

Boletim #5:

ESTATÍSTICAS NACIONAIS E POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA

Porque a realização de pesquisas sistemáticas com abrangência nacional é essencial para auxiliar a formulação e o monitoramento de políticas públicas de mobilidade urbana sustentável nas cidades brasileiras



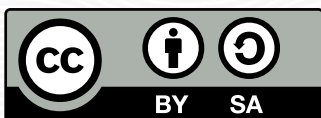
Na quinta edição do *Boletim MobiliDADOS Em Foco*, exploramos a importância de dados estatísticos nacionais para embasar a formulação e o monitoramento de políticas públicas de mobilidade urbana. Em função do atual contexto de escassez prolongada de recursos e da orientação política para redução de gastos, cortes orçamentários começam a atingir áreas governamentais responsáveis pela geração de informações para o direcionamento da ação pública. Neste boletim, mostramos porque os dados produzidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) são fundamentais para compreender a realidade do país e orientar as decisões de órgãos públicos, além de avaliar se as ações estão no rumo correto.

Vem com a gente!

Coordenação: Glucia Pereira e Bernardo Serra

Equipe: Ana Nassar, André Mello, Mariana Brito e Matheus Dantas

Diagramação: Caio Carneiro



Este trabalho está licenciado sob a Licença Atribuição Compartilha Igual 3.0 Brasil Creative Commons. Para visualizar uma cópia desta licença, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/br> ou mande uma carta para Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.

ITDP BRASIL

Direção Executiva

Clarisse Cunha Linke

Equipe de Programas e Comunicação

Ana Nassar

Beatriz Rodrigues

Bernardo Serra

Danielle Hoppe

Iuri Moura

João Pedro M. Rocha

Juan Melo

Leticia Bortolon

Mariana Brito

Matheus Dantas

Equipe Administrativa e Financeira

Célia Regina Alves de Souza

Roselene Paulino Vieira



O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, da sigla em inglês para Institute for Transportation and Development Policy) é uma entidade sem fins lucrativos que promove o transporte ambientalmente sustentável e equitativo em todo o mundo. Trabalhamos com os governos municipais para implementar projetos de transporte e desenvolvimento urbano que reduzam as emissões de gases de efeito estufa e a poluição, ao mesmo tempo que impulsionam a habitabilidade urbana e as oportunidades econômicas.

Parceiro:



Ponto de partida

Conhecer as características da população e as questões enfrentadas por ela nas cidades é o pontapé inicial para elaborar planos, ações e metas que mitiguem os problemas encarados no seu dia-a-dia. A coleta periódica de dados sobre a realidade de população urbana em todo o território nacional constitui, portanto, uma etapa fundamental para amparar a formulação de políticas públicas a partir de informações confiáveis.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) é um órgão do governo brasileiro reconhecido internacionalmente pela sua capacidade técnica e pela importância da produção de informações que retratam a realidade do país. Os dados produzidos pelo Instituto são cruciais para **gerar conhecimento sobre a realidade complexa de um país tão grande e diverso, permitindo comparar diversas unidades territoriais sub-nacionais** como bairros, distritos, municípios, regiões metropolitanas e estados. A sua atuação possui uma finalidade pública ainda mais importante em um contexto em que dados vêm se tornando objeto de estratégias de monetização crescentes no setor privado.

Para cumprir essa missão, o IBGE produz diversas pesquisas, análises e disponibiliza uma série de informações geográficas que permitem amparar a atuação de órgãos públicos no âmbito federal,

estadual e municipal, bem como de diversos segmentos da sociedade civil e da academia.

Em um contexto no qual **poucos municípios possuem capacidade técnica e orçamento para realizar estudos com métodos robustos, as informações produzidas pelo IBGE são ainda mais importantes para embasar a formulação, monitoramento e avaliação de políticas públicas de diversos setores.** Na área da mobilidade urbana, pesquisas como o Censo Demográfico, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) e a Pesquisa de Orçamento Familiar (POF) fornecem um conjunto de subsídios para definir ações no âmbito municipal, metropolitano e federal.

A produção do IBGE é essencial para garantir a possibilidade e a robustez nas análises comparativas de indicadores, conforme é feito em plataformas como a **MobiliDADOS**. Entretanto, **apesar da importância estratégica do IBGE para retratar a realidade do país, o órgão vem sofrendo com reduções orçamentárias que podem comprometer sua capacidade de produzir e sistematizar informações para a elaboração de políticas públicas.** Neste boletim, será explorado como as informações do IBGE podem servir de insumos para a elaboração e avaliação de políticas de mobilidade urbana.



Foto: Licia Rubinstein/Agência IBGE Notícias

IBGE e dados para políticas de mobilidade urbana

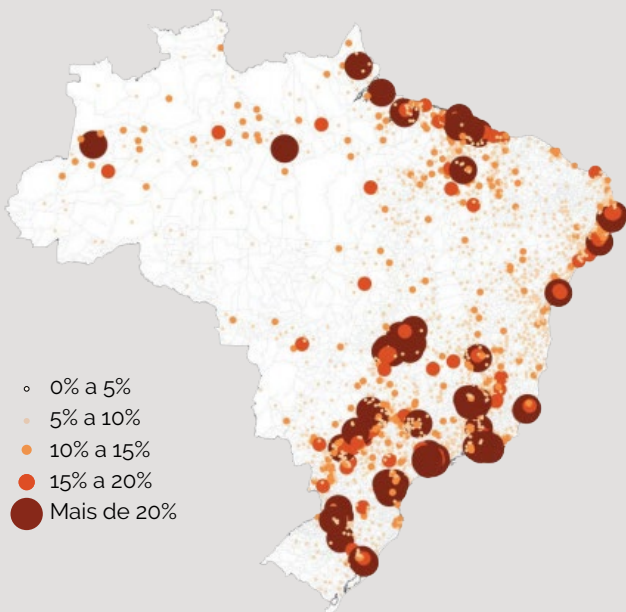
Os dados de tempo de deslocamento casa-trabalho levantados pelo IBGE em todo o território nacional mostram que a maior parte das pessoas que gastam mais de uma hora no deslocamento entre o domicílio e o local de trabalho vivem em regiões metropolitanas.

As regiões metropolitanas **concentram metade dos municípios**, onde mais de 10% da população gasta mais de uma hora no trajeto casa-trabalho.

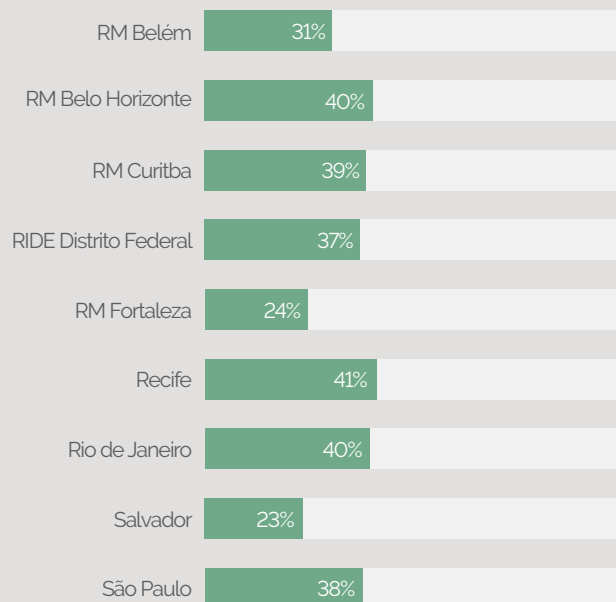
Entre 2004 e 2015, este **percentual cresceu de forma significativa em todas regiões metropolitanas**, exceto em Curitiba, Fortaleza e Belo Horizonte.

Um dos principais motivos para os habitantes das regiões metropolitanas dedicarem longos tempos em deslocamentos é a **necessidade de realizar viagens intermunicipais**. Nos municípios das regiões metropolitanas monitoradas pela MobiliDADOS, desconsiderando as capitais, 38% das pessoas ocupadas trabalham fora do seu município.

Percentual de pessoas que gastam mais de uma hora no trajeto casa-trabalho nos municípios



Descolamento a trabalho para fora do município de residência nas regiões metropolitanas



Fonte: Censo 2010

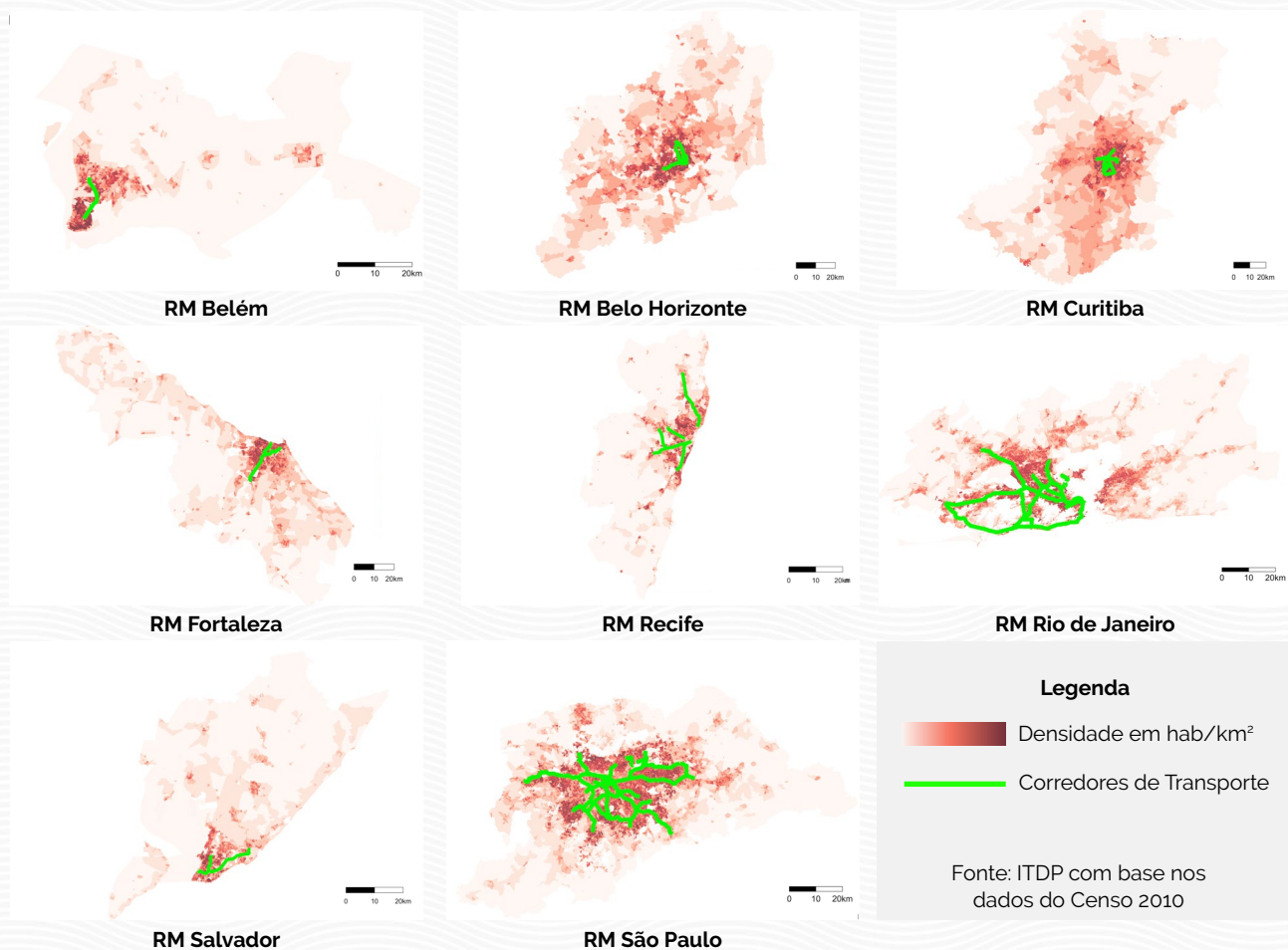
A coleta de informações por setor censitário permite o aprofundamento em avaliações no nível intramunicipal como, por exemplo, a apuração do percentual de pessoas que vivem próximas da infraestrutura de transporte nas cidades e regiões metropolitanas e as desigualdades socioeconômicas nesses territórios:

Com **apenas 30% da sua população próxima de uma estação de transporte de média e alta**

capacidade, a região metropolitana do Rio de Janeiro ainda é o melhor caso mapeado no Brasil.

Com exceção de Salvador e Recife, em todas as outras regiões metropolitanas monitoradas na MobilIDADOS, o percentual de domicílios com renda per capita acima de 3 salários mínimos próximos a uma estação de transporte de média e alta capacidade é duas vezes superior ao percentual de domicílios com renda per capita abaixo de meio salário mínimo.

Infraestrutura de transporte de média e alta capacidade em 8 regiões metropolitanas

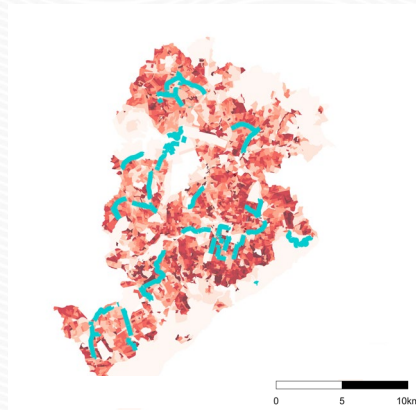


Este **padrão de baixa cobertura e alta desigualdade** se repete quando analisamos a proximidade em relação à rede cicloviária.

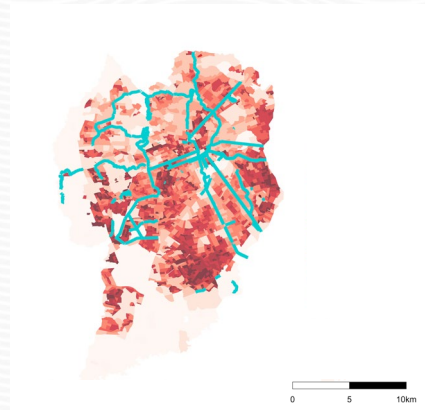
Infraestrutura cicloviária em 8 capitais



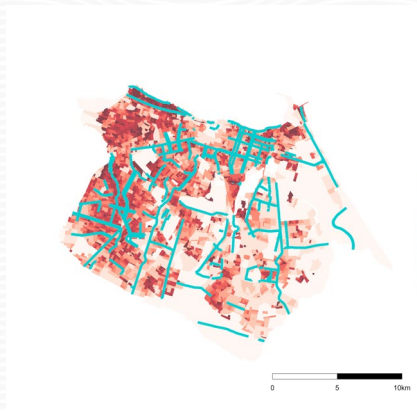
Belém



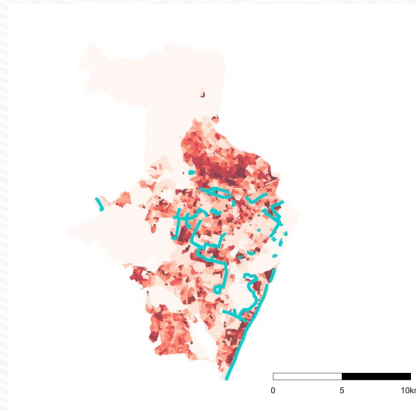
Belo Horizonte



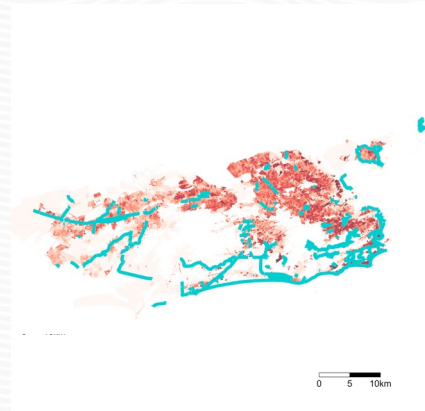
Curitiba



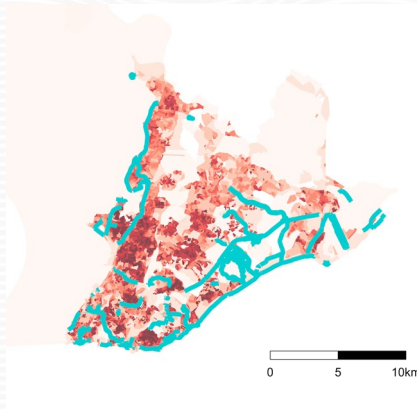
Fortaleza



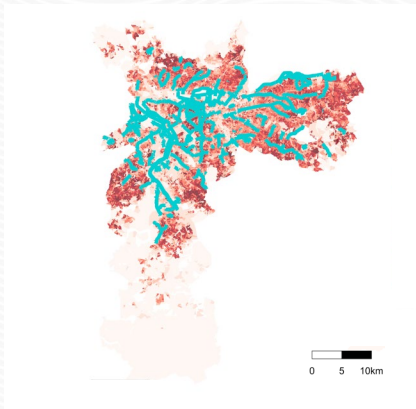
Recife



Rio de Janeiro



Salvador



São Paulo

Legenda

- Densidade em hab/km²
- Infraestrutura Cicloviária

Fonte: ITDP com base nos dados do Censo 2010 e [CicloMapa](#)

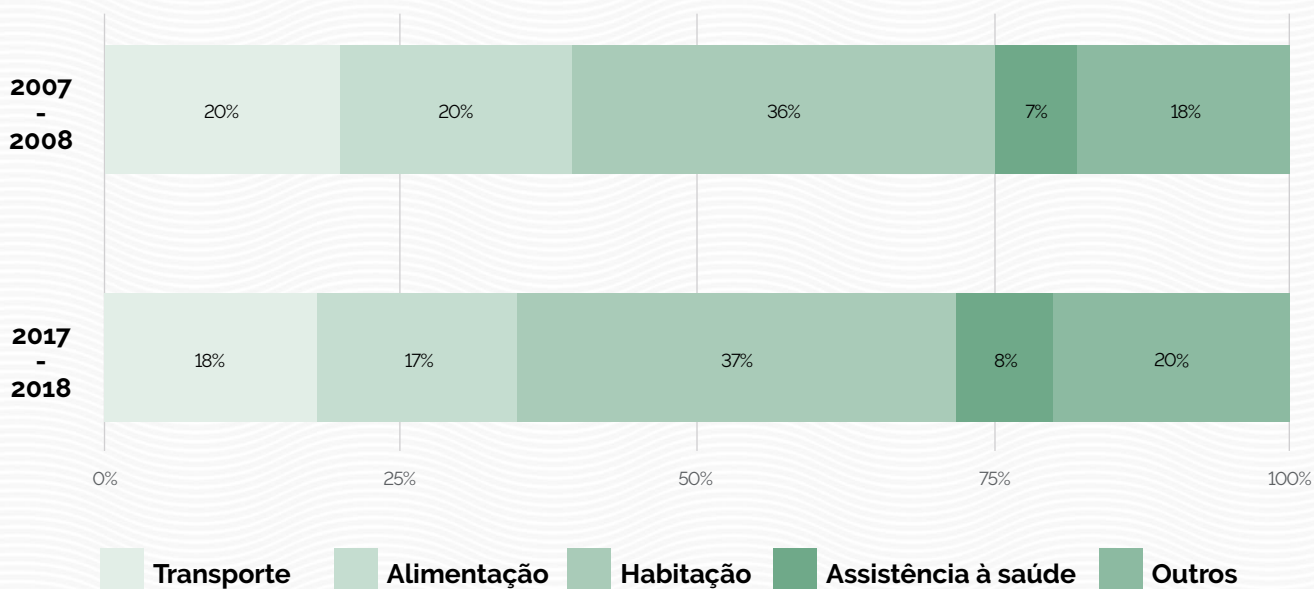
No entanto, mesmo para quem está próximo do transporte público mais qualificado, o seu uso não é necessariamente acessível. A **Pesquisa de Orçamento Familiar 2017-2018** indicou que 18,1% das despesas de consumo das famílias são destinadas ao transporte. É a primeira vez que o percentual do orçamento destinado ao transporte, como a aquisição e manutenção de veículos e transporte coletivo, é maior que o percentual destinado à alimentação, que foi de 17,5%.

Os resultados da **PNAD contínua** também geram informações importantes para refletir sobre a importância de políticas que promovam o acesso ao transporte público e às oportunidades nas cidades, demonstrando o momento econômico delicado pelo qual o país passa.

Dados do trimestre de junho a agosto de 2019 indicam que a taxa de desemprego continua alta, com cerca de 12% da força de trabalho do país desocupada. Além disso, mantém-se o alto grau de informalidade, com cerca de 18 milhões de trabalhadores sem carteira assinada, além de 24 milhões trabalhando por conta própria. Neste cenário, a renda média das pessoas ocupadas se mantém no patamar de R\$ 2.298.

Essas informações apontam para a importância da reflexão sobre políticas públicas que permitam a acessibilidade financeira ao transporte e também a relevância da discussão de formas de financiamento da mobilidade que não dependam exclusivamente de pagamento de tarifas pela população que possui menor renda e acesso mais precário aos benefícios dos empregos formais.

Varição da distribuição das despesas por tipo entre 2007-2008 e 2017-2018



Fonte: POF 2007-2008 e 2017-2018

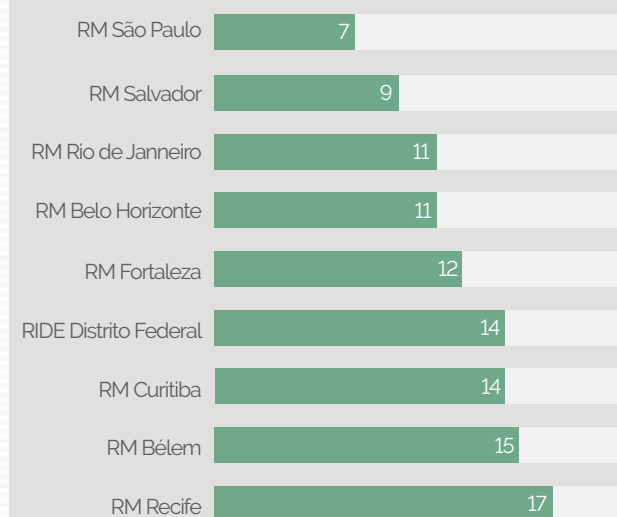
Além desses dados, estimativas anuais de população por municípios também permitem criar indicadores que possibilitam a comparação entre cidades, como as taxas de mortalidade, motorização ou ainda as emissões de poluentes por habitante.

Em 2017, morreram 6.452 pessoas nas 9 regiões metropolitanas monitoradas pela MobilIDADOS. As regiões metropolitanas de Recife, Belém e Curitiba apresentaram os maiores números de mortes por 100 mil habitantes.

Entre as regiões metropolitanas monitoradas pela MobilIDADOS, Curitiba (1.528 kg de CO₂/habitante), Belo Horizonte (1.064) e a RIDE do Distrito Federal (1.010) apresentam os maiores volumes de emissões de CO₂ por habitante.

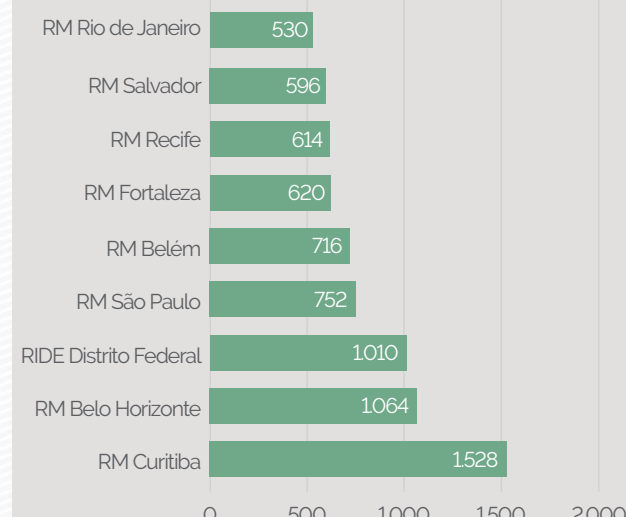
Assim como a **MobiliDADOS**, outras plataformas *online* fazem uso dos dados do IBGE para gerar informações que podem auxiliar no processo de elaboração e avaliação de políticas públicas. O projeto **Resolution** é um deles. Criado pelo **Centro de Estudo da Metrópole**, o portal apresenta informações censitárias relativas à segregação e às desigualdades socioespaciais na Região Metropolitana de São Paulo. Outro exemplo é a plataforma **Quanto é Morar Longe**, criada pelo **Instituto Escolhas**, que permite conhecer os custos monetários e não monetários associados a cada área da metrópole paulista, como o preço da terra, a qualidade de vida e o custo da mobilidade.

Taxa de mortalidade por 100 mil habitantes



Fonte: DataSUS e estimativas populacionais do IBGE

Emissões de CO₂ por habitante (em kg)



Fonte: ANP e estimativas populacionais do IBGE

Pesquisas relevantes para políticas públicas de mobilidade urbana

O IBGE possui diversas pesquisas que geram informação qualificada para orientar políticas públicas de mobilidade urbana. Entre elas, destacam-se o Censo Demográfico, a Pesquisa por Amostra de Domicílios (PNAD), a Pesquisa sobre Orçamento Familiar (POF) e a Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC).

Censo demográfico

Principal e maior operação de pesquisa do IBGE, o **Censo demográfico** é realizado a cada dez anos com o objetivo de detalhar como é e como vive a população dos 5.570 municípios do país. Além da abrangência, o Censo também constitui a única fonte de informações sobre a população com recortes intramunicipais, incluindo distritos, bairros e localidades nas áreas rurais e urbanas.

O censo demográfico brasileiro é composto por três partes: um questionário básico de levantamento das características de todos os domicílios do país e das pessoas que os ocupam; um questionário amostral de levantamento que detalha mais características do domicílio e dos moradores; e um formulário sobre o entorno dos domicílios para avaliação das condições locais.



Questionário Básico

Tem como objetivo coletar informações de todos os domicílios (condição de ocupação, número de banheiros, etc.) e de todas as pessoas (sexo, idade, cor ou raça, etc.). É um censo, propriamente dito, pois visa toda a população.



Questionário Amostral

É uma pesquisa amostral pois coleta informações de parte dos domicílios, como detalhes das características do domicílio e informações dos moradores, como quesitos sobre deficiência física e tempo de deslocamento até o trabalho.



Formulário do Entorno

Tem como objetivo coletar características de todas as faces de quadra, como tipo de pavimentação (asfalto, cimento, paralelepípedos, pedras, etc.), iluminação pública, arborização, calçadas, entre outros aspectos. Tais características são observadas pelos supervisores do IBGE.

Os dados do **questionário básico** fornecem insumos elementares para a elaboração de qualquer política pública e para a apuração de indicadores sociais, tais como o número de moradores por domicílio e dados da população por gênero, idade e raça. No setor de mobilidade, esses dados são essenciais para o planejamento de estudos importantes, como pesquisas de origem-destino, dimensionamento de demanda, planejamento de operação e serviços de transporte. Como exemplo, a quantidade de crianças e idosos em uma cidade permite estimar o impacto de tarifas diferenciadas no transporte público.

O detalhamento fornecido pela **pesquisa amostral** gera informações territorializadas que podem ser utilizadas para entender melhor o padrão de deslocamento das pessoas, como a posse de veículos motorizados, a realização de viagens por motivo de estudo ou trabalho e a proporção de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Entre as informações geradas, destaca-se o tempo de deslocamento casa-trabalho, única fonte de informação comparável para todos os municípios brasileiros.

Apesar de se limitar apenas a observações dos supervisores do IBGE que aplicam o censo, - muitas vezes criticadas por sua subjetividade - o **formulário do entorno** também permite identificar a desigualdade de distribuição de infraestrutura importantes. Para a elaboração de política pública de mobilidade, o dado referente à existência de calçadas no entorno de domicílios gera informações particularmente relevantes.

O **próximo censo** previsto para 2020 já possui um **questionário em teste**. Entre as novidades mais importantes para o setor de mobilidade urbana está a inclusão de uma pergunta sobre o modo de deslocamento para o local de trabalho na **pesquisa amostral**. A inclusão dessa pergunta representa um avanço considerável no aumento da disponibilidade de dados gerados de forma uniforme sobre os modos de transporte mais utilizados nas cidades brasileiras.

Estimativa de população

Fornece **estimativas do total da população** dos municípios e das unidades da federação brasileira, com data de referência em primeiro de julho para o ano calendário corrente. Os dados referentes às populações municipais são fundamentais para o planejamento de políticas públicas para a mobilidade urbana, tanto para fazer estimativas diretas da demanda por transportes, quanto para o planejamento de pesquisas locais. Essas estimativas também permitem comparar outros dados, como a frota de veículos, as emissões de poluentes e o número de mortes em ocorrências de trânsito em cidades de diferentes portes populacionais.

PNAD Contínua

A [Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD](#), de periodicidade anual, foi encerrada. As últimas informações divulgadas neste formato são referentes a 2015. Esta pesquisa fornecia levantamentos anuais sobre o tempo de deslocamento casa-trabalho em 10 metrópoles brasileiras e permitia analisar recortes por faixa de renda.

A pesquisa foi substituída pela PNAD Contínua, que visa acompanhar as flutuações trimestrais e a evolução no curto, médio e longo prazos da força de trabalho, e outras informações necessárias para o estudo do desenvolvimento socioeconômico do país. Na [PNAD Contínua](#), a divulgação dos temas abordados varia a cada trimestre.

Para a mobilidade urbana, a PNAD Contínua divulga dados de taxa de desemprego, renda média, informalidade no trabalho e a quantidade de pessoas ocupadas por setor econômico, que pode ser utilizada para estimar a demanda e a movimentação de pessoas.

Pesquisa de Orçamentos Familiares - POF

A [Pesquisa de Orçamentos Familiares](#) (POF) avalia o consumo, gastos e rendimentos das famílias, oferecendo um perfil das condições de vida sob o enfoque do orçamento doméstico. A versão mais recente disponível da POF é de 2017-2018 e foi divulgada pelo IBGE em outubro de 2019. Esta pesquisa detalha os gastos referentes a transporte urbano, gasolina, álcool, manutenção e acessórios de veículos, aquisição de veículos, viagens esporádicas e outras despesas.



Crédito: Agência de Notícias IBGE

Pesquisa de Informações Básicas Municipais - MUNIC

A **Pesquisa de Informações Básicas Municipais** (MUNIC) realiza um levantamento detalhado sobre a estrutura, dinâmica e o funcionamento das instituições públicas municipais, tendo como informante principal a prefeitura de cada município.

Esta pesquisa possui um enfoque bastante útil para a mobilidade urbana, com coleta de dados específicos sobre transporte, meio ambiente e habitação. Entre outras informações, a última MUNIC realizada em 2017 fornece dados sobre a estrutura dos órgãos municipais de transporte, classificando-os como secretaria exclusiva, secretaria em conjunto com outras políticas, ou setor subordinado a outra secretaria.

Há também informações essenciais sobre os serviços de transporte, como a disponibilidade de serviços de ônibus, com detalhes do tipo de regulamentação, isenções tarifárias e adaptação da frota para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Além disso, é possível saber quantos municípios possuem outros serviços de transporte, como barco, metrô, trem, táxi e mototáxi. Do ponto de vista da participação social, a pesquisa também coleta dados sobre a existência de conselhos municipais de transportes.



Crédito: Heron Rossato/Unplash

Outras fontes de informação relevante para mobilidade urbana

Nem sempre os dados das pesquisas sistemáticas existentes suprem todas as necessidades de conhecimento sobre assuntos específicos. É por este motivo que o IBGE também realiza pesquisas especiais ou esporádicas, que não possuem frequência definida. Este foi o caso do caderno especial da [PNAD de 2015](#) sobre práticas de esporte e atividade física, incluindo uma pesquisa sobre caminhada e uso da bicicleta. A pesquisa forneceu a base de informação sobre o uso de modos ativos em âmbito nacional mais consolidada até hoje.

Dados nacionais de outras pesquisas e registros administrativos também podem auxiliar na compreensão da dinâmica das cidades, como a localização dos empregos proveniente da [Relação Anual de Informações Sociais \(RAIS\)](#) do Ministério da Economia, os dados de educação do [Censo Escolar](#) realizado anualmente pelo Ministério da Educação, ou ainda a localização de estabelecimentos de saúde disponibilizados pelo [Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde](#). Esses dados, aliados aos dados geolocalizados da população, constituem o conjunto de informações utilizado no projeto de pesquisa [Acesso às oportunidades nas cidades brasileiras](#) que está sendo desenvolvido pelo ITDP Brasil em parceria com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

O que mais pode ser extraído das pesquisas do IBGE para enriquecer a visão sobre o panorama da mobilidade:

- A mobilidade é um tema transversal. Outras pesquisas das áreas de saúde, educação, trabalho e indicadores econômicos e sociais podem ser usadas indiretamente para entender o panorama da mobilidade nas cidades.
- A mobilidade urbana acontece no território. As bases cartográficas do IBGE são essenciais para visualizar, diagnosticar e propor soluções regionalizadas.

Reconhecimento internacional e papel no monitoramento dos ODS

O IBGE também possui reputação sólida no âmbito internacional. Recentemente, esse reconhecimento o levou a representar os países do Mercosul e o Chile em um grupo de institutos nacionais de estatística, composto por países membros da Organização das Nações Unidas (ONU) para acompanhar a Agenda 2030 no âmbito global. Entre diversos temas de discussão neste grupo, destaca-se o acompanhamento dos indicadores dos [Objetivos de Desenvolvimento Sustentável](#) (ODS).

Em 2016, foi criada a Comissão Nacional para os ODS, cujo principal objetivo é internalizar, difundir e dar transparência às ações relativas aos objetivos. A Comissão conta com a participação de representantes dos três níveis de governo (federal, estadual e municipal) e da sociedade civil. O conjunto de informações produzido pelo IBGE é um dos principais subsídios para acompanhamento efetivo da situação do país tanto em nível nacional como para a análise de recortes subnacionais.



11 CIDADES E
COMUNIDADES
SUSTENTÁVEIS



As principais metas e indicadores relativos à mobilidade urbana estão inseridas no ODS 11 que trata de **Cidades e Comunidades Sustentáveis**, cujo objetivo é tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. Entre as metas do ODS 11 destacam-se:

11.2 Até 2030, **proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos**, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, como mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos;

11.6 Até 2030, **reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades**, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros;

11.7 Até 2030, **proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes**, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência.

Dados e pesquisas do IBGE que permitem monitorar o ODS 11

As pesquisas sistemáticas do IBGE, com destaque para o Censo, são fundamentais para gerar informações geolocalizadas sobre a distribuição da população no território considerando recortes de gênero e idade.

Além disso, o órgão produz discussões metodológicas sobre os desafios para medir fenômenos sociais. A publicação **Panorama nacional e internacional da produção de indicadores sociais: grupos populacionais específicos e uso do tempo**, de 2018, discute temas relevantes ligados a mobilidade urbana, como envelhecimento populacional, ocupação de jovens, indicadores sobre pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Ela também inclui pesquisas sobre o uso do tempo, além de aprofundar discussões sobre recortes da população por gênero e investigação étnico-racial, que são essenciais para o desenvolvimento de políticas públicas em mobilidade urbana.

Além da relação direta com o ODS 11, as políticas públicas de mobilidade urbana também possuem influência decisiva na capacidade de atingir outros objetivos e metas, com destaque para os seguintes:



Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todas e todos, em todas as idades.

3.6. Até 2020, reduzir pela metade as **mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas.**

3.9. Até 2030, **reduzir substancialmente o número de mortes** e doenças por produtos químicos perigosos, contaminação e poluição do ar e água do solo.



Assegurar o acesso confiável, sustentável, moderno e preço acessível à energia para todas e todos.

7.a Até 2030, reforçar a cooperação internacional para facilitar o acesso a pesquisa e tecnologias de energia limpa, incluindo energias renováveis, **eficiência energética e tecnologias de combustíveis fósseis avançadas e mais limpas**, e promover o investimento em infraestrutura de energia e em tecnologias de energia limpa.

Dados e pesquisas do IBGE que permitem monitorar os ODS 3 e 7

As mortes por causas externas, que incluem acidentes de trânsito e doenças relacionadas à poluição do ar, são registradas pelo sistema de saúde e disponibilizados pelo Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde, o [DataSUS](#). Os indicadores de mortes são taxas por habitantes que usam estimativas populacionais do IBGE.

A avaliação de acessibilidade financeira depende de uma avaliação do peso de despesas no orçamento familiar, cuja fonte mais detalhada de informação atualmente é a [Pesquisa de Orçamento Familiar](#).

12 CONSUMO E
PRODUÇÃO
RESPONSÁVEIS



Assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis.

12.c Racionalizar subsídios ineficientes aos combustíveis fósseis, que encorajam o consumo exagerado, eliminando as distorções de mercado, de acordo com as circunstâncias nacionais, inclusive por meio da reestruturação fiscal e a eliminação gradual desses subsídios prejudiciais, caso existam, para refletir os seus impactos ambientais, tendo plenamente em conta as necessidades específicas e condições dos países em desenvolvimento e minimizando os possíveis impactos adversos sobre o seu desenvolvimento de uma forma que proteja os pobres e as comunidades afetadas.

13 AÇÃO CONTRA A
MUDANÇA GLOBAL
DO CLIMA



Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos.

13.2 Integrar medidas da mudança do clima nas políticas, estratégias e planejamentos nacionais.

13.3 Melhorar a educação, aumentar a conscientização e a capacidade humana e institucional sobre mitigação, adaptação, redução de impacto e alerta precoce da mudança do clima.

Dados e pesquisas do IBGE que permitem monitorar os ODS 12 e 13

Embora ainda não possua um conteúdo relacionado diretamente às mudanças climáticas, a Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC) fornece uma visão geral dos órgãos de transporte e de meio ambiente nos municípios. Perguntas mais específicas relacionadas à governança e ao planejamento para enfrentar os desafios climáticos poderiam ser incluídas no futuro para facilitar o monitoramento dos ODS 12 e 13.

Metas de ODS que tratam de acesso a serviços



1.4 Até 2030, garantir que todos os homens e mulheres, particularmente os pobres e vulneráveis, tenham direitos iguais aos recursos econômicos, bem como o **acesso a serviços básicos**, propriedade e controle sobre a terra e outras formas de propriedade, herança, recursos naturais, novas tecnologias apropriadas e serviços financeiros, incluindo microfinanças;



3.8 Atingir a cobertura universal de saúde, incluindo a proteção do risco financeiro, o **acesso a serviços de saúde** essenciais de qualidade e o acesso a medicamentos e vacinas essenciais seguros, eficazes, de qualidade e a preços acessíveis para todos;



4.3 Até 2030, assegurar a igualdade de **acesso para todos os homens e mulheres à educação** técnica, profissional e superior de qualidade, a preços acessíveis, incluindo universidade;



9.1 Desenvolver **infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e resiliente**, incluindo infraestrutura regional e transfronteiriça para apoiar o desenvolvimento econômico e o bem-estar humano, com foco no **acesso equitativo e a preços acessíveis para todos**.

Dados e pesquisas do IBGE que permitem monitorar as metas de ODS que tratam de acesso a serviços

A disponibilidade de infraestrutura e serviços acessíveis de mobilidade urbana é um dos fatores que favorecem o acesso às oportunidades nas cidades.

Os dados georreferenciados de população por faixa de renda e gênero disponibilizados pelo IBGE constituem insumos básicos para realizar análises de acesso a essas oportunidades por meio de indicadores de acessibilidade, tais como as realizadas no projeto de pesquisa liderado pelo [IPEA com apoio do ITDP](#).

Por fim, de forma transversal, o IBGE é um dos órgãos mais importantes para atingir o ODS 17, que visa fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável. Esse objetivo inclui uma meta específica de capacitação para aumentar a disponibilidade de dados de alta qualidade, atuais e confiáveis, desagregados por renda, gênero, idade, raça, etnia, status migratório, deficiência, localização geográfica e outras características relevantes em contextos nacionais.

Momento conturbado para políticas públicas com base em evidências

O IBGE vem passando por mudanças importantes em sua estrutura e no orçamento disponível para a realização de suas principais atividades. A escassez de recursos do governo federal vem dificultando a renovação dos técnicos no órgão e obrigando o Instituto a reduzir a regularidade e tamanho de algumas pesquisas.

Nos últimos anos, a transição para a PNAD Continua resultou na redução de coleta anual de dados importantes para políticas de mobilidade urbana, como o tempo de deslocamento casa-trabalho apurado em dez regiões metropolitanas. A Pesquisa de Orçamento Familiar vem sendo realizada com periodicidade irregular nos últimos dez anos e, mais recentemente, diversas notícias apontam para a redução do questionário do Censo.

A discussão em torno do Censo está inserida em um contexto de debates acirrados e nota-se um aumento da contestação sobre a atuação de instituições nacionais conceituadas internacionalmente, tais como o Instituto Nacional de Pesquisa Espacial (INPE), responsável pela apuração de dados sobre o desmatamento no Brasil.

Narrativas recentes colocam em dúvida a credibilidade de institutos cuja expertise foi construída ao longo de várias décadas. Além disso, cortes orçamentários que prejudicam atividades fundamentais nos órgãos, afetam não somente a capacidade do país em orientar as ações públicas, mas também a confiança externa nos posicionamentos e compromissos assumidos internacionalmente. Para garantir um debate de qualidade sobre esse tema é necessário buscar fundamentos que permitam elevar o nível da discussão para além da polarização de opiniões.



Crédito: ITDP Brasil

Princípios gerais de como deve ser um Censo

Pesquisas como o Censo Demográfico, realizado a cada dez anos, exigem a dedicação robusta de recursos financeiros e humanos. Por este motivo, é natural que surja o questionamento sobre a existência de outras formas e tecnologias para obter a mesma informação de forma mais rápida, regular e barata.

A Divisão de Estatística da Organização das Nações Unidas (ONU) possui vários manuais e diretrizes sobre a realização de pesquisas. O mais recente, publicado em 2017, foca na [realização de censos populacionais](#) e apresenta discussão sobre “como” e “o quê” um censo deve conter com base em cinco principais fatores:

PRIORIDADE NACIONAL:

necessidades da ampla gama de usuários de dados no país, inclusive no nível local;

COMPARABILIDADE INTERNACIONAL:

obtenção do grau máximo de **comparabilidade com outros países do mundo**;

ADEQUAÇÃO:

sensibilidade dos tópicos para os respondentes, isto é, a disposição e capacidade do público para dar informações precisas sobre os temas;

RECURSOS:

recursos nacionais totais disponíveis para a realização do censo;

FONTES ALTERNATIVAS:

disponibilidade de informações relevantes provenientes de fontes alternativas.

Embora os fatores dependam do contexto de cada país, a publicação elenca diversos tópicos classificados em oito temas e sugere uma priorização de assuntos essenciais para constar na operação censitária que pode servir de base para o debate sobre o censo no Brasil.

Quais são as alternativas à forma como o censo é atualmente realizado?

Estudo da divisão de estatística da ONU aponta para uma tendência internacional de busca por alternativas ao censo tradicional. O próprio IBGE possui um projeto em andamento para **avaliação da viabilidade de implantação de um censo contínuo**, que trata de modalidades alternativas ao censo demográfico a cada dez anos, com uso de registros administrativos e pesquisas amostrais para estimar aspectos importantes da população. Entretanto, muitos desafios ainda estão no caminho para garantir taxas de respostas, regularidade e qualidade mais altas possíveis, bem como para assegurar o acesso aos dados gerados de forma alternativa.

Nos Estados Unidos, onde o censo também é realizado a cada dez anos, existe uma metodologia de coleta contínua realizada anualmente pela American Community Survey (ACS) por meio de um formulário preenchido eletronicamente enviado por email. Entre outras questões, essa pesquisa inclui perguntas sobre modos de transporte e tempos de deslocamento ao trabalho.

É sempre necessário fazer a ponderação entre a inclusão de temas no censo versus custos, necessidade de treinamento e os demais desafios para a realização de pesquisas específicas temáticas. No caso da mobilidade urbana do Brasil, o impacto nas condições de vida da população são conhecidos tanto pelo Censo 2010 como por outras pesquisas realizadas por órgãos locais. A metodologia de coleta contínua e o uso de métodos eletrônicos de coleta realizadas em outros países podem servir como exemplo para o país coletar com mais frequência informações relacionadas à mobilidade urbana.



Crédito: Agência Brasil

Precisamos democratizar o debate

Dados são fundamentais para a elaboração de políticas públicas robustas e efetivas. Os atributos de comparabilidade local e internacional das informações fornecidas pelo IBGE colocam o Brasil em posição privilegiada para a elaboração de políticas baseadas em um retrato bastante detalhado da realidade em diversos níveis territoriais.

A contribuição do IBGE para o conhecimento do país é primordial, tanto em relação às estatísticas populacionais, quanto em relação à diversidade de temas e profundidades abordadas. Muitas vezes, o público geral pode não ter a dimensão do volume e importância do conhecimento produzido pelo órgão, mas com certeza já foi beneficiado por alguma política pública baseada em dados das pesquisas. Este boletim buscou contribuir para a disseminação das pesquisas e metodologias do IBGE que mais contribuem para a elaboração e monitoramento de políticas de mobilidade urbana.

Neste contexto, deve-se destacar a legitimidade de buscar alternativas para otimizar processos e reduzir os custos de coleta de informações. Este ponto essencial para a agenda da gestão pública não impede de alertar para a necessidade de cautela para:



1

Promover um **processo transparente e participativo** sobre os critérios de avaliação e seleção das variáveis do Censo 2020, além de respeitar o debate já realizado pelo corpo técnico de especialistas do IBGE e a sociedade.



2

Garantir que as **séries históricas** de informações mais utilizadas para fundamentar políticas públicas não sejam interrompidas, e, no caso de interrupção de coleta, buscar alternativas viáveis para a produção dos dados.



3

Preservar a **credibilidade e o acúmulo de conhecimento consolidados** nos órgãos públicos de pesquisa em detrimento de debates com fundamentos frágeis que colocam em dúvida a contribuição do trabalho robusto do órgão.



4

Assegurar que a **pluralidade da população brasileira** e as suas condições de vida em todo o território sejam devidamente retratadas.



5

Discutir um **modelo de governança** que envolva a sociedade de forma sistemática e abrangente na tomada de decisão sobre temas que devem ser pesquisados por órgãos públicos, garantindo aderência com as questões mais importantes para a população.



MOBILIDADES
em foco