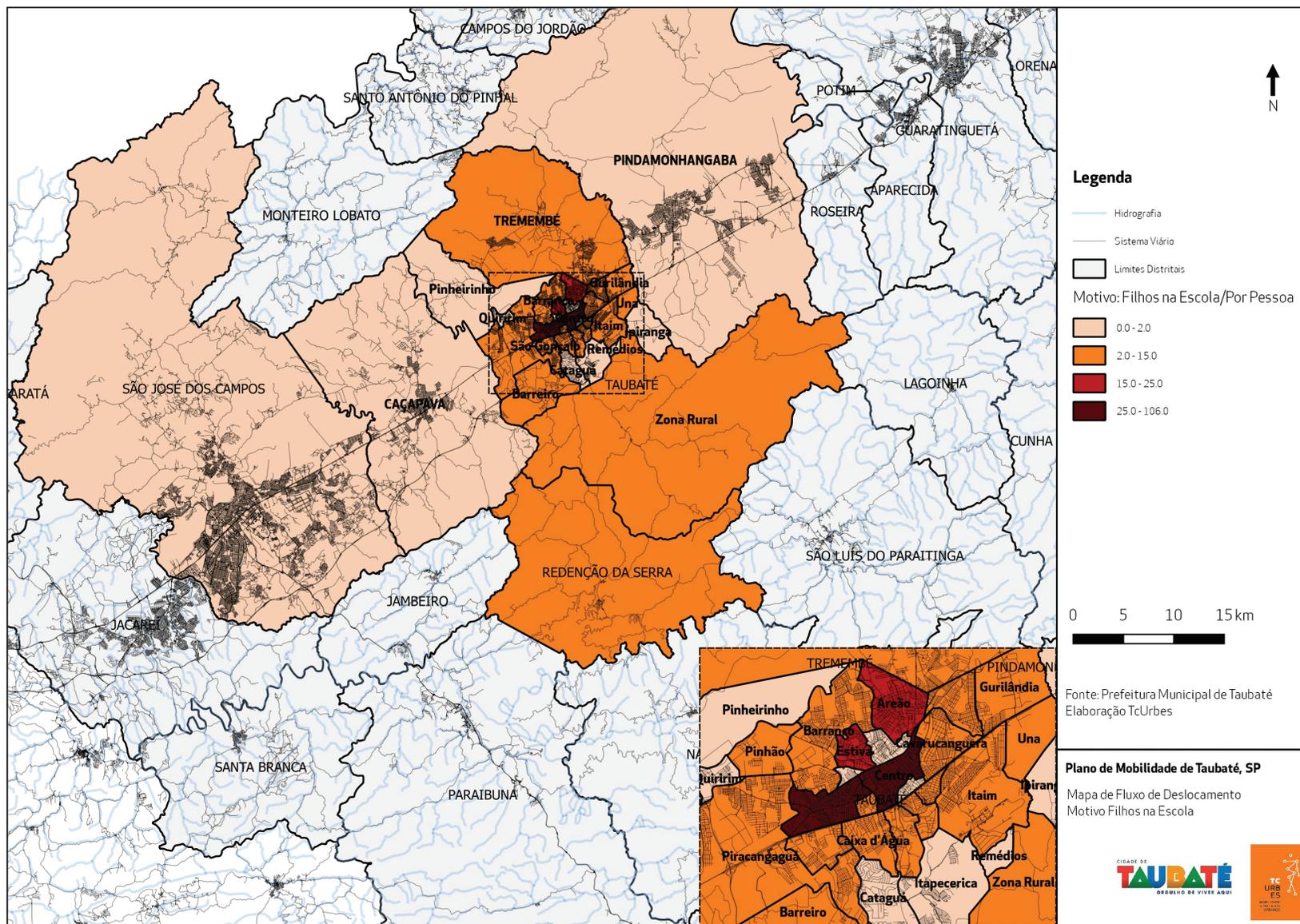


Mapa 33: Mapa por Motivo Estudo
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019





Mapa 34: Mapa por Motivo Filhos na Escola
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019



b. Motivo do deslocamento

A Pesquisa de Mobilidade procurou entender a forma como as pessoas se deslocam pela cidade de Taubaté segundo o objetivo que motiva o seu deslocamento, este podendo ser trabalho, estudo ou forma pela qual os filhos transportam-se ou são transportados até a escola, de todas as faixas etárias. No âmbito geral, os modos mais utilizados pelos taubateanos são respectivamente: carro próprio, moto própria, bicicleta e modo a pé. Esse percentual é consequência direta da configuração e da cultura da cidade. As distâncias percorridas pelos cidadãos são longas, principalmente para o motivo trabalho, no qual o movimento pendular predomina. Além desse fato, a cidade é configurada de modo a beneficiar o transporte motorizado, o que inibe pedestres e ciclistas, e os deixa vulneráveis., ver Gráfico 64.

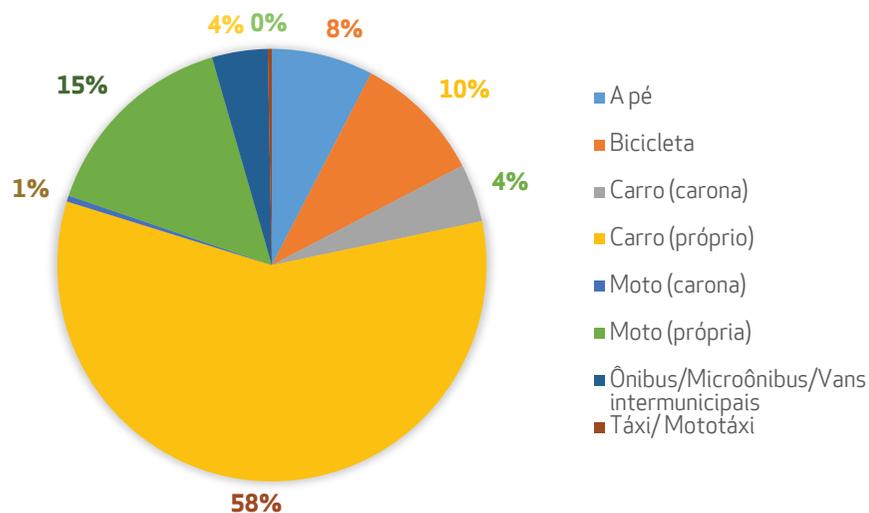


Gráfico 63: Modal Utilizado
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019

No que compete aos deslocamentos realizados com o motivo trabalho, 46% dos deslocamentos foram feitos utilizando carro próprio, 19% utilizando o transporte coleti-

vo e 12% moto própria..

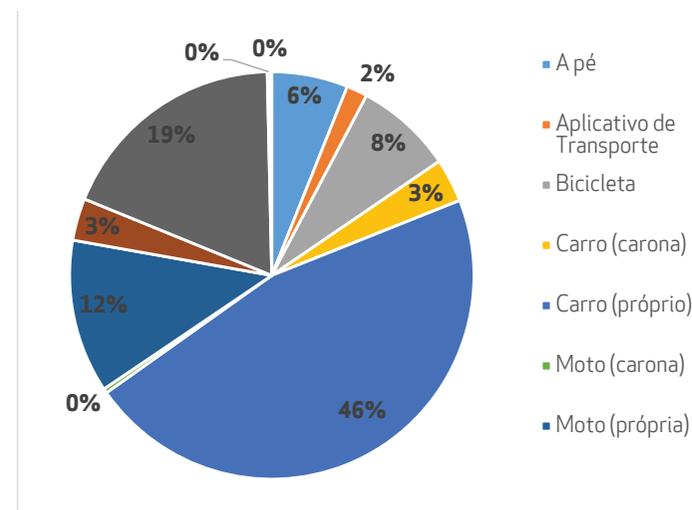


Gráfico 64: Modal Utilizado Por Motivo Trabalho
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019

Já no que diz respeito aos deslocamentos efetuados visando o motivo estudo, verifica-se que, majoritariamente, os deslocamentos são realizados pelos modo carro próprio, com 17%, seguidos do modo ônibus/microônibus e vans municipais, com percentual de 21%, ver Gráfico 65.

Em relação aos deslocamentos relacionados à educação dos filhos, nota-se que a maioria ocorre com o carro próprio da família, sendo 59% dos deslocamentos totais. O modo a pé, também é relevante para a realização de deslocamentos com esse motivo, com percentual de 17%, ver Gráfico 66. O percentual de jovens que caminham até sua instituição de ensino está diretamente relacionada ao fato de que os estudantes são alocados em escolas dentro do raio de 3km considerando seu local de residência.



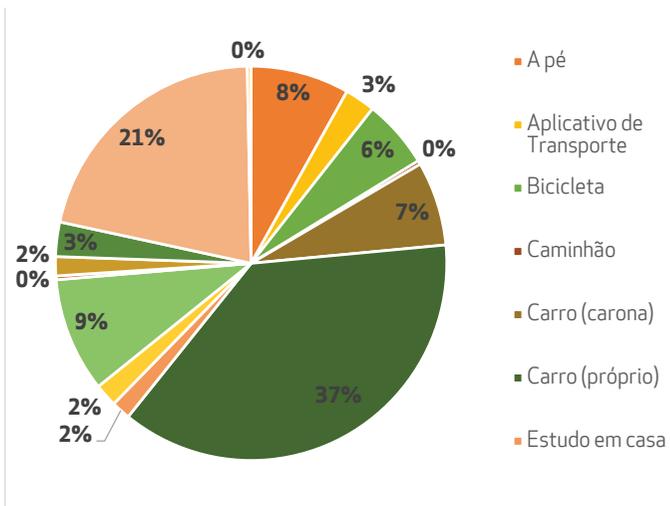


Gráfico 65: Modal Utilizado Por Motivo Estudo
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019

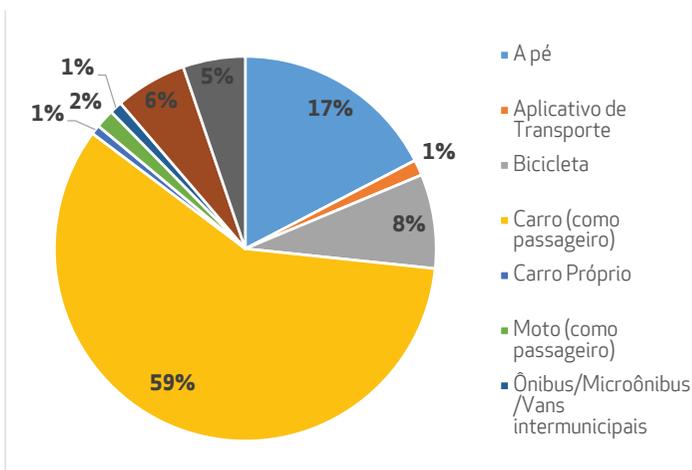


Gráfico 66: Modal Utilizado Por Motivo Filhos na Escola
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019

c. Gênero

No que confere à identidade de gênero dos respondentes, 49,75% são homens e 49,83% são mulheres, sendo que 0,42% das pessoas que responderam o questionário preferiram não responder, ver Gráfico 67.

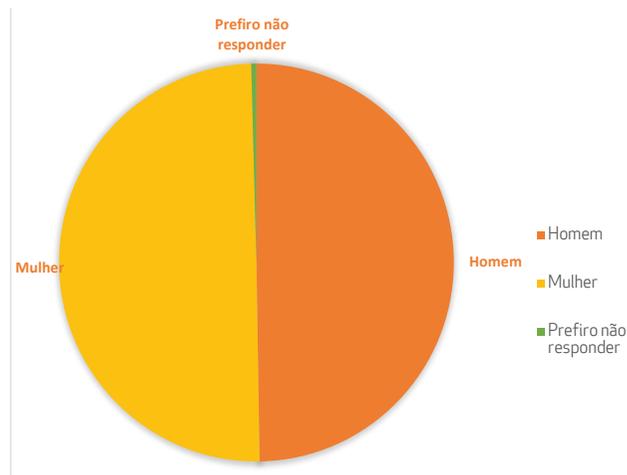


Gráfico 67: Participação por Gênero
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019

Ter um olhar mais abrangente sobre as questões de gênero, no que diz respeito à mobilidade urbana, é fundamental para construir uma visão abrangente e humana sobre o perfil da mobilidade municipal. Isso porque fatores políticos, sociais e econômicos incidem de forma diferente sobre pessoas que se identificam com o gênero mulher e com o gênero homem. Assim, foram feitas análises integradas para revelar como isso se dá no município de Taubaté.

A exemplo, quando é analisada a divisão modal segundo o gênero, relacionado ao motivo trabalho, verifica-se que as mulheres caminham mais, e utilizam mais o modo car-



ro e moto como carona, além do ônibus/microônibus e vans.

Já no que diz respeito ao gênero masculino, estes deslocam-se, em sua maioria, por modos motorizados individuais, sendo que a maioria dos respondentes alegou transportar-se utilizando os modos moto própria e carro próprio. Porém, entre os modos não motorizados, o modal bicicleta é mais utilizado pelo gênero masculino, ver Gráfico 68.

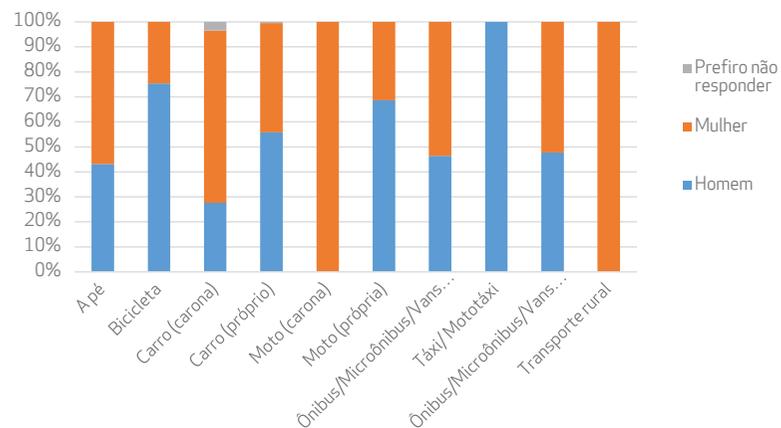


Gráfico 68: Escolha do Modal Por Gênero
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019

d. Escolaridade

No que se refere ao item escolaridade, os níveis mais representativos foram: superior completo, 29%; 2º grau/médio completo, 21%; e em terceiro, figura o nível pós graduação completa, 19%; ver Gráfico 69. É importante salientar que, a julgar que a maior parcela dos respondentes da pesquisa tinha entre 20 e 50 anos de idade, verifica-se que a população atingida pela pesquisa apresenta período de estudos significativos. Este ponto é acentuado pelo fato do município possuir uma universidade reconhecida, a UNITAU, esta, municipal e particular.

O nível de escolaridade também influencia sobre a forma como as pessoas se deslocam pela cidade, de maneira que é comum camadas populacionais com escolaridade mais alta, principalmente em cidades pequenas e médias, utilizarem predominantemen-

te modos de transporte motorizados, sobretudo os individuais, e esta tendência é confirmada pelos dados provenientes da Pesquisa de Mobilidade. Em todos os níveis de escolaridade, o modo veículo motorizado particular, principalmente o carro, apresenta-se como principal meio de deslocamento. O conteúdo também revela que a população com menos anos de estudo utiliza, predominantemente, modos não motorizados (a pé e bicicleta), ver Gráfico 70.

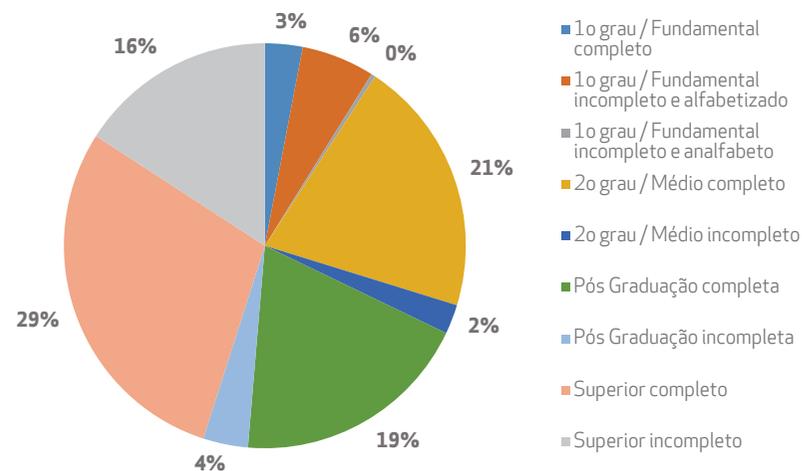


Gráfico 69: Participação por Escolaridade
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019



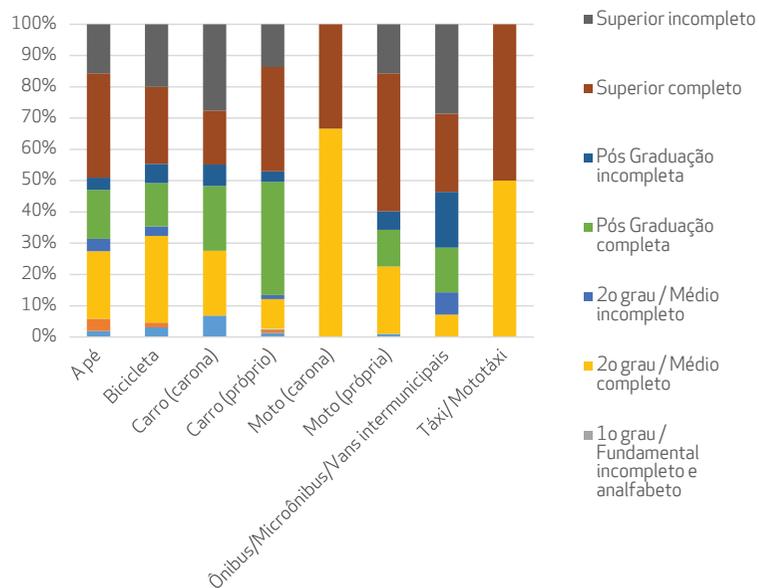


Gráfico 70: Escolha do Modal Por Escolaridade
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019

e. Renda

As faixas de renda mais representativas na Pesquisa de Mobilidade são acima de 1 salário mínimo, sendo que o maior percentual corresponde à faixa de renda de 2 a 5 salários mínimos, resultado que revela que a pesquisa atingiu principalmente pessoas com perfil de renda mais elevado, sobretudo quando considera-se que a renda média per capita municipal é de R\$1.011,95 (Atlas Brasil, 2010)²

Similar ao que ocorre com o padrão de mobilidade predominante de populações com mais anos de estudo, pessoas com maior nível de renda costumam utilizar predominantemente meios de transporte motorizados, sobretudo carros e motos, dado o maior poder aquisitivo para o consumo de bens duráveis, ver Gráfico 71. Isso porque os gastos

com transporte motorizado individual são expressivos quando comparados com o uso de alternativas de transporte não onerosas, tais como a pé. Apesar deste fato, o terceiro modo predominante é a bicicleta, principalmente entre aqueles que possuem de 1/2 a 1 salário mínimo, como forma de equilibrar o orçamento mensal, sendo a bicicleta um transporte também não oneroso, ver Gráfico 72.

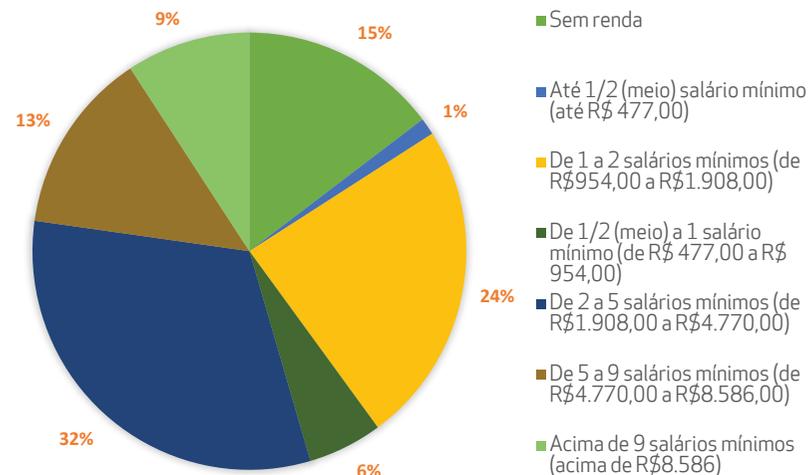


Gráfico 71: Participação por Renda
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019

² http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/taubate_sp#renda



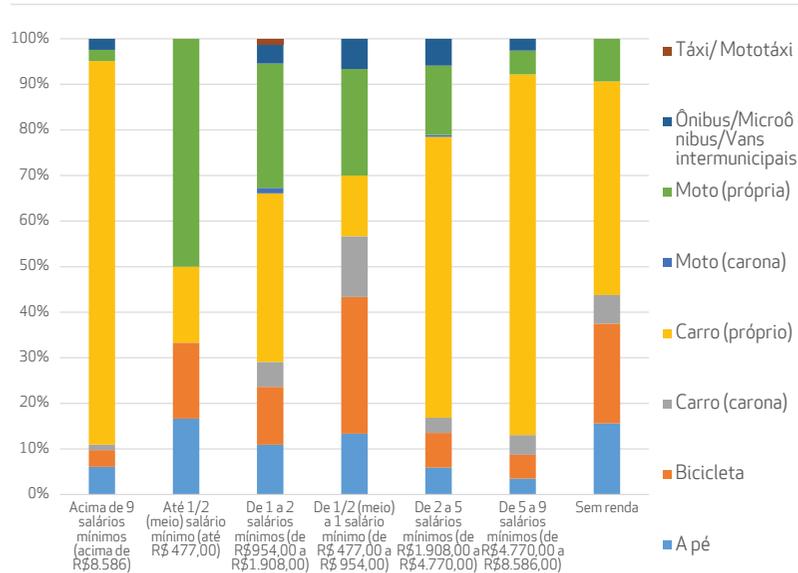


Gráfico 72: Escolha de Modal Por Renda
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019

f. Faixa etária

A faixa etária mais atingida pela Pesquisa de Mobilidade representa aqueles que possuem entre 20 e 49 anos (Ver Gráfico 73). Desta maneira, de acordo com o dados coletados na Pesquisa de Mobilidade, nota-se que, quanto maior é a faixa etária dos respondentes, menos representativos se torna o uso de alternativas de transporte não motorizadas. Esses resultados são consequências da mudança no padrão de mobilidade e do cotidiano dos idosos, pois estes não requerem mais o uso constante dos modais motorizados, além da perda cognitiva e motora que inibe a utilização desses modais. Nota-se, no entanto, que o número de usuários idosos que utilizam o transporte público é alto, consequentemente, o índice de gratuidades (Ver Gráfico 74).

Em relação aos não motorizados, os números mais expressivos estão entre aqueles que apresentam idade menor do que 18 anos, fato explicado por ser o limite permitido para possuir carteira nacional de habilitação. Estes são também os que apresentam maior capacidade motora para caminhar ou pedalar.

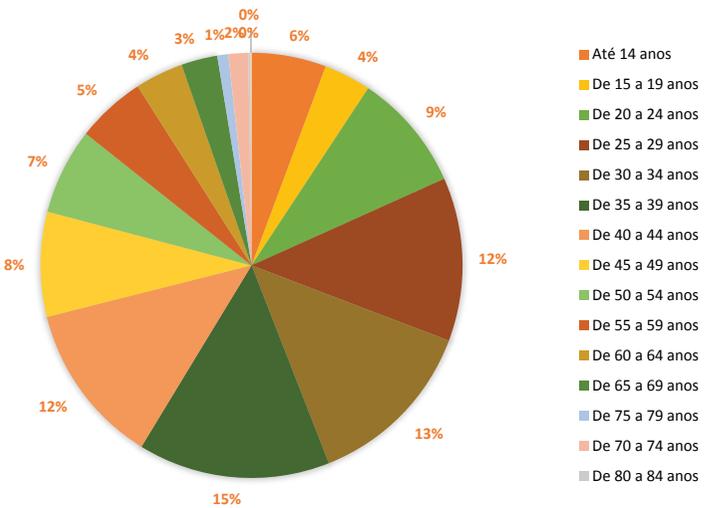


Gráfico 73: Participação Por Faixa Etária
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019

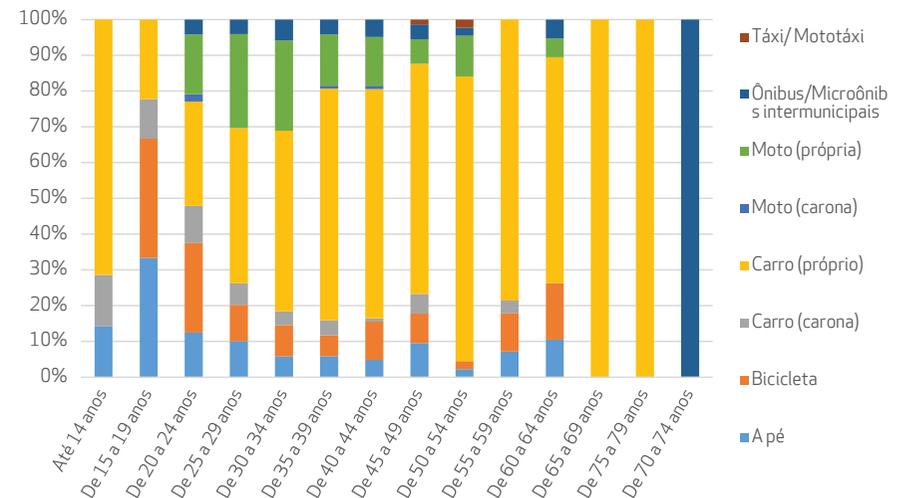


Gráfico 74: Escolha de Modal Por Faixa Etária
Fonte: Pesquisa de Mobilidade, TcUrbes, 2019

