



**ObservaDF**

Número 12 - 2022

DESIGUALDADE DA MOBILIDADE  
URBANA NO DISTRITO FEDERAL

Autoria

RENNÓ, Lúcio – IPOL/UnB

BERTHOLINI, Frederico - IPOL/UnB

CABELLO, Andrea – FACE/UnB

NOGALES, Ana Maria – IE/UnB

VIANA, Guilherme – DAI/DPO/UnB

# Desigualdade da Mobilidade Urbana no Distrito Federal

## Introdução

Este relatório de pesquisa se baseia em dados de opinião pública coletados em setembro de 2022, nas áreas urbanas do Distrito Federal, com o objetivo de mapear os padrões de mobilidade urbana da população. Detalhes da amostra se encontram no apêndice deste trabalho, mas adiantamos que ela é representativa dos segmentos sociais.

A questão do transporte de pessoas é um desafio em todos os centros metropolitanos do Brasil e do mundo, havendo inúmeras soluções aplicadas. No Distrito Federal, o espraiamento do tecido urbano, as longas distâncias a serem percorridas, os enormes interstícios entre as Regiões Administrativas, e a forte concentração dos melhores empregos na área central, onde a população residente representa apenas 10% da população total, tornam esse desafio ainda maior. A dominância de um padrão de circulação radial, pendular, congestiona as vias de acesso nos horários de pico e dificulta o estacionamento em regiões comerciais centrais – sem falar no tempo gasto no traslado e os custos da locomoção, refletidos por passagens caras e gastos acentuados de combustível. O custo das passagens e a qualidade do transporte público, dependente de um único modal mal avaliado – o ônibus –, como já constatado em estudo anterior deste ObservaDF (Rennó et al, 2022), piora significativamente a qualidade de vida de quem tem que passar diversas horas do dia em trânsito.

Ou seja, a discussão sobre mobilidade urbana deve obviamente olhar a diversidade de alternativas que cidadãos e cidadãs utilizam em seu dia-a-dia para se locomover pelo território. A análise integrada dos modais de transporte é fundamental para compreender o problema, que não deve ser enfrentado isolando soluções de um modal a outro. Não se pode tratar da questão do carro e estacionamentos sem considerar os ônibus, metro, aplicativos, transportes irregulares (piratas) e modais não motorizados.

Este relatório traz um mapeamento do uso de todos esses modais de transporte pela população do DF e aponta possíveis caminhos a serem considerados para uma gestão da mobilidade urbana no território. Ficará claro que a cidade, para cidadãos de mais baixa renda, é restritiva, com mobilidade reduzida que dificulta o acesso ao território. Nesse sentido, a movimentação através da cidade, aqui compreendendo o DF como um todo, é um fenômeno claramente definido por classe de renda. Os mais ricos ocupam a cidade em sua plenitude, movimentando-se por ela livremente, quase sempre de carro – especialmente devido às limitações do transporte público coletivo também para esse público. Os pobres, por sua vez, estão restritos em seu deslocamento a um eixo casa-trabalho e limitado a alguns dias da semana, principalmente por ônibus. Ou pior, ficam limitados nas vizinhanças de sua moradia, pois se locomovem exclusivamente a pé ou de bicicleta. A cidade é menor para quem tem menos renda e o acesso a emprego, lazer, entretenimento, atendimentos, passa a ser circunscrito até onde as pernas podem levar.

Dessa forma, há um paradoxo no Distrito Federal. Aquilo que é visto como desejável para a mobilidade urbana no mundo: uso reduzido de modais motorizados de natureza particular e

privada, maior utilização de modais não motorizados e de modais motorizados coletivos, no DF não é uma escolha, mas uma realidade que se impõe a quem deles depende – os mais pobres. O cidadão pobre do DF é mais avançado no uso de modais, mas por falta de alternativa.

A discussão sobre o uso do carro torna-se ainda mais importante se considerarmos as recentes políticas governamentais de cobrança de estacionamentos em áreas públicas e o aumento do preço das passagens de ônibus nos trajetos para a região do entorno do DF – esta última judicializada. A combinação das medidas não contribui para a melhora da mobilidade na região e aprofunda desigualdades de acesso à cidade.

## **Carros, estacionamentos e desigualdade no DF**

A discussão empírica do estudo contrasta sempre o perfil geral do DF com o dos agrupamentos das Regiões Administrativas segundo renda, conforme a definição da Pesquisa de Emprego e Desemprego do DF, indo do grupo 1, de renda alta, ao grupo 4, com a renda baixa, passando por dois segmentos intermediários.<sup>1</sup>

Em primeiro lugar analisamos os padrões de deslocamento durante a semana da população. Pessoas que moram em regiões mais ricas do DF se deslocam com mais frequência do que pessoas de regiões mais pobres. A proporção de pessoas com nenhum ou até 4 dias de deslocamento é muito menor nas RAs de alta renda do que nas demais. Destaque deve ser dado ao nenhum dia de deslocamento, que simplesmente não ocorre nas RAs mais ricas. A partir de 5 dias, esse padrão se inverte – pessoas que moram nas RAs de alta renda se locomovem todos os dias (43,7%), contra 34,5% nas RAs mais pobres. Esse valor é de 27,4% e 15,5% para 6 dias. A diferença óbvia é o final de semana. Nas RAs de mais alta renda (Grupo 1), 71,1% desloca-se 6 ou 7 dias na semana, enquanto nos demais grupos esses percentuais são inferiores a 50%.

Esses dados evidenciam que os mais pobres circulam menos frequentemente pelo território nos dias de descanso: a cidade é apropriada pelos ricos quando se trata dos dias de lazer. Ou seja, pobres se deslocam menos pela cidade, em menos dias e restritos a dias de trabalho, em uma rotina que os aprisiona na locomoção casa-trabalho exclusivamente, sem oportunidades para mais nada. O primeiro ponto, portanto, é que a mobilidade pela cidade é cerceada para a população mais vulnerável financeiramente.

---

<sup>1</sup> Grupo 1 (alta renda) - Plano Piloto, Jardim Botânico, Lago Norte, Lago Sul e Park Way e Sudoeste/Octogonal. Grupo 2 (média-alta renda) - Águas Claras, Candangolândia, Cruzeiro, Gama, Guará, Núcleo Bandeirante, Sobradinho, Sobradinho II, Taguatinga e Vicente Pires. Grupo 3 (média-baixa renda) - Brazlândia, Ceilândia, Planaltina, Riacho Fundo, Riacho Fundo II, SIA, Samambaia, Santa Maria e São Sebastião. Grupo 4 (baixa renda) - Fercal, Itapoã, Paranoá, Recanto das Emas, SCIA – Estrutural e Varjão.

**Tabela 1: Número de dias de deslocamento na semana segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro de 2022**

Número de dias	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Nenhum dia	5,6%	0,0%	6,2%	6,1%	8,6%
1 dia	5,7%	1,5%	8,4%	4,9%	6,0%
2 dias	6,6%	3,7%	5,9%	7,5%	8,6%
3 dias	8,2%	3,7%	8,1%	10,8%	4,3%
4 dias	4,3%	0,7%	4,7%	5,4%	3,4%
5 dias	15,5%	19,3%	14,0%	14,5%	19,0%
6 dias	15,1%	27,4%	12,1%	13,3%	15,5%
Todos os dias	39,0%	43,7%	40,7%	37,5%	34,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Novamente, as diferenças de renda são óbvias quando se trata do modal utilizado. Pessoas que moram nas RAs de mais alta renda usam veículos motorizados particulares para sua locomoção. Já pessoas que moram nas RAs com renda mais baixa, principalmente o grupo 4, usam majoritariamente modais coletivos e públicos de transporte, seguido de modais não motorizados, como bicicleta ou a pé. No grupo 1, 51,9% usa carro, enquanto que no grupo 4, 14,2% apenas. Nas RAs mais pobres, 50,9% usa ônibus ou metro, enquanto que 34,1% o fazem nas RAs mais ricas. Em contrapartida, nas RAs de renda mais baixa, 26,4% usam bicicleta/ou a pé, frente a 3,7% nas RAs ricas. São dois mundos distintos de mobilidade urbana em uma área geográfica extremamente pequena.

A diferença de renda na utilização do modal de transporte é gritante, com as formas coletivas e as não-motorizadas, cada vez mais presentes e estimuladas, no que tange o planejamento urbano em países mais desenvolvidos, destinadas à população de mais baixa renda. Contudo não se trata de uma questão de escolhas, mas sim da ausência de opções de parcela da população. Modais que são mais restritivos em sua cobertura territorial – e que limitam o acesso à cidade – são mais frequentemente usados pelos mais pobres.

**Tabela 2: Principal meio de transporte utilizado para deslocamento diário por grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022.**

Modal	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Carro próprio	33,2%	51,9%	38,7%	27,7%	14,2%
Moto própria	4,0%	6,7%	1,3%	4,5%	6,6%
Carona	1,9%	1,5%	1,7%	2,5%	0,9%
Taxi / Uber / Cabify / 99	4,0%	2,2%	5,6%	4,2%	0,9%
Metrorô / ônibus	41,1%	34,1%	36,8%	44,1%	50,9%
A pé / bicicleta	15,5%	3,7%	15,9%	16,2%	26,4%
Outros meios	0,3%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Quando focamos no modal carro próprio, fica ainda mais claro que este é o meio de transporte preferencial da população das RAs de mais alta renda. A relação entre o uso de carro é fortemente inversa à renda. Os moradores do Grupo 4, RAs com renda mais baixa, raramente usam carro/moto (14,2%), enquanto que nas RAs mais ricas, principalmente as de mais alta renda, usam o carro frequentemente (51,9%).

**Tabela 3: Frequência de uso do carro ou moto próprios segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022.**

Uso do carro/moto	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Nunca utilizo carro/moto	38,5%	23,7%	34,8%	39,3%	62,9%
1 a 3 vezes por mês	7,5%	4,4%	7,1%	9,6%	4,3%
1 a 2 vezes por semana	13,1%	10,4%	15,8%	12,6%	10,3%
3 a 5 vezes por semana	13,5%	16,3%	14,0%	14,1%	6,9%
Todos os dias	26,2%	43,0%	28,0%	22,5%	15,5%
NS/NR	1,2%	2,2%	0,3%	1,9%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Os motivos principais para o uso do carro/moto são fazer compras, ir ao trabalho e realizar serviços pessoais. Contudo, há uma diferença interessante de renda na razão para o uso do carro. Nas RAs de renda mais baixa, o principal motivo para o uso do carro/moto é ir para o trabalho. Interessante notar também que para este grupo, o uso do carro para deslocamentos visando lazer também é bem mais acentuado do que em outros grupos. Assim, quando o carro é usado pelos mais pobres, ele tem uso bem mais específico do que para os ricos, que o utilizam com mais frequência e para diversos fins. A dependência do carro/moto é maior entre os setores mais ricos da sociedade do DF. Ricos não fazem nada sem carro. Pobres o usam para fins mais específicos.

**Tabela 4: Motivo para uso de carro ou moto próprios segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

<b>Motivos</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Compras em geral	27,2%	25,0%	28,2%	30,3%	9,3%
Bancos	1,5%	0,0%	1,0%	2,4%	2,3%
Serviços pessoais	22,7%	26,0%	26,8%	17,5%	25,6%
Trabalho	28,5%	24,0%	24,9%	31,5%	39,5%
Escola/estudar ou levar filhos	6,3%	8,0%	6,7%	6,4%	0,0%
Lazer	11,8%	15,0%	11,0%	9,2%	23,3%
NS/NR	2,0%	2,0%	1,4%	2,8%	0,0%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

E qual o destino principal dos deslocamentos das pessoas por carro? A tabela 5 aponta para o Plano Piloto como o principal destino, mas com uma porcentagem de 22% dos usuários. Repare, contudo, que é o destino de 55% das pessoas que residem nas RAs de mais alta renda. Assim, o acesso à área central do DF é predominantemente de pessoas que habitam a própria região. Temos Taguatinga e Ceilândia em segundo lugar, com 13% e 11%. Embora haja uma concentração na área central, principalmente dada à circulação de pessoas que moram nessas RAs de mais alta renda, constata-se uma forte pulverização dos destinos de usuários de carros. Ou seja, dadas às limitações do transporte público coletivo, as pessoas optam e dependem, cada vez mais, do carro para seus deslocamentos no território.

**Tabela 5. Principal destino dos deslocamentos por carro ou moto próprios segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022.**

RA - DF / Município - GO	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Águas Claras	1,2%	3,0%	1,0%	0,8%	0,0%
Ceilândia	11,1%	1,0%	2,9%	21,9%	11,6%
Cruzeiro	5,6%	3,0%	13,9%	0,8%	0,0%
Gama	2,3%	1,0%	5,3%	0,8%	0,0%
Guará	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	4,7%
Itapoã	1,0%	4,0%	0,0%	0,8%	0,0%
Jardim Botânico	0,5%	0,0%	1,0%	0,4%	0,0%
Lago Norte	2,7%	9,0%	1,9%	1,2%	0,0%
Lago Sul	0,2%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%
Núcleo Bandeirante	0,5%	1,0%	0,5%	0,4%	0,0%
Paranoá	2,8%	1,0%	0,5%	0,4%	32,6%
Park Way	0,5%	2,0%	0,5%	0,0%	0,0%
Planaltina	5,1%	2,0%	0,0%	11,6%	0,0%
Plano Piloto	22,4%	55,0%	15,8%	17,9%	4,7%
Recanto das Emas	1,5%	0,0%	0,0%	0,4%	18,6%
Riacho Fundo	1,5%	0,0%	1,0%	2,0%	4,7%
Riacho Fundo II	0,3%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%
SAI	0,8%	1,0%	0,5%	0,8%	2,3%
Samambaia	4,5%	0,0%	0,5%	10,0%	2,3%
Santa Maria	3,6%	3,0%	0,0%	7,6%	0,0%
São Sebastião	3,2%	4,0%	0,0%	5,6%	2,3%
Scia-Estrutural	0,7%	1,0%	0,5%	0,0%	4,7%
Sobradinho	3,2%	2,0%	7,2%	0,8%	0,0%
Sobradinho II	0,8%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%
Sudoeste/Octogonal	0,7%	0,0%	1,4%	0,0%	2,3%
Taguatinga	12,8%	2,0%	19,6%	12,0%	9,3%
Vicente Pires	1,5%	0,0%	3,8%	0,4%	0,0%
Águas Lindas de Goiás	1,2%	2,0%	1,0%	1,2%	0,0%
Cocalzinho de Goiás	0,2%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%
Luziânia	6,3%	3,0%	16,3%	0,4%	0,0%
Novo Gama	0,3%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%
Planaltina - GO	0,5%	0,0%	0,5%	0,8%	0,0%
Santo Antônio do Descoberto	0,2%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%
Valparaíso de Goiás	0,2%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Associado a uma maior frequência da utilização de carro próprio nos deslocamentos, tem-se a questão dos estacionamentos como um problema importante de política pública. Segundo o levantamento realizado em setembro, conseguir encontrar estacionamento no destino do deslocamento não é um grave problema para os moradores das RAs de mais rendas mais elevadas. No Grupo 1, 65% sempre ou frequentemente conseguem encontrar estacionamento. Ou seja, o problema de estacionamentos é menos grave para quem mora nas RAs de renda elevada e centrais do DF do que para o resto da população. O pior cenário para os estacionamentos, na percepção da população, é para os residentes das RAs dos Grupo 3 e 4, de rendas média baixa e baixa, e que concentram mais de 50% da população do DF. Portanto, o acesso a estacionamentos também é afetado pela desigualdade de renda.

**Tabela 6. Frequência em que consegue encontrar estacionamento pro grupo de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Frequência	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Sempre	31,8%	39,0%	34,0%	27,5%	30,2%
Frequentemente	20,7%	26,0%	21,5%	19,1%	14,0%
Raramente	40,0%	31,0%	41,1%	43,8%	32,6%
Nunca	5,6%	4,0%	3,3%	5,2%	23,3%
NS/NR	1,8%	0,0%	0,0%	4,4%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Isso se confirma pelo tempo gasto para encontrar uma vaga, que é menor nas RAs do Grupo 1 e maior nas RAs do Grupo 4. Nas RAs do grupo 4, de renda mais baixa, demora-se em média 14 minutos para encontrar uma vaga, bem superior aos 9 minutos nas RAs do Grupo 1 e os 11 minutos da média geral do DF.

**Tabela 7. Tempo gasto na procura de vagas de estacionamento segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022.**

Grupos de RA	Média (minutos)
DF	11,13
Grupo 1	9,57
Grupo 2	10,15
Grupo 3	12,08
Grupo 4	14,02



Relacionado ao problema de encontrar vagas está o tempo de duração do uso de vagas. Quando há baixa rotatividade do uso do estacionamento, mais difícil é encontrar locais para estacionar o carro. Repare novamente que o tempo de estacionamento é maior nas RAs de renda mais elevada, e bem mais baixo nas de renda baixa. Enquanto que no grupo de renda mais elevada, 17% ficam estacionados 30 minutos ou menos, nas de renda mais baixa, Grupos 3 e 4, essa proporção sobe para 38%. Já quando olhamos para o uso prolongado de vagas, 6 horas ou mais, indicando que o estacionamento é usado por quem trabalha no local, essa proporção é de 17% nas regiões centrais e de apenas 10,7%, nas regiões mais pobres. Portanto, prevalece na região central o uso prolongado dos estacionamentos. Possivelmente, a dificuldade de encontrar vagas nas RAs do Grupo 1, centrais, se deve a este fato, enquanto que nas demais RAs, provavelmente, pode estar associado ao número de vagas disponíveis.

**Tabela 8. Tempo contínuo de estacionamento por grupo de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

<b>Tempo</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
30 minutos ou menos	28,8%	17,0%	21,1%	38,2%	38,3%
De 30 minutos a 1 hora	22,8%	20,0%	27,7%	21,7%	12,8%
De 1 a 2 horas	16,4%	9,0%	20,2%	15,7%	19,1%
De 2 a 4 horas	9,3%	19,0%	8,9%	4,7%	14,9%
De 4 a 6 horas	6,4%	10,0%	6,1%	5,5%	4,3%
De 6 a 8 horas	9,3%	17,0%	10,3%	5,9%	6,4%
De 8 a 10 horas	3,7%	7,0%	4,2%	2,8%	0,0%
Dez horas ou mais	3,3%	1,0%	1,4%	5,5%	4,3%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Fatalmente, a situação dos estacionamentos leva à discussão sobre o pagamento para uso de vagas públicas – prática bastante comum e disseminada pelo Brasil e pelo mundo. O uso de estacionamentos pagos é reduzido no DF, tendo uma incidência maior entre os moradores das RAs do Grupo 2 de renda: Águas Claras, Candangolândia, Cruzeiro, Gama, Guará, Núcleo Bandeirante, Sobradinho, Sobradinho II, Taguatinga e Vicente Pires.

**Tabela 9. Frequência de utilização de estacionamento pago por grupo de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Frequência	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Sempre	4,0%	5,0%	5,3%	2,4%	4,7%
Frequentemente	11,1%	8,0%	15,8%	8,8%	9,3%
Raramente	45,8%	57,0%	49,8%	39,4%	37,2%
Nunca	38,5%	30,0%	29,2%	48,2%	46,5%
NS/NR	0,7%	0,0%	0,0%	1,2%	2,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

E quanto à disposição para pagar por estacionamentos? Tocamos agora diretamente na questão do Decreto 43961/2022, que regulamenta a Lei Complementar 692/2004 e trata da concessão onerosa do serviço público de exploração de estacionamento rotativa em vias e logradouros públicos do DF. Ou seja, permite a cobrança de estacionamentos na área central do DF, por concessionárias.

Nossa pesquisa aponta que a população está claramente dividida sobre o pagamento de estacionamentos, com a maioria sendo contrária, principalmente dentre os moradores do Grupo 1, de renda mais alta. A rejeição é menor e o apoio majoritário nas RAs do Grupo 4. Ou seja, é nas regiões mais pobres da cidade, onde se demora mais para encontrar estacionamento, e onde o tempo de uso da vaga é menor, que a aprovação pelo pagamento é maior.

**Tabela 10. Pagamento por estacionamento por grupo de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Pagamento	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Sim	46,3%	43,0%	46,9%	46,2%	51,2%
Não	52,1%	57,0%	50,7%	52,2%	46,5%
NS/NR	1,7%	0,0%	2,4%	1,6%	2,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

## Uso de Bicicleta e da Locomoção a Pé no DF

Dentre os modais privados de locomoção, além do carro, cabe destacar o uso dos tipos não motorizados, tão valorizados e incentivados nos grandes centros urbanos do mundo, não só pela praticidade, mas também devido aos efeitos positivos que o exercício físico traz à saúde.

A bicicleta e sua integração com outros modais é defendida como uma modalidade de transporte desejável no planejamento das políticas públicas sobre o tema.

Mas quem usa bicicleta no DF? Em que situação esse modal é empregado? Primeiro, fica claro que a grande maioria da população não usa bicicleta como modal de transporte no DF (77,2%). Quando usada, salto aos olhos que sua maior frequência de utilização, todos os dias, é nas RAs de renda mais baixa. Nessas RAs, 12,1% dos entrevistados declararam usarem bicicleta todos os dias. Essa proporção cai para 1,5% nas RAs de renda mais elevada. O uso eventual nessas RAs, 1 a 3 vezes por mês, é mais frequente (10,4%). Ou seja, no dia-a-dia a bicicleta é um modal de transporte dos mais pobres.

**Tabela 11. Frequência de uso da bicicleta no deslocamento segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022.**

Frequência	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
1 a 3 vezes por mês	6,2%	10,4%	5,0%	6,1%	5,2%
1 a 2 vezes por semana	5,0%	9,6%	4,7%	3,3%	6,9%
3 a 5 vezes por semana	5,1%	5,2%	4,7%	6,1%	2,6%
Todos os dias	5,9%	1,5%	6,2%	5,4%	12,1%
Nunca	77,2%	73,3%	79,2%	78,0%	73,3%
NS/NR	0,6%	0,0%	0,3%	1,2%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Essa situação confirma-se pela análise dos motivos de uso da bicicleta. Para os mais pobres, a bicicleta é usada para ir ao trabalho por 32,3% dos usuários e para fazer compras/serviços por 25,8%. Nas RAs de mais alta renda, a bicicleta é usada para atividade física e de lazer: 38,9% e 44,4%, respectivamente. Ou seja, para os moradores de RAs com renda mais baixa, a bicicleta é usada como meio de transporte para atividades de manutenção do lar. Para os mais ricos, ela é eventualmente usada como mais uma opção de lazer.

**Tabela 12. Motivo do uso da bicicleta segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

<b>Motivo</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Passear/lazer	31,1%	44,4%	25,8%	34,8%	16,1%
Atividades físicas	27,5%	38,9%	27,3%	25,8%	19,4%
Trabalho	15,8%	2,8%	15,2%	15,7%	32,3%
Escola	5,0%	2,8%	3,0%	6,7%	6,5%
Compras/bancos/serviços pessoais	19,4%	11,1%	25,8%	15,7%	25,8%
NS/NR	1,4%	0,0%	3,0%	1,1%	0,0%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

De maneira geral, a incidência de acidentes no uso de bicicleta é semelhante entre os grupos de RAs 1 e 4, embora sua utilização seja mais frequente nas RAs de renda média mais baixa. Contudo, cabe destacar o relativamente alto índice de ocorrência de acidentes no DF como um todo, afetando praticamente um terço dos usuários. Políticas de ampliação da segurança para uso das bicicletas é extremamente urgente.

**Tabela 13. Ocorrência de acidentes de bicicleta segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro de 2022**

<b>Acidente</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Sim	32,0%	38,9%	27,3%	30,3%	38,7%
Não	68,0%	61,1%	72,7%	69,7%	61,3%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Uma parte central de políticas de estímulo ao uso da bicicleta como modal de transporte é a disponibilidade e qualidade das ciclovias – trajetos específicos e exclusivos para o uso de bicicletas. Certamente, esta é também uma medida de ampliação da segurança para a locomoção por bicicleta. A tabela 14 mostra que as avaliações positivas das ciclovias no DF são predominantes, concentradas na categoria “Boa”. Contudo, essa avaliação despenca na medida em que a renda média dos grupos de RA cai. Se no Grupo 1, as ciclovias são vistas como boas e ótimas por 43,7% dos usuários, nas RAs do grupo de renda mais baixa, essa proporção cai para 38,8% (somando ótimo e bom). Portanto, onde a bicicleta é mais usada como um modal importante e frequente no deslocamento, a avaliação da qualidade das ciclovias é mais negativa.

**Tabela 14. Avaliação das ciclovias segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022.**

<b>Avaliação</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Ótima	6,8%	5,6%	9,1%	5,6%	6,5%
Boa	36,9%	47,2%	33,3%	37,1%	32,3%
Regular	36,5%	36,1%	30,3%	39,3%	41,9%
Ruim	8,6%	5,6%	9,1%	9,0%	9,7%
Péssima	9,5%	5,6%	13,6%	7,9%	9,7%
NS/NR	1,8%	0,0%	4,5%	1,1%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Analisamos também aqui a frequência com que pessoas caminham no DF, como outra forma de locomoção urbana. O caminhar é também bem mais frequente nas RAs de renda mais baixa, sendo que 51,7% das pessoas nessas RAs caminham de 3 a 5 vezes por semana, muito superior aos 36,3% que o fazem nas RAs de renda mais elevada.

**Tabela 15. Frequência do deslocamento a pé segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

<b>Frequência</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Nunca	6,5%	6,7%	6,5%	6,8%	5,2%
1 a 3 vezes por mês	13,9%	16,3%	11,5%	16,4%	8,6%
1 a 2 vezes por semana	17,9%	20,7%	18,0%	18,0%	13,8%
3 a 5 vezes por semana	45,1%	36,3%	46,9%	44,7%	51,7%
NS/NR	16,6%	20,0%	17,1%	14,1%	20,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Novamente, como no caso do uso das bicicletas, o motivo para se caminhar é distinto por grupos de RAs. Nas RAs de renda mais baixa, uma das motivações principais para se caminhar é ir ao trabalho. A incidência do deslocamento a pé por este motivo é muito superior nas RAs do Grupo 4 do que nos demais grupos. Ou seja, nessas RAs, a cidadania está circunscrita, de certa forma, à distância em que seu corpo a pode levar para assegurar seu sustento, restringindo em muito o acesso a empregos e renda para além das proximidades do lar. Já nas RAs de renda mais alta, o caminhar é realizado sobretudo como uma atividade física.

**Tabela 16. Motivos para o deslocamento a pé segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

<b>Motivos</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Passear/lazer	17,5%	18,6%	15,5%	17,0%	25,0%
Atividades físicas	42,3%	44,1%	47,4%	40,3%	31,2%
Compras/bancos/serviços pessoais	24,3%	18,6%	29,3%	25,0%	12,5%
Trabalho	9,9%	8,5%	5,2%	10,8%	25,0%
Escola	5,7%	10,2%	1,7%	6,8%	6,2%
NS/NR	0,3%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

## **Transporte Público Motorizado**

Para termos uma fotografia completa da mobilidade urbana no DF, é preciso abordar a qualidade do transporte público coletivo e individual, com foco nos ônibus, aplicativos e transporte pirata. Os dois últimos ainda pouco avaliados no DF, enquanto que o primeiro, amplamente utilizado, mas notoriamente mal avaliado.

Essa discussão é importante por que políticas de mobilidade urbana não devem ser implementadas isoladamente, mas em convergência com várias, promovendo a integração de modais e a priorização de modais coletivos e dos não motorizados.

O primeiro ponto é reparar na grande dependência do transporte público, principalmente ônibus, para uma parcela importante da população. No DF como um todo, 40,2% usam exclusivamente ônibus, 10,1% metrô e 10,1% ambos. Ou seja, 60% da população usa transporte coletivo, público. O índice de uso de ônibus é ainda maior nas RAs de renda mais baixa. Já, é curioso notar que nas RAs do Grupo 2, atendidas pelo metrô, há uma incidência bem superior ao uso desse modal, 18,9%. Ou seja, quando o metrô está presente e acessível, é utilizado com grande frequência.

**Tabela 17. Utilização de transporte coletivo segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Transporte coletivo	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Ônibus	40,2%	40,7%	28,0%	46,6%	50,0%
Mêtro	10,1%	4,4%	18,9%	7,5%	1,7%
Utilizou ambos	10,1%	8,9%	10,2%	11,2%	6,9%
Utilizou nenhum	39,6%	45,9%	42,9%	34,7%	41,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fica claro, contudo, a ampla e irrestrita insatisfação da população sobre o uso de ônibus, nas suas diferentes dimensões. A tabela 18 é baseada em uma bateria de perguntas no questionário aplicado no DF em que os/as entrevistados(as) eram requisitados a darem notas de 0 a 10, onde 0 é muito ruim e 10 muito bom, para cada aspecto do funcionamento dos ônibus. Para a cidadania, o sistema de transporte público de ônibus no DF não passaria de ano na maioria das matérias! Melhor avaliados são os seguintes aspectos: a qualidade dos motoristas e o funcionamento do passe livre, mas este último com uma significativa variação entre RAs mais ricas e mais pobres, sendo pior avaliado nas últimas. A frequência com que ônibus passam próximo ao domicílio e limpeza tem nota aproximada de 5, seguido de perto pela adequação do horário. O pior problema é a lotação dos ônibus, mal avaliada em todas as regiões do DF. O preço das passagens também é muito criticado, seguido do conforto dos ônibus. Ou seja, lotação, preço e conforto são elementos que merecem atenção urgente das autoridades responsáveis, mas ressaltamos que todo o sistema é mal avaliado.

**Tabela 18. Avaliação do funcionamento dos ônibus segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Aspectos	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Adequação do horário dos ônibus	4,95	4,88	5,16	4,97	4,54
Frequência com que os ônibus passam próximo ao seu domicílio	5,65	5,47	5,88	5,74	5,04
Lotação dos ônibus	3,63	3,07	4,04	3,64	3,34
Conforto dos ônibus	4,05	3,97	4,65	4,01	3,18
Limpeza dos ônibus	5,42	4,95	5,79	5,42	5,21
Qualidade dos motoristas	6,51	6,11	6,94	6,44	6,34
Preço das passagens	4,09	3,92	4,17	4,20	3,69
Funcionamento do passe livre para estudantes, idosos e pessoas com deficiência	6,81	6,91	6,82	7,18	5,36

Além da baixa qualidade dos ônibus, as paradas de ônibus são também muito criticadas. A localização das paradas e a quantidade de pontos de ônibus são os melhor avaliados, mas em ambos, nas RAs de mais baixa renda, a situação é pior. Já a limpeza e conforto das paradas são muito mal avaliados, requerendo, novamente, ação emergente das autoridades.

**Tabela 19. Avaliação dos pontos de ônibus segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Aspectos	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Quantidade de pontos de ônibus	5,89	6,05	6,16	5,97	4,92
Conforto dos pontos de ônibus	3,89	3,32	4,22	3,97	3,54
Limpeza nos pontos de ônibus	4,13	3,00	4,61	4,27	3,81
Localização dos pontos de ônibus	6,00	5,77	6,29	6,14	5,19

Quando olhamos para o tempo para chegar às paradas de ônibus, fica claro que o problema da distância das paradas é menos grave. A maioria absoluta dos usuários leva menos de 15 minutos para chegar a uma parada, mas essa proporção é menor nas RAs de baixa renda do Grupo 4 e de renda média do Grupo 2. O mesmo padrão se repete para até 30 minutos. Lembrando, todavia, que as RAs do Grupo 2 também têm à disposição o metrô, enquanto que as do Grupo 4 não. Portanto, o acesso para esse grupo é novamente menor.

**Tabela 20. Tempo para chegar à parada de ônibus segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Tempo	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Menos de 15 minutos	87,5%	94,0%	82,9%	89,1%	83,3%
Entre 15 e 30 minutos	11,9%	6,0%	16,3%	10,1%	16,7%
Mais de 30 minutos	0,4%	0,0%	0,8%	0,4%	0,0%
NS/NR	0,2%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

O tempo de espera para pegar o ônibus, uma vez que se chega à parada, é também muito superior nas RAs de renda mais baixa. A grande maioria, 57%, espera entre 15 e 30 minutos nas RAs do Grupo 4, contra 31% nas do Grupo 1. Contudo, a proporção de entrevistados que indicam uma espera superior a 30 minutos é parecida em todos os grupos de renda, mostrando também que os ônibus não circulam com a frequência necessária para redução do tempo de espera em qualquer lugar do DF. O problema da espera pelo ônibus é compartilhado em todas as regiões, com tempo elevado de espera para a maioria da população.



**Tabela 21. Tempo de espera para pegar o ônibus segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

<b>Tempo</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Menos de 15 minutos	30,0%	44,8%	36,6%	25,9%	18,2%
Entre 15 e 30 minutos	41,0%	31,3%	34,1%	42,5%	57,6%
Mais de 30 minutos	28,8%	23,9%	29,3%	31,2%	24,2%
NS/NR	0,2%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Por último, quanto tempo se leva para chegar ao destino final, uma vez embarcado no ônibus? Novamente, o tempo de viagem é um problema em todo o território. Viagens rápidas, de até 15 minutos, são a exceção e tendem a ocorrer principalmente nas RAs de renda média. Viagens mais longas, entre 30 minutos e uma hora, são mais comuns entre cidadãos e cidadãs que moram nas RAs de renda mais baixa. Uma vez que o uso do ônibus é mais frequente entre os moradores das RAs do Grupo 4, uma grande parte dos usuários de ônibus faz viagens longas, de até uma hora, para atingir seus destinos. Se somarmos o tempo de chegada à parada, de espera pela passagem do ônibus e de viagem de uma grande parcela da população que mora em RAs do Grupo 4, facilmente chegamos a duas horas de demora para a locomoção diária de um trajeto para outro.

Importante sinalizar que dentre moradores das RAs de alta renda do Grupo 1, também a demora para se chegar ao destino final é grande. Embora a frequência de viagens com duração inferior a 30 minutos seja maior nesse grupo, o tempo de viagem superior a 30 minutos é muito elevado, corroborando que o tempo de deslocamento por ônibus é muito elevado no DF para todos os usuários.

**Tabela 22. Tempo para chegar ao destino final segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

<b>Tempo</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Até 15 minutos	9,4%	4,5%	10,8%	11,1%	6,1%
Entre 15 e 30 minutos	22,1%	29,9%	20,7%	20,5%	22,7%
Entre 30 minutos e uma hora	41,2%	34,3%	43,2%	40,2%	48,5%
Mais de uma hora	26,6%	31,3%	25,2%	27,0%	22,7%
NS/NR	0,6%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Por último, na tabela 23 em relação aos ônibus, medimos ocorrências concretas vivenciadas pelos usuários(as) do sistema de transporte público. Aqui focamos não na avaliação subjetiva, como em momentos anteriores, mas na observação concreta de fatos.

Confirmamos que as avaliações subjetivas são baseadas na ocorrência de eventos. Apenas 52,9% dos usuários de ônibus conhece os horários, apenas 35,2% viajou sentado, 52,5% deixou de pegar um ônibus por estar muito cheio, 51,1% viu sujeira nos ônibus e 42,7% viu ônibus com cadeiras quebradas.

Há diferenças por renda, todavia. Entre os moradores de RAs do Grupo 4, de renda baixa, o conhecimento sobre os horários do ônibus é menor e a proporção dos que relatam desistir de pegar um ônibus por estar lotado é bem maior. Dada a alta dependência do ônibus dos moradores das RAs de renda mais baixa, o fato de 72,7% dos usuários não poder pegar o ônibus por conta de sua alta lotação é uma catástrofe social. Pessoas nessa situação estão sujeitas a atrasos para se chegar ao trabalho ou outros compromissos, gerando ansiedade e angústia ao usuário. Inclusive, esse fator pode fazer com que se busquem outras formas de transporte coletivo, normalmente mais caras e, algumas vezes, menos seguras que os ônibus.

**Tabela 23. Ocorrências sobre o uso de ônibus segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Aspectos	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Conhece o horário dos ônibus	52,9%	70,1%	55,3%	50,6%	39,4%
Ônibus cumpriu o horário na última semana	60,9%	61,7%	64,7%	57,6%	65,4%
Na última vez que o (a) sr (a) andou ônibus, o (a) sr (a) viajou sentado?	36,2%	43,3%	28,5%	36,0%	43,9%
E, neste período o (a) sr (a) deixou de pegar um ônibus porque estava muito cheio?	52,5%	55,2%	42,3%	51,4%	72,7%
E o (a) sr (a) presenciou o motorista cometer alguma infração de trânsito?	29,6%	34,3%	31,7%	28,3%	25,8%
E o (a) sr (a) viu alguma sujeira no ônibus?	51,5%	73,1%	43,9%	48,6%	54,5%
E viu alguma cadeira, poltrona ou porta com defeito no ônibus?	42,7%	49,3%	44,7%	37,7%	51,5%

Uma dessas formas alternativas é o uso de transportes por aplicativos. Esse modal é ainda usado com pouca frequência pela população. Apenas entre moradores das RAs dos Grupos 1 e 2, as RAs de mais alta renda, o uso diário é mais frequente. A maior parte da população nunca usa e essa proporção aumenta na medida em que a renda média do local de moradia diminui. Já o uso menos frequente é parecido em todas as localidades, mostrando aproximadamente 20% utiliza aplicativos de transporte algumas vezes por semana. Ou seja, apesar de menos comum que o ônibus, há uma utilização considerável desse novo modal de transporte nas cidades.

**Tabela 24. Frequência de uso de aplicativo de transporte segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Frequência	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
1 a 3 vezes por mês	33,8%	32,6%	32,3%	37,2%	26,7%
1 a 2 vezes por semana	11,7%	10,4%	13,0%	11,5%	10,3%
3 a 5 vezes por semana	8,9%	10,4%	9,9%	7,7%	8,6%
Todos os dias	3,2%	7,4%	5,0%	1,2%	0,9%
Nunca	41,4%	38,5%	38,2%	41,5%	53,4%
NS/NR	1,0%	0,7%	1,6%	0,9%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A avaliação dos aplicativos é muito positiva em todas as RAs. As avaliações positivas oscilam entre 70% e 80%, o que denota o potencial de crescimento desse modal.

**Tabela 25. Avaliação dos aplicativos segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Avaliação	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Ótima	18,2%	16,7%	18,5%	17,0%	24,5%
Boa	54,2%	58,3%	51,7%	54,8%	54,7%
Regular	24,3%	23,6%	26,4%	23,7%	20,8%
Ruim	1,8%	1,4%	1,7%	2,5%	0,0%
Péssima	1,3%	0,0%	1,7%	1,7%	0,0%
NS/NR	0,2%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Por outro lado, o presente estudo levantou a utilização de transportes irregulares (“piratas”) pela população e sua avaliação. O transporte popularmente denominado “pirata” são veículos particulares que transportam pessoas de forma ilegal. A utilização desse tipo de transporte foi declarada por cerca de 20% dos moradores de RAs de renda baixa e 10% nas RAs de renda média e alta. Fica claro que quando usado, sua frequência é baixa, 1 a 3 vezes por mês, mas com um contingente expressivo nas RAs de renda baixa que o utilizam de 3 a 5 vezes por semana – muito superior às demais RAs. Ou seja, o cidadão das RAs com menor renda, muito provavelmente pelas dificuldades apontadas como, ônibus lotados, e grande tempo espera,

acaba por optar pelo transporte pirata, às vezes mais caro e certamente menos seguro, mas talvez mais rápido. Ou usam esse meio, ou chegam atrasados a seus compromissos, com ônus financeiro quando se trata do deslocamento ao trabalho.

**Tabela 26. Frequência de uso de transporte pirata segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Frequência	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Nunca	89,8%	90,4%	90,7%	91,6%	80,2%
1 a 3 vezes por mês	5,5%	4,4%	4,7%	5,4%	9,5%
1 a 2 vezes por semana	1,5%	0,0%	1,6%	1,6%	2,6%
3 a 5 vezes por semana	2,1%	2,2%	2,2%	1,2%	5,2%
Todos os dias	0,8%	2,2%	0,6%	0,0%	2,6%
NS/NR	0,3%	0,7%	0,3%	0,2%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

O transporte pirata, contudo, não é mal avaliado pela população. Prevalecem avaliações positivas, principalmente na categoria intermediária “boa”. Contudo, as avaliações negativas são mais altas do que a dos aplicativos.

**Tabela 27. Avaliação do transporte pirata segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Avaliação	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Ótima	11,1%	16,7%	13,8%	11,4%	4,3%
Boa	42,4%	33,3%	37,9%	42,9%	52,2%
Regular	35,4%	41,7%	41,4%	28,6%	34,8%
Ruim	5,1%	8,3%	3,4%	8,6%	0,0%
Péssima	4,0%	0,0%	3,4%	5,7%	4,3%
NS/NR	2,0%	0,0%	0,0%	2,9%	4,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

## Acesso à Cidade

O resultado da combinação de uso de todos os modais no leva à questão sobre o acesso à cidade e o deslocamento pelo território. As pessoas das RAs mais pobres gostariam de se deslocar mais pela cidade, embora essas proporções sejam maiores nas RAs de renda média, dos Grupos 2 e 3. Ou seja, o desejo de maior acesso ao território é maior nas RAs que enfrentam mais desafios e dificuldades para o deslocamento. O contexto atual de mobilidade urbana no DF é restritivo.

**Tabela 28. Desejo de se deslocar mais pela cidade segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Mais deslocamentos	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Sim	48,6%	40,7%	48,1%	52,0%	46,6%
Não	51,0%	59,3%	51,9%	47,3%	52,6%
NS/NR	0,4%	0,0%	0,0%	0,7%	0,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Entre os motivos listados para não se deslocar mais no território, o mais frequentemente apontado foi a falta de transporte coletivo perto. A falta de motivação para sair é citada em segundo lugar, mas nas RAs do Grupo 3, este motivo aparece em primeiro lugar. A inexistência de atrativos culturais, de lazer, e os elevados índices de violência podem estar associados a essa falta de motivação. O terceiro motivo se refere à falta de dinheiro para o transporte. Nota-se que esse motivo é declarado por 24% dos moradores nas RAs do Grupo 4 e por apenas 1,8% daqueles que residem nas RAs do Grupo 1. A junção desses fatores torna a cidade proibitiva para contingentes numericamente relevantes da população.

**Tabela 29. Motivo para não se deslocar segundo grupos de RA. Distrito Federal. Setembro 2022**

Motivos	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Não tem transporte coletivo perto	25,7%	32,7%	29,0%	20,3%	31,5%
Não tem dinheiro para transporte	13,8%	1,8%	12,9%	14,9%	24,1%
Não tem motivo para sair	22,8%	14,5%	23,9%	27,0%	11,1%
Outras razões	35,2%	49,1%	30,3%	36,0%	31,5%
NS/NR	2,5%	1,8%	3,9%	1,8%	1,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

## Conclusão e Sumário Executivo

Este estudo, baseado em pesquisa de opinião pública com a população urbana do Distrito Federal, explorou o uso de diferentes modais de transporte. Para um problema de grande complexidade, entendeu-se que os distintos modais de transporte não deveriam ser analisados e avaliados de forma independentes. Mas, sim, como componentes de um sistema único e fundamental para a vida das pessoas e das cidades.

Em suma, cidadãos e cidadãs das RAs com menor renda, dependentes dos ônibus, têm acesso restrito à cidade. Muito provavelmente por que não conseguem pegar os ônibus lotados que passam com baixa frequência, por que não têm dinheiro para o uso de aplicativos, acabam por optar pelo transporte pirata, às vezes mais caro e certamente menos seguro, pois desregulamentado. Ou ficam limitados a ir onde suas pernas os podem levar a pé ou de bicicleta.

Por outro lado, a cobrança de estacionamentos nas áreas centrais do Distrito Federal acaba por afetar principalmente os usuários de estacionamentos de longo prazo na região. Aqueles que se deslocam às áreas centrais para trabalhar. Estes serão os mais afetados pela medida. Terão que recorrer cada vez mais a um sistema de transporte público baseado no ônibus: caro, ineficiente, desconfortável e pouco confiável. Terão seu acesso restrito à cidade ainda mais reduzido, pois o aumento de pressão no sistema com a maior incidência de usuários, provavelmente acentuará os problemas de superlotação, tempo longo de espera e desconforto no traslado.

Soluções isoladas para atenuar o uso do carro, desconsiderando o quadro geral, levarão a resultados coletivos piores e a maiores perdas para a população trabalhadora. Tais soluções beneficiam a iniciativa privada, que irá explorar os estacionamentos e gerará renda para o Estado, sem necessário e obrigatório investimento desta na melhoria do transporte público coletivo e sua integração com modais não motorizadas.

A desigualdade do uso de modais de mobilidade urbana aprisiona cidadãos das RAs mais pobres às cercanias da sua moradia. Dinheiro e a ausência de um transporte coletivo de qualidade, aprofundam a desigualdade de acesso ao território

Os principais achados empíricos deste estudo são:

- A mobilidade pela cidade é cerceada para a população mais vulnerável financeiramente: A movimentação pela cidade em número de dias é bem superior para quem mora nas regiões ricas.
- Pessoas que moram em RAs de mais alta renda usam veículos motorizados particulares para sua locomoção. Já pessoas que moram em RAs com renda mais baixa, principalmente o Grupo 4, usam majoritariamente modais coletivos e públicos de transporte, seguido de modais não motorizados, como bicicleta ou a pé.
- Nas RAs de renda mais baixa, o principal motivo para o uso do carro/moto é ir para o trabalho. Interessante notar também que para este grupo, o uso do carro para deslocamentos visando lazer também é bem mais frequente do que em outros grupos.

Assim, quando o carro é usado pelos mais pobres, ele tem uso bem mais específico do que para os ricos, que o utilizam com mais frequência e para diversos fins. A dependência do carro/moto é maior entre as camadas mais ricas da sociedade do DF.

- O Plano Piloto é o principal destino para quem se locomove de carro, com uma porcentagem de 22% dos usuários. Repare, contudo, que é o destino de 55% das pessoas que residem nas RAs de mais alta renda.
- A maioria dos usuários de carro conseguem encontrar estacionamento com bastante frequência no DF, somando 52,5% e chegando a 65% para os usuários que moram nas RAs de renda alta do Grupo 1. Ou seja, o problema de estacionamentos é menos grave para quem mora nas RAs ricas centrais do DF do que para o resto da população.
- Nas RAs do grupo 4, de renda mais baixa, demora-se em média 14 minutos para encontrar uma vaga, bem superior aos 9 minutos nas RAs do Grupo 1 e os 11 minutos da média geral do DF.
- Enquanto que no grupo de renda mais elevada, 17% ficam estacionados 30 minutos ou menos, nas de renda mais baixa, Grupos 3 e 4, essa proporção sobe para 38%. Já quando olhamos para o uso prolongado de vagas, 6 horas ou mais, indicando que o estacionamento é usado por quem trabalha no local, essa proporção é de 17% nas regiões centrais e de apenas 10,7%, nas regiões mais pobres.
- Portanto, prevalece na região central o uso prolongado dos estacionamentos.
- O uso de estacionamentos pagos é muito reduzido no DF, tendo uma incidência maior nas RAs do grupo 2 de renda: Águas Claras, Candangolândia, Cruzeiro, Gama, Guará, Núcleo Bandeirante, Sobradinho, Sobradinho II, Taguatinga e Vicente Pires.
- Nossa pesquisa aponta que a população está claramente dividida sobre o pagamento de estacionamentos, com a maioria sendo contrária, principalmente dentre os moradores do Grupo 1, de renda mais alta. É muito possível que a dificuldade para se encontrar vagas esteja relacionada com a menor oferta destas nas regiões pobres, enquanto que nas áreas centrais o problema não é o quantitativo de vagas, mas o seu uso prolongado.
- A grande maioria da população não usa bicicleta no DF, 77,2%. Quando usada, salto aos olhos que sua maior frequência de utilização, todos os dias, é nas RAs de renda mais baixa. Nessas RAs, 12,1% dos entrevistados declararam usarem bicicleta todos os dias. Essa proporção cai para 1,5% nas RAs de renda mais elevada. O uso eventual nessas RAs, 1 a 3 vezes por mês, é mais frequente (10,4%). Ou seja, no dia-a-dia a bicicleta é um modal de transporte dos mais pobres.
- Para os mais pobres, a bicicleta é usada para ir ao trabalho por 32,3% dos usuários e para fazer compras/serviços por 25,8%. Nas RAs de mais alta renda, a bicicleta é usada para atividade física e de lazer: 38,9% e 44,4%, respectivamente.
- A avaliação das ciclovias despenca na medida em que a renda média dos grupos de RA cai. Se no Grupo 1, as ciclovias são vistas como boas e ótimas por 43,7% dos usuários,

nas RAs do grupo de renda mais baixa, essa proporção cai para 38,8% (somando ótimo e bom).

- O caminhar é também bem mais frequente nas RAs de renda mais baixa, sendo que 51,7% das pessoas nessas RAs caminham de 3 a 5 vezes por semana, muito superior aos 36,3% que o fazem nas RAs de renda mais elevada.
- o motivo para se caminhar é distinto por grupos de RAs. Nas RAs de renda mais baixa, uma das motivações principais para se caminhar é ir ao trabalho. A incidência do deslocamento a pé por este motivo é muito superior nas RAs do Grupo 4 do que nos demais grupos. Já nas RAs de renda mais alta, o caminhar é realizado sobretudo como uma atividade física.
- No DF como um todo, 40,2% usam exclusivamente ônibus, 10,1% metrô e 10,1% ambos. Ou seja, 60% da população usa transporte coletivo, público. O índice de uso de ônibus é ainda maior nas RAs de renda mais baixa.
- Nas RAs do Grupo 2, atendidas pelo metrô, há uma incidência bem superior ao uso desse modal, 18,9%. Ou seja, quando o metrô está presente e acessível, é utilizado com grande frequência.
- Fica claro, contudo, a ampla e irrestrita insatisfação da população sobre o uso de ônibus, nas suas diferentes dimensões.
- O pior problema é a lotação dos ônibus, mal avaliada em todas as regiões do DF. O preço das passagens também é muito criticado, seguido do conforto dos ônibus.
- Entre os moradores de RAs do Grupo 4, de renda baixa, o conhecimento sobre os horários do ônibus é menor e a proporção dos que relatam desistir de pegar um ônibus por estar lotado é bem maior. Dada a alta dependência do ônibus dos moradores das RAs de renda mais baixa, o fato de 72,7% dos usuários não poder pegar o ônibus por conta de sua alta lotação é uma catástrofe social.
- Além da baixa qualidade dos ônibus, as paradas de ônibus são também muito criticadas. A localização das paradas e a quantidade de pontos de ônibus são os melhor avaliados.
- Se somarmos o tempo de chegada à parada, de espera pela passagem do ônibus e de viagem de uma grande parcela da população que mora em RAs do Grupo 4, facilmente chegamos a duas horas de demora para a locomoção diária de um trajeto para outro.
- Importante sinalizar que dentre moradores das RAs de alta renda do Grupo 1, também a demora para se chegar ao destino final é grande.
- Apenas entre moradores das RAs dos Grupos 1 e 2, as RAs de mais alta renda, o uso diário é mais frequente. A maior parte da população nunca usa e essa proporção aumenta na medida em que a renda média do local de moradia diminui.
- A avaliação dos aplicativos é muito positiva em todas as RAs. As avaliações positivas oscilam entre 70% e 80%, o que denota o potencial de crescimento desse modal.



- A utilização desse tipo de transporte foi declarada por cerca de 20% dos moradores de RAs de renda baixa e 10% nas RAs de renda média e alta.
- As pessoas das RAs mais pobres gostariam de se deslocar mais pela cidade, embora essas proporções sejam maiores nas RAs de renda média, dos Grupos 2 e 3.
- Entre os motivos listados para não se deslocar mais no território, o mais frequentemente apontado foi a falta de transporte coletivo perto.
- O terceiro motivo se refere à falta de dinheiro para o transporte. Nota-se que esse motivo é declarado por 24% dos moradores nas RAs do Grupo 4 e por apenas 1,8% daqueles que residem nas RAs do Grupo 1.

#### Sugestões de políticas públicas:

- Uma vez que o problema de estacionamentos nas áreas centrais do DF é provavelmente mais agudo pelo uso prolongado de vagas, ao invés da oferta de vagas, seria importante pensar em bolsões de estacionamentos nas áreas próximas ao centro, com cobrança do estacionamento, mas incluindo no valor a oferta de transporte coletivo deste aos pontos centrais de trabalho na cidade. Um exemplo seria usar a área do Shopping Popular e da Rodoferroviária para este fim, com vans e micro-ônibus que transportassem as pessoas pelo Eixo Monumental em faixa exclusiva. É o estilo do Park and Go ou Park and Ride usado em outras cidades do mundo.
- Lotação, preço e conforto dos ônibus são elementos que merecem atenção urgente das autoridades responsáveis, embora todas as dimensões do sistema sejam mal avaliadas. Limpeza e conforto das paradas de ônibus também requerem ação imediata do Estado. As ações de manutenção e melhoria das paradas é algo que o governo pode atacar de forma imediata.
- O problema da espera pelo ônibus é bastante compartilhado em todas as regiões, com tempo elevado de espera para a maioria da população. Políticas de restrição do uso do automóvel só podem vir acompanhadas de uma ampla expansão da rede de transporte público, que atenda principalmente aos mais pobres, mas que crie alternativas de locomoção também para os mais ricos. Facilitar o transporte público no interior das Regiões Administrativas de renda mais alta também atenuaria o problema de estacionamentos e longas esperas em pontos de ônibus.

## Apêndice

### Características da Amostra

#### Faixa etária

<b>Faixa etária</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
16 a 24 anos	18,7%	18,5%	17,1%	17,8%	26,7%
25 a 34 anos	21,1%	30,4%	20,5%	17,8%	24,1%
35 a 44 anos	21,2%	30,4%	20,5%	19,9%	17,2%
45 a 59 anos	23,8%	13,3%	24,5%	26,7%	23,3%
60 anos ou mais	15,2%	7,4%	17,4%	17,8%	8,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

### Sexo

<b>Sexo</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Masculino	46,4%	50,4%	48,1%	44,5%	44,0%
Feminino	53,6%	49,6%	51,9%	55,5%	56,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

### Escolaridade

<b>Escolaridade</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Analfabeto	2,8%	1,5%	1,6%	3,5%	5,2%
EF incompleto	13,3%	3,7%	10,9%	16,4%	19,8%
EF completo	6,7%	2,2%	5,6%	6,8%	14,7%
EM incompleto	9,6%	6,7%	9,9%	9,4%	12,9%
EM completo	33,6%	31,9%	31,1%	36,8%	31,0%
Superior incompleto	11,1%	18,5%	10,6%	10,3%	6,9%
Superior completo	19,4%	25,2%	25,8%	15,5%	9,5%
Pós-graduação incompleta	1,8%	4,4%	3,1%	0,5%	0,0%
Pós-graduação completo	1,6%	5,9%	1,2%	0,9%	0,0%
NS/NR	0,1%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

### População Economicamente Ativa (PEA)

<b>PEA</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Sim - PEA	60,6%	74,8%	61,2%	56,4%	57,8%
Não - NPEA	39,4%	25,2%	38,8%	43,6%	42,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

## Ocupação

Ocupação	DF	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Desempregado	6,1%	0,7%	5,0%	8,2%	7,8%
Inativo	2,3%	0,7%	1,6%	3,3%	2,6%
Aposentado	9,9%	5,9%	12,1%	10,1%	7,8%
Estudante	8,0%	10,4%	9,9%	5,9%	7,8%
Dona de casa	9,7%	2,2%	9,0%	12,6%	9,5%
Microempreendedor	6,1%	8,1%	7,1%	4,2%	7,8%
Agricultor familiar	0,1%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%
Empregada doméstica, diarista	1,5%	0,7%	1,9%	1,2%	2,6%
Empregado contratado no setor público	18,4%	28,9%	14,0%	17,8%	20,7%
Empregado com vínculo formal no setor privado	1,9%	3,7%	1,2%	1,6%	2,6%
Trabalhador informal	6,9%	8,1%	5,3%	8,0%	6,0%
Trabalhador sem vínculo formal no setor privado	17,9%	19,3%	18,6%	17,1%	17,2%
Trabalhador autônomo	7,0%	10,4%	10,6%	4,7%	1,7%
Servidor público	2,7%	0,7%	2,2%	4,0%	1,7%
Estagiário remunerado	1,5%	0,0%	1,2%	1,4%	4,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

## Religião

<b>Religião</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Católica	45,7%	40,0%	47,5%	45,4%	48,3%
Evangélicas de missão	11,1%	8,1%	14,6%	9,6%	10,3%
Evangélicas petencostais	12,3%	7,4%	9,3%	16,6%	10,3%
Evangélica não determinada	8,2%	8,9%	5,6%	10,3%	6,9%
Espírita	3,5%	9,6%	4,7%	0,9%	2,6%
Religiões afro-brasileiras	1,0%	1,5%	2,2%	0,0%	0,9%
Não tem religião	13,7%	19,3%	9,9%	13,1%	19,8%
Outra	3,6%	4,4%	4,3%	3,7%	0,0%
NS/NR	0,9%	0,7%	1,9%	0,2%	0,9%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

## Raça/cor

<b>Raça/cor autodeclarada</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Preta	28,2%	33,3%	28,3%	28,1%	22,4%
Parda	47,3%	38,5%	49,4%	48,5%	47,4%
Branca	17,4%	17,0%	15,8%	16,6%	25,0%
Amarela	3,6%	6,7%	2,5%	3,5%	3,4%
Indígena	2,0%	0,7%	2,2%	2,3%	1,7%
NS/NR	1,5%	3,7%	1,9%	0,9%	0,0%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

## Renda mensal

<b>Renda mensal</b>	<b>DF</b>	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>
Até R\$ 606	2,9%	1,5%	2,2%	3,7%	3,4%
Mais R\$ 606 a R\$ 1.212	21,4%	14,8%	16,1%	25,3%	29,3%
Mais de R\$ 1.212 a R\$ 2.424	24,2%	17,8%	19,6%	29,0%	26,7%
Mais de R\$ 2.424 a R\$ 6.060	27,1%	23,7%	29,5%	28,3%	19,8%
Mais de R\$ 6.060 a R\$ 12.120	9,9%	13,3%	14,9%	6,6%	4,3%
Mais de R\$ 12.120	7,0%	17,0%	10,6%	2,3%	2,6%
NS/NR	7,5%	11,9%	7,1%	4,7%	13,8%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>