

Mobilidade urbana na cidade de São Paulo: o uso dos modos de transporte coletivo e individual nos distritos da capital

Introdução

Com o objetivo de prosseguir a discussão sobre os dados da Pesquisa Origem e Destino (Pesquisa OD) 2023, este informe tem como foco detalhar a divisão modal das viagens motorizadas realizadas pelos moradores dos distritos do Município de São Paulo. Como desdobramento, a presente análise buscará estabelecer relações entre a disponibilidade de infraestrutura de transporte público de média e alta capacidade, a escolha do modo de deslocamento (coletivo ou individual) pelos moradores de cada distrito e os aspectos socioeconômicos que influenciam essa escolha.

Para a Pesquisa OD, o modo coletivo motorizado engloba os transportes públicos dos tipos trem, metrô e ônibus, além do transporte escolar e ônibus fretado. Já o modo individual motorizado compreende os deslocamentos feitos com automóveis, motocicletas, táxi e carro por aplicativo, tanto por motoristas quanto por passageiros.

Conforme demonstrado no Informe Urbano nº 70¹, a Pesquisa OD 2023 evidenciou que, embora o transporte coletivo ainda seja predominante, a participação do modo motorizado individual no universo total de viagens aumentou.

Esta constatação mostra-se relevante na medida em que a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) determina que os municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem seus Planos de Mobilidade Urbana, que devem incluir, entre outros aspectos, a priorização do transporte coletivo. Na cidade de São Paulo foi elaborado o Plano de Mobilidade de São Paulo (PlanMob/SP) 2015 – Decreto nº 56.834/2016, atendendo ao Plano Diretor Estratégico (PDE) 2014 – Lei nº 16.050/2014.

O PlanMob/SP 2015 considera aspectos presentes na PNMU, como a integração entre diferentes modos (ônibus, metrô, trens, bicicletas e outras opções de transporte), o uso de tecnologias limpas (que reduzam a emissão de poluentes) e a valorização do espaço público (criação de áreas de lazer, ciclovias e calçadas para pedestres, incentivando o uso de modos de transporte não motorizados).

Outro preceito importante é a coordenação da política de transporte e circulação com a política de desenvolvimento urbano. A rede de transporte coletivo é um dos elementos estruturantes da estratégia de ordenação territorial estabelecida no PDE 2014. Por meio dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, a rede de transporte de média e alta capacidade é associada à delimitação de áreas destinadas ao adensamento construtivo e populacional. Além disso, o PDE 2014, em seu artigo 227, traz como um dos objetivos do Sistema de Mobilidade o aumento da participação do transporte público coletivo e não motorizado na divisão modal.

A evolução do transporte coletivo no Município de São Paulo

O gráfico 1 apresenta o histórico de implantação da rede estrutural de transporte coletivo de média e alta capacidade no Município de São Paulo, com foco nos intervalos decenais entre as pesquisas Origem e Destino. A definição de rede estrutural de transporte coletivo de média e alta capacidade é composta pelas linhas e estações de trem, metrô, monotrilho e VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) e os

1 População paulistana circulando menos: pela primeira vez Pesquisa OD registra queda nos deslocamentos na cidade de São Paulo – Informe Urbano nº 70. São Paulo, 2025. Disponível em https://prefeitura.sp.gov.br/web/licenciamento/w/mapas-e-dados-urbanos/informes_urbanos/70-populacao-paulistana-circulando-menos.

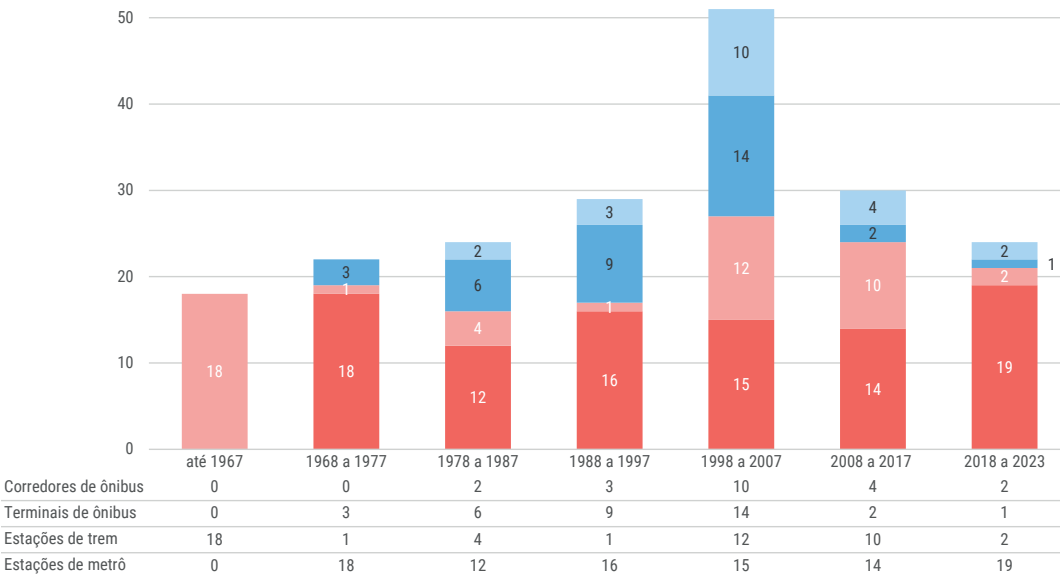
terminais de ônibus e corredores de ônibus com operação em faixa exclusiva à esquerda do tráfego geral (São Paulo, 2014). Ainda que a rede de transporte coletivo seja mais ampla e inclua também as linhas e faixas de ônibus, que lhe dão capilaridade, essas não foram incluídas no presente levantamento, cujo foco encontra-se naquelas estruturas que representam uma priorização dos investimentos e do espaço público para o transporte coletivo em detrimento do transporte individual.

Sendo assim, verifica-se que até 1967², os investimentos estavam concentrados na rede de trens e, a partir de então, o Metrô inicia suas atividades com a inauguração de 18 estações entre 1968 e 1977, mantendo um número superior a 10 estações inauguradas ao longo de cada decênio, chegando a implantar 19 novas estações nos seis anos do último intervalo medido (2018 a 2023). São Paulo chega ao final do período de análise com 94 estações de metrô e 48 estações de trem.

Em relação aos terminais e corredores de ônibus, nota-se um movimento crescente que se inicia a partir da década de 1970, com o pico de investimentos entre os anos de 1998 e 2007, período em que são inaugurados 14 novos terminais e 10 corredores – totalizando 112,6 km de extensão até o ano de 2007. É nesse decênio que o trem volta a tomar fôlego como opção de transporte de passageiros e 12 novas estações são incorporadas à rede.

Entre 1998 e 2007, observa-se uma concentração de esforços para a ampliação da rede de transporte coletivo na cidade, com investimentos tanto municipais (rede de ônibus), como estaduais (rede sobre trilhos). Também nesse período, entre 2004 e 2005, foi implantado o “Bilhete Único”, iniciativa que permitiu a integração entre os sistemas de ônibus, trem e metrô, visando a redução do impacto do custo de transporte na renda dos cidadãos paulistanos (Neri, 2011). A partir de 2008, observa-se uma desaceleração na implantação da rede de transporte coletivo, especialmente no que concerne à rede de ônibus. Em 2023, o município conta com 35 terminais de ônibus e 21 corredores que equivalem à 135,3 km em extensão.

Gráfico 1
Implantação da rede estrutural de transporte coletivo de média e alta capacidade
Município de São Paulo
1967 a 2023

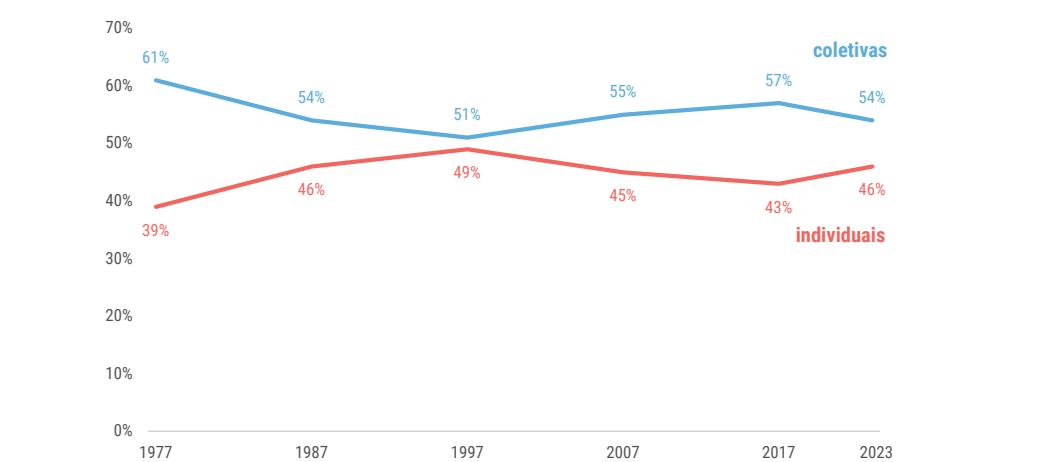


Fonte: Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), CPTM e SPTrans.
Elaboração: SMUL/Geoinfo.

O gráfico 2 e a tabela 1 ilustram a divisão entre os modos de transporte motorizados coletivo e individual para o Município de São Paulo, ao longo das últimas seis pesquisas OD realizadas, permitindo uma análise em paralelo aos dados de expansão da rede de infraestrutura de transporte coletivo apresentados no gráfico 1.

2 A Pesquisa OD teve sua primeira edição em 1967, entretanto esses dados não estão disponíveis em formato aberto.

Gráfico 2
Divisão modal das viagens motorizadas
Município de São Paulo
1977 a 2023



Fonte: Viagens de moradores da Pesquisa Origem Destino (1977, 1987, 1997, 2007, 2017 e 2023).
Elaboração: SMUL/Geoinfo.

Tabela 1
Número de viagens motorizadas coletivas e individuais
Município de São Paulo
1977 a 2023

	1977	1987	1997	2007	2017	2023
Coletivas	7.162.344	6.992.402	6.644.227	8.460.647	9.787.105	7.927.278
Individuais	4.564.866	6.016.438	6.299.039	6.916.689	7.289.806	6.697.168
Total	11.727.210	13.008.840	12.943.266	15.377.336	17.076.911	14.624.446

Fonte: Viagens de moradores da Pesquisa Origem Destino (1977, 1987, 1997, 2007, 2017 e 2023).
Elaboração: SMUL/Geoinfo.

Em 1977, considerando apenas as viagens motorizadas, o modo individual representava 39% do total e a maioria das pessoas utilizava modos coletivos. Esse cenário segue em tendência de inversão até 1997, quando as viagens individuais alcançaram seu maior percentual na série histórica, chegando a representar 49% do total de viagens motorizadas. A partir desse momento, a tendência se inverte novamente e o transporte coletivo começa a ganhar fôlego, chegando, em 2017, a representar 57% do total de viagens. Na comparação com o gráfico 1, nota-se que esse movimento de alta nas viagens coletivas corresponde ao período com maior concentração de inaugurações de infraestruturas de transporte coletivo, que atingiu seu auge no decênio de 1998 a 2007.

Os dados da Pesquisa OD de 2023 indicam uma nova reversão de tendência, com crescimento percentual das viagens individuais e redução das coletivas. Importante destacar que essa reversão acontece em um momento de queda acentuada no número total de viagens³. Entre 2017 e 2023 ocorreu uma redução de 1.859.827 ou -19% nas viagens coletivas e de 592.638 ou -8% nas viagens individuais. Embora constatada uma tendência de queda nas viagens coletivas superior a das viagens individuais, as primeiras ainda correspondem a 54% das viagens motorizadas, ou seja, o transporte coletivo ainda é o principal modo utilizado pelos paulistanos.

A relação entre a disponibilidade de infraestrutura de transporte coletivo e a escolha dos modos de deslocamento pelos paulistanos serão discutidos a seguir a partir da agregação dos dados nos 96 distritos do município.

3 Ver Informe Urbano nº 70.

Transporte coletivo x transporte individual nos distritos em 2023

O gráfico 3 (pág. 5) e o mapa 1a (pág. 6) mostram os distritos classificados de acordo com a escolha do modo de deslocamento de seus moradores. Nota-se a predominância do transporte individual motorizado em grande parte dos distritos da Zona Oeste e em alguns da Zona Leste. Mais de 70% das viagens motorizadas dos moradores dos distritos Água Rasa, Perdizes, Campo Belo, Morumbi, Moema e Alto de Pinheiros foram realizadas de carro ou moto.

O número de distritos nos quais os moradores priorizaram o transporte individual aumentou. Em 2017 eram 34 dos 96 distritos do Município de São Paulo. Em 2023, já são 42 os distritos onde o uso de carro ou moto pelos moradores supera o uso de transporte coletivo é superior (gráfico 3). Por outro lado, nos distritos localizados nos extremos das regiões Norte, Leste e Sul, e na região central, o transporte coletivo é predominante. Em 2023, os distritos Parelheiros, Guaianases, Perus, Cangaíba, Ermelino Matarazzo, Jardim Ângela e Brás lideram esse *ranking*.

Entre o individual e o coletivo: a escolha do modo de viagem a partir da disponibilidade da rede transporte público local

Muitos são os estudos realizados para investigar os determinantes da escolha do modo de deslocamento e seus efeitos em centros urbanos, evidenciando a complexidade desse processo (Andersson *et al.*, 2023).

De forma simplificada, essa escolha é feita a partir da avaliação dos atributos de cada modo de transporte que incluem, usualmente, as características dos serviços disponíveis e características socioeconômicas dos usuários. Fatores relacionados ao deslocamento (motivo da viagem, período de realização e destino); ao usuário (propriedade de veículos, renda e estrutura familiar e nível cultural); e ao sistema de transporte (custo e tempo de viagem, tempo de espera, de transbordo ou andando, frequência, conforto e acessibilidade) definem essa escolha (Campos, 2013 apud Zary, 2014). Há de se considerar, ainda, a influência de motivos de natureza afetiva e simbólica como status, prestígio, poder, realização e liberdade (Andrade e Neto, 2023).

Com o intuito de analisar a interação de fatores como a disponibilidade de infraestrutura de transporte e a renda para a escolha dos modos de deslocamento na cidade de São Paulo, são apresentados os mapas 1a e 1b, elaborados a partir dos dados da Pesquisa OD 2023, que contrastam a distribuição das viagens entre modos motorizados (individual e coletivo) e a renda média nos distritos.

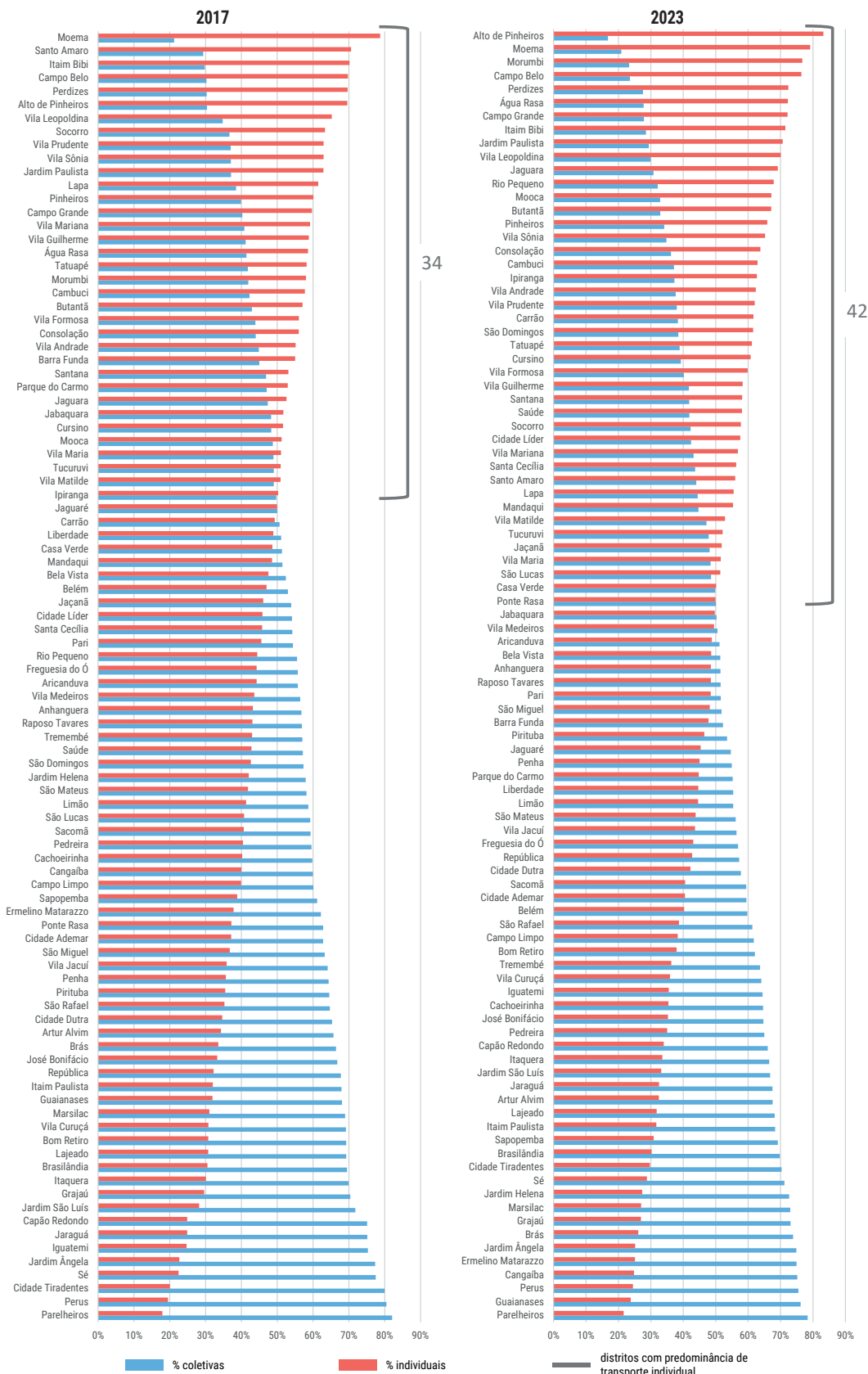
Observando a infraestrutura de transporte público disponível, representada pelas redes de metrô, trem e corredores de ônibus, é possível justificar a escolha preferencial do modo coletivo em distritos centrais como Brás e Sé, tendo em vista a concentração da infraestrutura de transporte nessas áreas. Nos distritos localizados ao longo do eixo norte-sul conformado pela Linha 1 do Metrô, o uso do transporte coletivo também é significativo, embora não predominante (>40%).

No entanto, a correlação entre a disponibilidade de transporte coletivo e a opção por esse modo não é observada nos distritos da Zona Oeste. Mesmo com a infraestrutura disponível nos distritos Itaim Bibi (Corredor Berrini e Linha 9/CPTM), Moema (Corredor José Diniz/Ibirapuera/Santa Cruz e Linha 5/Metrô), Pinheiros (Corredor Campo Limpo/Rebouças/Centro, Linha 4/Metrô e Linha 9/CPTM) e Jardim Paulista (Corredores Campo Limpo/Rebouças/Centro e Santo Amaro/9 de Julho/Centro e Linha 4/Metrô), o transporte individual é predominante dentre seus moradores.

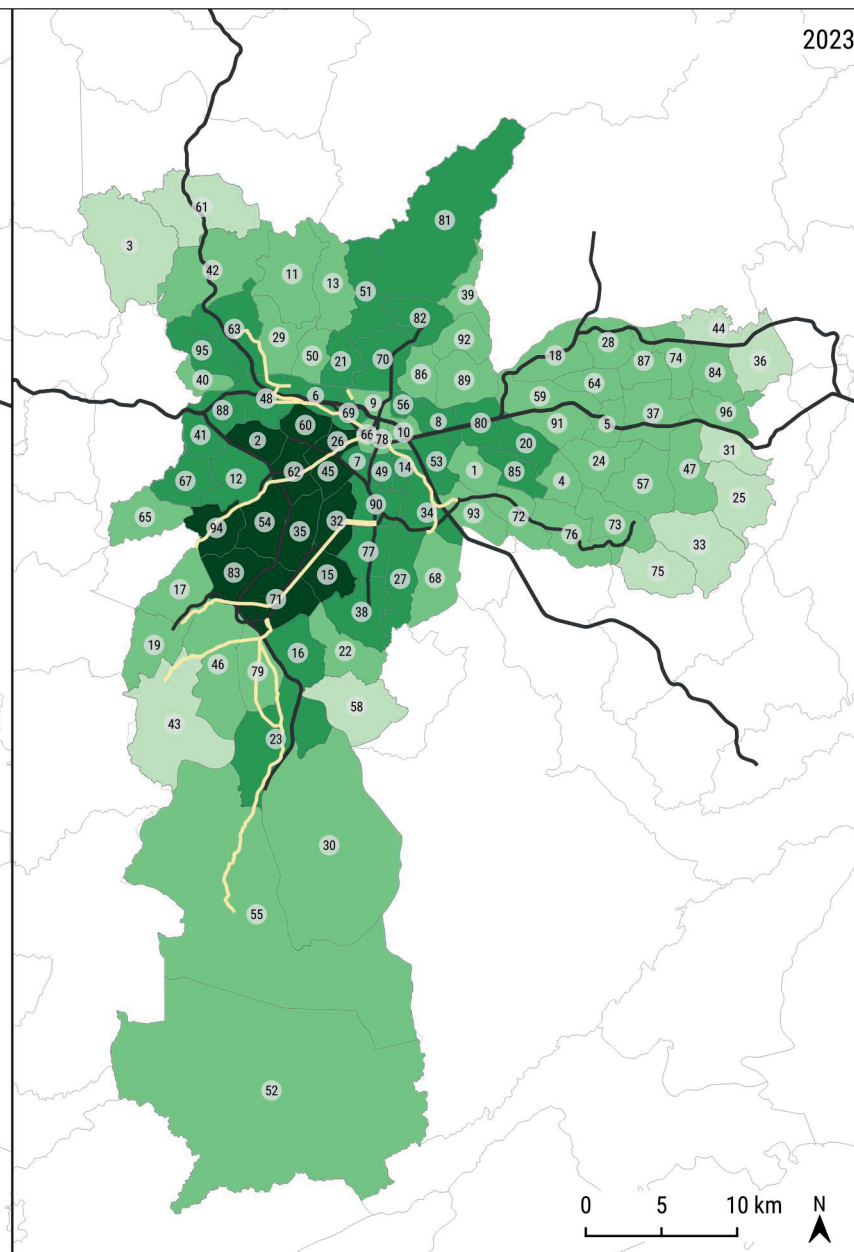
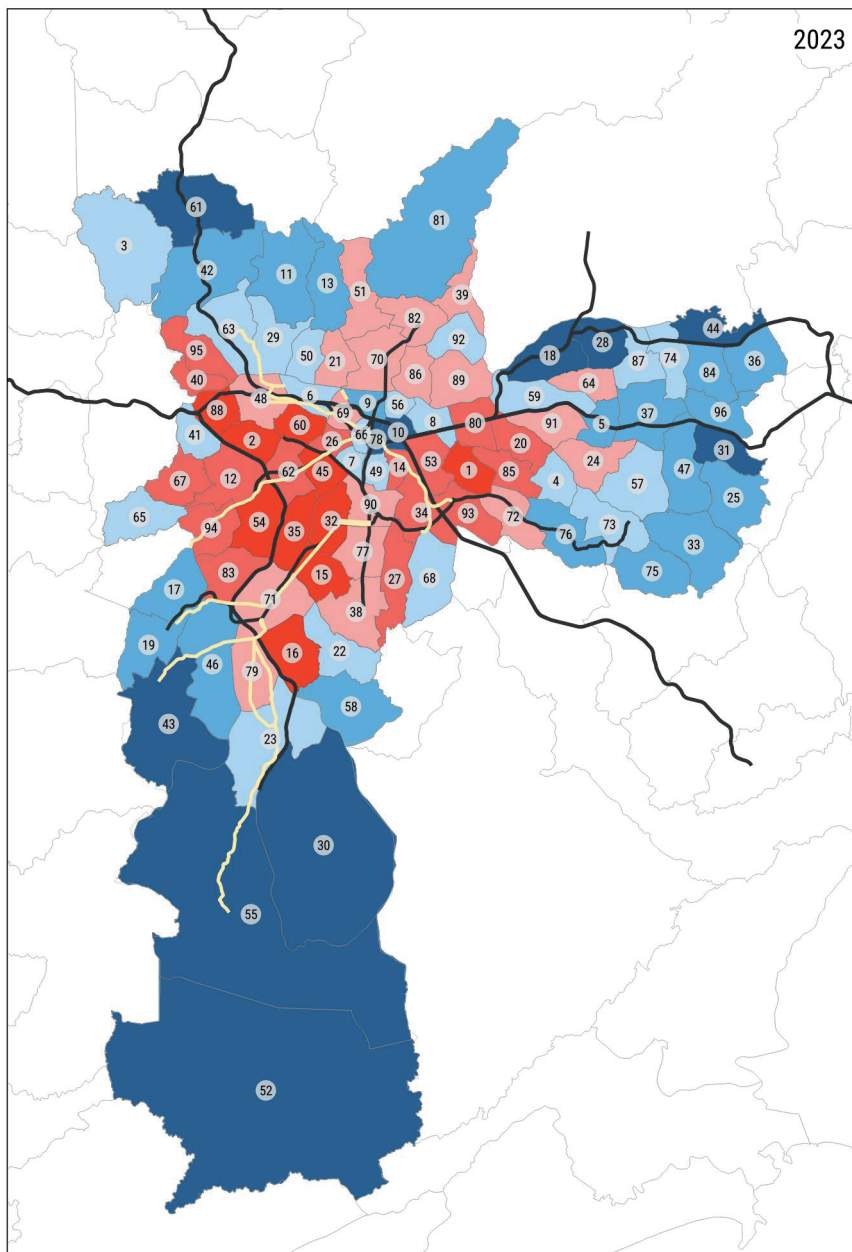
Moradores de Parelheiros, Marsilac, Grajaú, Jardim Ângela, Perus e Guaianases, por sua vez, optam pelo transporte coletivo na maior parte de seus deslocamentos, ainda que a rede nesses distritos seja mais restrita do que em outras áreas da cidade.

O cenário acima deixa claro, portanto, que apenas a infraestrutura de transporte disponível não é suficiente para justificar (ou mesmo modificar) a escolha do modo de deslocamento de forma isolada. De todo modo, também traz à tona a inequidade na distribuição espacial das infraestruturas e serviços de transporte, em especial a carência de infraestrutura de transporte público de média e alta capacidade nas áreas periféricas.

Gráfico 3
Divisão modal das viagens motorizadas
Distritos do Município de São Paulo
2017 e 2023



Fonte: Viagens de moradores da Pesquisa Origem Destino (2017 e 2023).
Elaboração: SMUL/GeoInfo.



Distritos

01 - Água Rasa	49 - Liberdade
02 - Alto de Pinheiros	50 - Vila Maria
03 - Jaçanã	51 - Casa Verde
04 - Aricanduva	52 - Marsilac
05 - Artur Alvim	53 - Mooca
06 - Barra Funda	54 - Morumbi
07 - Bela Vista	55 - Parelheiros
08 - Belém	56 - Pari
09 - Bom Retiro	57 - Parque do Carmo
10 - Brás	58 - Pedreira
11 - Mandaqui	59 - Penha
12 - Butantã	60 - Perdizes
13 - Santana	61 - Vila Medeiros
14 - Cambuci	62 - Pinheiros
15 - Campo Belo	63 - Anhanguera
16 - Campo Grande	64 - Ponte Rasa
17 - Campo Limpo	65 - Raposo Tavares
18 - Cangaíba	66 - República
19 - Capão Redondo	67 - Rio Pequeno
20 - Carrão	68 - Sacomã
21 - Tremembé	69 - Santa Cecília
22 - Cidade Ademar	70 - Freguesia do Ó
23 - Cidade Dutra	71 - Santo Amaro
24 - Cidade Líder	72 - São Lucas
25 - Cidade Tiradentes	73 - São Mateus
26 - Consolação	74 - São Miguel
27 - Cursino	75 - São Rafael
28 - Ermelino Matarazzo	76 - Sapopemba
29 - Tucuruvi	77 - Saúde
30 - Grajaú	78 - Sé
31 - Guaianases	79 - Socorro
32 - Moema	80 - Tatuapé
33 - Iguatemi	81 - Jaraguá
34 - Ipiranga	82 - Limão
35 - Itaim Bibi	83 - Vila Andrade
36 - Itaim Paulista	84 - Vila Curuçá
37 - Itaquera	85 - Vila Formosa
38 - Jabaquara	86 - Perus
39 - Cachoeirinha	87 - Vila Jacuí
40 - Jaguará	88 - Vila Leopoldina
41 - Jaguaré	89 - Pirituba
42 - Vila Guilherme	90 - Vila Mariana
43 - Jardim Ângela	91 - Vila Matilde
44 - Jardim Helena	92 - São Domingos
45 - Jardim Paulista	93 - Vila Prudente
46 - Jardim São Luís	94 - Vila Sônia
47 - José Bonifácio	95 - Brasilândia
48 - Lapa	96 - Lajeado

INFORMESurbanos setembro/2025

Mapas 1A e 1B

Divisão modal das viagens motorizadas e Renda média dos moradores

Distritos do Município de São Paulo

Fontes: Pesquisa OD 2023 (METRÔ, 2025); Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP, 2025); Geosampa (2025)

Mapa-base: Geosampa.

Elaboração: SMUL/GEOINFO

Mapa 1A - Divisão modal das viagens motorizadas

- Transporte individual maior que 70%
- Transporte individual entre 60% e 70%
- Transporte individual entre 50% e 60%
- Transporte coletivo entre 60% e 70%
- Transporte coletivo entre 70% e 60%
- Transporte coletivo maior que 70%

Mapa 1B - Renda média

- 0 - 2 Salários mínimos
- 2 - 3 Salários mínimos
- 3 - 5 Salários mínimos
- 5 - 10 Salários mínimos
- Mais de 10 Salários mínimos

Infraestrutura

- Transporte sobre trilhos (trem e metrô)
- Transporte sobre pneus (Corredores de ônibus)



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**

Renda como fator de escolha

As despesas com transporte comprometem cerca de 18% da renda das famílias brasileiras. É o segundo tipo de despesa mais onerosa, ficando atrás apenas dos gastos com habitação e superando os com alimentação (IBGE, 2019).

Comparando os dados das Pesquisas OD de 2007-2017, Souza (2019) observou um aumento no uso do transporte coletivo entre pessoas com renda familiar superior a 12 salários-mínimos em detrimento ao uso do veículo individual, que passou a ter destaque junto às famílias de baixa renda. O autor considerou que o aumento do uso do veículo individual desse grupo (baixa renda) correlaciona-se às maiores distâncias percorridas entre o trabalho e residência, associada a insuficiência da rede de transporte coletivo disponível.

Análise similar também está presente no Informe Urbano nº 40 (São Paulo, 2019), que demonstra a influência, ou da alta renda ou da ausência de redes de transporte de alta capacidade, na preferência pelo transporte individual. Além disso, aspectos como o aumento de renda, a expansão do crédito e as políticas de isenção fiscal no país, também contribuíram para o aumento do número de carros e motos à época.

Nesse sentido, Souza (2019) conclui que, se por um lado a mudança de transporte individual para o transporte público entre as pessoas de renda superior pode ocorrer graças ao aumento na percepção de qualidade do serviço, por outro, a escolha do transporte individual entre as pessoas de renda inferior ocorre pelo motivo oposto: percepção de baixa qualidade ou insuficiência dos transportes públicos.

Já em 2023, a pesquisa OD revelou queda generalizada no número de viagens tanto do modo coletivo como individual, não sendo registrado aumento significativo do uso de nenhum dos modos motorizados pelos moradores da maior parte dos distritos.

Os mapas 1a e 1b, mostram que, quanto maior a renda média, maior a predominância do transporte individual, independente da infraestrutura de transporte disponível. Nos distritos cujos moradores têm renda média acima de 10 salários mínimos, o uso do carro (ou moto) é predominante. No distrito de Moema, por exemplo, cuja renda média é de 17,5 salários mínimos, para cada morador que opta pelo modo coletivo, outros quatro escolhem o modo individual.

Carros e motos: tendência de aumento de uso em mais distritos da cidade

O incentivo à indústria automobilística e ao modo de transporte individual, iniciado no Brasil na década de 1950, segue atualmente⁴ e impacta nas políticas de promoção ao uso do transporte coletivo. Acompanhando o processo de urbanização do país ao longo das últimas décadas, a frota circulante de automóveis dobrou entre os anos 2005 e 2022, atingindo mais de 37 milhões de carros segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Bisio, 2024).

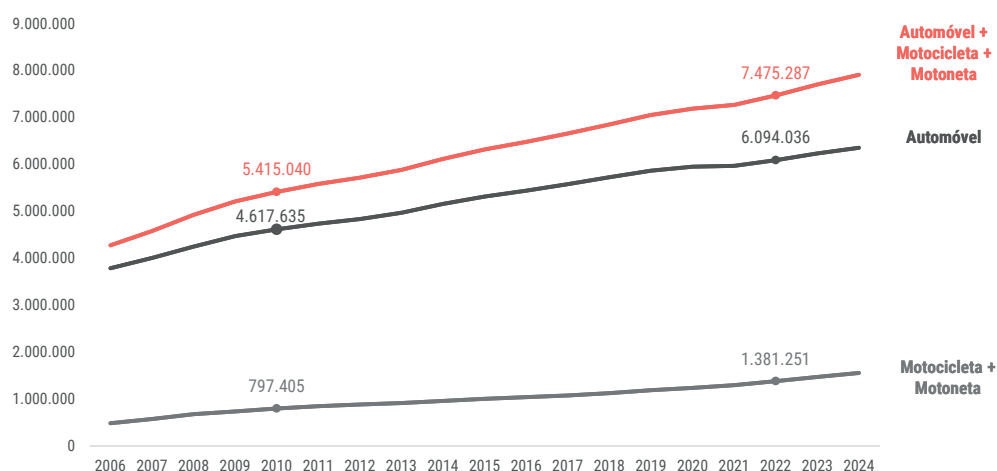
O gráfico 4 mostra o número de automóveis, motocicletas e motonetas no Município de São Paulo, de 2006 a 2024. Nota-se um aumento contínuo e progressivo do número de veículos ao longo dos anos. Se por um lado, a população paulistana cresceu 2% entre os anos de 2010 e 2022 (IBGE, 2022), nesse mesmo período o número de veículos cadastrados (carros, motos e motonetas somados) cresceu 38%. Observa-se, ainda, que a frota tem tendência de crescimento relativamente constante até os anos de 2020 e 2021, em que se vê uma estabilização, provavelmente relacionada ao período atípico da pandemia. Neste momento, houve uma estagnação na produção fabril, pela quebra na cadeia produtiva, e redução na venda de veículos 0 km, que apresentaram aumento de preço significativo (Braga e Bueno, 2023). Entretanto, ainda que neste momento a frota tenha estagnado, logo em seguida a curva volta ao padrão anterior. Fatores como a própria alteração de comportamento da população resultante da pandemia, com a preferência por viagens individuais e o aumento do uso de aplicativos (Metrô, 2025a) podem ter influência nesse cenário.

4 Ao longo dos anos, o governo federal promoveu vários tipos de incentivos à aquisição de veículos automotores. As ações incluíram, entre outras, redução ou suspensão de impostos e aplicação de descontos subsidiados, seja para as montadoras, seja para o consumidor final. O último programa nacional de incentivo à aquisição de automóveis é do ano de 2023 e, neste caso, consistiu em promover descontos diretos ao consumidor, totalizando 500 milhões de reais em incentivos para aquisição de carros de passeio (Brasil, 2023).

Gráfico 4

Veículos Cadastrados

Município de São Paulo
2006 - 2024



Fonte: Brasil, Secretaria Nacional de Trânsito (2025).
Elaboração: SMUL/GeoInfo.

Considerações finais

Assim como em outras grandes cidades, o grande número de deslocamentos é um desafio para a mobilidade urbana de São Paulo. Congestionamentos, acidentes, poluição sonora, poluição do ar e doenças associadas são consequências desse cenário e comprometem a qualidade de vida da população e o meio ambiente.

A política de desenvolvimento urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo se orientam por diretrizes voltadas à priorização do sistema viário para o transporte coletivo e modos não motorizados, à racionalização do uso do automóvel, à redução das desigualdades socioterritoriais para garantir, em todos os distritos da cidade, o acesso a equipamentos sociais, infraestrutura e serviços urbanos e à redução dos acidentes de trânsito e emissões de poluentes (São Paulo, 2014).

Embora o aumento da participação do transporte público coletivo seja um dos objetivos do sistema de mobilidade da cidade, os dados da Pesquisa OD 2023 mostram uma tendência se desenrolando no sentido oposto, ou seja, o aumento do uso do transporte individual pelos paulistanos.

A disponibilidade da rede de transporte de alta e média capacidade – metrô, trem e corredores de ônibus – em distritos de maior renda mostra-se insuficiente para que seus moradores deixem de utilizar o automóvel. Nessas áreas, há de se considerar que a infraestrutura de transporte atende moradores de outras regiões que se deslocam por motivo de trabalho e acesso à serviços, o que evidencia o cenário de concentração do emprego (São Paulo, 2025). Se por um lado, a ampliação da rede de transporte nessas áreas melhora a mobilidade desses usuários, também tende a reforçar o padrão de desigualdade territorial, atuando, ao mesmo tempo, como causa e consequência.

Populações de menor renda, por sua vez, residentes em distritos mais afastados da área central, passaram a utilizar mais o transporte individual em 2023, comportamento esse que pode ter correlação com o aumento significativo do uso dos serviços por aplicativo⁵ e a insuficiência do transporte coletivo nas regiões de maior demanda, evidenciada pela carência de infraestrutura de transporte público de média e alta capacidade nas áreas periféricas.

5 As viagens por táxi não convencional, demandadas por aplicativos, tiveram crescimento significativo de 183% na Região Metropolitana de São Paulo entre 2017 e 2023 (Metrô, 2025).

Além dos impactos negativos ocasionados pelo aumento do número de veículos em circulação, como o aumento dos índices de congestionamento, de acidentes e de poluição, o uso do automóvel, seja próprio ou de serviço por aplicativo, pode gerar custos significativos capazes de impactar boa parte do orçamento da população de baixa renda. Para as famílias de baixa renda, as altas tarifas do transporte público acabam por dificultar seus deslocamentos na cidade, restringindo assim o acesso a serviços e ao emprego.

Os dados e análises aqui apresentados apontam para a necessidade de uma abordagem ampla na formulação de políticas públicas para o transporte urbano na cidade de São Paulo voltadas à melhoria da qualidade de vida de toda a população e à redução de desigualdades.

Nesse sentido, reforça-se a importância do planejamento e da provisão prioritária de infraestrutura de transporte coletivo nos territórios mais vulneráveis, que devem ser acompanhados do estudo de medidas para reduzir o impacto das tarifas para a população de baixa renda.

O desafio em priorizar o transporte coletivo passa também pelo planejamento das intervenções estruturais, no entanto, há de se considerar a representatividade simbólica do automóvel no cotidiano da maioria dos brasileiros a qual, associada à incentivos para compra e uso do carro/moto, criam uma barreira importante para redução do uso de transporte individual motorizado.

Referências Bibliográficas

ANDERSSON, J.; BJÖRKLUND, G.; WALLÉN WARNER, H.; LÄTTMAN, K.; ADELL, E. The complexity of changes in modal choice: A quasi-experimental study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, v. 96, p. 36-47, 2023. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trf.2023.05.015>. Acesso em: agosto 2025.

BISIO, M.V.V. Fatores determinantes para a centralidade do carro na mobilidade urbana brasileira: uma abordagem econômica. Trabalho de conclusão de curso – Graduação em Ciências Econômicas – Faculdade de Ciências Econômicas – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2024. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/278773>. Acesso em: agosto 2025.

BRAGA, T.; BUONO, R. Uma indústria em marcha a ré. *Revista Piauí*, 2023. Disponível em <https://piaui.folha.uol.com.br/uma-industria-em-marcha-re/>. Acesso em: agosto 2025.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm. Acesso em: agosto 2025.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Programa reduz preço de carros, caminhões e ônibus com desconto direto ao consumidor. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/noticias/2023/junho/programa-reduz-preco-de-carros-caminhoes-e-onibus-com-desconto-direto-ao-consumidor>. Acesso em: agosto de 2025.

BRASIL. Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN). Estatísticas: frota de veículos, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/estatisticas-frota-de-veiculos-senatran>. Acesso em: 15 ago. 2025.

CAMPOS, V. Planejamento de Transportes- Conceitos e Modelos. Rio de Janeiro: Interciência, 2013.

DE OLIVEIRA MILITÃO ANDRADE, G.; MORAES OLIVEIRA NETO, F. Hipóteses de influência da relação social, do hábito e da conscientização no comportamento de escolha dos modos de transporte. *Transportes*, [S. l.], v. 31, n. 3, p. e2787, 2023. DOI: 10.58922/transportes.v31i3.2787. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/2787>. Acesso em: agosto 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. POF 2017-2018: Famílias com até R\$ 1,9 mil destinam 61,2% de seus gastos à alimentação e habitação. 2019. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/25598-pof-2017-2018-familias-com-ate-r-1-9-mil-destinam-61-2-de-seus-gastos-a-alimentacao-e-habitacao>. Acesso em: agosto 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Censo Demográfico 2022- População e Domicílios- primeiros resultados. Rio de Janeiro, junho de 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/26565-malhas-de-setores-censitarios-divisoes-intramunicipais.html>. Acesso em: 30 abril 2024

METRÔ – Companhia do Metropolitano de São Paulo. Pesquisa Origem e Destino 2023 – Relatório Síntese. 2025a. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino-2023-relat%C3%B3rio-s%C3%ADntese/resource/1c5e1c-75-7790-4e13-8545>. Acesso em: agosto 2025.

METRÔ – Companhia do Metropolitano de São Paulo. Pesquisa Origem e Destino 2023 – Anexos. 2025b. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino-2023-anexos>. Acesso em: agosto 2025.

NERI, M. Impactos do Bilhete Único. Revista Conjuntura Econômica, v. 65, n. 2, p. 62-65, 2011. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Diamantino-Sardinha-Neto-2/publication/311768879_POLITICAS_SOCIAIS_NA_CIDADE_CONTEMPORANEA_O_BILHETE_UNICO_NO_TRANSPORTE_METROVIARIO_DE_SAO_PAULO/links/5859d0d608ae64cb3d4945ec/POLITICAS-SOCIAIS-NA-CIDADE-CONTEMPORANEA-O-BILHETE-UNICO-NO-TRANSPORTE-METROVIARIO-DE-SAO-PAULO.pdf. Acesso em agosto/2025.

SÃO PAULO (Cidade). O que mudou na mobilidade no Município de São Paulo entre 2007 e 2017? – Informe Urbano nº 40. São Paulo, 2019. Disponível em: https://prefeitura.sp.gov.br/web/licenciamento/w/desenvolvimento_urbano/dados_estatisticos/informes_urbanos/286899. Acesso em: agosto 2025.

SÃO PAULO (Cidade). Censo 2022: distritos das zonas Sul e Oeste têm aumento de população e Zona Leste para de crescer – Informe Urbano nº 64. São Paulo, 2024. Disponível em: https://prefeitura.sp.gov.br/web/licenciamento/w/desenvolvimento_urbano/dados_estatisticos/informes_urbanos/366733. Acesso em: agosto 2025.

SÃO PAULO (Cidade). População paulistana circulando menos: pela primeira vez Pesquisa OD registra queda nos deslocamentos na cidade de São Paulo – Informe Urbano nº 70. São Paulo, 2025. Disponível em: https://prefeitura.sp.gov.br/web/licenciamento/w/mapas-e-dados-urbanos/informes_urbanos/70-populacao-paulistana-circulando-menos. Acesso em: agosto 2025.

SÃO PAULO (Cidade). Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014. Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16050-de-31-de-julho-de-2014>. Acesso em: agosto 2025.

SÃO PAULO (Cidade). Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016. Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56834-de-24-de-fevereiro-de-2016>. Acesso em: agosto 2025.

SOUZA, M. G. Tendências de mudança de comportamento de mobilidade urbana por renda familiar na Cidade de São Paulo. In: XXI Encontro Internacional sobre Gestão Empresarial e Meio Ambiente (ENGEMA), 2019, São Paulo. Anais [...]. Disponível em: <https://engemausp.submissao.com.br/21/anais/arquivos/109.pdf>. Acesso em: agosto 2025.

ZARY, B.; STAGI HOSSMANN, M.; DE ALBUQUERQUE E SILVA, B.; VIEIRA DA SILVA, M. Análise de alternativas de transporte de passageiro em relação ao custo e tempo de viagem. Revista Eletrônica de Ciência Administrativa, v. 13, n.2, p. 172-184, 2014. DOI: <https://doi.org/10.21529/RECADM.2014011>. Disponível em: <https://www.periodicosibepes.org.br/index.php/recadm/article/view/1832>. Acesso em: agosto 2025.

Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - SMUL

Elisabete França

Coordenadoria de Produção e Análise de Informação - Geoinfo

Danilo Mizuta

Divisão de Análise e Disseminação

Steffano Esteves de Vasconcelos

Elaboração

Ana Júlia Domingues das Neves Brandão

Anna Paula de Jesus Guedes (estagiária)

Lara Cavalcanti Ribeiro de Figueiredo

Luciana Pascarelli Santos

Rosemeire de Almeida

Revisão

Caio Cesar Kojo Santos

Fabio Sinai

Giulia Aikawa da Silveira Andrade

Ronaldo Kocinas

Diagramação

Marcio de Oliveira Soares

Tabelas, gráficos e mapas



http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos

informesurbanos@prefeitura.sp.gov.br