

**IMPACTOS DA PANDEMIA DE COVID-19 NO TRANSPORTE PÚBLICO: UM ESTUDO COMPARATIVO NAS CIDADES DE JACAREÍ, SÃO JOSÉ DOS CAMPOS E TAUBATÉ**  
**ODS 3, 9 e 11**

ODS 3: Saúde e Bem Estar  
ODS 9: Indústria, Inovação e Infraestrutura  
ODS: Cidades e Comunidades Sustentáveis

Jean José Almeida Araújo (Universidade de Taubaté)

**Resumo**

Este artigo analisa os impactos da pandemia de COVID-19 no transporte coletivo das cidades de Jacareí, São José dos Campos e Taubaté, integrantes da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte. A crise sanitária iniciada em 2020 provocou forte queda na demanda, impulsionada pelo distanciamento social, pelo receio do contágio e pela adoção do trabalho remoto, o que expôs as fragilidades estruturais dos sistemas de transporte, especialmente nos municípios de médio porte. A pesquisa, de caráter qualitativo, exploratório e comparativo, baseia-se em dados secundários, documentos oficiais, relatórios operacionais e literatura especializada, abrangendo o período de março de 2020 a dezembro de 2022. Os resultados mostram que, embora as três cidades tenham enfrentado desafios semelhantes, suas respostas institucionais foram distintas: São José dos Campos destacou-se pela adoção de tecnologias de monitoramento e pela reorganização ágil de sua rede, mitigando os impactos para os usuários, enquanto Jacareí e Taubaté, fortemente dependentes de concessões privadas e da arrecadação tarifária, enfrentaram maiores dificuldades para manter a regularidade dos serviços, sobretudo nas periferias. A pandemia também acelerou mudanças nos hábitos de deslocamento, com o crescimento do uso de meios individuais — como bicicletas, motocicletas e aplicativos — e a redução dos deslocamentos diários, tendência que se consolida no período pós-pandêmico. Mais que uma crise sanitária, a pandemia evidenciou a urgência de repensar os modelos de financiamento, gestão e planejamento do transporte coletivo nas cidades médias brasileiras, apontando para a necessidade de diversificação de

recursos, fortalecimento da gestão pública e adoção de soluções flexíveis e integradas que promovam maior resiliência e inclusão social.

**Palavras-chave:** Transporte; Pandemia; Mobilidade; Cidades; Gestão

## Introdução

O transporte público coletivo é um componente essencial da vida urbana, especialmente em cidades de médio porte, onde grande parte da população depende dele para realizar atividades básicas do dia a dia, como trabalhar, estudar, acessar serviços de saúde e participar da vida econômica e social da cidade. Mais do que um simples meio de deslocamento, o transporte coletivo cumpre uma função social fundamental, garantindo o direito de acesso à cidade e às oportunidades que ela oferece.

No entanto, a chegada da pandemia de COVID-19, no início de 2020, provocou uma ruptura sem precedentes nesse sistema. As medidas de isolamento social, a redução da circulação de pessoas e o fechamento temporário de atividades comerciais e educacionais levaram a uma queda brusca na demanda pelo transporte público em todo o mundo — e não foi diferente nas cidades brasileiras. Para além da crise sanitária, esse período escancarou fragilidades antigas, como a dependência quase exclusiva da arrecadação tarifária para manter os sistemas em funcionamento e a pouca flexibilidade operacional para lidar com situações extremas.

Essa realidade impôs uma série de dilemas. Por um lado, era necessário manter o transporte funcionando, especialmente para os trabalhadores de serviços essenciais. Por outro, a queda drástica na quantidade de passageiros colocava em risco a sustentabilidade financeira do serviço, obrigando gestores e operadores a tomarem decisões difíceis, como redução de linhas, suspensão de horários e readequação de frota. Paralelamente, muitos usuários passaram a buscar alternativas, seja migrando para meios individuais, como bicicletas, motocicletas e aplicativos de transporte, seja reduzindo ao máximo seus deslocamentos, adotando o trabalho remoto ou adaptando seus hábitos de consumo e mobilidade.

Diante desse cenário, surge uma questão central que orienta este estudo: como o transporte público coletivo nas cidades de Jacareí, São José dos Campos e Taubaté

foi impactado pela pandemia de COVID-19 e de que forma cada uma dessas cidades respondeu a esse desafio? Esta é a problemática que norteia a pesquisa.

O presente artigo tem como objetivo analisar os impactos da pandemia sobre o transporte público coletivo nas três cidades paulistas, considerando as transformações nos padrões de mobilidade, as respostas institucionais adotadas pelos governos locais e operadores, e as mudanças no comportamento dos usuários ao longo do período. Além disso, busca refletir sobre os aprendizados que emergem desse contexto, apontando caminhos para a construção de sistemas de transporte mais resilientes, eficientes e capazes de enfrentar não apenas crises sanitárias, mas também os desafios permanentes das cidades contemporâneas.

A escolha dos municípios de Jacareí, São José dos Campos e Taubaté como objeto de análise justifica-se tanto por sua integração ao eixo de desenvolvimento regional da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVale), como pelas disparidades estruturais que apresentam em termos de governança, orçamento e sistemas de mobilidade urbana. Conforme resultados do Censo Demográfico 2022, Jacareí possui uma população de 240.275 habitantes, São José dos Campos registra 697.054 habitantes, enquanto Taubaté conta com 310.739 habitantes (IBGE, 2022)

Ao entender os impactos da pandemia e as respostas adotadas por essas cidades, este estudo pretende não apenas colaborar para o desenvolvimento de políticas públicas mais robustas, mas também contribuir para um debate mais amplo sobre o papel do transporte coletivo na promoção de cidades mais justas, acessíveis e preparadas para os desafios do presente e do futuro.

### **Revisão da literatura**

A pandemia de COVID-19 impactou de forma profunda o transporte público, escancarando fragilidades que, na verdade, já faziam parte do cotidiano das cidades, sobretudo das médias, como Jacareí, São José dos Campos e Taubaté. A combinação entre queda brusca na demanda, restrições de circulação e necessidade de garantir segurança sanitária colocou à prova um modelo de transporte que há muito tempo operava no limite.

O transporte coletivo não é apenas uma questão de deslocamento, mas um dos pilares da inclusão social nas cidades (VASCONCELLOS 2013; MARICATO

2001; ROLNIK 1997). No Brasil, a forma como o espaço urbano se organizou — marcada por periferias distantes e centros concentradores de serviços e empregos — faz do transporte um direito essencial para quem depende dele diariamente. Ainda assim, esse serviço historicamente tem sido tratado mais como mercadoria do que como direito, afetando justamente quem mais precisa dele.

Esse problema se manifesta com bastante força nas cidades de médio porte. Esses municípios enfrentam limitações tanto técnicas quanto financeiras, o que dificulta avanços em políticas mais robustas de mobilidade. Além disso, a forte dependência da tarifa para financiar o sistema deixa o transporte extremamente vulnerável a qualquer oscilação na demanda — e foi exatamente isso que a pandemia deixou evidente (SILVA; GOMIDE 2021).

Com a crise sanitária, o transporte público não perdeu apenas passageiros, mas também parte de sua função social. Quem pôde migrou para meios mais seguros do ponto de vista sanitário, como bicicletas, carros, aplicativos de transporte e até mesmo o home office, quando possível. Por outro lado, quem continuou a depender do coletivo — geralmente trabalhadores essenciais, de baixa renda — enfrentou um serviço mais precário, com redução de linhas, superlotação em certos horários e insegurança sanitária (GKIOTSALITIS; CATS 2021; PEREIRA; SCHWANEN 2022).

Esse cenário escancarou um problema que vai além da pandemia: a falta de resiliência dos sistemas de transporte. Resiliência é a capacidade de um sistema de enfrentar, se adaptar e se recuperar diante de crises. No transporte, isso significa pensar em soluções que garantam a continuidade do serviço mesmo em momentos adversos — e isso só é possível com um modelo de gestão menos dependente da tarifa, mais integrado entre os modais e com maior protagonismo do poder público (ZHOU *et al.* 2010).

Por fim, cabe ressaltar que a superação dos problemas estruturais do transporte público no Brasil exige uma mudança de paradigma: é necessário tratar a mobilidade urbana como política pública central, articulada ao planejamento urbano, à justiça social e à sustentabilidade. A pandemia apenas tornou mais visíveis as falhas desse modelo e a urgência de sua reformulação (VASCONCELLOS 2008).

## **Método**

A pesquisa desenvolvida tem natureza qualitativa e exploratória, com abordagem descritiva e comparativa. O foco recai sobre os impactos da pandemia de COVID-19 no transporte público coletivo das cidades de Jacareí, São José dos Campos e Taubaté, buscando compreender como a crise afetou a mobilidade urbana, quais respostas foram adotadas e de que forma o comportamento dos usuários se transformou. A escolha dessas três cidades se justifica pela relevância regional, pela densidade populacional e, principalmente, pela diversidade nos modelos de gestão do transporte coletivo.

O estudo foi estruturado em três etapas principais. A primeira consistiu em uma revisão bibliográfica, reunindo autores que discutem mobilidade urbana, transporte coletivo, desigualdades socioespaciais e os efeitos da pandemia, como (VASCONCELLOS 2008, 2013), (GKIOTSALITIS; CATS 2021) e (PEREIRA; SCHWANEN 2022).

Na sequência, realizou-se uma análise documental, com levantamento de dados oficiais provenientes do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), das prefeituras de Jacareí, São José dos Campos e Taubaté, da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e da União Internacional de Transportes Públicos (UITP), além de relatórios técnicos e boletins operacionais disponibilizados pelos órgãos gestores locais. O recorte temporal dos dados concentra-se no período de 2019 a 2023, abrangendo tanto a fase pré-pandemia quanto os anos mais críticos da crise sanitária e o processo de recuperação subsequente.

Por fim, aplicou-se um estudo comparativo que permitiu observar e analisar variáveis como volume de passageiros, medidas operacionais, impactos financeiros e percepção dos usuários ao longo do período considerado. Esse cruzamento de informações possibilitou identificar não apenas os efeitos imediatos da pandemia sobre o transporte público, mas também os desafios estruturais e as estratégias de adaptação adotadas por cada município.

Mais do que mensurar dados, a proposta é compreender como cada cidade enfrentou a crise, levando em conta os fatores sociais, econômicos, políticos e territoriais que moldam a mobilidade urbana. Por se tratar de uma pesquisa exploratória, não se busca generalizar os resultados, mas sim identificar padrões,

fragilidades e soluções locais que possam inspirar a construção de sistemas de transporte mais resilientes, inclusivos e preparados para enfrentar crises futuras. O recorte temporal compreende o período de março de 2020 a dezembro de 2022, abrangendo tanto o auge da pandemia quanto o processo de retomada dos serviços.

## **Resultados e discussão**

A pandemia da COVID-19, declarada oficialmente em março de 2020, representou um dos maiores choques globais do século XXI, com impactos profundos nos sistemas de saúde, nas economias e na organização da vida urbana. No contexto da mobilidade urbana, seus efeitos foram particularmente intensos, afetando drasticamente o funcionamento do transporte público coletivo. A rápida disseminação do vírus e a necessidade de distanciamento social fizeram com que deslocamentos cotidianos fossem interrompidos, modificados ou evitados, especialmente nos períodos mais críticos da crise sanitária.

O transporte público, historicamente estruturado em torno da lógica da alta demanda e da arrecadação tarifária, foi colocado em xeque. A súbita queda no número de passageiros comprometeu a sustentabilidade financeira dos sistemas, expôs a fragilidade das concessões baseadas no autofinanciamento e gerou insegurança tanto para operadores quanto para usuários. Como apontam (VASCONCELLOS 2013) e (BALASSIANO; RIBEIRO 2020), o modelo vigente no Brasil, centrado quase exclusivamente na lógica mercantil e na rentabilidade das operadoras, mostrou-se inadequado para responder a situações de crise, especialmente em cidades médias que já apresentavam limitações estruturais.

As cidades de Jacareí, São José dos Campos e Taubaté, situadas no Vale do Paraíba, não foram exceção. Com características urbanas e administrativas distintas, mas com desafios comuns na gestão da mobilidade, essas localidades precisaram adotar medidas emergenciais para manter os serviços essenciais e minimizar os impactos sobre a população mais vulnerável. A pandemia escancarou desigualdades já existentes e impôs a necessidade de repensar a forma como o transporte público é planejado, financiado e operado.

Diante desse cenário, esta seção analisa comparativamente os principais efeitos da pandemia sobre o transporte público nas três cidades, destacando as

respostas institucionais adotadas, as mudanças no comportamento dos usuários e os desafios para a reconstrução de sistemas mais resilientes e inclusivos no pós-pandemia.

A análise dos efeitos da pandemia de COVID-19 sobre o transporte público urbano nas cidades de Jacareí, São José dos Campos e Taubaté revela padrões comuns e especificidades locais que ajudam a compreender a fragilidade estrutural dos sistemas e os limites das respostas institucionais adotadas.

### **Queda na demanda e impactos operacionais**

O primeiro e mais imediato reflexo da pandemia foi a queda acentuada na demanda por transporte público. Com menos passageiros, as operadoras reduziram frota e frequência, como estratégia para ajustar custos — uma medida compreensível, porém que resultou em superlotação em horários de pico e aumento da exposição ao contágio, especialmente para os trabalhadores essenciais.

Durante o período mais crítico da pandemia de COVID-19, o transporte público coletivo da cidade de Jacareí sofreu uma redução aproximada de 70% no número de passageiros pagantes. Antes da crise sanitária, o sistema atendia uma média diária de 54 a 55 mil usuários em dias úteis. Contudo, no auge das restrições impostas para controle da pandemia, esse número foi reduzido para um patamar entre 12 e 14 mil passageiros diários. Com o avanço do Plano São Paulo e a consequente flexibilização das medidas restritivas, observou-se uma recuperação gradual na demanda, que passou a oscilar entre 18 e 20 mil passageiros por dia durante a fase amarela do plano estadual (DIÁRIO DE JACAREÍ 2020).

Em São José dos Campos, a redução no número de passageiros ultrapassou 60%, conforme informado pela Secretaria de Mobilidade Urbana da Prefeitura em conjunto com os operadores do sistema. Diante desse cenário, foi necessária a adoção de medidas emergenciais, como a redução da frota em operação, com o objetivo de equilibrar a necessidade de manter o serviço essencial com as exigências sanitárias e a queda brusca na demanda (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS 2021).

Já em Taubaté, o transporte público passou a operar com 55% da demanda registrada antes da pandemia. A diminuição no volume de passageiros impactou

diretamente a sustentabilidade econômica do sistema, agravando o desequilíbrio entre custos operacionais e receitas — situação que levou, inclusive, à necessidade de revisão da tarifa técnica no município durante o período pandêmico (TAUBATÉ 2022).

Esses dados evidenciam que os sistemas de transporte público das três cidades analisadas foram fortemente impactados, revelando a vulnerabilidade dos modelos atuais, que dependem quase exclusivamente da arrecadação tarifária. Além disso, reforçam a necessidade de repensar estratégias de gestão, financiamento e resiliência para garantir a continuidade dos serviços em situações de crise.

O impacto da pandemia refletiu diretamente na operação dos sistemas de transporte público das três cidades analisadas, exigindo a adoção de medidas emergenciais para adequação da oferta à nova realidade de demanda reduzida. Em Jacareí e Taubaté, as gestões optaram por uma redução mais acentuada da frota e pela suspensão temporária de linhas, sobretudo aquelas que atendiam bairros periféricos e horários de menor demanda. Essa estratégia, embora necessária do ponto de vista operacional, agravou situações de exclusão territorial e resultou em episódios de superlotação nos horários de pico, conforme registrado nos decretos municipais e nos comunicados das prefeituras (DIÁRIO DE JACAREÍ 2020; TAUBATÉ 2021).

Em contraste, São José dos Campos adotou uma estratégia diferenciada, fundamentada no uso de tecnologias de monitoramento em tempo real da operação, o que possibilitou ajustes dinâmicos na oferta de transporte sem a necessidade de suspensões totais de linhas. Esse modelo de gestão contribuiu para mitigar os impactos negativos sobre os usuários e foi considerado mais eficiente na percepção da população local quando comparado às respostas adotadas pelas demais cidades (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS 2020).

As decisões operacionais adotadas durante o período pandêmico estão diretamente relacionadas à capacidade institucional e ao modelo de gestão adotado por cada município. No caso de São José dos Campos, a presença de uma estrutura pública dedicada à mobilidade urbana proporcionou maior flexibilidade na alocação de recursos e na formulação de respostas rápidas e adaptativas frente à crise sanitária. Por outro lado, os municípios de Jacareí e Taubaté, que operam seus

sistemas de transporte por meio de concessões privadas, apresentaram maiores limitações. A forte dependência da arrecadação tarifária para a manutenção dos serviços restringiu significativamente a capacidade de ambos os municípios em promover ajustes operacionais mais abrangentes durante os momentos de maior instabilidade.

### **Estudo comparativo entres as cidades de Jacareí, São José dos Campos e Taubaté**

A estrutura urbana e administrativa de São José dos Campos, com aproximadamente 697.054 habitantes (Censo 2022 – IBGE 2022), destaca-se por oferecer maior autonomia na alocação de recursos e na tomada de decisões em momentos de crise — especialmente em razão de seu modelo de gestão pública direta do transporte. Já os municípios de Jacareí (240.275 habitantes) e Taubaté (310.739 habitantes) operam sob regime de concessão privada, o que se mostra limitante para respostas urgentes em contextos adversos, dada a dependência da arrecadação tarifária como principal fonte de financiamento (IBGE 2022).

A pandemia provocou uma queda acentuada na demanda por transporte público em todo o país. Estudos do WRI Brasil, analisados pelo FGV-CERI (2020), indicam que os sistemas de ônibus urbanos registraram redução média superior a 75% no número de passageiros nos primeiros meses da crise sanitária. Em complemento, dados nacionais sistematizados pela Agência Brasil (2021) apontam que o transporte coletivo de passageiros teve retração média de 53% em 2020, resultado das medidas de isolamento social e da redução da mobilidade urbana. Esse cenário comprometeu de forma significativa a sustentabilidade econômica dos sistemas de transporte coletivo, exigindo intervenções emergenciais de gestores públicos em diversas cidades brasileiras.

As medidas sanitárias adotadas pelas cidades foram convergentes — uso obrigatório de máscara, limpeza intensificada dos veículos e oferta de álcool em gel —, mas os ajustes operacionais seguiram caminhos distintos. Jacareí e Taubaté optaram por reduzir linhas e frota, o que, embora necessário, elevou os problemas de acessibilidade e superlotação. São José dos Campos, em contrapartida, adotou uma

gestão mais flexível, com monitoramento em tempo real e ajustes operacionais contínuos, minimizando impactos aos usuários.

No campo do financiamento, São José dos Campos mobilizou recursos próprios e realocou orçamento municipal para manter o sistema ativo. Já Jacareí dependeu de um subsídio limitado, enquanto Taubaté recorreu à renegociação contratual com a concessionária — um arranjo que evidenciou sua fragilidade financeira durante os momentos mais críticos.

Quanto à percepção dos usuários, São José dos Campos recebeu avaliações mais positivas, reflexo da comunicação eficaz e da manutenção dos serviços. Nas demais cidades, as reclamações focaram em superlotação, atrasos e insegurança sanitária.

Por fim, a recuperação da demanda se deu de forma desigual: São José dos Campos recuperou cerca de 90% do movimento, Jacareí retornou a aproximadamente 80%, e Taubaté apresentou a recuperação mais lenta, cerca de 75%, ainda enfrentando instabilidades contratuais e operacionais.

Diante desse panorama, torna-se claro que modelos de gestão pública direta, integrados ao planejamento urbano e à mobilidade, exibiram maior resiliência e capacidade de resposta. Já os sistemas dependentes do setor privado e da arrecadação tarifária demonstraram vulnerabilidades estruturais — reforçando a urgência de debater formas alternativas de financiamento, como subsídios estruturais, taxaões complementares e integração tarifária regional.

### **Novas Formas de Mobilidade no Contexto da Pandemia**

A crise sanitária provocada pela pandemia de COVID-19 evidenciou de forma clara as fragilidades estruturais dos sistemas de transporte público, especialmente nas cidades que operam com forte dependência da arrecadação tarifária e com pouca flexibilidade operacional. Como resposta a essas limitações, emergiram ou se fortaleceram diversas alternativas de mobilidade, tanto individuais quanto coletivas, que passaram a desempenhar papel fundamental no deslocamento urbano durante e após o período mais crítico da pandemia.

Uma das principais tendências observadas foi o aumento significativo do uso de modos ativos de transporte, como a bicicleta e a caminhada. Diante do medo do contágio e das restrições de aglomeração impostas ao transporte coletivo, muitos usuários migraram para alternativas que garantissem maior distanciamento social.

Neste contexto, a bicicleta se consolidou como uma alternativa segura, barata e eficiente, especialmente para deslocamentos de curta e média distância. Diversas cidades brasileiras e internacionais passaram a investir emergencialmente na expansão de ciclovias temporárias, algumas das quais foram posteriormente convertidas em permanentes.

Além dos modos ativos, a pandemia também acelerou a adoção e expansão dos chamados serviços de mobilidade sob demanda, como os aplicativos de transporte individual (Uber, 99, entre outros) e os serviços de motocicletas e mototáxis.

Outra estratégia que ganhou força foi o uso de modos individuais motorizados, como motocicletas e carros próprios. Essa migração foi facilitada, em parte, pelo acesso mais facilitado ao crédito, pela ampliação de programas de financiamento e pela busca dos indivíduos por autonomia no deslocamento. No entanto, esse fenômeno também trouxe efeitos colaterais, como o aumento do trânsito, da emissão de poluentes e dos índices de acidentes, sobretudo envolvendo motocicletas.

Por outro lado, observa-se também o fortalecimento de uma tendência que já vinha se desenhando antes da pandemia: o avanço dos modelos de mobilidade como serviço (*Mobility as a Service* – MaaS), que integram diferentes modais por meio de plataformas digitais, permitindo que os usuários combinem bicicleta, transporte por aplicativo, transporte público e outros serviços em uma única jornada (VASCONCELLOS 2021; UITP 2020). Ainda que esse modelo esteja mais desenvolvido em grandes centros urbanos, sua disseminação para cidades de médio porte, como Jacareí, São José dos Campos e Taubaté, tornou-se um desafio e, ao mesmo tempo, uma oportunidade no cenário pós-pandêmico.

Ademais, a pandemia impulsionou mudanças mais profundas nos hábitos de deslocamento da população, com efeitos diretos na demanda por transporte. O trabalho remoto, as atividades híbridas e a digitalização dos serviços reduziram consideravelmente a necessidade de deslocamentos cotidianos, configurando um novo padrão de mobilidade mais flexível e descentralizado.

De forma geral, essas transformações revelam tanto a capacidade de adaptação dos usuários quanto a necessidade urgente de que os sistemas de transporte público se tornem mais resilientes, integrados e menos dependentes da lógica tarifária tradicional. Como alertam (FIX 2011) e (VASCONCELLOS 2021), a construção de cidades mais justas e sustentáveis no pós-pandemia exige que o transporte coletivo não seja apenas competitivo em termos econômicos, mas, sobretudo, socialmente atraente, seguro e eficiente frente às alternativas que emergiram no período pandêmico.

### **Recuperação e Mudanças no Comportamento dos Usuários**

No período de 2023 a 2024, observou-se uma recuperação gradual da demanda pelo transporte público nas três cidades analisadas. Contudo, os dados indicam que nenhuma delas retornou aos níveis de utilização pré-pandemia. A cidade de São José dos Campos apresentou o melhor desempenho em termos de retomada, alcançando aproximadamente 90% da demanda anterior, reflexo, em parte, do seu modelo de gestão pública mais estruturado e da adoção de estratégias dinâmicas de operação. Por sua vez, Jacareí e Taubaté registraram uma recuperação mais lenta, situando-se entre 75% e 80% dos volumes registrados antes da crise sanitária.

Além dos impactos na demanda, a pandemia provocou mudanças profundas no comportamento dos usuários. Observou-se um aumento no uso de modos de transporte individuais, como bicicletas, motocicletas e serviços por aplicativo, além de uma tendência a deslocamentos mais esporádicos, concentrados em atividades essenciais e horários de menor fluxo. A preocupação com a segurança sanitária permanece como fator relevante na escolha dos meios de transporte, mesmo no cenário pós-pandêmico.

Conforme analisam (GKIOTSALITIS; CATS 2021), essas mudanças consolidam um novo padrão de mobilidade urbana, que tende a se perpetuar no médio e longo prazo, configurando um “novo normal”. Esse cenário impõe desafios à gestão pública, que passa a exigir sistemas mais flexíveis, seguros e integrados, capazes de se adaptar rapidamente às variações de demanda e às novas expectativas dos usuários.

## **Considerações Finais**

A pandemia de COVID-19 representou um divisor de águas para o transporte público, especialmente em cidades de médio porte como Jacareí, São José dos Campos e Taubaté. Este estudo buscou compreender de que forma essas cidades enfrentaram os desafios impostos pelo período pandêmico, analisando seus modelos de gestão, as respostas operacionais adotadas e os reflexos diretos no comportamento dos usuários.

Os resultados evidenciam que a crise não afetou apenas a oferta e a demanda, mas expôs com clareza as limitações de um sistema ainda excessivamente dependente da arrecadação tarifária e com baixa capacidade de adaptação. Ficou evidente que a estrutura de gestão influencia diretamente a resiliência do sistema. São José dos Campos, com um modelo de operação pública, demonstrou maior agilidade e eficiência na resposta à crise, enquanto Jacareí e Taubaté, sob concessões privadas, enfrentaram obstáculos mais severos para manter a regularidade dos serviços.

Mais do que números e indicadores operacionais, a pandemia revelou desigualdades profundas. Trabalhadores informais, moradores de regiões periféricas e idosos — justamente os que mais dependem do transporte coletivo — foram os mais impactados pela redução de linhas, superlotação e insegurança. As decisões emergenciais adotadas, embora muitas vezes necessárias, acabaram agravando a exclusão socioespacial e reforçaram a urgência de se tratar o transporte público como um direito social essencial.

Ao mesmo tempo, observou-se uma mudança expressiva nos hábitos de deslocamento. O crescimento do uso de bicicletas, motocicletas, transporte por aplicativos e a expansão dos serviços de entrega demonstram um novo padrão de mobilidade, mais fragmentado e centrado no usuário. Como destacam Gkiotsalitis e Cats (2021), essas transformações não são passageiras, mas sinalizam tendências duradouras que devem ser incorporadas às políticas públicas.

O futuro do transporte público nessas cidades exige novas abordagens. Superar a fragilidade dos modelos atuais passa por diversificar fontes de financiamento, adotar tecnologias de gestão em tempo real, integrar modais ativos e

coletivos e, acima de tudo, enfrentar as desigualdades que limitam o direito à mobilidade. O transporte precisa ser visto não apenas como meio de circulação, mas como instrumento de inclusão e de construção de cidades mais justas e sustentáveis.

Este trabalho também abre espaço para investigações futuras. Estudos que explorem os impactos da expansão do delivery nas dinâmicas urbanas, que analisem alternativas de financiamento como a tarifa zero, ou que comparem experiências internacionais de reorganização do transporte coletivo podem contribuir para aprofundar o debate e inspirar práticas mais eficientes.

A pandemia não foi apenas uma interrupção temporária: foi um alerta. Um chamado para repensar, com seriedade e responsabilidade, os caminhos que queremos seguir na mobilidade urbana. O transporte público, quando tratado com prioridade e visão estratégica, pode ser um dos pilares para a construção de cidades verdadeiramente resilientes, humanas e inclusivas.

## Referências

**AGÊNCIA BRASIL.** Pandemia reduz em 53% transporte de passageiros em 2020. **Agência Brasil**, Brasília, 10 dez. 2021. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-12/pandemia-reduz-em-53-transporte-de-passageiros-em-2020>. Acesso em: 3 set. 2025.

**BALASSIANO, Ronaldo; RIBEIRO, Leticia.** Transporte público e crise: uma análise no contexto brasileiro. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, ano 42, n. 2, p. 45–62, 2020.

**DIÁRIO DE JACAREÍ.** Mobilidade segue com monitoramento de linhas do transporte público de Jacareí. **Diário de Jacareí**, Jacareí, 15 maio 2020. Disponível em: <https://diariodejacarei.com.br/cidade/mobilidade-segue-com-monitoramento-de-linhas-do-transporte-publico-de-jacarei>. Acesso em: 3 set. 2025.

**FIX, Mariana.** **Parceiros da exclusão: duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo.** 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2011.

**LIMA, Guilherme; SCHECHTMAN, Rachel; BRIZON, Letícia; FIGUEIREDO, Zilmar. COVID-19 e mobilidade urbana.** Rio de Janeiro: FGV-CERI, 2020. Disponível em: [https://ceri.fgv.br/sites/default/files/publicacoes/202005/covid\\_e\\_mobilidade\\_urbana\\_0.pdf](https://ceri.fgv.br/sites/default/files/publicacoes/202005/covid_e_mobilidade_urbana_0.pdf). Acesso em: 3 set. 2025.

**GKIOTSALITIS, Konstantinos; CATS, Oded.** Public transport planning adaptation under the COVID-19 pandemic crisis: literature review of research needs and directions. **Transport Reviews**, Abingdon, v. 41, n. 3, p. 374–392, 2021.

**INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Demográfico 2022: resultados preliminares.** Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 3 set. 2025.

**MARICATO, Ermínia. São Paulo: a metrópole e a questão social.** 3. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

**PEREIRA, Rafael H. M.; SCHWANEN, Tim.** Mobility justice and COVID-19: impacts and perspectives. **Transport Policy**, Oxford, v. 116, p. 31–44, 2022.

**ROLNIK, Raquel. O espaço urbano e a questão social no Brasil.** São Paulo: Paz e Terra, 1997.

**SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (Município). Relatórios de Mobilidade Urbana durante a pandemia de COVID-19.** São José dos Campos: Prefeitura Municipal, 2021.

**SILVA, Adriano B.; GOMIDE, Alexandre.** Transporte público em cidades médias: desafios de financiamento e gestão. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, v. 23, e202113, p. 1–18, 2021.

**TAUBATÉ (Município). Relatórios operacionais do transporte público durante a pandemia de COVID-19.** Taubaté: Prefeitura Municipal, 2022.

**UITP – Union Internationale des Transports Publics. Resilient urban mobility after COVID-19.** Brussels: UITP, 2020.

**VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade urbana e cidadania: desafios para o transporte público no Brasil.** São Paulo: Editora Unesp, 2008.

**VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Política de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente.** São Paulo: Manole, 2013.

**VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade urbana no pós-COVID-19: desafios e oportunidades. Revista dos Transportes Públicos,** São Paulo, ano 43, n. 1, p. 9–28, 2021.

**ZHOU, Min; WANG, Zhen; YANG, Hongwei.** Resilience of public transport systems under external disruptions: a conceptual framework. **Transportation Research Record,** Washington, v. 2144, p. 123–130, 2010.