

O QUE A NOVA PESQUISA ORIGEM-DESTINO REVELA SOBRE A MOBILIDADE URBANA DO DISTRITO FEDERAL*

20 de abril de 2026.

A Pesquisa Origem-Destino é um instrumento essencial para se conhecer as formas, os modos, os interesses e os motivos que impulsionam os deslocamentos das pessoas dentro de um determinado território. Essa ferramenta é imprescindível para o planejamento da política de mobilidade urbana, mas também para a promoção de ajustes durante a sua execução, a partir da identificação de mudanças no perfil das viagens realizadas pelos indivíduos e dos modais utilizados, que podem significar, por exemplo, o redesenho do sistema de transporte público coletivo visando atender a um novo cenário de configuração do espaço territorial.

No DF, a última Pesquisa Origem-Destino (POD) aconteceu em 2016, durante a produção do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos (PDTT). O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do DF (PDTU), instituído pela Lei nº 4.566/2011, estabelecia que a sua atualização deveria ocorrer no ano de 2020 e que seria baseada em uma nova POD. No entanto, em função da pandemia, somente há dois anos foi iniciado o processo de elaboração de um novo PDTU, agora denominado de Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Sustentável (PDTM), e a realização de uma nova POD, no ano passado, é parte integrante dessa atualização e trouxe dados importantes para a reflexão sobre a mobilidade.

Se em 2016 eram realizadas 5.237.720 viagens/dia útil em todo o Distrito Federal, agora em 2025 identificou-se que elas são 5.762.627, o que representa um aumento de 10,02% no comparativo entre os dois períodos. Esta elevação do nº total de viagens no DF contrasta com a realidade identificada por pesquisas em outras cidades, onde se confirmou o inverso, a redução dos deslocamentos diários em função, principalmente, das mudanças introduzidas pela pandemia, como a adoção do trabalho remoto e da educação à distância; a explosão do comércio digital; a expansão das vendas de alimentação/bebida por aplicativos, etc.

O Metrô de São Paulo produziu uma nova Pesquisa Origem-Destino em 2023, seis anos após a última, envolvendo a Região Metropolitana de SP. Em 2017 eram realizadas 42 milhões de viagens/dia útil e, em 2023, o quantitativo total caiu para 35,6 milhões, com redução de 6,3 milhões de viagens, representando uma diminuição de 15,1%. Houve decréscimo no número de viagens de metrô (- 18,41%), trem (- 13,25%), ônibus (- 31,89%), automóveis (- 7,81%) e a pé (- 24,67%). Por outro lado, aumentaram as viagens feitas por aplicativos (+ 137,6%), motocicletas (+ 15,98%) e bicicletas (+ 24,94%).

Na RM SP, a redução do nº de viagens está muito concentrada nos modais responsáveis pelo sistema de transporte público coletivo e nos deslocamentos a pé, em que pese uma pequena diminuição também nas viagens feitas em automóveis. Aqui no DF, a nova matriz modal demonstra de forma muito clara que o sistema de transporte público vem perdendo espaço como opção nos deslocamentos diários, como em SP, ao mesmo tempo em que se amplia a participação do transporte individual motorizado, principalmente após a chegada dos aplicativos, o que pode explicar esse padrão diferente de aumento do total de viagens/dia útil no DF.

Em 2016, a matriz modal do DF tinha a seguinte configuração: transporte individual motorizado = 49,5%; transporte público coletivo = 27,7% e modais ativos = 22,8%. Agora em 2025, a

Pesquisa Origem-Destino identificou que o transporte individual motorizado passou para 51,10%, com leve aumento de 1,60%; o transporte público viu a participação cair para 22,71%, com redução de 5,0%, e os deslocamentos ativos (a pé e bicicleta) representam 23,33%, com crescimento de 2,32%. Além do aumento das viagens motorizadas, a menor adoção do trabalho remoto pelos setores empregadores de mão-de-obra, ao contrário da realidade de outras cidades no país e ao redor do mundo, talvez possa ser a fonte de explicação para o crescimento do número global de viagens/dia útil no DF identificado pela POD.

Segundo a Pesquisa, o sistema de transporte público é responsável pela realização de 1.246.188 viagens/dia útil, o que representa 21,6% do valor total, com os ônibus promovendo 1.111.323 deslocamentos e o metrô outros 134.865. A maior parcela das viagens do transporte público ainda tem como destino principal o Plano Piloto: ônibus (22,7%) e metrô (26,0%). A origem do maior nº de viagens de ônibus ocorre no Plano (21,0%), enquanto que as do metrô estão localizadas em Águas Claras (23,2%).

As viagens a pé, com valor total de 1.203.674/dia útil (20,88%), têm tanto origem como destino principal no Plano e em Ceilândia e se referem a trechos curtos. Por outro lado, os deslocamentos por bicicleta, com maior origem e destino em Ceilândia, ainda são em número pouco representativo, com o registro de 140.670/dia (2,44% do total geral), mesmo com a infraestrutura cicloviária do DF tendo ultrapassado 700 km e se tornando a segunda maior do país. O espraiamento do território e as longas distâncias a serem percorridas; as dificuldades para assegurar a integração com o transporte público; a alta velocidade permitida nas vias e a decorrente insegurança viária que impede o compartilhamento de espaços com veículos; as viagens compartilhadas nos aplicativos e as facilidades de condições para a compra de motos talvez expliquem a baixa participação da bicicleta na matriz modal do DF.

Em oposição a isso, as viagens através do transporte individual motorizado são 2.943.313, com a seguinte configuração: motorista de automóvel = 2.1541.607, sendo 535.174 viagens tendo origem e destino no próprio Plano Piloto, onde outros modais poderiam substituir de forma alternativa os potenciais deslocamentos mais curtos; passageiro de automóvel = 409.726; Táxi = 3.497; aplicativos = 187.700, com 20% das viagens partindo e também se direcionando para o Plano, mas com forte presença em todas as RAs, e motocicletas = 200.783, em número bem superior ao de viagens realizadas no metrô, que deveria ser um modal de alta capacidade.

A Pesquisa Origem-Destino confirmou o aumento do protagonismo do transporte individual motorizado na matriz modal do DF, ao mesmo tempo em que ocorreu a redução da participação do transporte público, reproduzindo uma lógica que já se desenhava há algum tempo. Esse duplo cenário é passível de visualização quando avaliamos uma Região Administrativa (RA) específica, como é o caso de Águas Claras. Esta RA produz 307.694 viagens/dia útil (5,34% do total) e é o destino de 308.544 deslocamentos (5,35%), já sendo o 6º pólo de viagens atraídas em todo o Distrito Federal.

Águas Claras é beneficiada com o atendimento por metrô, contando com quatro estações dentro do seu território. Apesar de atualmente ser a principal origem das viagens deste modal no DF, com um total de 31.390/dia útil, representando 23,2% do total de 134.865, superando o próprio Plano, os deslocamentos de metrô originados em Águas Claras representam somente 22,4% daqueles realizados por motoristas de autos (140.127), ou seja, apenas 1/5. Somando-se todas as viagens realizadas pelo transporte individual motorizado produzidas a partir desta RA (táxi; motos; motoristas e passageiros de autos e aplicativos), com total de 163.953/dia,

estas são cinco vezes maior do que as de metrô. Do universo total de viagens originadas em Águas Claras, 48.213 têm como destino o Plano Piloto, mas as feitas no metrô são apenas 31.390, demonstrando que a opção principal continua a ser o transporte individual motorizado. É inconcebível que um sistema de trilhos promova viagens muito aquém da capacidade de um modal de alta capacidade e realize um universo pequeno de deslocamentos dentro da RA, mesmo sendo uma opção que retira os passageiros de congestionamentos, com circulação mais rápida. Este cenário deve servir de reflexão para os projetos que defendem a expansão do metrô no DF, uma vez que o poder de captura do automóvel é muito relevante e a simples implantação de trilhos, por si só, não tem capacidade de atração de viagens. Também é imprescindível a requalificação do atual sistema de trilhos para contribuir neste processo.

O estudo de outra RA mostra uma menor desproporção envolvendo as viagens de transporte público e de transporte individual motorizado. Em Santa Maria são produzidas 218.729 viagens/dia útil, sendo que 30.674 (14,02%) têm como destino o Plano Piloto e outras 21.445 são em direção ao Gama (9,80%). A maior parte é direcionada para a própria RA = 150.524 (68,82%). A POD identificou que são 50.606 (23,14%) viagens realizadas através do transporte público e outras 58.497 (26,74%) feitas pelo transporte individual motorizado. Nota-se uma situação de equilíbrio entre os modais e a existência de um sistema de transporte público de média capacidade e com circulação em via exclusiva (BRT), deve contribuir para essa atratividade do ônibus para a população da RA. Destaca-se também o papel relevante do modal a pé, responsável pelo maior número de viagens = 77.446, representando 35,41% do total.

Segundo a Pesquisa, 1.160.962 viagens são originadas em todo o DF e têm como destino o Plano Piloto. Isso indica que o Plano agora é o pólo de atração de somente 20,14% entre todas as viagens realizadas no DF, o que merece uma melhor investigação para confirmação, uma vez que a área central sempre foi a zona principal de interesse (o PDTU de 1979 identificava que o Plano atraía 82% das viagens), em que pese o fato de que a POD realizada em 2016 já identificava o surgimento de outros eixos de atração de viagens. De fato, agora também se confirmou que o Eixo Oeste (Águas Claras, Ceilândia e Taguatinga) já é o destino de 22,50% das viagens/dia útil do DF, com um total de 1.296.670 deslocamentos. Se individualmente o Plano permanece como principal atração de viagens (20,14%), outras regiões começam a se destacar: Taguatinga (8,83%); Ceilândia (8,31%); Samambaia (5,83%); Gama (5,41%); Águas Claras (5,35%) e Planaltina (5,26%).

Considerando apenas o período do pico da manhã, o transporte individual motorizado realiza 516.218 viagens, que representam 17,54% do quantitativo global deste modal durante todo o dia, com total de 2.943.313. Em 2016 aconteciam 296.117 viagens por veículos e agora houve um aumento expressivo de 74,33%, com o acréscimo de 220.101 viagens, o que demonstra o crescimento do protagonismo do automóvel no DF. E surpreende o fato de que a Pesquisa de 2016 projetava que as viagens através de veículos seriam de 385.789 apenas no ano de 2036, mas o número foi superado e muito já em 2025. No comparativo entre as duas Pesquisas, no pico da manhã até houve redução das viagens do Plano para o Plano, mas com aumento no valor global e naquelas com origem em todas as RAs e em direção ao Plano.

Em relação ao transporte público, 276.828 viagens acontecem no pico da manhã, correspondendo a 22,21% do total realizado por esse modal durante todo o dia (1.246.188). Houve um acréscimo de 38,33% em comparação com os dados de 2016, ficando acima da projeção para o ano de 2036 (258.148). Mesmo com a redução da participação na matriz modal, no pico da manhã o transporte público conseguiu um incremento de 143,22% nas

viagens dentro do Plano e de 79% naquelas com origem em todas as RAs e que se destinam a área central. Uma informação relevante é que, com exceção de Sobradinho-I, todas as demais RAs que aparecem com o maior nº de viagens de transporte público com destino ao Plano, no pico da manhã, são atendidas por sistemas de média (BRT Santa Maria) e de alta capacidade (Metrô – Samambaia, Taguatinga e Ceilândia). Águas Claras já aparece como o 3º pólo de atração de viagens de transporte público no pico da manhã, só atrás do Plano e Taguatinga.

O Distrito Federal é reconhecido por apresentar viagens pendulares, com grande concentração em poucos períodos durante o dia, provocando forte pressão de demanda sobre a mobilidade urbana e ociosidade nos sistemas de transporte público nos entropicos, o que de certa forma explica a inadequabilidade de propostas que defendem a expansão da rede de trilhos e do modal de alta capacidade para o DF e reforça a ideia de que precisamos implementar um projeto de escalonamento do funcionamento das atividades econômicas para a descompressão sobre a mobilidade nos picos e melhor distribuição das viagens ao longo do dia.

A atual POD confirma essa configuração do DF, quando apresenta os dados da Matriz Origem-Destino na hora pico das 7h00. Neste horário são realizadas 1.002.813 viagens (17,40% do total do dia), sendo 32,59% em direção ao Plano Piloto e 10,82% para Taguatinga. Por outro lado, na hora pico das 18h00 acontecem 796.731 viagens (13,83%), com 32,54% tendo origem no Plano e com destino a todas RAs. Dessa forma, apenas em duas horas são feitas 31,23% de todas as viagens de um dia útil, com as restantes 68,77% ficando distribuídas para as demais 20 horas do dia. Essa pressão sobre o sistema em tão pouco tempo precisa ser revista.

A POD traz informações muito relevantes para nos ajudar a entender o atual cenário do DF, que sofreu profundas transformações em decorrência da pandemia. Entretanto, alguns dados disponibilizados não são muito compreensíveis ou parecem estar em desacordo com a realidade. A primeira questão é em relação ao quantitativo de viagens originadas por modais ativos na RA Estrutural (SCIA): 1.518 são feitas a pé e nenhuma por bicicleta, que representam 25,61% da sua matriz. A POD de 2016 tinha identificado uma participação de 44% das viagens dos modais ativos dentro da Estrutural, que a colocava como a primeira entre todas as outras.

Também não houve o registro de viagem originada por bicicleta em várias outras Regiões Administrativas, como Água Quente, Arapoanga, Cruzeiro, Candangolândia, Fercal, Núcleo Bandeirante, SIA e Varjão. Sabe-se que os modais ativos têm relevância nas RAs, pois garantem os deslocamentos mais curtos, principalmente naquelas que estão localizadas mais distantes. Outro dado que preocupa em relação à RA do Varjão é o fato de que são produzidas apenas 421 viagens/dia útil, com a atração de mais deslocamentos (505), sendo que nenhuma foi por modos ativos. A reflexão é necessária, uma vez que se sabe que a população daquela localidade é de 9.017 pessoas, segundo a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios/2024, realizada pelo IPEDF. Com esse universo, é provável que ocorram mais viagens no dia.

Em 2016, a Fercal aparecia com 31,6% das viagens por modos ativos e agora a RA não registrou nenhum deslocamento a pé ou por bicicleta. Como justificar o desaparecimento de viagens ativas entre uma pesquisa e outra? Em relação ao Cruzeiro também ocorreram mudanças muito expressivas. Em 2016, a RA aparecia com 23,9% das viagens por modais ativos e agora a participação caiu para apenas 1,75%, com as viagens motorizadas (inclui o transporte público) alcançando o percentual mais alto do DF (97,24%). Como explicar isso?

No Riacho Fundo-II ocorreu um fenômeno inverso: em 2016, as viagens motorizadas (69,3%) eram maiores do que as ativas (29,4%), mas agora passou, respectivamente, para 46,10% e 53,90%, com os deslocamentos a pé e por bicicleta tendo mais protagonismo nesta RA. Ainda sobre a Estrutural, destaca-se que foi identificada a realização de apenas 5.927 viagens originadas nesta Região Administrativa, que apresenta uma população de 38.047 pessoas, segundo a PDAD/2024. Não há uma desproporção entre o nº de viagens e a população da RA?

Outro aspecto para consideração é o que se refere à possível motivação das viagens produzidas no DF. Segundo a POD/2025, a grande maioria das viagens no DF teria como motivo principal "domicílio", o que parece não ser muito compreensível, uma vez que nas outras pesquisas se destacavam os interesses trabalho (38,20%) e estudo (33,60%), como em 2016, e trabalho (54%) e estudo (19%), como na Pesquisa feita para o PDTU de 1979. Agora foi registrado que as viagens geradas no Cruzeiro, por exemplo, têm mais interesse em domicílio (95,87%) e os outros motivos parecem não ser muito relevantes. Como explicar 100% de motivo domicílio na Fercal? Não haveria viagens para trabalho, educação, lazer, compras, etc? Também não é razoável que nas viagens originadas na Estrutural, 81,77% tenham o domicílio como motivo.

Ainda acerca das viagens produzidas em algumas RAs e que têm como destino o Plano, no pico da manhã às 7h00, na POD/2025 houve a identificação de um número insignificante em algumas delas, como no caso do Cruzeiro (147), Lago Norte (306) e Água Quente (454). Em outras simplesmente não há o registro de qualquer viagem, como Arapoanga, Estrutural, Fercal e Varjão. Como explicar a não existência de nenhuma viagem dessas 4 RAs em direção ao Plano, no pico da manhã às 7h00? E para as outras 3 RAs, os números não seriam baixos?

Enfim, nós do Instituto MDT aguardávamos com ansiedade a realização de uma nova Pesquisa Origem-Destino no DF, uma vez que a de 2016 trouxe informações bastante significativas para quem atua na área da mobilidade urbana, além de ser referencial para a gestão pública, visando, por exemplo, a reestruturação da política para atender novos cenários, mas passados dez anos e após uma pandemia que alterou a configuração do território, a identificação dos novos processos de viagens seria imprescindível para a avaliação e a discussão do novo PDTU.

A POD ratifica o quadro que já era conhecido no DF, com o aumento do protagonismo do automóvel dentro da cidade, e o foco em grandes obras é apenas um reflexo dessa lógica de priorização por parte da gestão pública. Ao mesmo tempo se confirma a manutenção do processo contínuo de redução da participação do transporte público dentro da matriz modal e a pouca relevância dos modais ativos, o que representa um sério prejuízo para a cidade, uma vez que essa desconstrução de uma mobilidade urbana sustentável está intimamente relacionada à perda da qualidade de vida dentro do território e os impactos cada vez mais agressivos das mudanças climáticas só confirmam esse modelo insensato de desenvolvimento que insistimos em promover. Fica a expectativa de que os dados apurados na Pesquisa Origem-Destino possam subsidiar a mudança da mobilidade urbana no DF e a implementação do PDTU seja, efetivamente, esse instrumento que vai iniciar esse tão desejado processo de transformação.

*** Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, e é membro titular do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal.**