

Cadernos

Mobilidade & Covid



São Paulo



Mensagem do patrocinador

O Itaú Unibanco está comprometido com o desenvolvimento das comunidades em que atua para gerar valor compartilhado. Por sermos um banco essencialmente urbano e reconhecermos a importância da valorização do transporte ativo para o desenvolvimento sustentável das cidades, definimos mobilidade urbana como um pilar de investimento dentro de nossa plataforma de sustentabilidade e fomentamos o amadurecimento da cultura de integração das bicicletas ao modelo de transporte das cidades de forma conjunta com o poder público e com a sociedade, buscando influenciar políticas públicas que promovam o uso da bicicleta no dia a dia das pessoas.

Itaú Unibanco.



CEBRAP

Presidência

Marcos Nobre

Diretoria Científica

Raphael Neves

Diretoria Administrativa

Graziela Castello

Equipe Cebrap

Cadernos Mobilidade & Covid (São Paulo)

Victor Callil (coordenação), Daniela Costanzo, Juliana Shiraishi e Dafny Almeida.

Agradecimentos Cebrap

Graziela Castello, Dorival Mata-Machado, Priscila Vieira, Monise Fernandes Picanço e Tomás Wissenbach.

Agradecimentos Itaú

Luciana Nicola, Luciana Barroso de Oliveira Campos, Daniela Oliveira da Costa Zen, Helen Faquinetti Costa, Guilherme Monacelli Cipullo e Marina Mendes Convertino

Revisão

Katia Cristina Fernandes

Projeto gráfico

Fernando Junqueira

Ilustrações

Ruana Negri



ISBN: 978-65-86362-12-1



9 786586 362121

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Cadernos mobilidade & Covid : São Paulo / Victor Callil ... [et al.]. --
1. ed. -- São Paulo : Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
Cebrap, 2021. -- (Cadernos mobilidade & Covid ; 1)

Outros autores: Daniela Costanzo, Juliana Shiraishi, Dafny Almeida
Bibliografia
ISBN 978-65-86362-12-1

1. Cidades - Aspectos sociais 2. COVID-19 - Pandemia 3. Coronavírus
(COVID 19) - Política governamental - Brasil 4. Distanciamento social
5. Mobilidade urbana 6. Políticas públicas 7. Política urbana - Brasil
8. São Paulo (SP)
I. Callil, Victor. II. Costanzo, Daniela. III. Shiraishi, Juliana.
IV. Almeida, Dafny. V. Série.

21-85220

CDD-363.125

Índices para catálogo sistemático:

1. Mobilidade urbana : Problemas sociais 363.125

Maria Alice Ferreira - Bibliotecária - CRB-8/7964

Índice

- 1. **Introdução** 6
- 2. **Metodologia** 7
- 3. **Contexto urbano e da pandemia em São Paulo (SP) até o momento da pesquisa** 8
- 4. **Mobilidade na pandemia entre os habitantes de São Paulo (SP)** 10
- 5. **Perspectivas para a mobilidade ativa em São Paulo (SP)** 17
 - 5.1 **Quem são os potenciais ciclistas?** 20
 - 5.2 **Sobre o Bike Sampa** 22
 - 5.2.1 **Quem são os potenciais usuários do Bike Sampa?** 23
- 6. **Considerações finais** 25
- 7. **Referências bibliográficas** 26

1. Introdução

Este volume da publicação “Cadernos Mobilidade & Covid” traz dados e análises sobre a cidade de São Paulo. Nas outras edições é possível ter acesso aos relatórios de Porto Alegre, Salvador, Rio de Janeiro e Recife. Esta iniciativa é fruto de uma parceria de longa data entre o Itaú Unibanco e o Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP), e tem como objetivo discutir a mobilidade urbana no contexto da pandemia nas cinco cidades analisadas.

No final de 2019, os primeiros casos de infecção pelo novo coronavírus (SARS-CoV-2) foram registrados na cidade de Wuhan, na China, onde a epidemia de covid-19 - nome da doença causada pelo novo vírus - continuou crescendo nas semanas seguintes. Ainda em janeiro de 2020, a Europa registrou os primeiros casos da doença e, em 11 de março de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) declarou que se tratava de uma pandemia, pois a infecção estava se espalhando de forma rápida e ampla geograficamente.

Também em janeiro de 2020, Wuhan adotou as primeiras medidas de isolamento social, com o fechamento de todo o transporte público dentro da cidade e em seu entorno. A medida teve resultado para conter a infecção e passou a ser adotada nos outros continentes, sendo uma das principais recomendações da OMS para segurar o contágio.

A vida urbana experimentou - e ainda experimenta, enquanto traçamos as análises aqui apresentadas - um quadro de mudança abrupta em seu cotidiano. Atividades ordinárias como pegar ônibus ou metrô, frequentar bares ou restaurantes, confraternizações, eventos esportivos ou qualquer outra situação que promova o encontro entre pessoas, de repente, passaram a ser de alto risco.

Em todo o mundo as pessoas, então, passaram a se organizar para adaptar, dentro do possível, as atividades econômicas, sociais, culturais, educacionais, de saúde, etc. O teletrabalho e as reuniões por videoconferência ganharam escala. Celebrações e confraternizações passaram a ser realizadas *online*, peças de teatro e concertos musicais transmitidos pela internet, bem como atividades pedagógicas por meio de ensino à distância (EAD) e consultas médicas por meio de chamadas de vídeo.

É verdade também que a adesão aos protocolos de distanciamento social, ao menos no caso brasileiro, não foi unânime entre a população. Seja por não poder ficar em casa, já que boa parte das pessoas precisa sair diariamente para exercer seu trabalho e conseguir seu sustento, seja por descrédito em relação à letalidade do vírus. As instâncias de governo, por sua vez, não conseguiram produzir um ambiente político harmônico no qual houvesse uma diretriz única de ações das autoridades públicas. Os auxílios financeiros oferecidos pelo governo para a população foram (e ainda são) insuficientes para que ela possa enfrentar a crise econômica, que agravou diversos problemas sociais como, por exemplo, o desemprego, a insegurança alimentar e a evasão escolar. Em função do número de mortes, a expectativa dos brasileiros caiu em quase 2 anos.

O transporte público passou a ser considerado um dos lugares de maior transmissão da doença, pois é um ambiente fechado e com pouca ventilação, onde vírus respiratórios como o novo coronavírus encontram mais facilidade para passar de uma pessoa a outra. A taxa de usuários do transporte público caiu em todo o Brasil, reduzindo as receitas das empresas que operam o serviço, cuja única fonte de arrecadação é a tarifa, na maior parte dos casos. As poucas cidades do país que oferecem subsídios para o funcionamento do serviço tiveram que desembolsar altas quantias em um momento em que o orçamento público municipal se viu reduzido ante uma arrecadação menor resultante da crise econômica derivada da pandemia. Diversas empresas de ônibus quebraram no país. Como mostram os dados dessa pesquisa, bem como outras no tema, o volume de passageiros ao longo da pandemia reduziu drasticamente. Entidades, associações, empresas, governos e academia têm discutido mecanismos para manter o transporte público funcionando de forma adequada nas grandes cidades.

Neste contexto, se por um lado os transportes motorizados individuais ganham espaço por serem mais seguros em relação à contaminação, por outro, os transportes ativos são também uma maneira segura e saudável de locomoção nas cidades. Assim, dois cenários extremos poderiam ser considerados para a mobilidade urbana: um de retrocesso ao uso de transportes motorizados individuais com impacto negativo no meio ambiente e na saúde, e outro de avanço na agenda das políticas públicas urbanas de mobilidade ativa, com incentivo ao uso da bicicleta e da locomoção a pé, especialmente nos bairros onde há maior diversidade da vida urbana entre moradia,

comércios e serviços. Neste caso, poderíamos apontar impactos positivos no meio ambiente e na saúde, mas também na economia local, como em comércios e mercados de bairro, que foi bastante afetada pelas medidas de isolamento social.

Essa pesquisa mostra a ampliação de deslocamentos ativos pela cidade, evidenciando também que parte das pessoas pretende, depois da pandemia, pedalar ou caminhar mais do que antes dela. Levando em consideração o que outros estudos já trazem, que boa parte das viagens nas grandes cidades têm até 5 km, a predisposição à adoção da mobilidade ativa pode ser entendida como uma boa notícia. Longe de desprezar a tragédia que a pandemia representa nas cidades brasileiras, esses números podem ser entendidos como uma oportunidade para a consolidação de mudanças positivas na vida urbana.

A fim de entender como esse potencial se mostra na população da cidade, a pesquisa aqui apresentada intensifica suas análises sobre os cidadãos dispostos a adotar a bicicleta como meio de transporte, bem como suas percepções sobre os sistemas de compartilhamento de bicicletas na cidade.

Tendo esse cenário em vista, essa pesquisa buscou compreender, a partir da percepção dos moradores de 5 capitais brasileiras, os padrões de mobilidade e as questões ligadas a eles no antes, durante e depois da pandemia. Desde já cabe a ressalva de que não se trata de uma pesquisa de origem e destino e nem sobre o impacto das mudanças na mobilidade urbana, mas sim da percepção dos habitantes, de suas opiniões, declarações e vontades acerca da mobilidade urbana no período pandêmico. Como foi um período de diversas mudanças e que ainda está em curso no momento da escrita deste relatório, foi importante entender o que mudou para os habitantes de cada cidade e o que eles esperam para o futuro, tanto em relação às intenções individuais quanto às perspectivas para as políticas públicas de mobilidade.

Entende-se a mobilidade urbana como uma questão social que engloba diversas outras, especialmente em momento de pandemia, quando a saúde deve ter uma atenção maior. Por isso, a pesquisa aborda também assuntos como trabalho, medidas de proteção ao contágio, contato social, frequência em locais públicos e modos ativos, especialmente a bicicleta e o *bike sharing*.

Este relatório está organizado da seguinte forma: na seção seguinte apresentamos a metodologia utilizada para a realização da pesquisa, em seguida abordamos o contexto urbano e da pandemia na cidade de São Paulo, a seguir discutimos os resultados da pesquisa para os habitantes de São Paulo, com uma seção dedicada à mobilidade ativa e, por fim, apresentamos as conclusões do trabalho. Com isso, esperamos que o Cebrap, em parceria com o Itaú Unibanco, possa contribuir de forma substantiva nas discussões e elaborações sobre o transporte urbano após a pandemia.

2. Metodologia

Os dados apresentados neste estudo se baseiam em uma pesquisa de percepção. Assim, as respostas precisam ser entendidas como tal. Longe de querer estabelecer a incidência exata de uso deste ou daquele modo de transporte, esta pesquisa aponta para tendências do comportamento da população em relação à mobilidade urbana.

Para isso, foi elaborado, como um instrumento de coleta, um questionário com perguntas fechadas e abertas que buscou entender como as pessoas se locomoviam na cidade antes da crise sanitária, como elas passaram a se locomover com o advento da pandemia e qual é a expectativa delas, em relação aos seus deslocamentos, para depois da crise.

Vale lembrar que pesquisas amostrais, durante a pandemia, se tornaram um desafio bastante complexo. O risco, tanto de contágio como de transmissão por parte dos pesquisadores de campo atribuíram à atividade de coleta um caráter de risco praticamente inexistente até então em trabalhos dessa natureza. Por isso, esta pesquisa, assim como muitas outras no Brasil ao longo desse período, foi realizada por telefone. A coleta ocorreu entre os dias 8 de fevereiro e 10 de março de 2021.

O desenho da pesquisa, então, conta com uma amostra para a cidade de São Paulo composta por 350 entrevistados. A margem de erro das respostas é de 5,7% e o intervalo de confiança é de 95%. Os entrevistados foram controlados por sexo, idade e escolaridade, tendo como referência de elaboração dos estratos a PNADc 2020.

3. Contexto urbano e da pandemia em São Paulo (SP)

São Paulo é a maior cidade do Brasil e da América do Sul em número de habitantes, com 12 milhões de habitantes, segundo estimativa do IBGE¹. É o principal centro financeiro da América Latina e conta com alto PIB per capita (R\$58.691,90) e IDH Municipal (0,805) em comparação com as demais cidades brasileiras. A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) tem mais 38 municípios além da capital, totalizando mais de 21 milhões de habitantes.

O território da capital paulista é composto por três grandes centralidades: centro antigo, eixo da Avenida Paulista e eixo Berrini (FRÚGOLI JR., 2001). Os três grandes centros comerciais, econômicos e financeiros se concentram no eixo sudoeste da cidade. O crescimento na concentração de renda e empregos neste vetor vem sendo observado já há algum tempo na capital paulista (ROLNIK; FRÚGOLI JR., 2001; ROLNIK; SOMEKH; KOWARICK, 1990) com consequências para a mobilidade urbana, pois a região concentra também a maior oferta de vias e de transporte público e atrai viagens de todas as regiões da cidade. Além destas grandes centralidades, a cidade é composta por diversas centralidades locais em seus bairros e regiões. Apesar disso, a movimentação de pessoas pela cidade ainda segue bastante o modelo pendular, das regiões periféricas para o eixo sudoeste de manhã e no sentido contrário no fim da tarde até à noite.

Seu sistema de transporte público é composto por 101,4 km de metrô (dos quais 12,9 km são em monotrilho), 273 km de trem, 500 km de faixas exclusivas de ônibus e 131,2 km de corredores de ônibus. A infraestrutura para bicicleta tem 621 km divididos entre ciclovias e ciclofaixas e o sistema de bicicletas compartilhadas conta com 260 estações distribuídas predominantemente no setor sudoeste. O sistema de transporte público é integrado pelo Bilhete Único (BU) para o município e pelo Bilhete Ônibus Metropolitano (BOM) para a Região Metropolitana.

A maior parte das viagens realizadas pelos habitantes da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) é motorizada (67,3%), das quais 36,4% são feitas por transporte coletivo e 30,9% por transporte individual. Dentre todas as viagens realizadas diariamente na RMSP, apenas 13,7% são sobre trilhos (metrô, monotrilho e trem) e 34,4% são de ônibus ou micro-ônibus². Isso significa que uma grande massa de pessoas se desloca diariamente por longas distâncias (as periferias de São Paulo têm até 30 km de distância do centro) em transporte público de baixa capacidade, ao mesmo tempo em que as vias são predominantemente ocupadas por veículos individuais, como carros particulares e motos, que juntos ocupam cerca de 95% das principais vias³.

Esse cenário acaba favorecendo os congestionamentos e acidentes. São Paulo foi a 5ª cidade mais congestionada do mundo em 2019 entre as cidades analisadas pelo índice INRIX⁴. Em 2019, a cidade teve 13.966 ocorrências de trânsito com vítimas, levando à morte de 758 pessoas, sendo que 341 destas foram vítimas de atropelamento. No entanto, desde 2014 os acidentes vêm caindo como consequência das políticas de redução de velocidade, implantação de ciclovias e corredores de ônibus, entre outras políticas que favoreceram a segurança viária.

Dentre as mudanças recentes na mobilidade da capital paulista, podemos citar a bicicleta e os táxis não convencionais, solicitados por aplicativos de celular. Em 2014, a cidade contava com 82 km de vias segregadas para bicicleta (ciclovias e ciclofaixas), hoje são 621 km. As contagens de ciclistas mostraram crescimento no volume de bicicletas em diversas vias⁵, apesar da proporção das viagens por bicicleta como modo principal ter crescido apenas 0,3 pontos percentuais entre 2007 e 2017 na Pesquisa Origem e Destino do Metrô de São Paulo⁶. No mesmo período, as viagens de táxi cresceram 414%, sendo que os aplicativos representam 79% delas em 2017, o que indica que eles são os responsáveis pelo crescimento deste modal no total de viagens da RMSP.

1 Cf. IBGE Cidades. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama>>. Acesso em 19. fev. 2021.

2 Todos os dados de viagens foram retirados da Pesquisa Origem e Destino 2017. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>>. Acesso em 19 fev. 2021.

3 Informação de 2019 disponibilizada pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP). Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/1113490/msvp2019.pdf>>. Acesso em 19 fev. 2021.

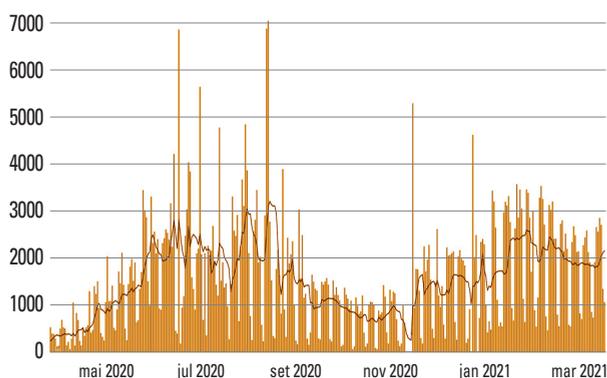
4 Disponível em: <<https://inrix.com/scorecard/#>>. Acesso em 19 fev. 2021.

5 Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta.aspx>>. Acesso em 19 fev. 2021.

6 A Pesquisa Origem e Destino é utilizada para o planejamento de grandes deslocamentos, não sendo o melhor material para analisar viagens de bicicleta.

Esse quadro da mobilidade urbana na capital paulista sofreu mudanças significativas com a pandemia da covid-19. São Paulo foi a primeira cidade a apresentar casos de contaminação pelo novo coronavírus no Brasil e também a capital que concentrou o maior número de casos e mortes. O número de novos casos diários cresceu rapidamente entre maio e junho de 2020, diminuindo a partir de setembro e outubro do mesmo ano e retomando o crescimento a partir do começo do ano de 2021, como pode ser visto no Gráfico 1.

Gráfico 1 • Casos novos por dia em São Paulo



Fonte: Fundação SEADE

Em dezembro de 2020, a cidade estava na fase amarela do sistema de bandeiras das medidas de prevenção da covid-19. Isso significa que não houve lockdown, mas que as regras de funcionamento das atividades econômicas seriam mais rígidas, com limitação de horário de funcionamento, capacidade e público. Foi o caso de estabelecimentos como bares, restaurantes, academias, salão de beleza, shoppings, escritório, concessionária e comércio de rua. Nestes, o atendimento presencial foi restrito a dez horas diárias e 40% de capacidade.

O Boletim Diário COVID-19⁷, divulgado pela prefeitura de São Paulo no mês de fevereiro de 2021, mostrava mais um aumento expressivo de infectados na capital em relação ao final do ano de 2020. Devido ao aumento constante no número de óbitos e infectados, o governo do Estado de São Paulo decretou novamente estado grave para todas as cidades, anunciando o retorno à bandeira

vermelha, em março de 2021, a fim de conter a expansão do vírus.

Quando observamos o contexto estadual, verificamos que 6% do total da população teve algum sintoma da doença entre maio e novembro de 2020. Entre eles, aproximadamente 77% optaram por não ir ao estabelecimento de saúde (PNAD COVID19, 2020), situação que pode ser explicada pela recomendação do Ministério da Saúde para ficar em casa por 14 dias em caso de sintoma, seguindo as orientações de isolamento domiciliar, e somente procurar um hospital na condição de falta de ar (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2020). Neste cenário, cerca de 89% da população do estado não foi testada para saber se estava infectada pelo vírus (PNAD COVID19, 2020), o que está em concordância com a realidade nacional, de modo que, segundo pesquisa realizada pela Rede de Pesquisa Solidária⁸, o Brasil não realiza e nem realizou testes em volume necessário, sendo o país que menos testou entre os 20 com maior taxa de óbitos pela doença, ocasionando uma subnotificação que tornou mais difícil a elaboração de políticas de distanciamento social (REDE DE PESQUISA SOLIDÁRIA, 2020).

De acordo com o Plano SP⁹ de combate à pandemia no estado de São Paulo, a fase da bandeira vermelha permitia que somente os serviços essenciais estivessem em funcionamento. Isto é, indústrias, escolas, bares, lotéricas, serviços de saúde, serviços de segurança pública e privada, construção civil, farmácias, mercados, padarias, lojas de conveniência, feiras livres, bancas de jornal, postos de combustíveis, lavanderias, hotelaria e os transportes públicos e por aplicativos. Estes serviços precisavam fornecer álcool em gel, aferir a temperatura dos envolvidos, ventilar os ambientes, controlar o fluxo do público e ter horários diferenciados para abertura e fechamento.

Desde o dia 29 de abril de 2020, a prefeitura de São Paulo divulgou as medidas protetivas necessárias para o funcionamento do transporte público na cidade, como o uso obrigatório de máscaras dentro dos transportes e terminais, a proibição dos passageiros executarem viagens em pé, e também medidas de higienização obrigatória dos transportes a cada viagem. Os índices de congestionamento baixaram a partir de março de 2020. A frota de ônibus foi reduzida e a quantidade

7 Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/saude/vigilancia_em_saude/doencas_e_agrivos/coronavirus/index.php?p=295572>. Acesso em 09 mar. 2021.

8 A Rede de Pesquisa Solidária é composta por mais de 70 pesquisadores em vistas de aperfeiçoar a qualidade de políticas públicas do governo federal, dos governos estaduais e municipais que atuam no combate à pandemia do coronavírus

9 Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.gov.br/planosp/>>. Acesso em 09 mar. 2021.

de viagens em transporte coletivo também caiu, diminuindo também a arrecadação de tarifas em todo o sistema de transporte metropolitano. O trânsito em São Paulo voltou a crescer a partir de julho de 2020¹⁰.

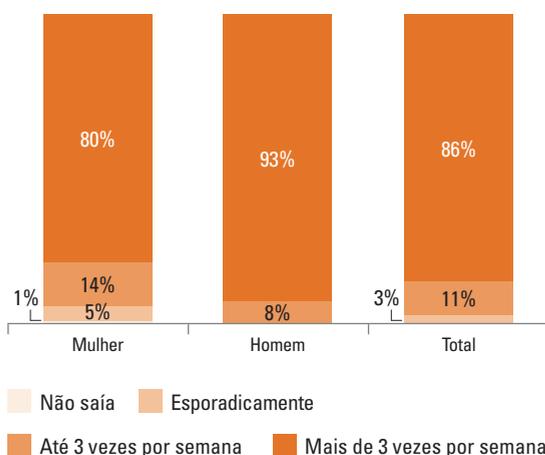
Considerando este contexto, cabe a pergunta sobre como os paulistanos lidaram com as mudanças na cidade no período e como isso afetou a mobilidade urbana. A partir da próxima seção apresentamos os resultados da pesquisa com os habitantes da cidade de São Paulo.

4. Mobilidade na pandemia entre os habitantes de São Paulo (SP)

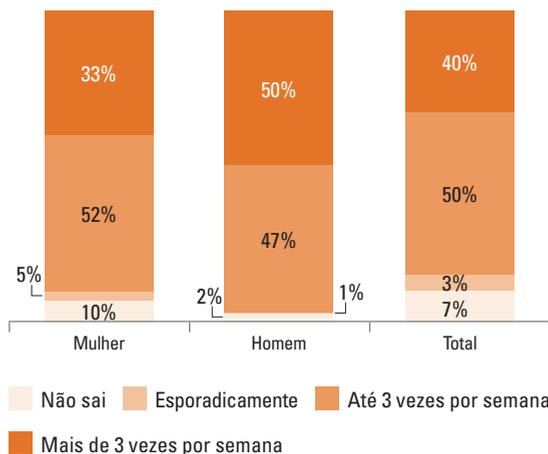
A pandemia, de fato, fez a população de São Paulo sair menos às ruas. Houve uma redução de mais de 40 pontos percentuais (p.p.) entre aquelas pessoas que saem mais de 3 vezes por semana. As medidas de isolamento social, bem como as campanhas municipais e estaduais para incentivar a restrição da circulação de pessoas na cidade, resultaram em um cenário no qual quase 60% da população paulistana saiu de casa para atividades na rua, no máximo, 3 vezes por semana. Destaca-se que 10% dos respondentes não saíram ou saíram esporadicamente (em uma frequência menor que 1 vez por semana). Entre as mulheres, as saídas já eram menos frequentes que os homens antes da pandemia, e durante continuaram mantendo essa diferença.

Gráfico 2 • Quantas vezes por semana sai para realizar atividades na rua?

Antes da pandemia



Durante a pandemia, no momento da pesquisa

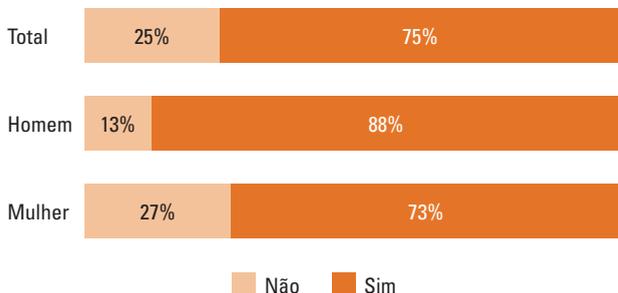


Para compreender melhor os padrões de mobilidade dos respondentes, foi questionado se eles trabalhavam fora de casa antes da pandemia, ao que mais de 70% disseram que sim, sendo que entre os homens essa proporção é maior. Posteriormente, para os que trabalhavam fora de casa, perguntamos como estava a sua rotina de trabalho na atualidade. E assim verificou-se que cerca de 1/5 dos respondentes haviam perdido o emprego na pandemia e mais de 40% continuavam indo para o local de trabalho diariamente, sendo que apenas 18% estavam trabalhando em *home office* constantemente e 16% iam ao trabalho presencialmente algumas vezes na semana. Ao considerar o índice de *home office* apenas em relação à população ocupada - sem considerar desempregados, afastados ou trabalhadores de licença - temos 24% dos trabalhadores. É possível observar também que o desemprego foi mais frequente entre as mulheres, que costumam ter uma entrada no mercado de trabalho mais vulnerável ao desemprego na situação pandêmica, já que trabalham mais no setor de serviços do que os homens (LAVINAS; CORDILHA; CRUZ, 2014).

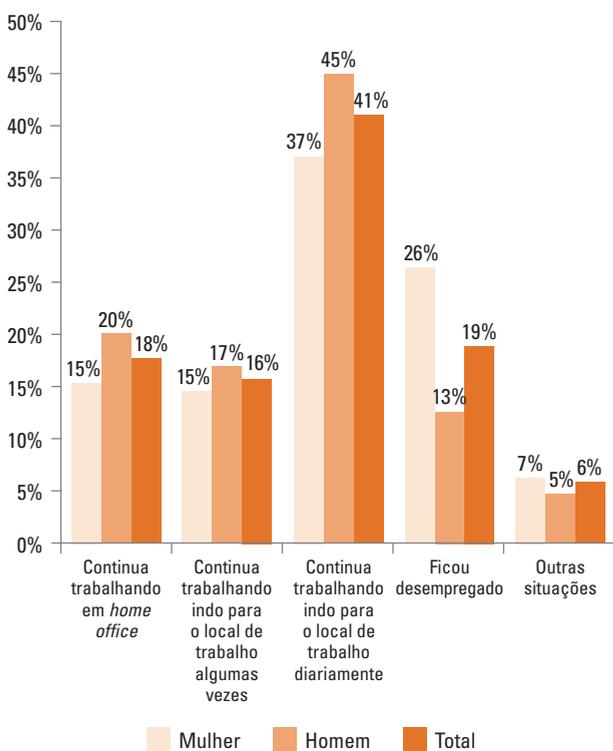
¹⁰ Cf. <<http://www.cetsp.com.br/media/1096348/Historico.pdf>>. Acesso em 19 fev. 2021.

Gráfico 3 • Condições de trabalho da população de São Paulo antes e durante a pandemia

Trabalhava fora de casa antes da pandemia?



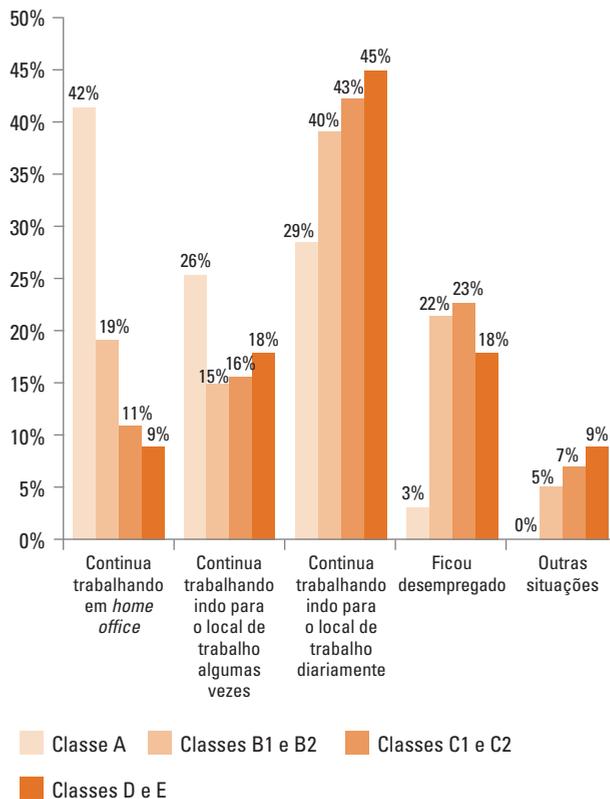
Durante a pandemia:



O *home office* também foi mais frequente entre os de classes sociais mais altas, como pode ser visto no gráfico a seguir, o que também era esperado pela configuração do mercado de trabalho, no qual as classes mais altas têm empregos de “escritório”, transferíveis para o *home office* mais facilmente, já os mais pobres trabalham mais nos serviços essenciais e braçais, que exigem a presença física do trabalhador. O desemprego também foi maior entre os mais pobres. Deve-se

ressaltar que isso também impacta o transporte público, uma vez que menos pessoas das classes mais populosas estão se deslocando diariamente para o trabalho.

Gráfico 4 • Condições de trabalho no momento da pesquisa dos que trabalhavam fora de casa antes da pandemia por classe



O impacto da pandemia na capital reflete o que foi observado no estado. A taxa de desocupação no Estado de São Paulo conforme a PNAD COVID19¹¹, pesquisa que abordou o mundo do trabalho no país durante a crise sanitária, resultou em uma média de 14% entre maio e novembro de 2020. São notáveis os efeitos da pandemia, visto que, do total de pessoas na força de trabalho, o percentual dos desocupados ou não ocupados que não procuraram trabalho devido ao isolamento social ou pela falta de trabalho, mas que gostariam, foi de 23%. Já em relação aos ocupados, 7% foram afastados em consequência da pandemia, sendo que 29% deles deixaram de receber remuneração. Neste contexto, 33% do total de domicílios receberam auxílio emergencial, política pública que visa o amparo

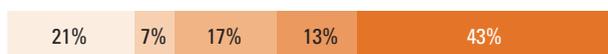
¹¹ A PNAD COVID19 teve início em maio de 2020, com entrevistas realizadas por telefone em cerca de 48 mil domicílios por semana, totalizando aproximadamente 193 mil domicílios por mês em todo o Brasil. A pesquisa, que se divide entre questões de saúde e questões de trabalho, faz divulgações semanais de determinados indicadores, em nível Brasil, e divulgações mensais de um conjunto maior de indicadores, por Unidades da Federação. Até o presente momento, foram divulgados dados até o mês de novembro de 2020.

financeiro destinado aos grupos em situação mais vulnerável em relação à pandemia, o que inclui os trabalhadores informais, que durante o período teve uma média de 5,60 milhões no estado (PNAD COVID 19, 2020).

Os entrevistados da nossa pesquisa foram questionados também sobre as medidas de proteção que tomavam durante seus deslocamentos no momento da pesquisa. Consideramos que esta é uma pergunta importante para entendermos o contexto de cuidados que as pessoas tinham. Ainda assim, entendemos que ela possui uma limitação, pois é provável que muitos possam ter respondido tomar certos cuidados que, na realidade, não tomam. Mais uma vez, vale lembrar que é uma pesquisa de percepção e não de mensuração do comportamento das pessoas. Assim, ao analisarmos os cuidados dos cidadãos paulistanos, a grande maioria disse usar máscara para sair de casa durante seus deslocamentos, mais da metade escolhe horários alternativos para evitar aglomerações e mais de 40% declararam andar mais a pé com frequência com a intenção de evitar o transporte público.

Gráfico 5 • Cuidados associados à pandemia durante os deslocamentos

Anda mais a pé para evitar transporte público



Escolhe horários alternativos para sair de casa e evitar aglomerações



Utiliza máscara

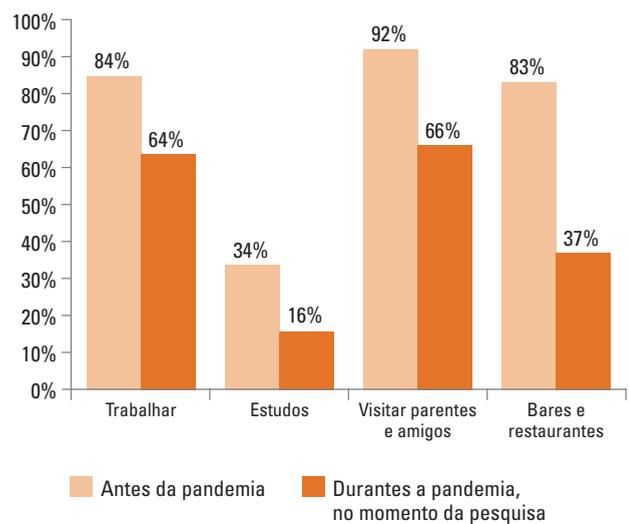


Nunca
 Quase nunca
 Às vezes
 Quase sempre
 Sempre

Ao verificar alguns motivos pelos quais a população saiu de casa antes e durante a pandemia, mesmo que esporadicamente, podemos ver que visitar parentes era a atividade mais realizada antes e se manteve como a que mais aparece durante a pandemia, seguida do trabalho. Outro dado que

chama a atenção é que, embora tenha havido uma queda de 46 p.p. no volume de pessoas que declarou ir a bares, restaurantes e outras atividades de lazer, ainda assim, quase 40% dos entrevistados disseram frequentá-los, mesmo que esporadicamente, durante a pandemia. Vale lembrar que a pesquisa foi realizada durante os meses de fevereiro e março, época em que o número de casos na cidade vivia uma escalada, como visto na seção anterior.

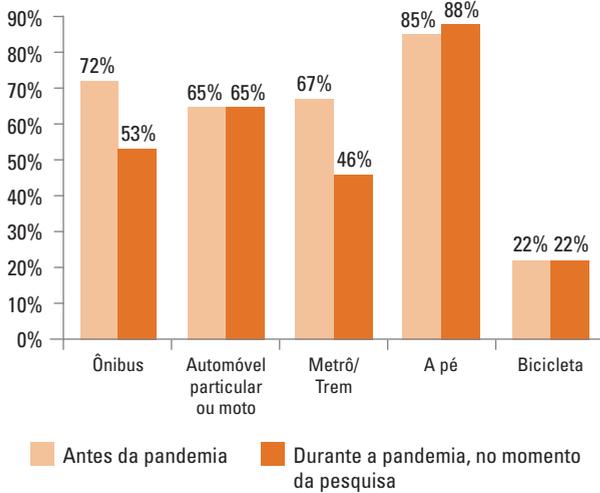
Gráfico 6 • Motivos para sair de casa, mesmo que esporadicamente



Quando observamos o uso que as pessoas fizeram dos principais meios de transportes na cidade de São Paulo, verificamos que os números encontrados se assemelham às estimativas oficiais de redução do número de passageiros na cidade¹², com ônibus, metrô e trem perdendo cerca de 20 pontos percentuais na declaração de uso entre antes e durante a pandemia. Os modos de transporte individuais foram aqueles que mais se mantiveram próximos do uso declarado antecedente à pandemia. Vale salientar que os dados não representam a incidência do uso desses transportes no cotidiano, pois as pessoas responderam de maneira genérica se usaram, mesmo que esporadicamente, nos períodos analisados. O que se buscou com essa pergunta foi entender a tendência de uso desses modos de transporte pela população.

12 Cf.: <<https://diariodotransporte.com.br/2021/02/12/onibus-de-sao-paulo-tiveram-reducao-de-36-de-oferta-e-ficaram-8-mais-rapidos-em-janeiro-de-pandemia/>>. Acesso em 12 mai. 2021.

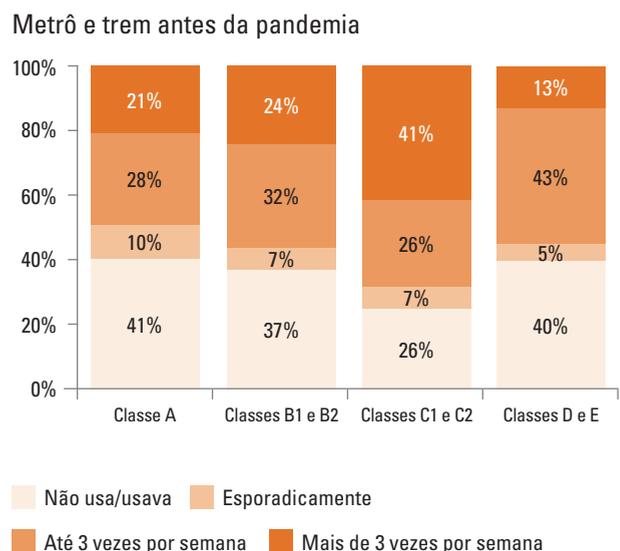
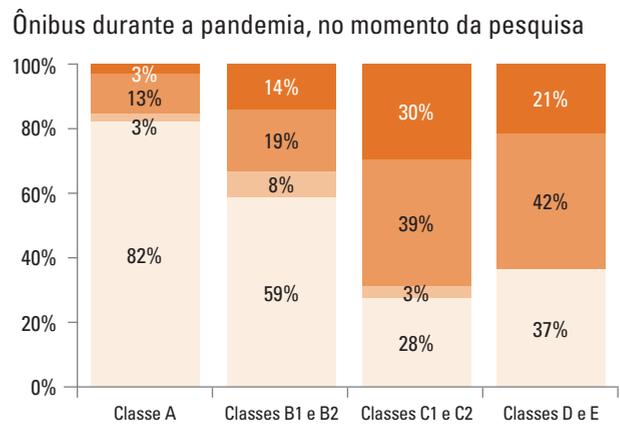
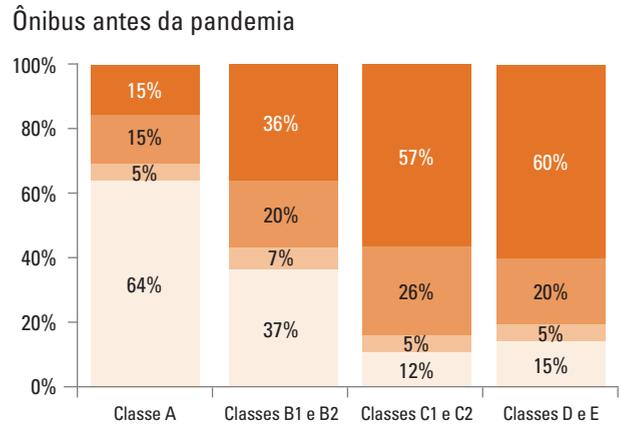
Gráfico 7 • Proporção da população que usou, mesmo que esporadicamente, os seguintes meios de transporte antes e durante a pandemia



A redução no uso dos transportes públicos pode se dar tanto pelo respeito às medidas de isolamento social estabelecidas pelo governo como pela crise econômica que se abateu sobre o país, reduzindo atividades produtivas e arrecadação de impostos pelos entes federativos. Como se sabe, o transporte público por ônibus na cidade de São Paulo conta com um subsídio dado pela prefeitura, pois somente a tarifa não é capaz de cobrir os custos do sistema. Esse valor ultrapassou 3 bilhões em 2020¹³. Discussões sobre redução das frota (para desincentivar o uso) ou, pelo contrário, aumento dela (para evitar que passageiros se aglomerem) foram bastante recorrentes na cidade durante o ano de 2020.

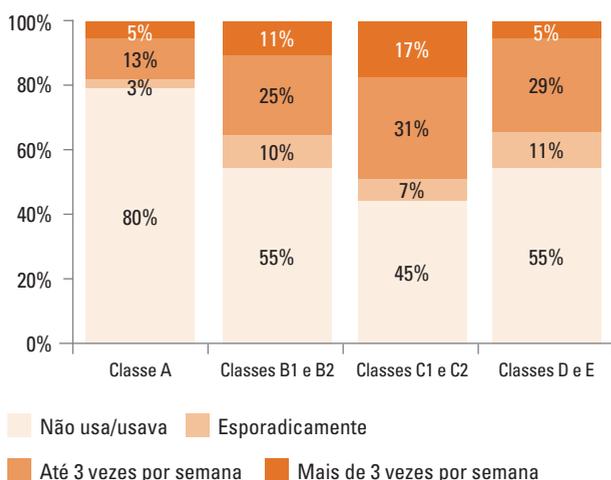
Outra variável importante nesta conta é a classe social dos usuários do transporte público. No contexto da pandemia, é possível observar que as classes mais altas reduziram mais o uso de ônibus e metrô ou trem, possivelmente por terem mais condições de ficar mais em casa ou optar por outras formas de transporte. No entanto, as classes mais altas realizam, normalmente, mais viagens, e também têm potencial de impactar na arrecadação de tarifas, além de impactar nos congestionamentos com uso maior do carro. Essa mudança durante a pandemia levanta a dúvida sobre se essas classes voltarão ao transporte público depois da crise sanitária.

Gráfico 8 • Proporção da população que usou, mesmo que esporadicamente, os seguintes meios de transporte antes e durante a pandemia



¹³ Cf.: <<https://diariodotransporte.com.br/2020/12/22/subsidios-a-onibus-em-sao-paulo-acumulam-r-329-bilhoes-e-tarifa-seria-de-r-760-diz-gestao-bruno-covas/#:~:text=Os%20subs%C3%ADdios%20ao%20sistema%20de,R%24%203%2C29%20bilh%C3%B5es.>>. Acesso em 12 mai. 2021.

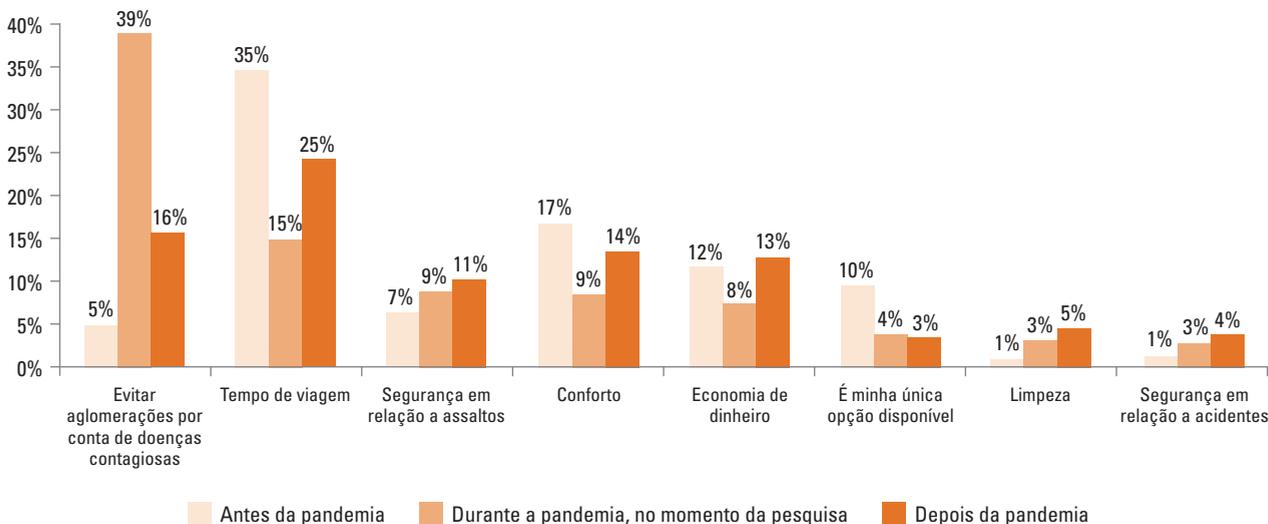
Metrô e trem durante a pandemia, no momento da pesquisa



Outra questão investigada junto aos entrevistados era sobre o motivo que os levou a escolher um meio de transporte em detrimento de outro antes e durante a pandemia. Além disso, a pergunta se repetia sobre a intenção do entrevistado para

depois da pandemia. A resposta era espontânea e a intenção, neste caso, era verificar se evitar aglomerações era uma questão que já aparecia antes da pandemia ou passou a existir (caso tenha passado a existir) somente durante a pandemia. Como se vê no gráfico abaixo, esta resposta teve um aumento de 34 p.p. da população chegando a quase 40%. Ou seja, para a população paulistana, se antes da pandemia o tempo de viagem era o principal critério para se optar pelo transporte a se usar, durante a pandemia evitar aglomerações passou a ser o principal critério. Nas projeções feitas pelos próprios entrevistados para depois da pandemia, o tempo de viagem volta a ser o critério mais importante, mas evitar aglomerações por conta de doenças contagiosas continua em alta, mostrando uma percepção de receio em relação à contaminação dos entrevistados mesmo depois que acabar a pandemia. Vale lembrar que isso é apenas uma medida de projeção da percepção dos cidadãos, reforçada ainda pela incerteza quanto ao fim da pandemia no momento de realização das entrevistas.

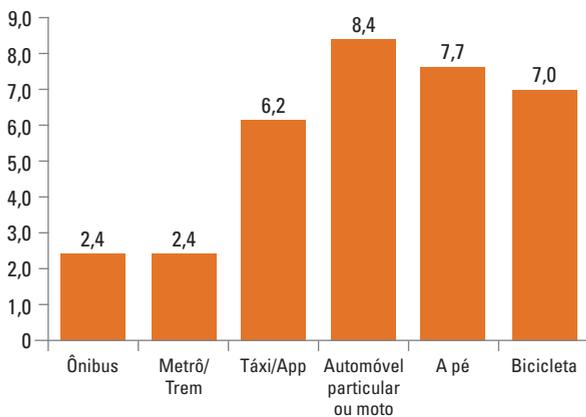
Gráfico 9 • Principal critério para a escolha dos meios de transporte antes, durante e depois da pandemia



Ao serem questionados sobre o quão seguros se sentem, em relação ao contágio por coronavírus, para circular nos meios de transportes mais comuns, pudemos verificar que o transporte público, de fato, desperta bastante insegurança nos entrevistados. Esse comportamento é esperado, uma vez que tanto os ônibus, quanto o trem e o metrô na cidade de São Paulo, em diversas linhas e horários, são extremamente lotados.

Os veículos nos quais as pessoas disseram sentir mais segurança são os motorizados individuais, seguidos do transporte ativo, a pé ou bicicleta. Esta questão foi aferida por meio de uma nota, de zero a dez, dada pelo entrevistado ao modo de transporte. Vale ressaltar a diferença encontrada na nota média dada pelas diferentes classes sociais, quanto mais alta a classe, menor a nota média atribuída ao ônibus.

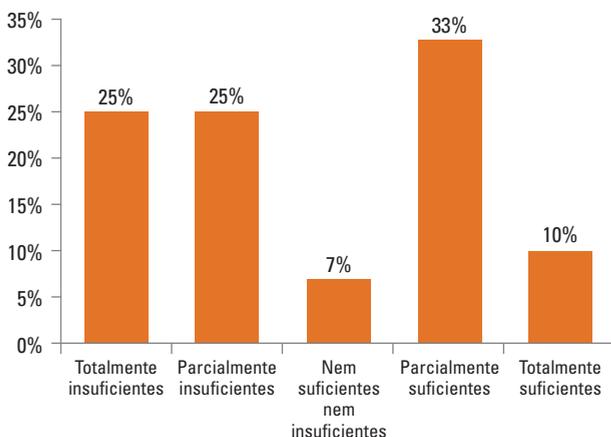
Gráfico 10 • Notas médias atribuídas aos modais mediante a segurança em relação à contaminação pelo coronavírus que os cidadãos sentem ao utilizá-los



Nota média do ônibus por classe
A - 1,03 • B1 e B2 - 1,99 • C1 e C2 - 2,89 • D e E - 2,45

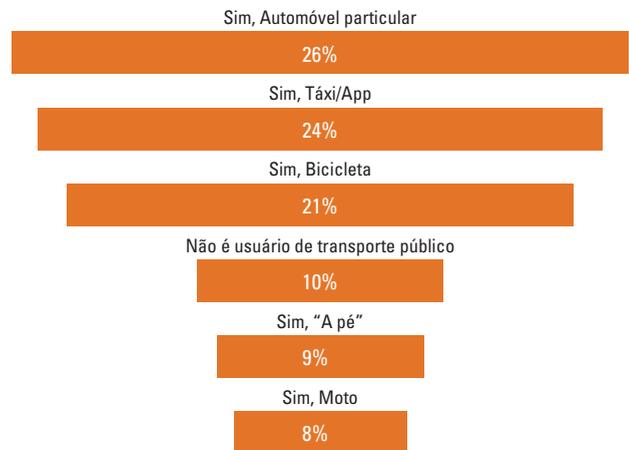
A sensação de insegurança também é reforçada pela percepção de que as medidas tomadas pela prefeitura no combate ao coronavírus são insuficientes. Metade dos entrevistados as considera total ou parcialmente insuficientes.

Gráfico 11 • Você considera as medidas tomadas pela prefeitura de sua cidade no combate ao coronavírus:



Diante deste cenário, os entrevistados pensaram em trocar o transporte público por transportes individuais, como pode ser visto no gráfico a seguir, ou seja, por carro ou taxi/app e, em terceiro lugar, por um modal ativo, a bicicleta. Isso pode estar associado tanto a uma sensação de maior segurança nos modos individuais motorizados quanto à necessidade de percorrer distâncias maiores, difíceis de serem cumpridas com modos ativos.

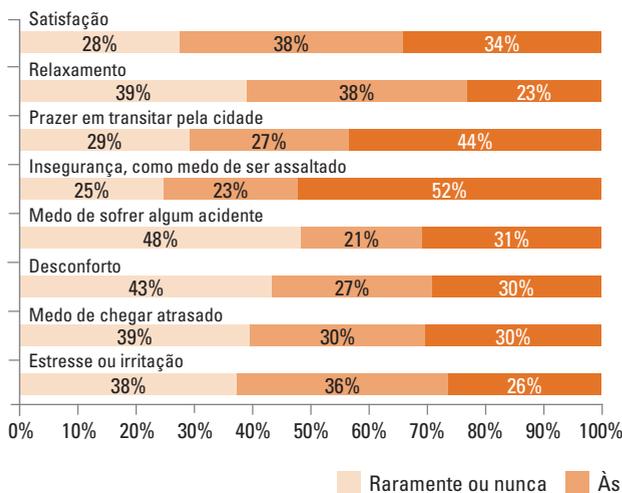
Gráfico 12 • A OMS tem recomendado a não utilização dos transportes públicos coletivos para evitar aglomerações. Com isso, você já pensou em adotar outros meios de transporte para se locomover?



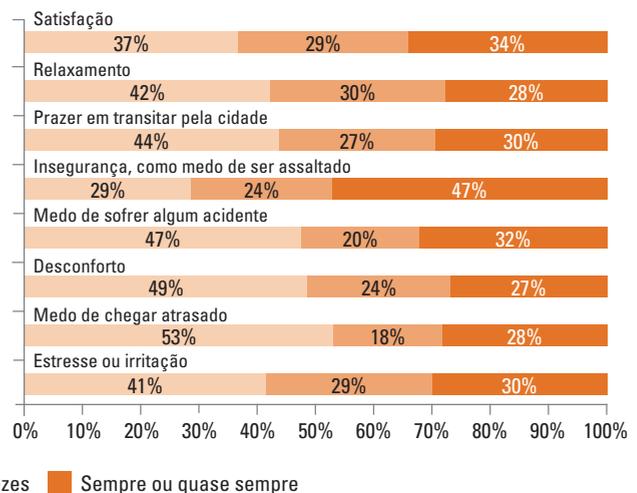
Outro aspecto interessante de se observar no deslocamento são as sensações notadas antes e durante a pandemia pelos entrevistados. É possível perceber, no gráfico a seguir, que os sentimentos positivos no deslocamento, como satisfação, relaxamento e prazer em transitar pela cidade cresceram no "raramente ou nunca", mas variaram pouco na opção "sempre ou quase sempre". Entre os sentimentos negativos, tem destaque o medo de chegar atrasado, que aumentou bastante a medida de "raramente ou nunca", o que pode ser explicado pela redução dos congestionamentos na capital paulista.

Gráfico 13 • Pensando nos deslocamentos que você fazia antes da pandemia em seu dia a dia, com que frequência você sentia/sente:

Antes



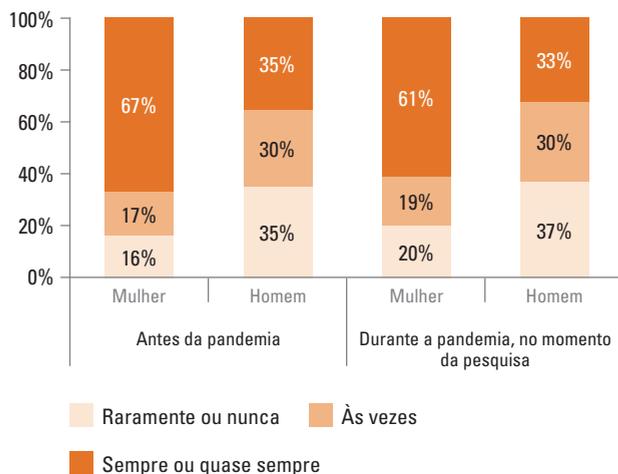
Durante a pandemia, no momento da pesquisa



Entre as mulheres, a sensação de insegurança era e continua sendo maior do que entre os homens. Fatores estruturais, como o machismo da sociedade brasileira impactam neste resultado,

mas também há de se levar em conta o fato de a cidade estar mais vazia na pandemia, o que causa também insegurança para as mulheres que circulam nela.

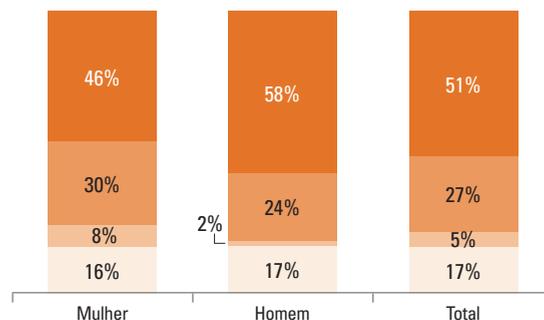
Gráfico 14 • Com que frequência sente insegurança nos deslocamentos:



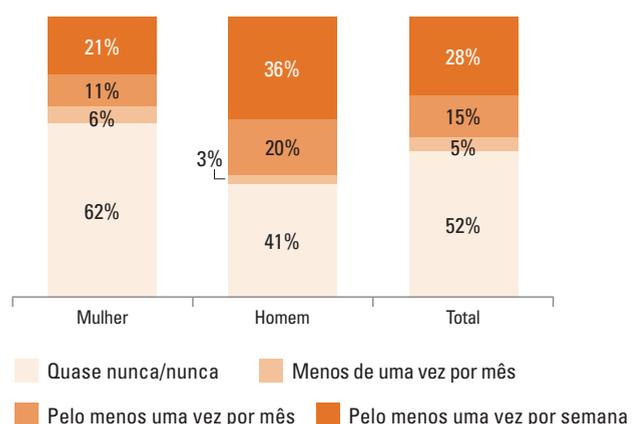
A frequência em espaços públicos abertos também chama a atenção sobre a questão de gênero. Antes da pandemia, a diferença da frequência de passeio ou visita entre homens e mulheres em bairros ou ruas abertas da cidade era menor do que atualmente, quando ambos vão menos, mas as mulheres menos ainda. Além do medo da contaminação, que provavelmente diminuiu a circulação de pessoas mesmo em espaços abertos, espaços públicos com poucas mulheres e crianças tendem a causar maior sensação de insegurança. É interessante notar que pode haver um receio por parte das pessoas de frequentar espaços públicos, mesmo que abertos.

Gráfico 15 • Com que frequência você costumava passear, praticar atividades físicas ou visitar, sozinho, com familiares e/ou amigos bairros ou ruas de regiões abertas da cidade, como, por exemplo o centro da cidade ou em algum bairro que você goste?

Antes da pandemia



Durante a pandemia, no momento da pesquisa



Uma possibilidade é que as pessoas estejam realmente receosas em frequentar os mesmos lugares de antes da pandemia, já que uma parte relevante dos entrevistados respondeu que discorda ou não se posicionou sobre visitar amigos e parentes e sair para atividades de lazer quando a pandemia acabar com a mesma frequência de antes da pandemia.

Gráfico 16 • Você concorda com as seguintes afirmações?

Depois que a pandemia passar, eu vou sair de casa para visitar amigos e parentes com a mesma frequência de antes da pandemia.



Depois que a pandemia passar, eu vou sair de casa para ir a bares, cinema, restaurantes ou outras atividades de lazer com a mesma frequência de antes da pandemia.



Concordo Não concordo, nem discordo Discordo

Os dados mostram mudanças relevantes dos paulistanos na mobilidade e até na relação com a cidade. O transporte público aparece em baixa e os modos individuais motorizados como alternativa para evitar a contaminação. Por outro lado, há uma abertura aos modos ativos de deslocamento, os quais serão abordados na próxima seção.

5. Perspectivas para a mobilidade ativa em São Paulo (SP)

Foi possível perceber que as pessoas se mostram bastante abertas aos transportes ativos para depois da pandemia, tanto para uso pessoal quanto pensando em ações estatais que incentivem a adoção desses transportes. No Gráfico 17, podemos ver que o incentivo a um sistema de transporte que priorize deslocamentos de bicicleta e a pé foi apoiado por 77% dos entrevistados. A mesma tendência é observada nos Gráficos 18 e 19, nos quais 77% dos entrevistados são favoráveis às ciclovias e ciclofaixas existentes hoje na cidade e 85% são favoráveis à implementação de novas infraestruturas deste tipo. Ao realizar as duas perguntas em seguida, a expectativa era de

que os entrevistados até se mostrassem favoráveis às ciclovias que já existem, mas ao considerar sua expansão, essa aprovação cairia.

No entanto, observou-se o contrário nos resultados, o que mostra uma grande abertura da população paulistana quanto à ampliação de infraestrutura que incentive a mobilidade ativa. Em pesquisas anteriores realizadas pelo Instituto Datafolha, 80% dos paulistanos eram favoráveis à implementação de ciclovias em ruas e avenidas de São Paulo em 2014 e esta aprovação caiu para 56% em 2015¹⁴. Na época, estas políticas estavam muito ligadas ao prefeito Fernando Haddad (PT), que expandiu a malha cicloviária paulistana, o que gerou bastante controvérsia no debate público e acabou conectando a aprovação da medida à aprovação do próprio prefeito, que também caiu entre estes anos.

É interessante notar também que a aprovação das ciclovias atuais é maior entre as classes A, D e E e menor entre as classes dos estratos médios.

Gráfico 17 • Você concorda com a seguinte afirmação?

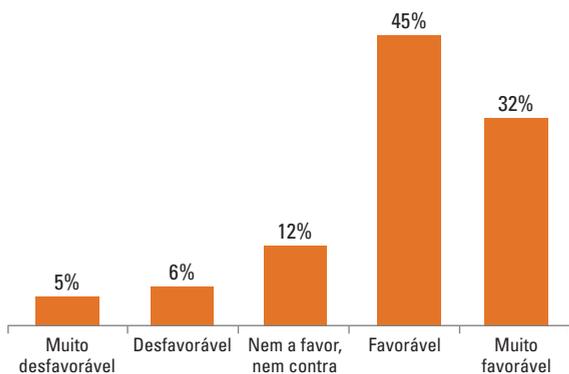
Após a pandemia, o poder público deve investir mais em um sistema de transporte que priorize deslocamentos de bicicleta e a pé.



Concordo Não concordo, nem discordo Discordo

¹⁴ Disponível em: <<https://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2015/11/1701570-politicas-de-mobilidade-urbana-de-haddad-dividem-paulistanos.shtml>>. Acesso em 23 mar. 2021.

Gráfico 18 • Quão favorável você é em relação às ciclovias e ciclofaixas que existem na sua cidade hoje?



Aprovação das ciclovias e ciclofaixas existentes na cidade por classe

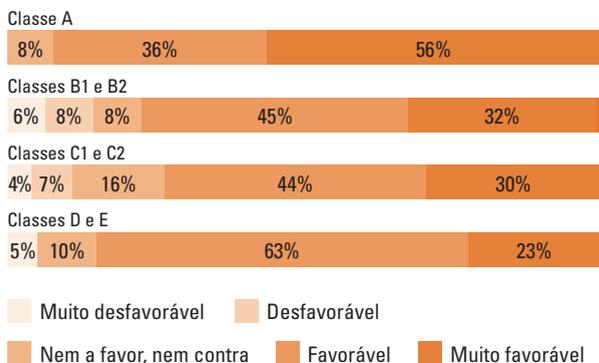
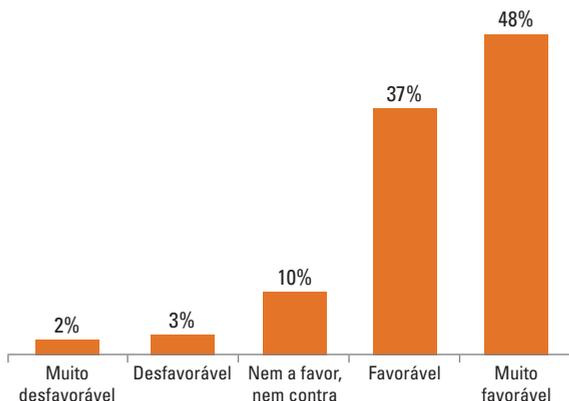
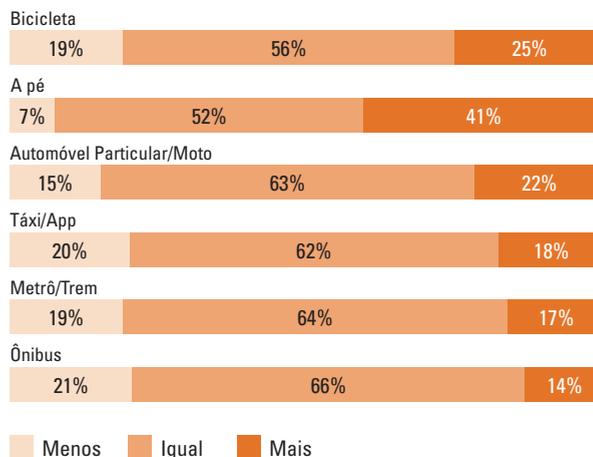


Gráfico 19 • E o quão favorável você é à implementação de novas ciclovias e ciclofaixas na sua cidade?



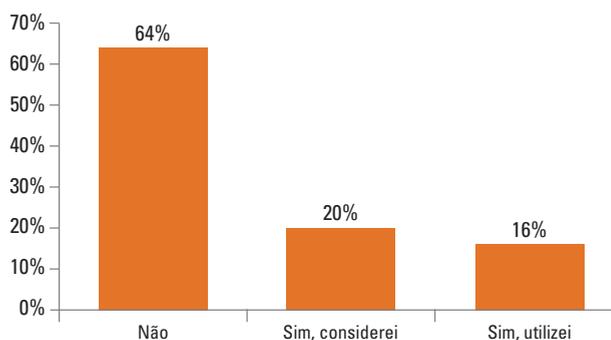
Outra tendência favorável aos modos ativos de transporte pode ser vista no Gráfico 20, onde é possível observar que os modos sobre os quais os entrevistados mais têm expectativas de usar com maior frequência depois da pandemia são a pé e bicicleta, seguidos do automóvel particular ou moto. Já os que pretendem usar menos são ônibus e táxis ou transporte por aplicativos.

Gráfico 20 • Depois que a pandemia passar e o isolamento não for mais necessário, você pretende usar mais, menos ou igual a antes da pandemia os seguintes meios de transporte:



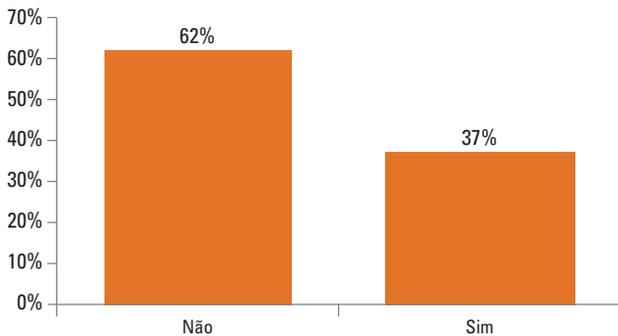
Apesar disso, mesmo a bicicleta sendo recomendada no contexto de pandemia por diminuir as chances de contágio nos deslocamentos (CORDEIRO, 2021), poucos foram os paulistanos que a utilizaram durante a pandemia, como pode ser visto no Gráfico 21, mas somados os que consideraram utilizar aos que utilizaram, há 36% de entrevistados abertos a essa possibilidade.

Gráfico 21 • No contexto da pandemia, você utilizou ou considerou utilizar a bicicleta como meio de transporte?



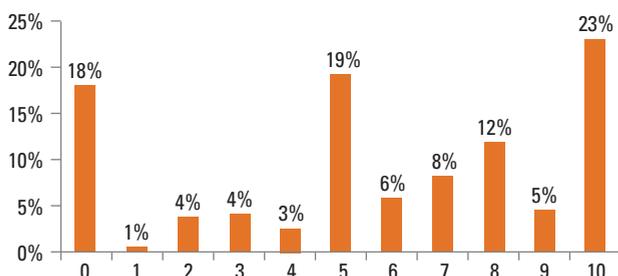
Entre os que não usaram e nem consideraram usar a bicicleta neste período, 37% estariam dispostos a usar, como pode ser visto no Gráfico 22. Ou seja, mesmo entre aqueles que não cogitaram fazer seus deslocamentos pedalando, há uma receptividade considerável a essa ideia.

Gráfico 22 • Você usaria a bicicleta para se locomover pela cidade a fim de realizar suas atividades?



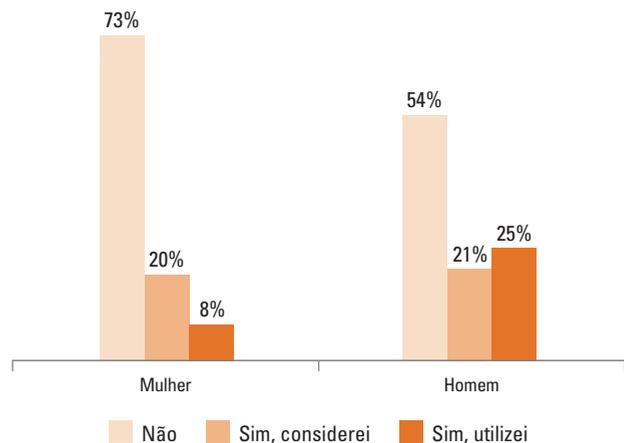
Já quando questionados sobre a vontade de usar a bicicleta depois da pandemia, 47% deram até a nota 5 de vontade e 53% deram nota 6 a 10, sendo que nos extremos temos 18% com zero de vontade e 23% com 10 de vontade, como mostra o Gráfico 23. Isso indica uma aceitação relativamente alta em relação ao modal, mas também uma baixa efetivação das vontades dos entrevistados, uma vez que a proporção de viagens de bicicleta na cidade ainda é bem baixa (perto de 1%). Observamos que eles são a favor da ampliação da infraestrutura para modos ativos, têm expectativas de ampliar o uso depois da pandemia, mas quando questionados sobre o uso efetivo ou mesmo a consideração do uso do modal, os números caem. No entanto, considerando a proporção de uso da bicicleta na RMSPP, esses números são altos e indicam um grande potencial de ampliação de uso do modal. Vale ressaltar que as notas médias não apresentaram diferenças estatisticamente significantes entre homens e mulheres, o que reforça que os desafios para a adoção do modal entre as mulheres não estão relacionados exatamente à vontade delas, mas aos obstáculos que encontram no uso da bicicleta na cidade no dia a dia.

Gráfico 23 • Mesmo que já seja ciclista, em uma escala de 0 a 10, onde 0 quer dizer nenhuma vontade e 10 quer dizer muita vontade, qual número você atribui para a sua vontade de usar a bicicleta como meio de transporte após a pandemia?

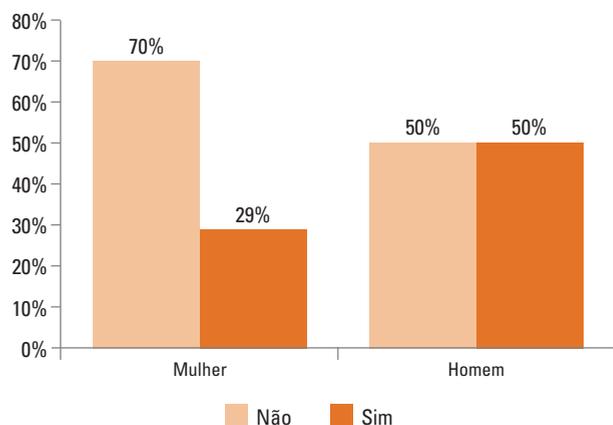


Quando olhamos os mesmos dados recortados por gênero, percebemos que os homens usaram mais a bicicleta durante a pandemia e, entre os que não usaram, a proporção de homens que declarou que usaria também é maior. Isso reforça a importância de se pensar sobre o gênero na elaboração da política pública urbana e de mobilidade ativa, como vem sendo colocado por várias autoras (Cf. KERN, 2020; LEMOS *et al.*, 2017).

Gráfico 24 • No contexto da pandemia, você utilizou ou considerou utilizar a bicicleta como meio de transporte?



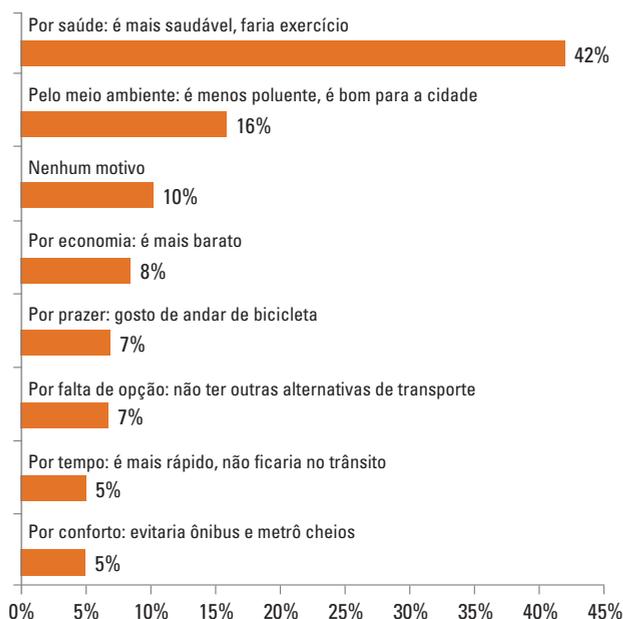
Você usaria a bicicleta como meio de transporte?



Essa tendência pode ser melhor especificada quando olhamos os motivos que levariam as pessoas a usarem a bicicleta. Esta pergunta foi feita apenas para quem não usou e nem considerou usar a bicicleta durante a pandemia. Na versão da pergunta aberta, na qual os entrevistados falam os motivos que os levariam a usar a bicicleta como meio de transporte e essas razões são categorizadas a posteriori, os motivos ligados à saúde também foram os mais mencionados (20%), seguidos de mais segurança viária e/ou pública (12%), sendo que 16% dos entrevistados disseram que nenhum motivo os levaria a usar

a bicicleta como meio de transporte. Na versão com a pergunta fechada, ou seja, aquela em que o entrevistador oferece as respostas ao entrevistado, a saúde aparece em primeiro lugar com grande vantagem sobre o segundo motivo, que é o meio ambiente.

Gráfico 25 • Quais desses motivos fariam você adotar a bicicleta como meio de transporte em primeiro lugar (pergunta fechada)?



A próxima seção discute quem são os potenciais ciclistas de São Paulo, seu perfil socioeconômico, bem como as suas percepções em relação a andar de bicicleta pela cidade.

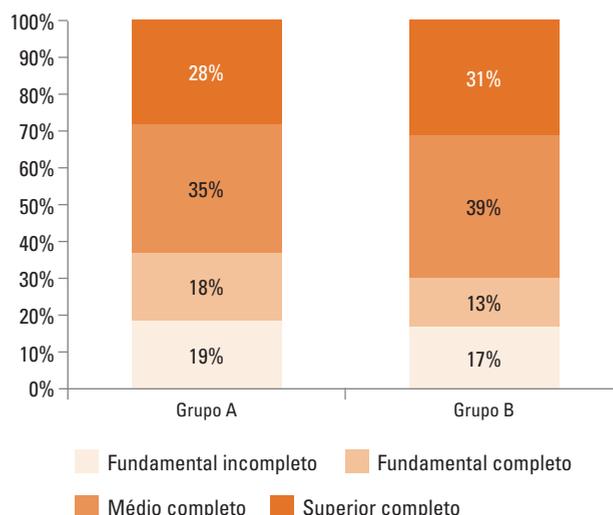
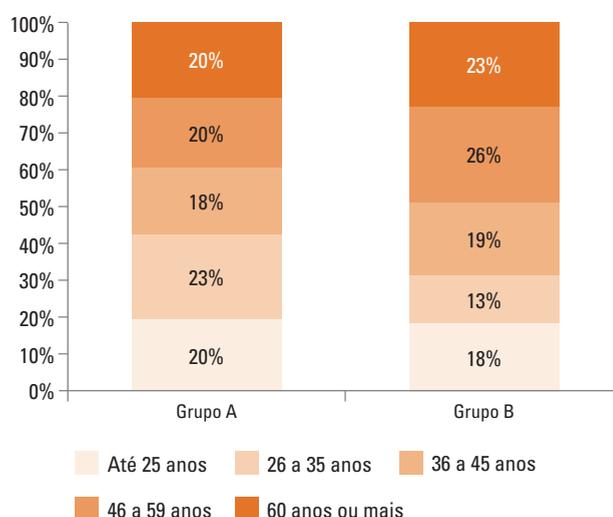
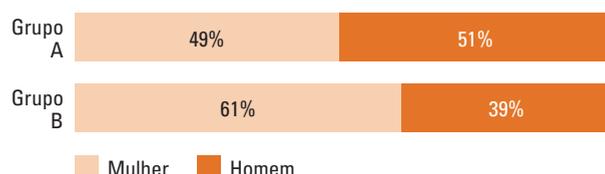
5.1 Quem são os potenciais ciclistas?

Para entender melhor quem são os cidadãos paulistanos dispostos a adotar a bicicleta como meio de transporte, realizamos um exercício de separar os respondentes em dois grupos distintos. Um deles (Grupo A), formado por aqueles que têm mais vontade de adotar a bicicleta como meio de transporte e deram nota 6 ou mais para a própria vontade de adotá-la. Os que deram nota 5 ou menos compõem o Grupo B, com menor vontade de pedalar para se deslocar por São Paulo.

Enquanto as mulheres compõem praticamente metade do Grupo A, entre os menos dispostos elas representam 60%. Isso pode se dar em função de questões relacionadas à violência contra a mulher no espaço público, como já foi abordado anteriormente. Além disso, há mais vontade de utilizar a bicicleta entre os mais jovens.

Enquanto no grupo de dispostos, mais de 40% têm até 35 anos. Entre os menos dispostos, essa proporção é pouco maior do que 30%. Em termos de escolaridade, os grupos mais dispostos e menos dispostos a adotar a bicicleta são bem semelhantes.

Gráfico 26 • Perfil dos grupos com mais e com menos vontade de adotar a bicicleta como meio de transporte



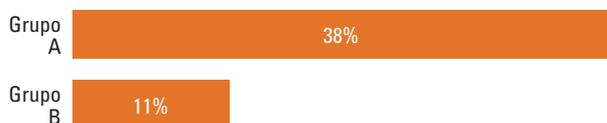
O Grupo A é aquele com maior proporção de pessoas (mais de 80%) que concordam que o poder público deve investir em um sistema de transporte que priorize mais deslocamentos ativos. Embora menor, essa percepção é bastante alta mesmo entre aqueles com menos vontade de adotar a bicicleta.

Gráfico 27 • Você concorda com a seguinte frase?

Após a pandemia, o poder público deve investir mais em um sistema de transporte que priorize deslocamentos de bicicleta e a pé.

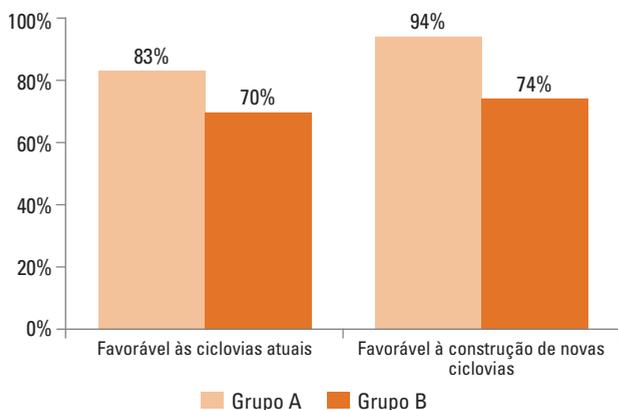


Gráfico 28 • Percentual daqueles que, comparando a vida antes da pandemia, pretendem usar mais a bicicleta como meio de transporte depois que a crise passar e o isolamento não for mais necessário:



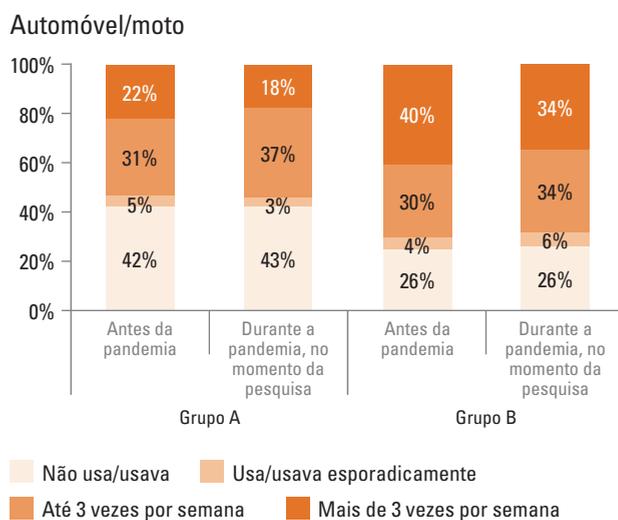
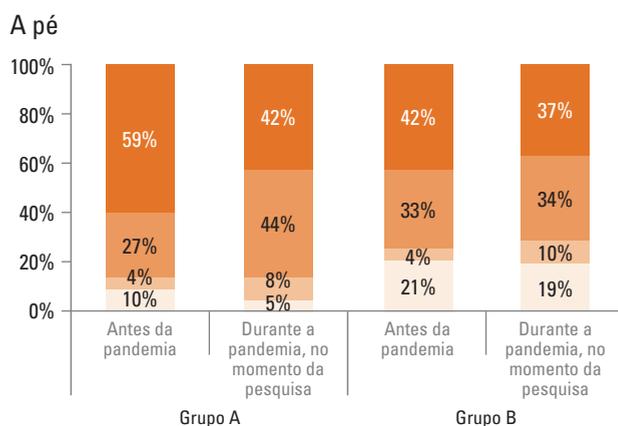
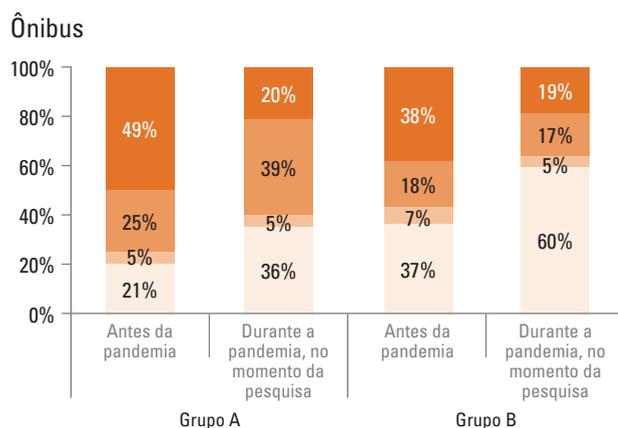
Como era de se esperar, o Grupo A também se mostra mais favorável às ciclovias atuais e à construção de novas ciclovias na cidade de São Paulo. Uma análise de risco relativo¹⁵ mostra que essas pessoas têm 5,4 vezes mais chances de serem a favor de futuras políticas ciclovárias desse tipo. Ou seja, são pessoas que desejam utilizar a bicicleta na cidade e, para isso, acreditam que é necessário que o espaço urbano seja ainda mais adequado para o ciclismo. Vale destacar, entretanto, que mesmo entre o grupo das pessoas com menos vontade de adotar a bicicleta como modo de transporte, a taxa de favorabilidade em relação às ciclovias é alta.

Gráfico 29 • Proporção de pessoas favoráveis às ciclovias atuais e à construção de novas ciclovias em São Paulo



Sobre os hábitos de deslocamento antes e durante a pandemia (no momento da pesquisa), o Grupo A se deslocava e se desloca mais frequentemente de ônibus e a pé e menos frequentemente de carro e moto em comparação com o Grupo B. Isso indica que o uso da bicicleta deve ser planejado pensando nesse grupo, em integração com o transporte público e a mobilidade a pé.

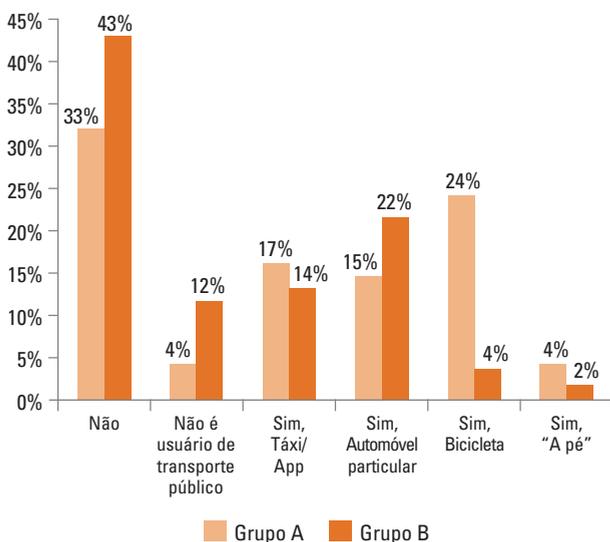
Gráfico 30 • Proporção da população que usou, mesmo que esporadicamente, os seguintes meios de transporte antes e durante a pandemia



15 O risco relativo é a probabilidade de um evento ocorrer em um grupo em comparação com o outro.

O Grupo A também pensou mais em mudanças no modo de transporte, já que usa mais o transporte público. Em primeiro lugar, como menção aos modos pelos quais pensou em trocar, apareceram bicicleta, táxi/app e automóvel particular. No Grupo B, o automóvel aparece em primeiro lugar, seguido de táxi/app. Apesar de a bicicleta aparecer como primeira alternativa no Grupo A, é importante que essa vontade de mudança seja incentivada via políticas públicas, pois o risco de este grupo ir para os modos motorizados individuais é grande também e isso tem impactos relevantes para a cidade.

Gráfico 31 • A OMS tem recomendado a não utilização dos transportes públicos coletivos para evitar aglomerações. Com isso, você já pensou em adotar outros meios de transporte para se locomover?

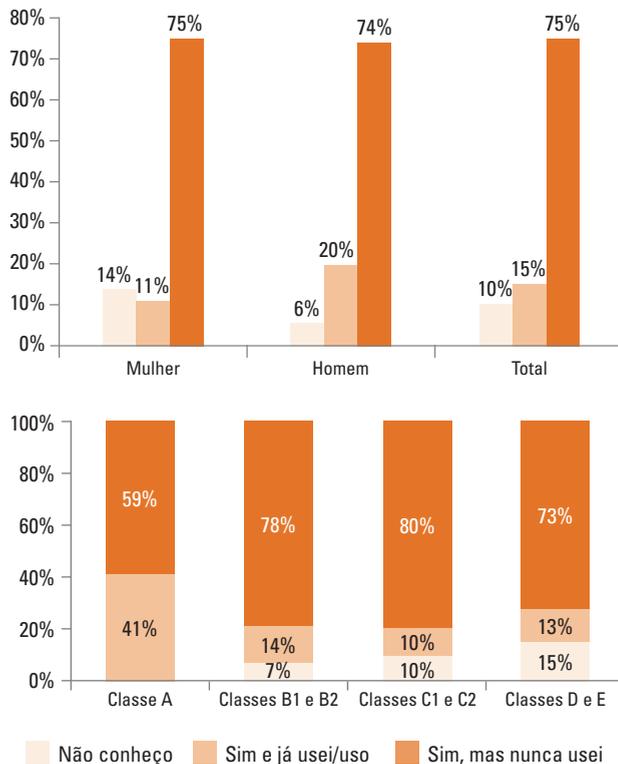


Assim, o conhecimento sobre este grupo se torna bastante estratégico na promoção de políticas de mobilidade ativa. Em termos de perfil, o grupo é paritário em gênero e escolaridade, e mais jovem do que o outro grupo, dos que têm menos vontade de usar a bicicleta. Os potenciais ciclistas apoiam políticas de infraestrutura cicloviária e usam mais o transporte público. Quando pensaram em trocar por conta da pandemia, a bicicleta apareceu em primeiro lugar, seguida pelos modos motorizados individuais (táxi e carro). Desta forma, é importante que as políticas públicas incentivem o uso de bicicleta, especialmente com intermodalidade com o transporte público, para dar vazão a essa vontade, pois ela pode acabar no endosso ao carro, que trouxe e traz tantos impactos ruins à capital paulista.

5.2 Sobre o Bike Sampa

No contexto de entender a abertura aos modais ativos na pandemia, questionamos todos os entrevistados sobre o sistema de bicicleta compartilhada da cidade, que muitas vezes é usado como uma primeira experiência de mobilidade com o modal ou como uma porta de entrada para adoção da bicicleta no dia a dia. A maioria dos entrevistados conhece o sistema, mas nunca utilizou (75%). Entre as mulheres, a porcentagem de desconhecimento do sistema é maior e o uso é menor do que entre os homens. Entre os mais ricos, o sistema é mais conhecido do que entre os mais pobres, o que pode ser explicado pela localização do sistema na cidade - no já mencionado quadrante sudoeste, que concentra também renda e postos de trabalho mais bem remunerados.

Gráfico 32 • Você conhece o Bike Itaú mesmo que só de ouvir falar?



Entre os que não utilizam ou já utilizaram mas sem constância, 70% usariam, o que mostra uma grande demanda reprimida e um grande potencial de ampliação do sistema. Ao serem solicitados para dar uma nota, de zero a dez, à própria vontade de usar o sistema, metade dos entrevistados deu nota 6 ou mais, o que reforça o potencial de usuários na cidade. A média das notas foi maior entre as classes D e E e cresce conforme diminui a classificação social dos entrevistados, indicando um potencial de expansão de usuários entre os mais pobres. Entre homens e mulheres não encontramos diferenças significativas nas notas.

Gráfico 33 • Você usaria o Bike Itaú para se locomover pela cidade a fim de realizar suas atividades?

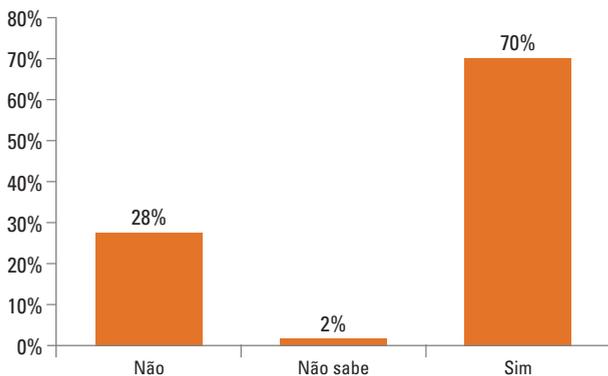
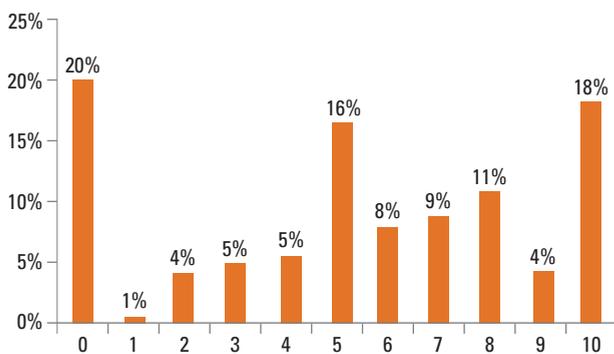


Gráfico 34 • Numa escala de 0 a 10, onde 0 é nenhuma vontade e 10 é muita vontade, quão disposto a usar o Bike Itaú você está?



Nota média do ônibus por classe
A - 5,06 • B1 e B2 - 5,18 • C1 e C2 - 5,35 • D e E - 7,23

O sistema também é visto como uma boa alternativa à mobilidade urbana, especialmente na pandemia. Embora com menor porcentagem de concordância, os entrevistados acreditam que o sistema é acessível aos habitantes da cidade.

Gráfico 35 • Diga se você concorda, discorda ou não concorda nem discorda das seguintes frases

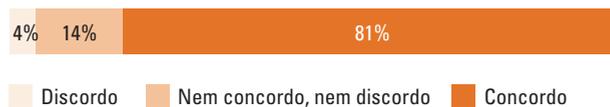
O Bike Itaú é um sistema acessível para todos os habitantes.



O Bike Itaú é um serviço muito importante para o transporte na cidade durante a pandemia, pois ajuda a evitar aglomerações.



O Bike Itaú é uma boa opção de transporte na cidade.



Desta forma, podemos perceber que o Bike Itaú é conhecido pela maior parte da população da cidade, mas uma fração pequena já fez uso do sistema alguma vez na vida. É possível dizer também que ele apresenta avaliação relativamente positiva por parte da população, uma vez que mais de 40% atribuíram nota 7 ou mais para sua vontade de usar o sistema. Na próxima seção, detalhamos um pouco melhor quem é esse grupo mais disposto a utilizar o *bike sharing* na capital paulista.

5.2.1 Quem são os potenciais usuários do Bike Sampa?

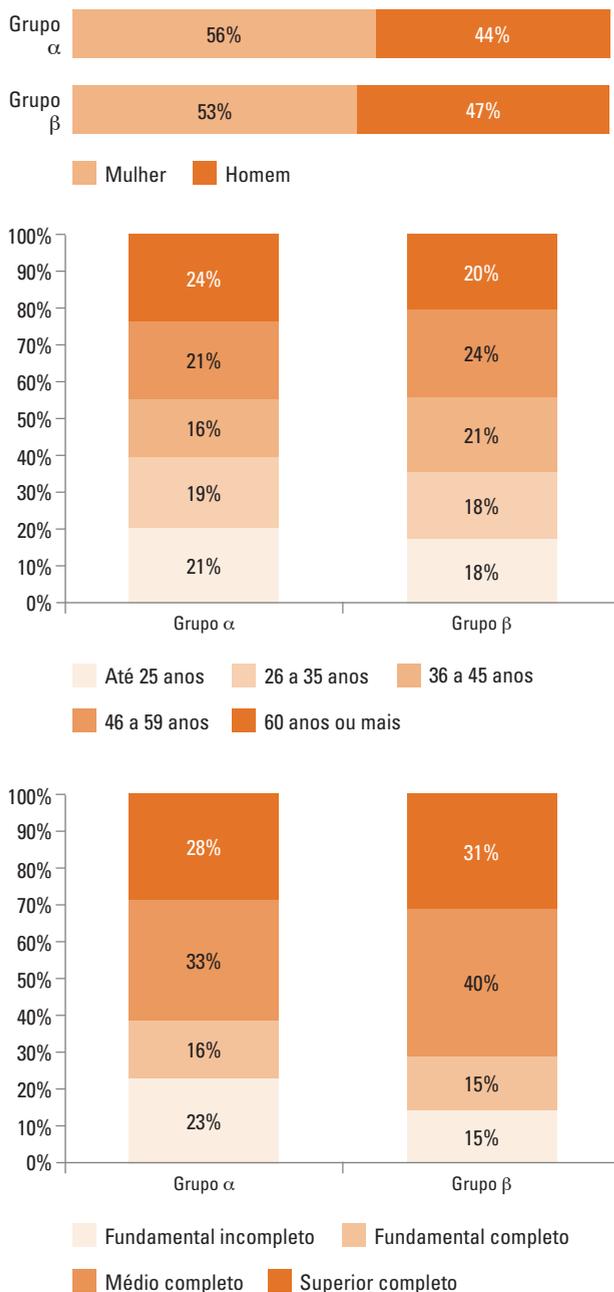
Para separar aqueles mais dispostos a utilizar o Bike Sampa dos menos dispostos, realizamos um corte na população em dois grupos. O Grupo α é aquele com mais vontade de utilizar o Bike Sampa e atribuiu nota 7 ou mais a este quesito. O Grupo β é composto por pessoas que deram nota 6 ou menos para sua vontade de usar o *bike sharing* paulistano.

Os perfis observados entre os Grupos α e β são semelhantes aos perfis observados anteriormente nos Grupos A e B. Entretanto, algumas diferenças podem ser evidenciadas. Em relação ao gênero, por exemplo, embora seja bem dividido, ele se inverte entre aqueles que querem utilizar o Bike Sampa. A proporção de mulheres que deram nota 7 ou mais para a vontade de usar o *bike sharing* é maior do que a proporção de mulheres no Grupo β . Isso pode estar relacionado a uma maior sensação de segurança no uso dos *bike sharings*. Como já discutido anteriormente, o volume de mulheres pedalando está associado, entre outras coisas, a percepções sobre segurança pública e viária. Uma pesquisa realizada pela Tembici, em 2021, revelou a importância da infraestrutura cicloviária para assegurar a participação dessa população no uso da bicicleta¹⁶. Os sistemas de compartilhamento estão sempre situados nas imediações das ciclovias e ciclofaixas da cidade. Isso reforça o potencial “produtor” de ciclistas que sistemas como o Bike Sampa possuem.

Já no que diz respeito à idade e escolaridade, ambos os grupos são bastante parecidos e concentram pessoas com uma leve inclinação entre aqueles com mais vontade de usar o Bike Itaú (Grupo α) e pessoas mais velhas e menos escolarizadas.

¹⁶ Disponível em: <<https://vadebike.org/2021/03/ciclovias-incentivam-mulheres-a-usar-bicicleta/>>. Acesso em 23 mar. 2021.

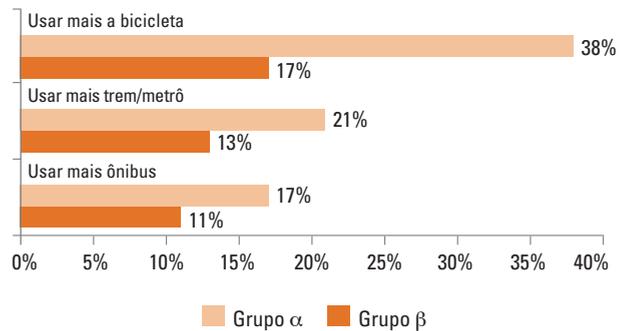
Gráfico 36 • Características socioeconômicas dos Grupos α e β



Se por um lado o Grupo α foi aquele que apresentou maior vontade de utilizar o Bike Sampa, as pessoas que o compõem também têm expectativa de usar mais o transporte público após a pandemia, seja ônibus ou metrô. Isso é uma questão importante, porque sua maior aceitação ao uso do *bike sharing* pode estar associada a uma experiência cotidiana de deslocamentos na cidade, onde o transporte público está mais frequente, podendo significar que seu entendimento sobre o *bike sharing* está atrelado a um componente da matriz de transporte coletivo da cidade, e não a um modo individual de deslocamento.

17 Análise de risco.

Gráfico 37 • Proporção dos que pretendem usar mais bicicleta e transporte coletivo após a pandemia entre os Grupos α e β



É importante ressaltar que, assim como os mais dispostos a utilizar a bicicleta de modo geral, o Grupo α tem uma proporção maior de pessoas que acreditam que o poder público deve promover a mobilidade ativa após a pandemia. Isso fortalece a ideia de que não apenas o uso da bicicleta deve ser incentivado, como os sistemas de compartilhamento se consolidam como instrumento para viabilizar isso.

Gráfico 38 • Você concorda com a seguinte frase?

Após a pandemia, o poder público deve investir mais em um sistema de transporte que priorize deslocamentos de bicicleta e a pé.



Os dados mostram, então, que o grupo da população mais disposta a utilizar o Bike Sampa é semelhante ao grupo que tem maior disposição em usar a bicicleta de modo geral. Embora possa parecer uma questão intuitiva, é interessante notar como a ideia de andar de bicicleta na cidade se associa ao uso do sistema de compartilhamento e como este se associa ao uso dos transportes públicos da cidade. Pessoas do Grupo A (que deram nota 6 ou mais para a sua vontade de andar de bicicleta) tinham 10 vezes mais chances¹⁷ de cair dentro do Grupo α (que deu nota 7 ou mais para a vontade de utilizar o Bike Sampa). Ou seja, contemplar esse grupo é atuar com aqueles que parecem estar mais próximos de se tornar ciclistas na cidade de São Paulo.

6. Considerações finais

Entender as mudanças nos deslocamentos da cidade durante a pandemia e a percepção que os habitantes têm sobre os meios de transporte é crucial para pensar a mobilidade urbana que desejamos depois que a crise passar. Essa pesquisa nos mostrou que os paulistanos estão saindo menos de casa. Caiu pela metade (40 p.p.) o volume de pessoas que saíam de casa mais de 3 vezes por semana. As pessoas ficaram mais em casa tanto por conta da crise sanitária, para evitar o contágio, quanto pela crise econômica dela derivada, que ocasionou a perda de um grande volume de postos de trabalho na cidade.

Os dados mostram que o desemprego foi maior entre as mulheres que, em geral, ocupam com mais frequência postos de trabalho no setor de serviços (extremamente afetado pela crise). O *home office* foi mais frequente entre pessoas de classes mais altas. Entre os que continuaram trabalhando durante a pandemia, as classes CDE são aquelas onde há maior proporção de pessoas que, no momento da pesquisa, saíam de casa diariamente para trabalhar.

Embora diversas cenas veiculadas em jornais, revistas e portais de notícias possam contradizer esse dado, quando questionada, praticamente a totalidade da população diz estar utilizando máscaras para sair de casa. Quase 70% escolhe horários alternativos para sair de casa para evitar aglomerações e mais de 40% dizem andar mais a pé para evitar o transporte público.

Mesmo reduzindo o volume de saídas à rua durante a pandemia, alguns motivos se mostraram importantes para que as pessoas saíssem, os mais apontados foram o trabalho e visitar parentes. Com isso, os dados apontam que houve queda no uso de transportes públicos, tanto ônibus como metrô e trem, embora seja alto entre as classes mais baixas mesmo durante a pandemia. Isso se complementa com o dado de que as classes mais altas têm uma proporção maior de pessoas trabalhando em *home office*. É possível verificar também um leve aumento no uso de automóvel e a pé.

O principal motivo para a escolha de um determinado meio de transporte antes da pandemia era o “tempo de viagem”. Depois, passou a ser “evitar aglomerações”. Embora depois da pandemia a expectativa seja que “o tempo de viagem” volte a ser o fator decisivo para a escolha do modo de transporte, a motivação “evitar aglomerações” aumentou em 3 vezes

em relação ao período anterior à crise. Ou seja, mesmo depois da pandemia, existe uma parcela da população que vai escolher o meio pelo qual se desloca considerando a lotação do transporte, o que sugere uma oportunidade para a mobilidade ativa, dependendo do deslocamento.

É importante lembrar que tanto a modos ativos (a pé 7,7 e bicicleta 7,0) como o automóvel (8,4) foram considerados os meios mais seguros de se deslocar pela cidade para evitar o contágio. Associado a isso, temos que 26% da população substituiu ou considerou substituir o transporte público pelo automóvel e mais 21% pela bicicleta.

Esse dado é interessante, pois quase 80% da população acredita que o poder público deve investir em políticas para mobilidade ativa depois da pandemia. Mais de 75% é favorável ou muito favorável às ciclovias existentes ou à construção de novas ciclovias. Além disso, mais de 20% considerou utilizar a bicicleta durante a pandemia (mesmo que não fosse para substituir o transporte público) e 16% afirmou tê-la utilizado como meio de transporte, mesmo que uma única vez, desde que a crise começou. Já entre aqueles que não cogitaram pedalar como meio de transporte, 37% disse que utilizaria a bicicleta para se deslocar pela cidade. Ou seja, quando estimulados, tendem a ter uma resposta positiva em relação à questão. Parece se tratar de uma lacuna no entendimento de que a bicicleta pode ser uma opção viável para deslocamentos cotidianos.

Para entender melhor quem são as pessoas mais dispostas a pedalar pela cidade, analisamos o grupo que atribuiu notas maiores à sua vontade de pedalar. Em termos socioeconômicos, com exceção da variável de gênero (há uma proporção maior de mulheres entre os menos dispostos), não existem grandes diferenças entre o grupo mais e menos disposto a adotar a bicicleta nos deslocamentos pela cidade em termos de escolaridade ou idade. Os mais dispostos a pedalar são mais favoráveis a medidas de promoção da mobilidade ativa e têm maiores expectativas de utilizar mais a bicicleta como meio de transporte depois da pandemia. É também o grupo mais favorável às ciclovias.

Já em relação ao conhecimento e disposição para usar o Bike Sampa, 90% conhecia o serviço e 15% afirmou tê-lo utilizado ao menos uma vez na vida. O volume de pessoas interessadas em utilizar o *bike sharing* para se deslocar pela cidade também é alto: 70%. Além disso, o Bike Sampa é entendido como uma boa opção de transporte por mais

de 80% dos respondentes. Por fim, o grupo de potenciais usuários do Bike Sampa é constituído, em sua maior parte, pelos mesmos respondentes que entraram no grupo de potenciais ciclistas. Isso reforça a ideia de que o sistema pode servir como porta de entrada para o ciclismo urbano. Ou seja, as pessoas têm vontade de pedalar e podem utilizar o sistema de compartilhamento para fazer isso.

Esta pesquisa buscou trazer insumos para qualificar o debate sobre a mobilidade urbana na cidade de São Paulo em meio à crise sanitária originária da pandemia de covid-19. Entender as perspectivas, expectativas e mudanças, do ponto de vista da população, é um recurso importante para que tanto o poder público quanto instituições da sociedade civil possam atuar de forma a promover uma mobilidade mais justa e, assim, uma cidade mais humana.

7. Referências bibliográficas

CORDEIRO, Bruna. A bicicleta na mobilidade urbana durante a pandemia de Covid-19: uma análise comparada do debate público veiculado por jornais em Curitiba e Recife. In: CALLIL, Víctor; COSTANZO, Daniela. Estudos de mobilidade por bicicleta 4. São Paulo: Cebrap, 2021.

FRÚGOLI JR., Heitor. A questão da centralidade em São Paulo: o papel das associações de caráter empresarial. Revista de Sociologia e Política, n. 56, pp. 2001.

IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD COVID19. 2020. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/estatisticas/investigacoes-experimentais/estatisticas-experimentais/27946-divulgacao-semanal-pnadcovid1?t=o-que-e&utm_source=covid19&utm_medium=hotsite&utm_campaign=covid_19. Acesso em 21 jun. 2021.

KERN, Leslie. Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World. Verso, 2020.

LAVINAS, LENA; CORDILHA, A. C. ; CRUZ, G. F. . Assimetrias de gênero no mercado de trabalho brasileiro: rumos da formalização. Cahiers du Mage, v. 18, p. 59-90, 2014.

LEMOS, L. L. ; HARKOT, M. K. ; SANTORO, P. F. ; RAMOS, I. B. . Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil?. REVISTA TRANSPORTE Y TERRITORIO , v. 16, p. 68-92, 2017.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Cartilha de informações: Tem dúvidas sobre o coronavírus? O Ministério da Saúde te responde! 2020. Disponível em: <https://portalarquivos.saude.gov.br/images/pdf/2020/Abril/03/Cartilha-Infoma-es-Coronavirus.pdf>. Acesso em 21 jun. 2021.

REDE DE PESQUISA SOLIDÁRIA. Boletim No. 13 Estratégias Diferenciadas e Falta de Padrão nas Testagens Dificultam o Enfrentamento da Pandemia, Enfraquecem as Decisões de Flexibilização e Aumentam a Insegurança da População. 2020. Disponível em: <https://redepesquisasolidaria.org/boletins/boletim13/estrategias-diferenciadas-e-falta-de-padrao-nas-testagens-dificultam-o-enfrentamento-da-pandemia-enfraquecem-as-decisoes-de-flexibilizacao-e-aumentam-a-inseguranca-da-populacao/>. Acesso em 21 jun. de 2021

ROLNIK, Raquel; FRÚGOLI JR., Heitor. Reestruturação urbana da metrópole paulistana: a Zona Leste como território de rupturas e permanências. Cadernos Metrópole, n. 6, pp. 43-66, 2001.

ROLNIK, R.; SOMEKH, N. e KOWARICK, L. (orgs.) (1990). São Paulo: crise e mudança. São Paulo, Brasiliense.

SEADE. Fundação. SP contra o novo coronavírus. São Paulo: 2021. Disponível em: <https://www.seade.gov.br/coronavirus/>. Acesso em 15 mar. 2021.

