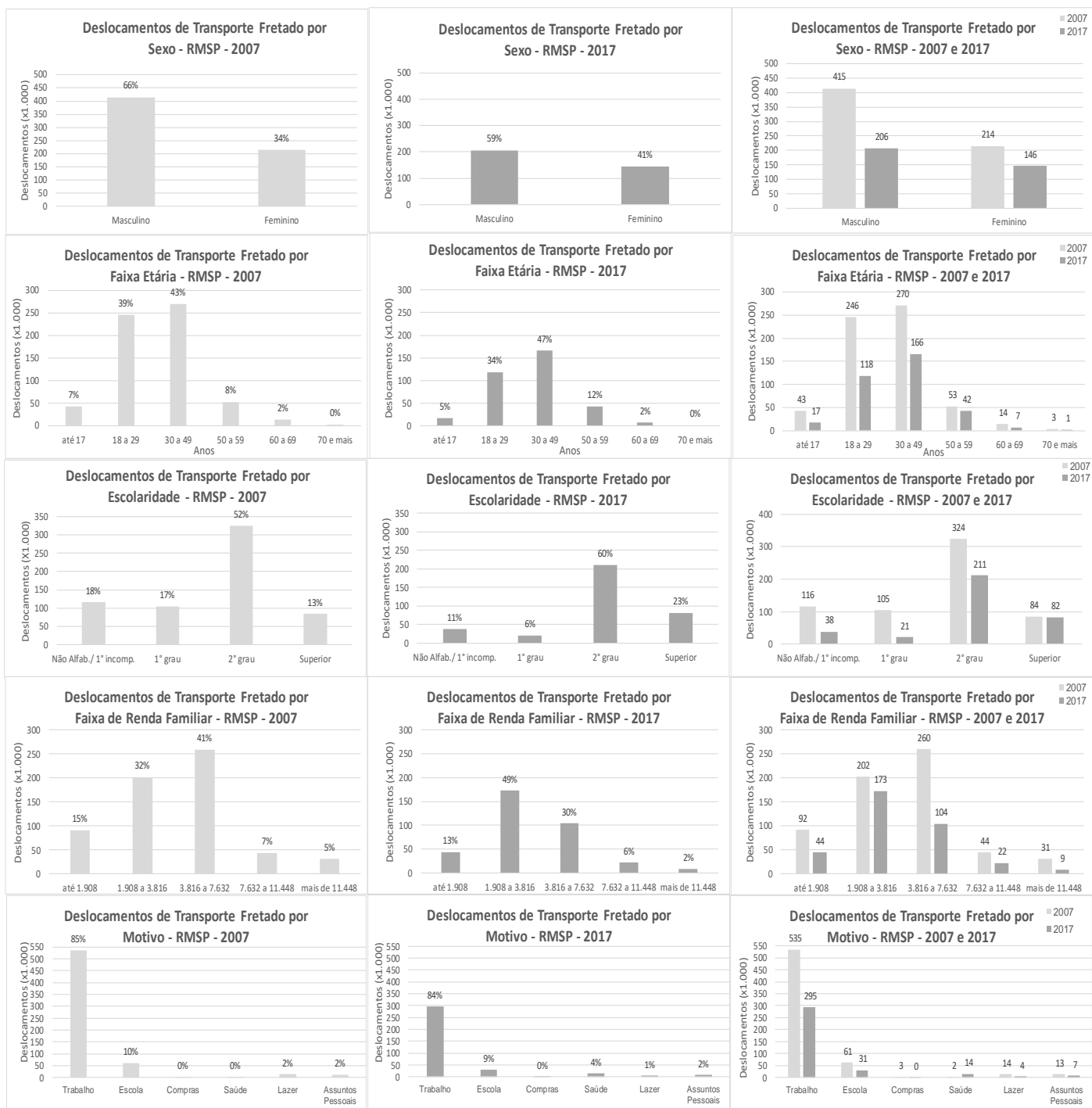


Quadro 4

Caracterização socioeconômica dos deslocamentos por transporte fretado

Região Metropolitana de São Paulo

Gráficos - Evolução 2007 - 2017

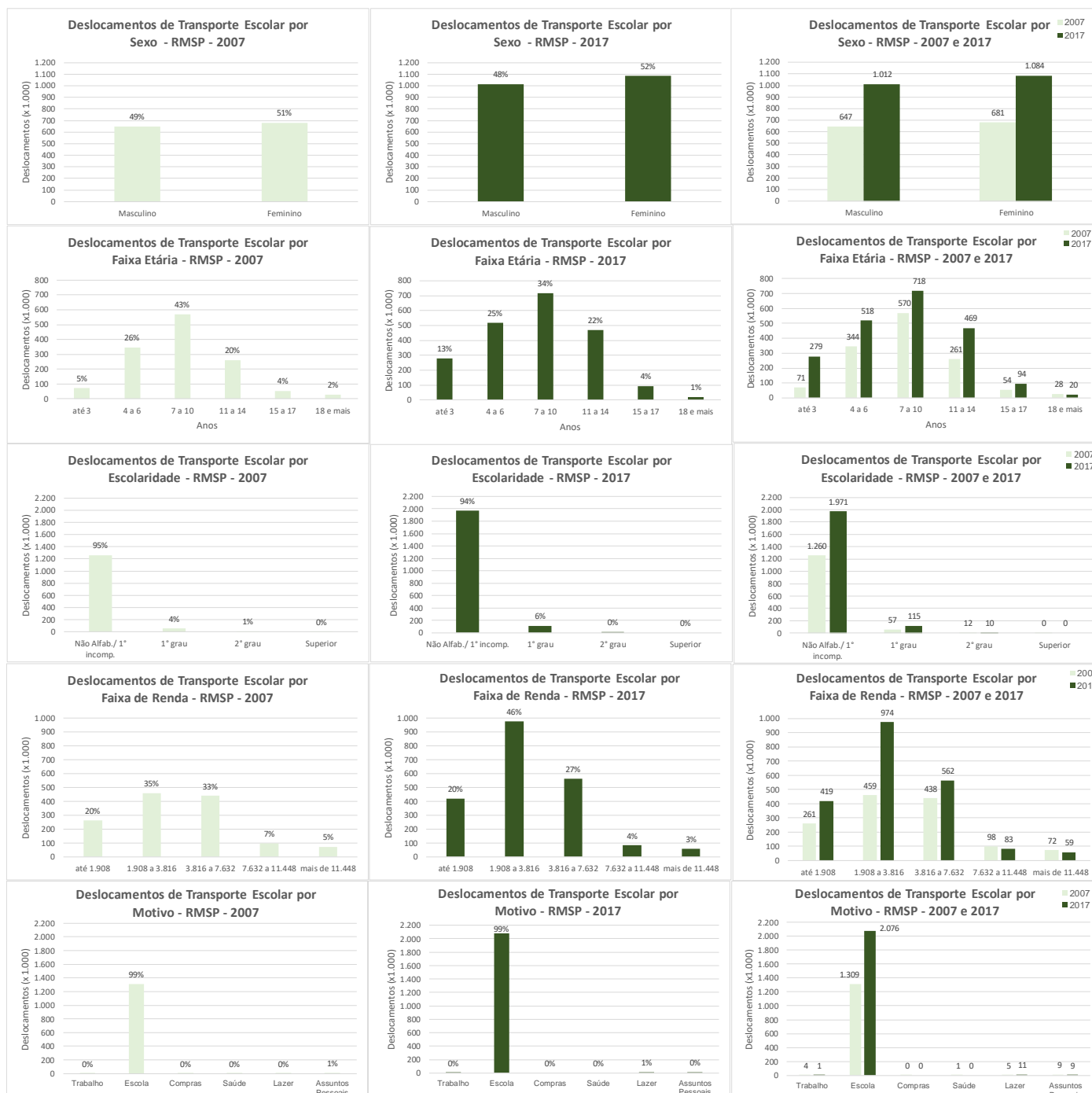


Quadro 5

Caracterização socioeconômica dos deslocamentos por transporte escolar

Região Metropolitana de São Paulo

Gráficos - Evolução 2007 - 2017



Quadro 6

Caracterização socioeconômica dos deslocamentos dirigindo automóvel

Região Metropolitana de São Paulo

Gráficos - Evolução 2007 - 2017



Quadro 7

Caracterização socioeconômica dos deslocamentos de passageiros de automóvel

Região Metropolitana de São Paulo

Gráficos - Evolução 2007 - 2017

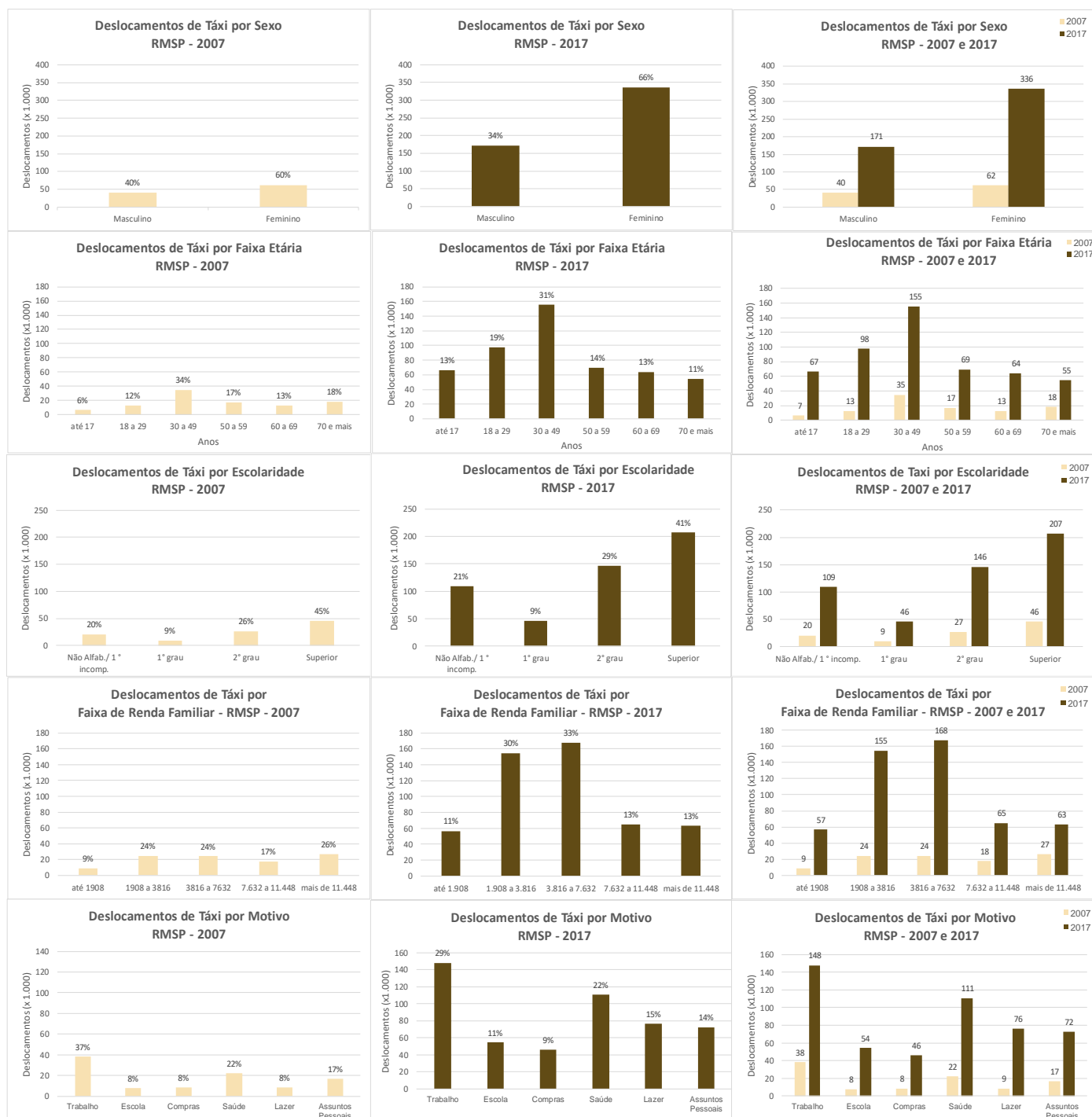


Quadro 8

Caracterização socioeconômica dos deslocamentos por táxi

Região Metropolitana de São Paulo

Gráficos - Evolução 2007 - 2017

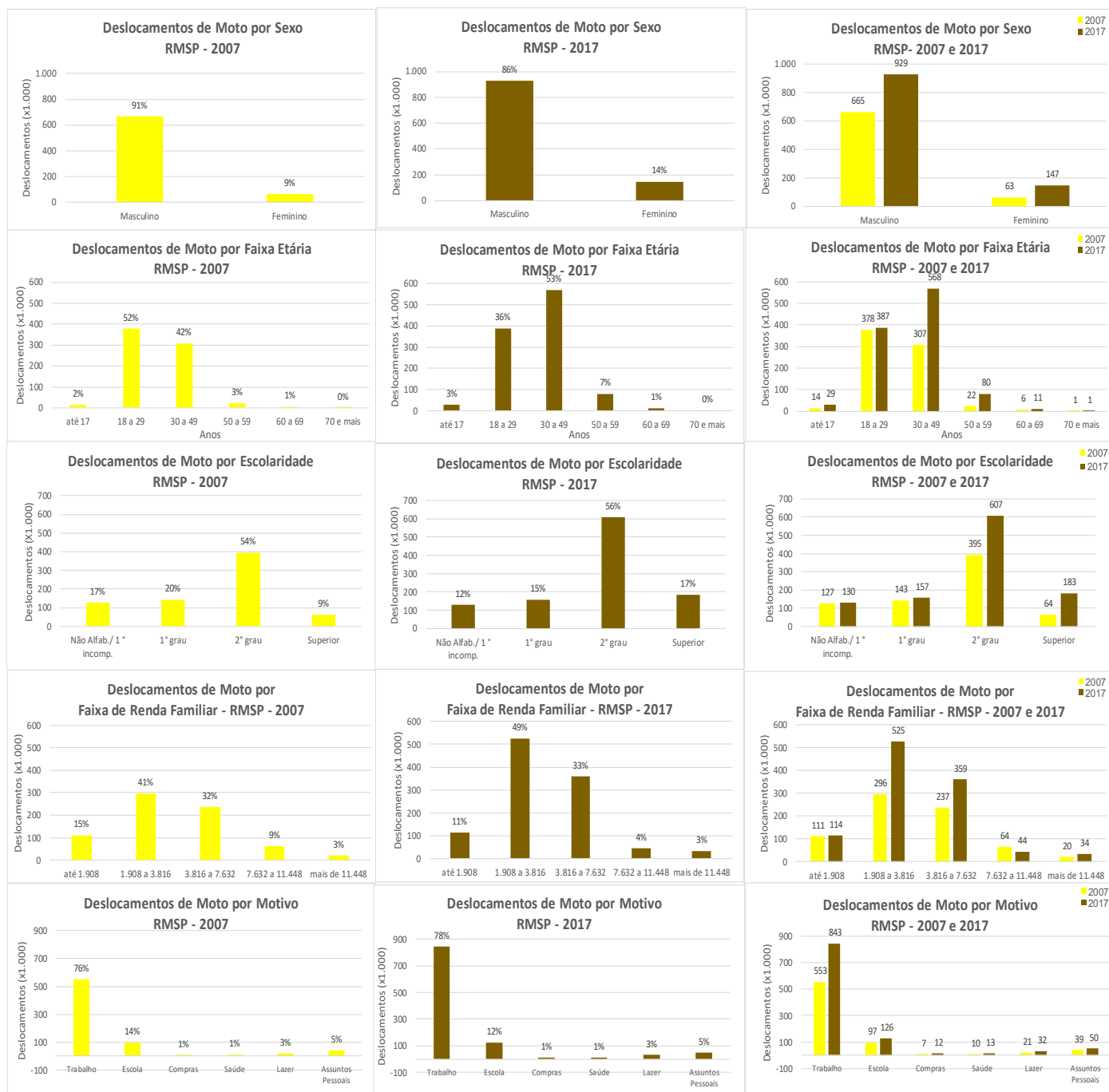


Quadro 9

Caracterização socioeconômica dos deslocamentos por motocicleta

Região Metropolitana de São Paulo

Gráficos - Evolução 2007 - 2017



Quadro 11

Caracterização socioeconômica dos deslocamentos a pé

Região Metropolitana de São Paulo

Gráficos - Evolução 2007 - 2017



FICHA TÉCNICA

Gerência de Planejamento e Meio Ambiente

Luiz Antonio Cortez Ferreira

Departamento de Planejamento e Projeto Funcional

Ismael Molina

Coordenadoria de Pesquisa e Avaliação de Transportes

Emilia Mayumi Hiroi

Equipe Técnica

Maria Cecilia Masagão Andreoli de Oliveira – Supervisora

Branca Meliza Mandetta

Eliza Eriko Imakado

Luiz Claudio Sposito

Regina Maria Nogueira