



relatório

# O USO DA CIDADE DURANTE A PANDEMIA DA COVID-19

REDE BRASILEIRA DE  
**urbanismo**  
colaborativo



INSTITUIÇÕES INTEGRANTES:

A CIDADE PRECISA DE VOCÊ (SÃO PAULO - SP)  
BORA - DADOS E MOBILIDADE (RECIFE - PE)  
COLETIVO MASSAPÊ (RECIFE - PE)  
COLETIVO MOB (BRASILIA - DF)  
CORRIDA AMIGA (SÃO PAULO - SP)  
INTERVENTURA - (SÃO LEOPOLDO - RS)  
INSTITUTO COURB (NACIONAL)  
LABORATÓRIO DA CIDADE (BELÉM - PA)  
LABRUA (CAMPINA GRANDE - PB)  
SAMPAPÊ (SÃO PAULO - SP)  
TRANSLAB.URB (PORTO ALEGRE - RS)



EQUIPE TÉCNICA DA PESQUISA:

AIDA PONTES (LABRUA - PB)  
BEATRIZ BRITO (LABRUA - PB)  
BRUNO ÁVILA EÇA DE MATOS (COURB - DF)  
CARLINE CARAZZO (INTERVENTURA - RS)  
FAUSTO BUGATTI ISOLAN (TRANSLAB.URB - RS)  
GABRIEL GOMES (LABRUA - PB)  
LUCAS NASSAR (LAB DA CIDADE - PA)  
NATHÁLIA MACHADO (BORA DADOS E MOBILIDADE - PE)  
PEDRO ROSA (BORA DADOS E MOBILIDADE - PE)  
PEDRO ZANGRANDO (SP)

COORDENAÇÃO TÉCNICA DA PESQUISA:

AIDA PONTES (LABRUA - PB)  
NATHALIA MACHADO (BORA DADOS E MOBILIDADE - PE)  
PEDRO ROSA (BORA DADOS E MOBILIDADE - PE)

REALIZAÇÃO:

REDE BRASILEIRA DE URBANISMO COLABORATIVO

REVISÃO:

REDE BRASILEIRA DE URBANISMO COLABORATIVO

DIAGRAMAÇÃO:

BEATRIZ BRITO (LABRUA - PB)

## LISTA DE GRÁFICOS E MAPAS

Gráfico 1 - Número de casos por 100 mil habitantes por região

Gráfico 2 - Número de óbitos por 100 mil habitantes por região

Gráfico 3 - Percentual de domicílios com dispositivo de saneamento

Gráfico 4 - Quantidade de moradores por domicílio

Gráfico 5 - Rendimento médio domiciliar

Gráfico 6 - Gênero das pessoas entrevistadas

Gráfico 7 - Idade das pessoas entrevistadas

Gráfico 8 - Respostas por Região de Domicílio

Gráfico 9 - Cidade que estão passando a pandemia

Gráfico 10 - Número de pessoas que residem no domicílio

Gráfico 11 - Com quem as pessoas estão passando o isolamento

Gráfico 12 - Local de trabalho/estudo e mudanças na rotina

Gráfico 13 - Quantidade de pessoas que trabalha com algum dos serviços essenciais listados pelo Governo

Gráfico 14 - Freqüência com que as pessoas saem de casa durante o isolamento

Gráfico 15 - Freqüência com que as outras pessoas da casa saem de casa durante o isolamento

Gráfico 16 - Motivos da saída de casa das pessoas entrevistadas

Gráfico 17 - Motivos da saída de outras pessoas da casa durante o isolamento

Gráfico 18 - Modo de Transporte utilizado durante a pandemia

Gráfico 19 - Mudanças no meio de transporte mais utilizado

Gráfico 20 - Mudanças no meio de transporte mais utilizado por outras pessoas que moram na casa

Gráfico 21 - Meios de transportes utilizados atualmente e antes da pandemia

Gráfico 22 - Percentual das mudanças no modo de transporte

Gráfico 23 - Modalidades de transporte utilizadas pelas pessoas que mudaram

Gráfico 24 - Locais que a pessoa frequênta quando sai

Gráfico 25 - Locais que as outras pessoas que moram na casa frequêntam quando saem

Gráfico 26 - Opinião sobre se as outras pessoas estão respeitando o isolamento.

Gráfico 27 - Opinião sobre o respeito ao isolamento social por macroregiões

Gráfico 28 - Como está o funcionamento do comércio nas cidades dos entrevistados

Gráfico 29 - Como está o funcionamento do comércio nas cidades por macroregiões

Mapa 1 - Localização das Respostas por cidade

## SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO | 6

01 COMO A COVID-19 ESTÁ MUDANDO A SUA RELAÇÃO COM A CIDADE? | 8

02 METODOLOGIA | 11

03 ANÁLISES E RESULTADOS | 12

3.1. Perfil das pessoas entrevistadas

3.2. Condições de isolamento

3.3. Caracterização dos deslocamentos

3.4. Relação com o espaço público

04 CONSIDERAÇÕES FINAIS | 24

## APRESENTAÇÃO

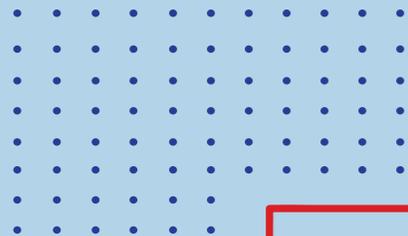
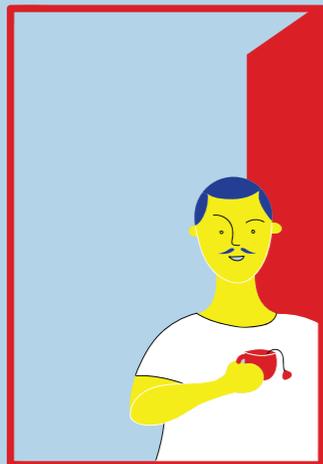
A Rede Brasileira de Urbanismo Colaborativo reúne organizações das cinco regiões do país que acreditam na construção de cidades mais inclusivas, democráticas e socialmente justas. A Rede tem como missão atuar pela construção colaborativa de cidades, advogando pela participação dos diversos atores da sociedade nos processos de compreensão, tomada de decisão e gestão das cidades, entendendo o potencial que os processos colaborativos têm em avançar na direção à justiça socioespacial, no aperfeiçoamento da democracia e da inovação cidadã.

Desta forma, almeja-se potencializar e catalisar iniciativas locais de Urbanismo Colaborativo em todo o Brasil, unindo forças para pleitear um ambiente mais favorável à colaboração em projetos urbanos por meio de uma representatividade nacional. Com o aprendizado mútuo e articulação entre os grupos, é possível pautar o Poder Público e levantar na sociedade questões relativas à participação nos processos e inovar na política urbana.

Aqui apresentamos a pesquisa “Como a COVID-19 está mudando a sua relação com a cidade?”, uma iniciativa da Rede em meio a pandemia da Covid-19 para levantamento de dados sobre a relação das pessoas com a cidade neste período de isolamento físico e social, de forma a entender e registrar as

novas relações com os espaços públicos e os padrões de deslocamentos das pessoas em diferentes cidades do país.

Abraçando a complexidade das diferentes dimensões do impacto desta pandemia, a Rede Brasileira de Urbanismo Colaborativo compreende que o momento pós-crise sanitária global exigirá transformações comportamentais e de infraestruturas urbanas, de modo que as sociedades possam encontrar modelos de regeneração ecologicamente viáveis e socialmente justos.



## 1. COMO A COVID-19 ESTÁ MUDANDO A SUA RELAÇÃO COM A CIDADE?

O contexto premente de uma crise sanitária global nos conecta ao lado mais frágil de nossa humanidade. Como construímos o comum enquanto somos individualizados? Ainda que a vida cotidiana volte a uma situação de normalidade nos próximos anos, já será um novo normal. A pandemia nos deu uma oportunidade de reflexão sobre os modos de habitar e a organização - hoje desigual - da nossa sociedade.

Devido à concentração de pessoas vivendo, circulando e desenvolvendo as mais diversas atividades nas cidades, o crescimento do número de casos de contaminação da COVID-19 cresceu de forma exponencial. Com o objetivo de frear o alastramento deste vírus as principais entidades e organizações internacionais de saúde, em meados de março, fizeram recomendações focadas na higiene, no isolamento físico (social) e na prática de quarentena (em casos de suspeita ou confirmação de contaminação assintomática), alterando profundamente a relação da humanidade com as cidades e as pessoas.

O cenário, de uma forma geral, modificou a abertura do comércio - fechado para comércio de produtos não-essenciais e restrições para os comércios de produtos essenciais -, proibiu o funcionamento das

instituições de ensino em caráter presencial, vedou a operação de grande parte dos serviços e, em alguns casos, limitou o tráfego viário.

Até a conclusão da coleta de dados da pesquisa, no fim de junho de 2020, o Brasil, que já era epicentro da pandemia, acumulava 1,3 milhões de casos e mais de 57 mil óbitos decorrentes da doença. A Região Norte concentrava a maior quantidade de casos no momento, com 1603,80 ocorrências da COVID-19 por 100 mil habitantes; seguido pelo Nordeste. A Região Sul detinha o menor quantitativo de casos e o Sudeste estava num patamar próximo ao Centro-oeste.

O Norte também se sobressai na quantidade de mortes, levando em consideração o total de habitantes. O Sudeste, dessa vez,

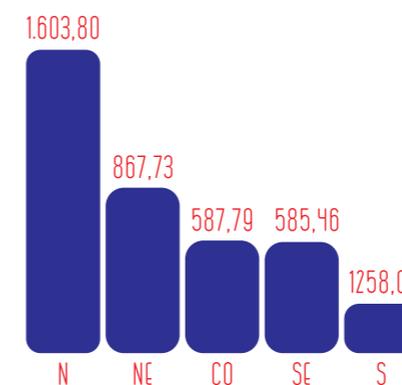
teve a taxa próxima à do Nordeste. Em ordem decrescente, o Centro-Oeste e o Sul apresentavam o menor quantitativo de mortes por 100 mil habitantes.

Gráfico 2: Número de óbitos por 100 mil habitantes por região



Fonte: SUS Analítico, 2020

Gráfico 1: Número de casos por 100 mil habitantes por região



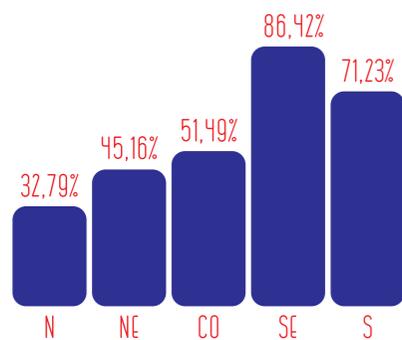
Fonte: SUS Analítico, 2020

Isso influenciou a vivência dos espaços públicos e a relação das pessoas com o uso das cidades, afinal a situação exigia uma menor intensidade na vivência de rua e no acesso às oportunidades urbanas. No entanto, o Brasil dispõe de condições bastante díspares para cumprimento efetivo dos decretos publicados por estados e municípios. Até mesmo na escala de cidade, ou entre as regiões do país, as desigualdades socioespaciais podem ser facilmente apontadas.

Os gráficos abaixo mostram como as cidades das regiões Sudeste e Sul estão bem mais

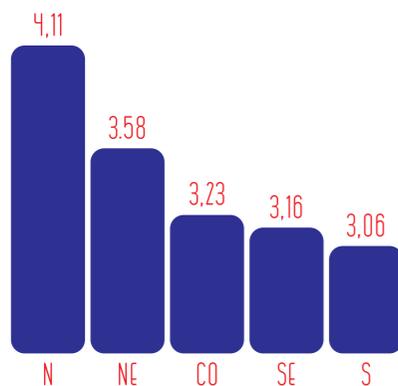
preparadas para adequar seus moradores à quarentena e protegê-los da propagação da covid-19, haja vista o menor número de moradores por domicílio e a melhor taxa de provisão de saneamento básico no país.

Gráfico 3: Percentual de domicílios com dispositivo de saneamento



Fonte: IBGE, 2010

Gráfico 4: Quantidade de moradores por domicílio



Fonte: IBGE, 2010

Gráfico 5: Rendimento médio domiciliar



Fonte: IBGE, 2010

Nelas estão também concentradas as maiores rendas domiciliares, como mostra o gráfico a seguir. Nesse caso, o alto valor obtido na região Centro-Oeste deve-se sobretudo à alta renda do Distrito Federal.

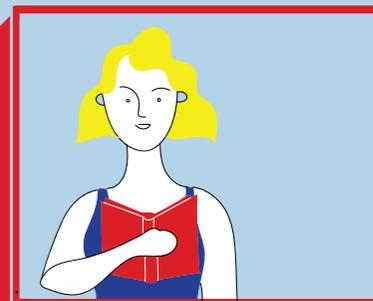
Com base nessas considerações, foi desenvolvida esta pesquisa, que teve o objetivo de avaliar o perfil dos deslocamentos urbanos no cenário de isolamento e entender a percepção das brasileiras e brasileiros sobre o espaço público nessa fase.

## 2. METODOLOGIA

Esta pesquisa se deu através do levantamento de dados por meio de entrevista aberta à população brasileira em questionário online, que foi elaborado na plataforma Google Forms e ficou disponível para preenchimento do dia 29 de abril ao dia 16 de junho no ano de 2020.

Ele foi divulgado através de diversos meios, mas principalmente pelas redes sociais da Rede Brasileira de Urbanismo Colaborativo e das organizações que fazem parte da Rede. Em diversos estados do país, as mídias tradicionais locais também foram informadas.

O questionário abordou informações relacionadas à pessoa, sua relação com o espaço onde viveu o isolamento e suas percepções em relação ao uso da cidade. Para tanto, foram feitas perguntas a respeito da pessoa, como gênero, idade, se trabalha com serviços essenciais; onde está passando o isolamento e com quem; a relação da pessoa com a cidade, se está saindo, com que frequência e percepções sobre o isolamento no local onde está; como está a relação com a cidade das pessoas com quem está passando o isolamento; e, questões relacionadas aos comportamentos no deslocamento, se mudou o meio de transporte e como foi essa mudança.



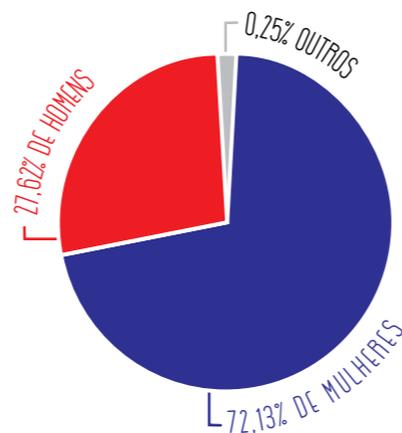
### 3. ANÁLISES E RESULTADOS

Os dados das 2768 entrevistas captadas com a pesquisa foram analisados e serão apresentados neste capítulo. Os resultados foram compilados e estão agrupados segundo as seções: Perfil das pessoas entrevistadas; Condições de isolamento; Caracterização dos deslocamentos; e Relação com o espaço público.

#### 3.1. PERFIL DAS PESSOAS ENTREVISTADAS

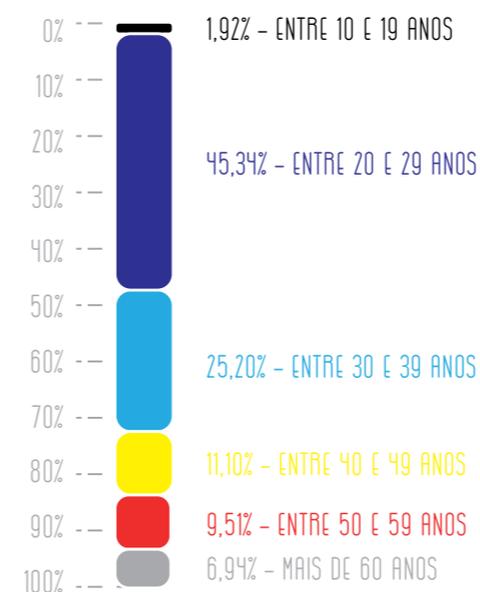
Entre as pessoas entrevistadas, houve uma massiva participação de mulheres e jovens até 35 anos: 72,1% dos entrevistados se declararam do gênero feminino e 70,5% têm entre 20 e 39 anos. (gráfico 6 e 7). Importante ressaltar a alta representatividade de pessoas jovens entre 20 e 29 anos (45,3%).

Gráfico 6: Gênero das pessoas entrevistadas



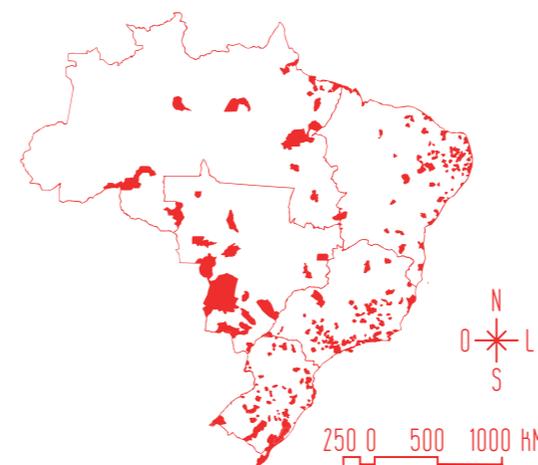
Fonte: IBGE, 2010

Gráfico 7: Idade das pessoas entrevistadas



Fonte: REDE, 2020

Mapa 1: Localização das respostas por cidade

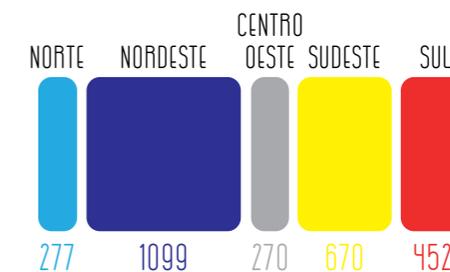


Fonte: REDE, 2020

Saliente-se aqui uma limitação dos dados captados. Além do levantamento não ter sido feito por amostragem estratificada, o fato de ter sido usada uma plataforma online para recebimento das informações acarreta em desigualdades de acesso à pesquisa, favorecendo em geral pessoas de classes sociais com maior aquisição de renda. O questionário foi respondido por habitantes de 366 cidades brasileiras, as quais estão dispostos no Mapa 1.

Observando as respostas em relação à região do país, entre as pessoas que identificaram o local onde estavam passando o momento de isolamento social, 47,5% estavam no Nordeste, seguido do Sudeste com 28,9% e do Sul com 19,5%. Os entrevistados no Norte e Centro-oeste representaram 11,9% e 11,7% respectivamente. Comparando essas respostas com a distribuição da população no Brasil, percebemos que houve uma maior representação do Nordeste e uma menor do Sudeste.

Gráfico 8: Respostas por região de domicílio



Fonte: REDE, 2020

### 3.2. CONDIÇÕES DE ISOLAMENTO

Aqui serão apresentados os dados relativos à forma em que as brasileiras e brasileiros realizaram o distanciamento social ao longo do período pesquisado. Para tal, foi perguntado na entrevista quanto à relação de naturalidade com a cidade de permanência no momento da quarentena, as pessoas com quem estavam, quantos eram os moradores nas residências e quem pausou suas atividades presenciais.

A pesquisa investigou a permanência dos entrevistados na cidade onde moram. Buscando quantificar as pessoas que dependem ainda da família e voltaram para a casa dos familiares, as que moram sozinhas e preferiram ir para a casa de um parente ou companheiro(a), estudantes que não estudam em sua cidade de origem e voltaram para a casa dos pais, entre outros. Esse grupo representa 8,5% dos entrevistados, ou seja, grande maioria das pessoas passou o isolamento na cidade onde mora como vemos no gráfico 9.

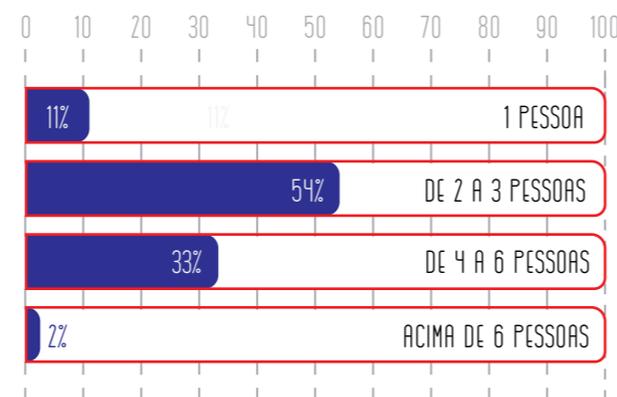
O gráfico 10 mostra que a grande maioria das pessoas entrevistadas esteve em domicílios com até duas pessoas no isolamento, sendo 54% dos respondentes, seguido por domicílios que continham entre 4 e 6 pessoas.

Gráfico 9: Cidade que estão passando a pandemia



Fonte: REDE, 2020

Gráfico 10: Número de pessoas por domicílio

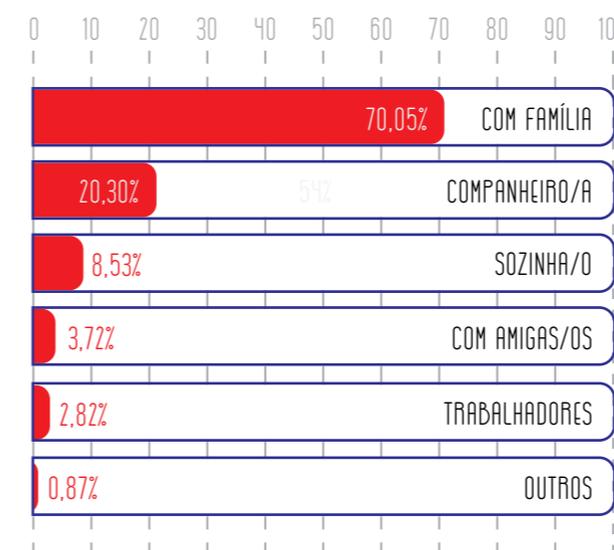


Fonte: REDE, 2020

Esses dados demonstram que a maior parte das pessoas esteve em isolamento com membros da família, incluindo enteadas ou enteados e sogras ou sogros, totalizando cerca de 70% das respostas. Em seguida, com pouco mais de 20%, os respondentes declararam se isolar com os companheiros ou companheiras, enquanto que 8,53% declararam estar passando o isolamento social sozinhos, como mostra o gráfico 11.

Pelo menos 20% das pessoas entrevistadas estavam na companhia de animais de estimação, idosos ou crianças no domicílio residido. Da mesma forma, 26,30% não possui nenhum deles. 20,63% estavam na companhia de crianças e 27,64% com

Gráfico 11: Com quem as pessoas estão passando o isolamento

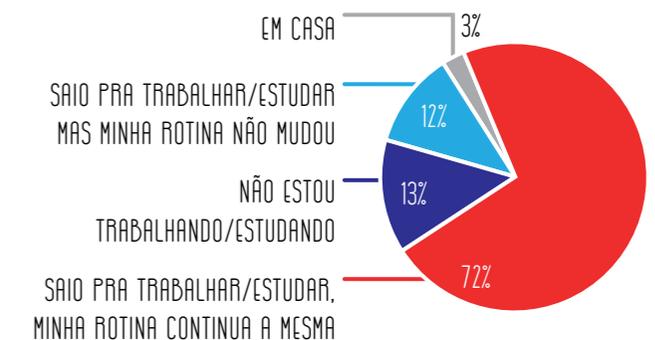


Fonte: REDE, 2020

idosos. 60,7% estavam com algum animal de estimação. Existe, portanto, a possibilidade de que mais da metade das famílias dos entrevistados tenham necessidades especiais para saída de casa, como acompanhamento médico ou, no caso dos bichos de estimação, saídas para passeio.

O gráfico a seguir mostra que a grande maioria das pessoas entrevistadas, 72%, exerceu suas atividades de trabalho e estudo em casa durante o período de quarentena. Metade das pessoas que continuaram saindo para trabalhar sofreram mudanças na rotina. Apenas 3% das pessoas mantiveram a rotina como era antes do isolamento social.

Gráfico 12: Local de trabalho/estudo e mudanças na rotina



Fonte: REDE, 2020

Isso se deve ao fato da atividade profissional de quase 87% das pessoas entrevistadas não se enquadrar em serviço essencial, de acordo com o estabelecido no Decreto nº 10282 de 20 de março de 2020. No entanto, desses dados pode-se inferir que aproximadamente 15% dos respondentes da pesquisa continuou saindo de casa para trabalhar, mesmo estando incluído dentre as pessoas que tiveram sua circulação restrita, como vemos no gráfico 13.

Gráfico 13: Quantidade de pessoas que trabalha com algum dos serviços essenciais listados pelo Governo



- 0,43% ATIVIDADES DE SEGURANÇA PÚBLICA OU PRIVADA
- 0,40% TRANSPORTE
- 0,87% SERVIÇOS BANCÁRIOS
- 0,69% SUPERMERCADO
- 0,83% RESTAURANTE
- 5,27% ASSISTÊNCIA À SAÚDE
- 4,52% OUTROS
- 85,99% NENHUM

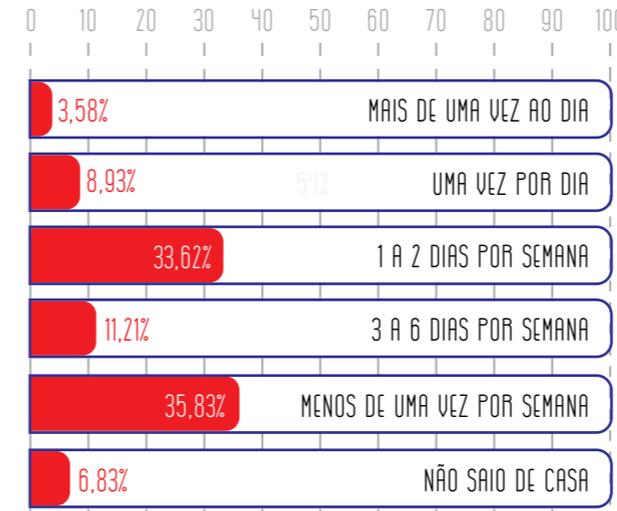
Fonte: REDE, 2020

### 3.3. CARACTERIZAÇÃO DOS DESLOCAMENTOS

A entrevista buscou caracterizar o deslocamento das pessoas durante o isolamento social, em especial verificar se houve alguma mudança no comportamento das pessoas entrevistadas e das pessoas que moram com ela em relação ao meio de transporte utilizado, distância dos locais para onde estão indo e qual a frequência de saída de casa.

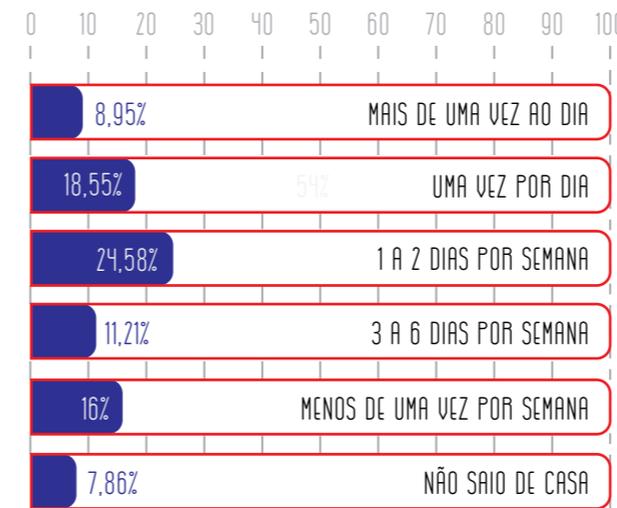
Para analisar a frequência que as pessoas estavam saindo, podemos fazer uma divisão entre saindo “muito” ou saindo “pouco”, sendo “muito” as pessoas que saem desde 3 vezes por semana até mais de uma vez por dia, e “pouco” as pessoas que não tem saído de casa até sair no máximo duas vezes por semana. Analisando a partir dessa divisão, percebemos uma diferença entre a pessoa que respondeu ao questionário e as pessoas que estavam no domicílio com ela: 76,3% dos entrevistados saíram pouco, enquanto que essa porcentagem é de 56,5% para as outras pessoas da casa.

Gráfico 14: Freqüência com que as pessoas saem de casa durante o isolamento



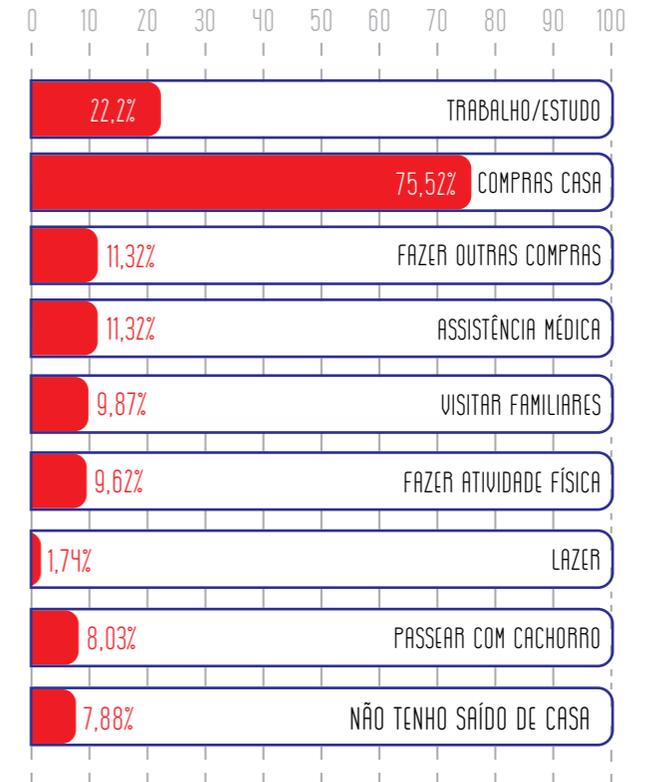
Fonte: REDE, 2020

Gráfico 15: Freqüência com que as outras pessoas da casa saem de casa durante o isolamento



Fonte: REDE, 2020

Gráfico 16: Motivos da saída de casa das pessoas entrevistadas



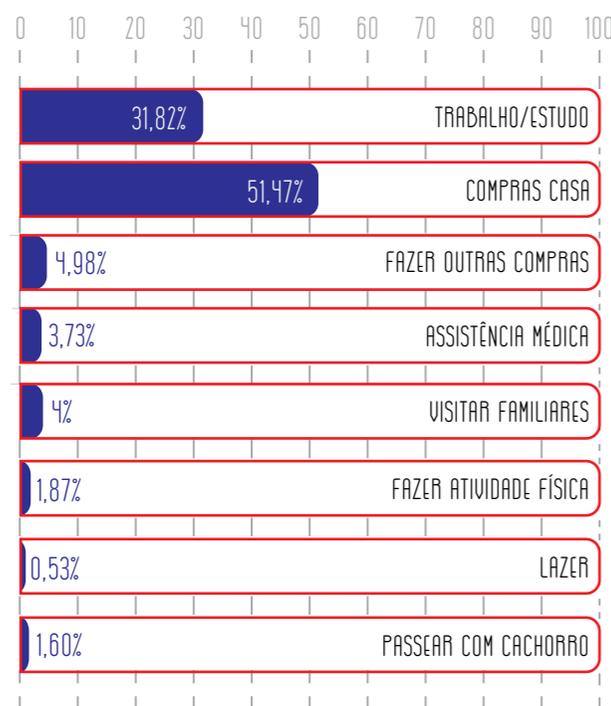
Fonte: REDE, 2020

O motivo de saída também difere entre as pessoas entrevistadas e as outras pessoas no domicílio. Fazer compras de primeira necessidade foi o porquê da saída de 75,5% das pessoas que responderam ao questionário, seguido de 22% para trabalho ou estudo. No entanto, as outras pessoas da casa saíram mais para trabalho, 31,8%, e menos para compras de primeira

necessidade, 51,5%. Compras de outras necessidades, assistência médica, visitar familiares e fazer atividades físicas, foram outros motivos de saída para 42,1% das pessoas entrevistadas e 18,3% das outras pessoas que estavam na casa.

Os resultados mostram uma grande maioria motorizada: em média, 62% da amostragem utiliza o veículo particular para se locomover. A mobilidade a pé, embora

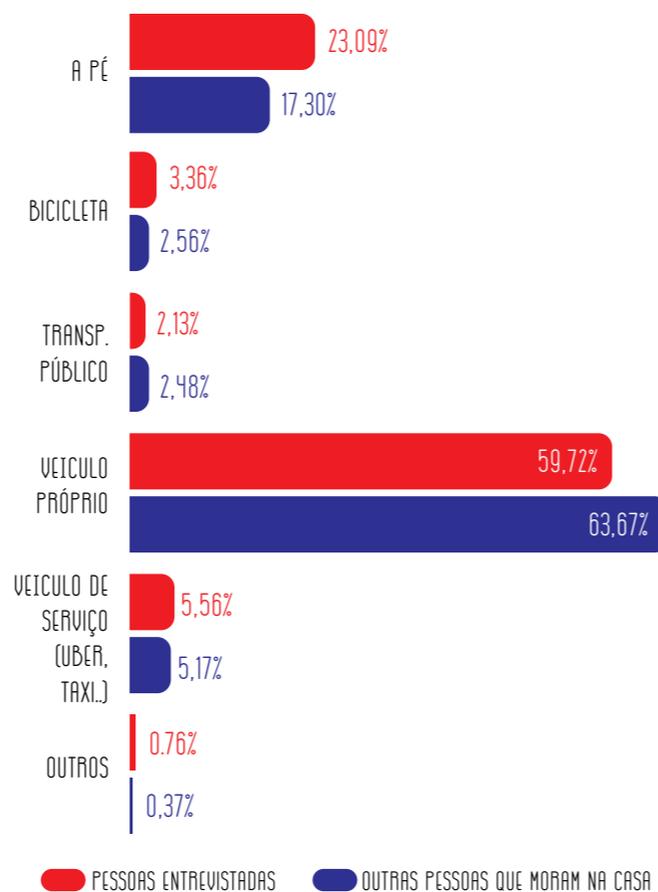
Gráfico 17: Motivos da saída de outras pessoas da casa durante o isolamento



Fonte: REDE, 2020

represente percentagem muito mais baixa em relação ao de veículos próprios, foi a modalidade ativa que apresentou maior adesão dos entrevistados no contexto do isolamento com um aumento de quase 6 pontos percentuais.

Gráfico 18: Modo de transporte utilizado durante a pandemia

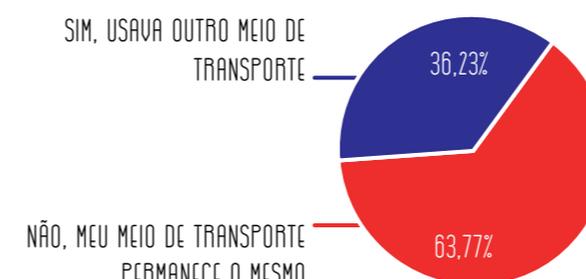


Fonte: REDE, 2020

O cenário pandêmico nas cidades também causou relevante mudança no uso dos meios de transporte de 36,23% das pessoas entrevistadas, além de 17,12% das pessoas que moram com as entrevistadas. Os resultados estão dispostos no gráfico abaixo.

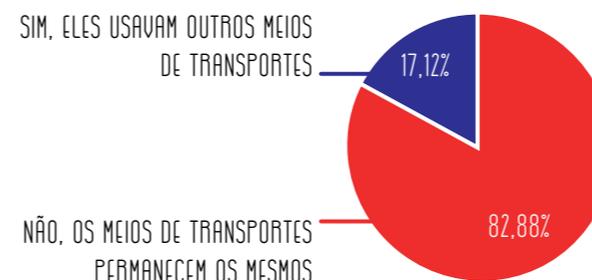
Comparando os modos de transporte usados pelas pessoas entrevistadas antes e durante

Gráfico 19: Mudanças no meio de transporte mais utilizado



Fonte: REDE, 2020

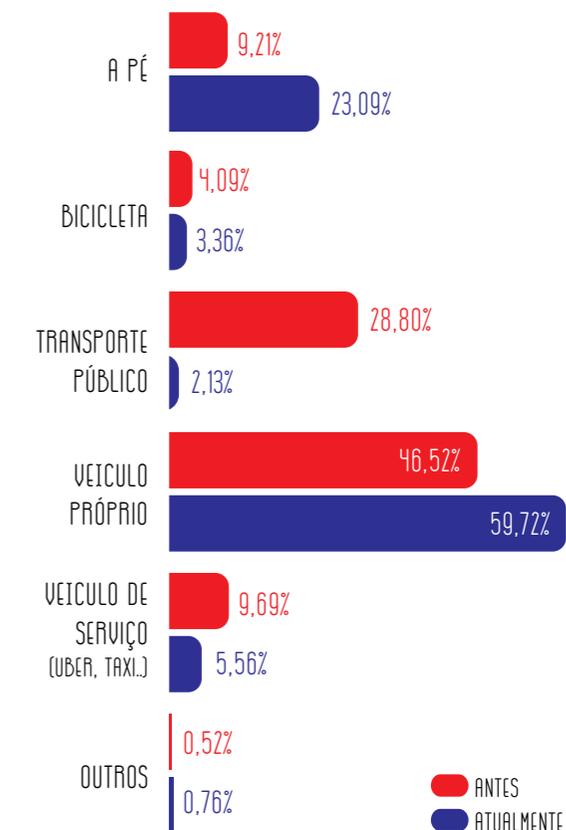
Gráfico 20: Mudanças no meio de transporte mais utilizado por outras pessoas que moram na casa



Fonte: REDE, 2020

o período estudado, observa-se a forte presença do automóvel particular mesmo antes da pandemia. O transporte coletivo, que antes era utilizado por percentagem relevante da amostragem, posteriormente figurou entre as modalidades menos utilizadas. Vale salientar também a grande adesão ao caminhar com as medidas de isolamento no Brasil (Gráfico 21).

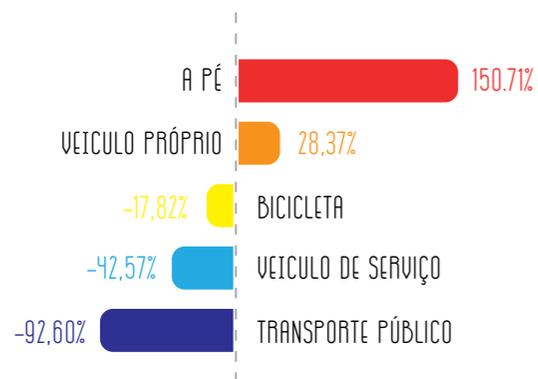
Gráfico 21: Meios de transportes utilizados atualmente e antes da pandemia



Fonte: REDE, 2020

De acordo com o discutido anteriormente, o gráfico abaixo mostra a adesão e evasão dos transportes que pontuaram mais de 1%. Como já foi apresentado, o maior crescimento foi o da mobilidade a pé, o qual representa mais que o dobro em relação ao uso anteriormente à pandemia. O outro modo que cresceu foi o transporte individual motorizado; o restante apresentou-se em queda. A bicicleta se manteve em certa estabilidade entre os resultados, apesar do decréscimo. A maior redução foi no uso do transporte coletivo, provavelmente devido à redução na frota e à necessidade de não realizar as comuns aglomerações nos terminais, estações e dentro dos próprios veículos. O transporte motorizado de serviço também sofreu uma forte queda, passando a ter expressividade menor, ainda entre os modos elencados.

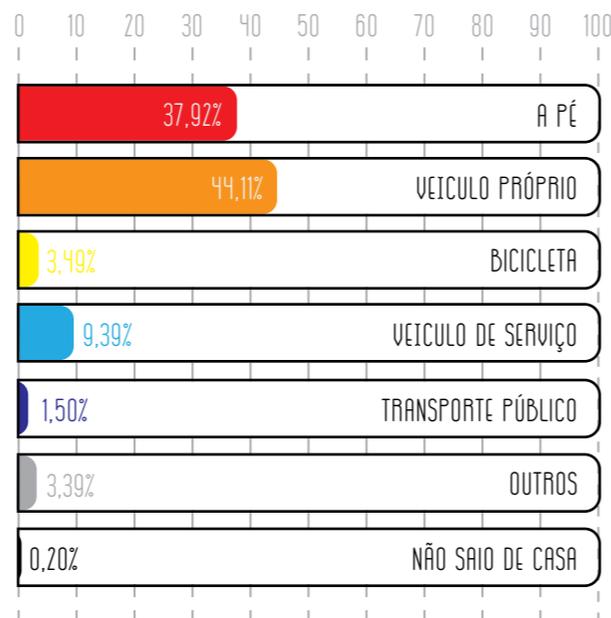
Gráfico 22: Percentual das mudanças no modo de transporte



Fonte: REDE, 2020

Das pessoas que mudaram o meio de transporte, 44,11% estavam utilizando o transporte individual motorizado na época da pesquisa. Grande parte também é agora adepta ao caminhar, o qual aparece em segundo lugar. Destaca-se também que o meio de transporte que sofreu menos alteração de uso antes e durante a época de entrevista foi o motorizado individual.

Gráfico 23: Modalidades de transporte utilizadas pelas pessoas que mudaram



Fonte: REDE, 2020

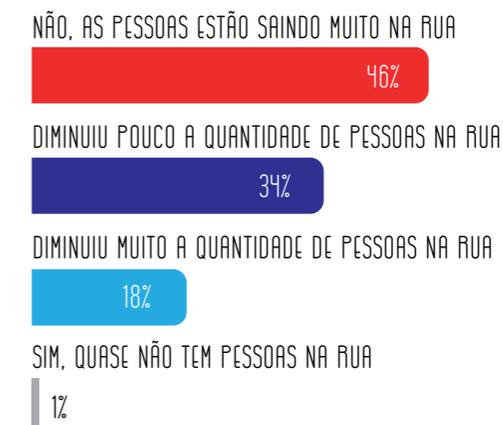
### 3.4. RELAÇÃO COM O ESPAÇO PÚBLICO

Essa seção buscou caracterizar e entender a relação das pessoas com o espaço público, com perguntas que vão desde o isolamento social até o funcionamento do comércio local.

#### 1 – VOCÊ ACHA QUE AS PESSOAS ESTÃO RESPEITANDO O ISOLAMENTO?

Em nossa pesquisa perguntamos se as pessoas acham que a população está respeitando o isolamento social. A resposta foi enfática na amostragem: 46% dos entrevistados afirmaram que não e 34%, que as mudanças foram poucas quanto ao fluxo de pessoas no espaço público.

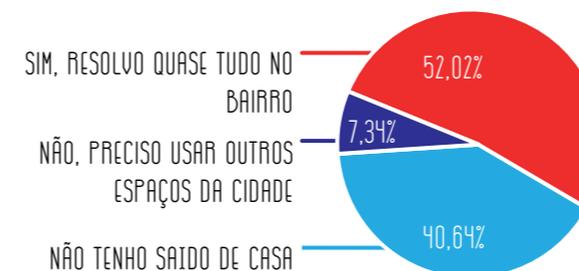
Gráfico 26: Opinião sobre se as outras pessoas estão respeitando o isolamento.



Fonte: REDE, 2020

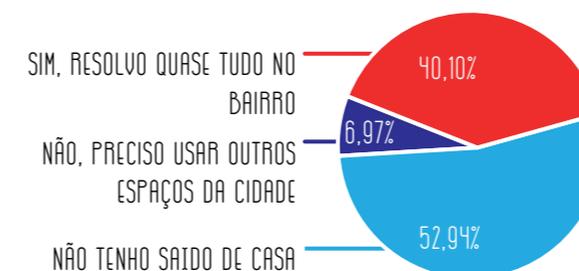
Nota-se nos dados abaixo que a maioria das pessoas entrevistadas e grande parte das pessoas que estavam com as entrevistadas tinham acesso aos serviços utilizados por elas no próprio bairro onde moram, o que facilita os deslocamentos por modos ativos. Este pode também ser um indicador do nível de urbanidade dos bairros habitados pelos respondentes.

Gráfico 24: Locais que a pessoa frequenta quando sai



Fonte: REDE, 2020

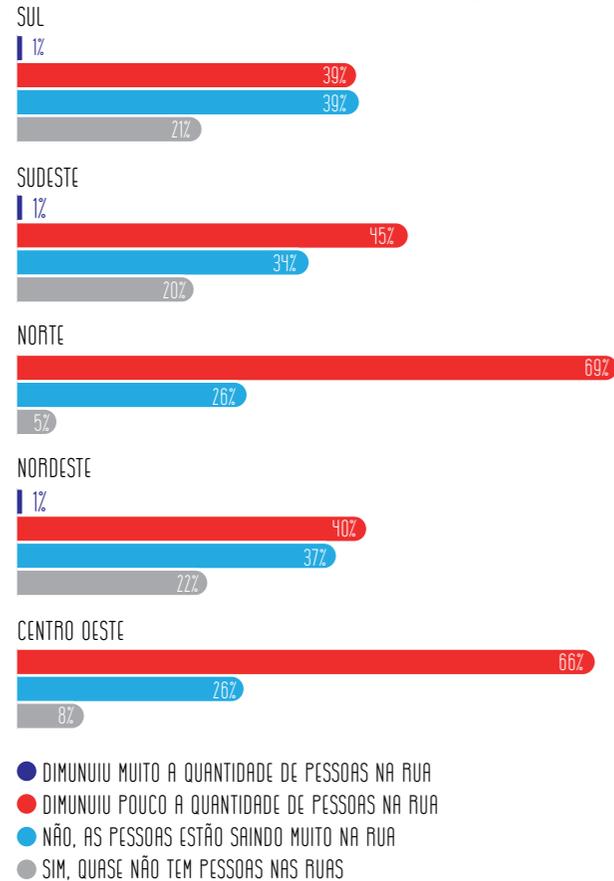
Gráfico 25: Locais que as outras pessoas que moram na casa frequentam quando saem



Fonte: REDE, 2020

Esses resultados revelam um comportamento temerário da população uma vez que o isolamento social é uma das medidas mais eficazes e importantes para o enfrentamento da pandemia. Apenas 18% das pessoas acreditam que diminuiu bastante a quantidade de pessoas nas ruas, e mais 1% que acreditam que as pessoas

Gráfico 27: Opinião sobre o respeito ao isolamento social por macroregiões



Fonte: REDE, 2020

estão respeitando o isolamento.

Porém ao fazer a análise ponderando as macrorregiões observamos que o comportamento é bem diferente. Centro-Oeste e Norte, por exemplo, têm registrado um alto índice de pessoas que não veem a prática do isolamento por parte da população. Já o Sudeste, Sul e Nordeste têm índices mais equilibrados, mesmo que o percentual de pessoas desrespeitando o isolamento seja sempre o maior.

## 2 – COMO ESTÁ O FUNCIONAMENTO DO COMÉRCIO LOCAL?

A partir da pergunta do comércio tivemos uma amplitude grande das respostas, além de respostas em ambos sentidos (“Parcialmente, algumas lojas estão fechadas e outras com horário reduzido” e “Parcialmente, algumas lojas estão fechadas”), esses resultados que representam 30% cada uma delas, mostra que parte do comércio realmente mudou o seu funcionamento por conta da pandemia, cada uma das alternativas de forma separada (Lojas Fechadas e Lojas com funcionamento em Horário Reduzido representam respectivamente 14 e 11 por cento das respostas). Apenas 15% das pessoas relatam que os estabelecimentos comerciais estavam funcionando normalmente em suas cidades.

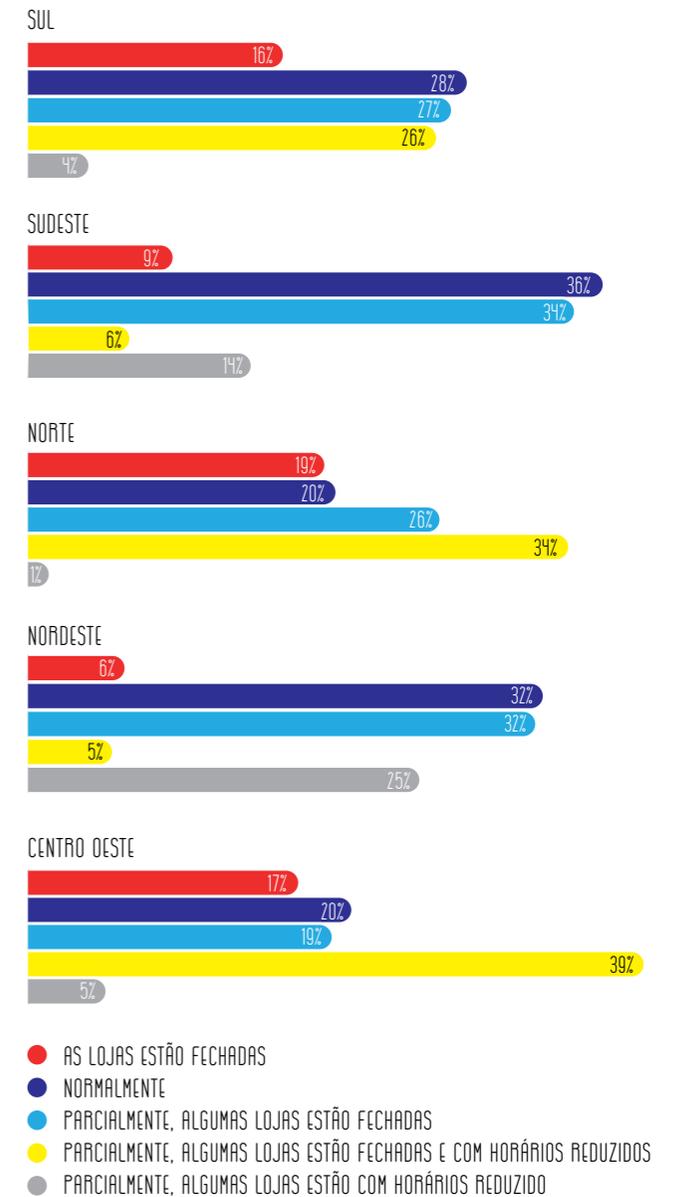
Todavia, observamos mais uma vez comportamentos diferentes entre as macrorregiões. A maioria das respostas do Centro-Oeste, Norte e Sul apontam uma maioria de lojas em pleno funcionamento e/ou com horário reduzido, já em regiões como Nordeste e Sudeste a grande maioria das lojas ou está fechada ou pelo menos com o horário reduzido de funcionamento.

Gráfico 28: Como está o funcionamento do comércio nas cidades dos entrevistados



Fonte: REDE, 2020

Gráfico 29: Como está o funcionamento do comércio nas cidades por macroregiões



Fonte: REDE, 2020

## 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As informações apresentadas neste relatório mostram que o cenário pandêmico afetou em muito nas relações que temos com o espaço público. A primeira mudança observada foi na necessidade de deslocamentos por motivo de trabalho, devido ao modelo de home office. Apesar de parte dos entrevistados terem trabalhado fora de casa mesmo sem exercer ofícios atrelados a serviços essenciais, foi grande a quantidade de respondentes que trabalharam em casa. Quase 85% das pessoas mostraram que houve mudança na sua forma de trabalho e estudo, mesmo entre parte das que precisaram sair de casa para realizar essas atividades.

Outro fator que chamou atenção foi o protagonismo do transporte a pé em relação às modalidades ativas, que figurou como o modo não motorizado que mais cresceu e o segundo mais utilizado entre as pessoas que mudaram o modo de transporte. O fato de que a maioria das pessoas entrevistadas consegue acessar suas necessidades básicas diárias no bairro em que moram contribui para esse cenário e é um fator a ser utilizado pela gestão pública em favor da ampliação da prática do caminhar como meio de transporte.

A bicicleta, apesar de ser uma forma segura de locomoção, se manteve em baixo patamar de uso, o que representa a perda de

uma oportunidade de dar maior visibilidade a este modo de transporte, tornando os sistemas de mobilidade dos municípios mais resilientes e preparados para esta crise. A bicicleta não é só uma alternativa segura para ser utilizada nesta fase, como também pode ajudar na recuperação econômica pós pandemia.

Destaca-se que, em todo o mundo, as cidades têm aproveitado o contexto da pandemia para a promoção da mobilidade ativa, a fim de oferecer uma nova alternativa de transporte à medida que as atividades econômicas voltam ao normal.

Cidades como Paris, Nova Iorque, Auckland, Cidade do México, Bogotá, Buenos Aires, Goiânia, Curitiba e Belo Horizonte vêm implementando ferramentas do urbanismo tático para ampliação do espaço do transporte não motorizado em suas ruas. Algumas delas consistem na implantação de ciclofaixas temporárias, faixas para transporte pedestre, zonas 20 para maior abertura das ruas ao lazer, transformação de faixas de estacionamento em zonas de consumo ao ar livre para restaurantes, etc.

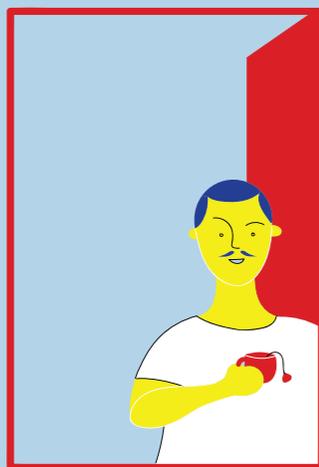
A queda brusca na utilização do transporte coletivo é preocupante, pois vai de encontro à tendência de migração de usuários de transporte público para modos de transporte motorizado individual, já identificada em algumas cidades. Essa modalidade requer diversas alterações e melhor integração

com os modais ativos, a fim de equilibrar o fluxo de pessoas nele, evitando grandes aglomerações.

Essas medidas devem estar unidas ao desestímulo ao automóvel particular, cujo tráfego viu um aumento com as medidas de restrição, quando precisava ser reduzido mesmo desde antes da pandemia. Em contrapartida, é importante ressaltar que a variação nos modos de transporte da população verificada na pesquisa não significa uma alteração permanente, mas um diagnóstico momentâneo da situação.

Outro ponto a ser aqui considerado: apesar da grande maioria das pessoas entrevistadas declarar cumprir com as restrições de fluxo e uso dos serviços urbanos, é grande a descrença na aplicabilidade das medidas nas cidades, de maneira geral. Foram notáveis as diferenças entre as macrorregiões do Brasil quanto ao funcionamento do comércio, onde Nordeste e Sudeste apresentaram o maior fechamento de estabelecimentos comerciais.

Enquanto não for possível o pleno retorno às atividades presenciais em todos os postos de trabalho, educação, cultura e sociabilidade, conviveremos com cenários atípicos em nossas cidades. No entanto, algumas mudanças a serem adotadas nos espaços públicos evidenciam tendências iniciadas antes mesmo da pandemia, o que as torna ainda mais urgentes; afinal, não é



de hoje que os centros urbanos brasileiros precisam nos fornecer mais saúde e bem estar.

Por esse viés, torna-se central o favorecimento da mobilidade ativa nos sistemas de transporte, em especial a bicicleta no cenário pandêmico. No entanto, o caminhar, cuja adesão apresenta padrão crescente, precisa ser igualmente fortalecido e visibilizado.

Isso requer o aumento da arborização urbana e contato com a natureza, elemento-chave para o conforto ambiental dos espaços públicos e resiliência frente à mudança climática. Com isso, as ruas tornam-se espaços mais atrativos e agradáveis a quem nelas transitam.

Da mesma forma, é de grande importância o aumento da acessibilidade ao lazer e fruição ao ar livre por modos ativos, através da ampliação do acesso aos parques e praças, bem como da abertura de ruas para a convivência.

Os dados aqui apresentados também mostram a necessidade de um esforço uníssono em escala nacional quanto às restrições de circulação nos estabelecimentos comerciais e de serviços, a fim de reduzir as disparidades entre as macrorregiões brasileiras, no tocante ao atendimento às medidas de controle sanitário.

O espaço público também tem papel estratégico nesse caso, visto que este pode tornar-se local para espera em filas, convivência e alimentação. Para tal, é preciso do setor público a regulamentação do uso desses espaços por parte dos estabelecimentos privados, a fim de garantir o devido isolamento social e ampliando a vitalidade urbana.

A adoção dessas medidas contribuirão não só para a contenção do coronavírus, mas também para criarmos novos paradigmas de cidade, tornando-as mais saudáveis para este momento e cenários futuros.

