

TENDÊNCIAS DE MUDANÇA DE COMPORTAMENTO DE MOBILIDADE URBANA POR RENDA FAMILIAR NA CIDADE DE SÃO PAULO

MATHEUS GOLDONI DE SOUZA

FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO E CONTABILIDADE (FEA/USP)

TENDÊNCIAS DE MUDANÇA DE COMPORTAMENTO DE MOBILIDADE URBANA POR RENDA FAMILIAR NA CIDADE DE SÃO PAULO

1. INTRODUÇÃO

Na cidade de São Paulo, foco deste estudo, o processo de crescimento populacional foi bastante intenso durante as décadas de 1940 a 1970 (Cunha, 2014). Em paralelo, o transporte individual (TI) foi valorizado em detrimento do uso de transporte público (TP), intensificando o congestionamento da cidade (Hidalgo, 2009; Rolnik & Klintowitz, 2011; Laham, 2014; Haddad et al., 2015) e provocando consideráveis custos para a sociedade, calculados em R\$33,3 bilhões na cidade em 2008 (The World Bank, 2002; Cintra, 2014).

Visando diminuir a participação de TI nos deslocamentos, a prefeitura da cidade e o governo do Estado de São Paulo realizaram, nas últimas décadas, investimentos na mobilidade urbana coletiva da cidade, como a introdução do Bilhete Único e implantação de corredores e faixas de ônibus e ciclofaixas, além da expansão dos transportes sobre trilhos (Hidalgo, 2009; Laham, 2014). Nesse período, a cidade passou, também, a contar com serviços como aplicativos de carona remunerada, (e.g Uber e 99) e compartilhamento de bicicletas e patinetes elétricos (e.g. BikeSampa e Yellow), aumentando as opções de transportes para os cidadãos da cidade (Paula, 2018).

Hoje nós temos diversas opções para todos os gostos e bolsos. O carro é uma opção individualista cara. (Nicolas)

Com o aumento da oferta e integração entre meios alternativos ao veículo particular, alguns habitantes de São Paulo, mesmo com uma renda elevada o suficiente para conseguir manter um veículo, passaram a considerar a troca do meio motorizado individual por demais meios, como o TP, aplicativos de caronas remuneradas ou o uso de bicicletas próprias e compartilhadas, assim como fez Nicolas.

Segundo a Companhia do Metropolitano de São Paulo, mais pessoas de maior renda estão trocando o veículo privado pelo TP; todavia, na baixa renda o efeito está sendo o oposto: pessoas que recebem menos, passaram a usar com maior frequência meios privados.

Sonhava em ter meu carro desde pequeno, mas nunca tive a oportunidade por falta de dinheiro. Um dia consegui. (Pedro)

A distância dos locais de trabalho e, principalmente, a oportunidade em massa de possuir um veículo próprio pela primeira vez são alguns dos motivos que motivaram os respondentes de baixa renda a mudarem do deslocamento via TP para um veículo próprio.

Ao longo da pesquisa, além disso, foram encontrados outros motivos que levaram as pessoas a realizarem ou desejarem a transição de um meio para outro, como uma reconstrução dos sentidos de liberdade, status social e qualidade dos meios de transportes.

Enquanto a posse de um veículo, e outros bens, vem perdendo sentido para pessoas que vêm aderindo a um movimento mais colaborativo de consumo (Sandes et al., 2019), para outras pessoas o fato de possuir um veículo ainda possui um significado muito grande, de superação e que pode ser usado como um aumento do bem-estar, possuindo uma conexão emocional com o dono (Bergstad et al., 2011; Brough & Isaac, 2012).

1.1. Problema

Para Barton & Gibbons (2016), os investimentos em sistemas de TP deveriam possuir um papel social de inclusão geográfica e socioeconômica de pessoas mais vulneráveis. Com as recentes mudanças e investimentos na mobilidade urbana do município de São Paulo, aumentando as opções e integração de transportes, comparado com períodos anteriores, espera-se que a acessibilidade e eficiência dos transportes alternativos ao veículo próprio tenham aumentado, promovida principalmente pelo

Bilhete Único e pelas novas modalidades de compartilhamento (aplicativos de carona e bicicletas), favorecendo para a redução do uso de TI.

Todavia, considerando as desigualdades socioeconômicas e de distribuição das opções de transportes na cidade de São Paulo (Boisjoly et al., 2017) e dados da 9ª Pesquisa de Mobilidade Urbana e da Pesquisa de Mobilidade 2017, percebe-se que o aumento do uso de TP em detrimento do uso de TIs está acontecendo nas famílias com altas rendas; já nas famílias de baixas rendas, o contrário está acontecendo.

Uma vez que o sistema de TP está sendo capaz de atrair usuários de renda mais elevada, historicamente usuários de TI, ao mesmo tempo que os usuários de renda inferior estão deixando de usar os meios coletivos, este estudo busca responder às seguintes perguntas: O que leva a mudança de meio de deslocamento no município de São Paulo nas diferentes faixas de renda familiar? E quais os motivos que atraem as pessoas para cada tipo de modal?

1.2. Objetivos

Dentro dessa pesquisa, que se propõe a estudar as mudanças de comportamento de deslocamentos por renda familiar no município de São Paulo, alguns objetivos foram traçados. O principal objetivo é (1) analisar quais são os motivos que levam as pessoas a migrarem de TI para TP e vice e versa em São Paulo considerando a renda familiar. Além disso, há objetivos secundários como (2) verificar a atratividade dos TP para usuários de automóveis particulares, (3) determinar como ocorre a integração entre os diversos modos de transporte (público, privado, compartilhamento de bicicletas, aplicativos de carona) e (4) destacar quem se beneficia com tais integrações.

2. REVISÃO DA LITERATURA

Para o desenvolvimento dessa pesquisa foi feito um levantamento de referenciais teóricos com os seguintes temas discutidos: (2.1) *Atratividade dos transportes*, buscando compreender como funciona a escolha pelo modo de transporte a ser usado e como uma maior integração entre os meios de transportes pode influenciar tal decisão; (2.2) *Disposição*, fazendo uma revisão das teorias que explicam o que é e como ocorre o processo de disposição de um bem ou comportamento por um indivíduo.

2.1. Atratividade dos transportes

Um dos desafios de grandes centros urbanos modernos é o de como aumentar o uso de meios de TP. Um usuário considera diversos fatores no processo de avaliação da qualidade do meio de transporte usado. O carro, por exemplo, é visto como um veículo mais confortável, flexível, rápido, além de estar ligado à identidade pessoal do seu dono, o que pode o tornar mais competitivo em relação a meios alternativos (Hensher et al., 2009; Jäppinen, 2013; Redman et al., 2013).

Segundo Redman et al., 2013, o processo de avaliação da qualidade de um sistema de TP leva em consideração atributos como confiabilidade, frequência, preço, acessibilidade, conforto, conveniência e segurança e são baseados nas experiências dos usuários com o TP, sendo que experiências negativas possuem um potencial maior de fixação da memória (Friman et al., 2001). Em um ambiente competitivo, com diversos modais de transportes, comparação da percepção da qualidade dos transportes influencia os usuários na escolha pelo seu meio de deslocamento (Frank et al., 2007; Dorbritz et al., 2009; Jäppinen et al., 2013; Redman et al., 2013; Chowdhury, & Ceder, 2016).

A partir dos gráficos 1 e 2, com base em dados da Pesquisa de Mobilidade 2017, é possível observar que, na cidade de São Paulo, houve um aumento no uso de TP entre pessoas com renda familiar superior a 12 salários mínimos (S.M.) em detrimento do uso

de veículo individual, entre 2007 e 2017. Já entre pessoas com renda familiar de até 2 S.M., o uso de cada meio obteve o comportamento oposto. Já considerando o gráfico 3, baseado na 9ª Pesquisa de Mobilidade Urbana¹, é possível observar um expressivo avanço da posse de veículos entre as pessoas de menor renda entre 2009 e 2015.

Gráfico 1: Uso de meio de transporte por pessoas com renda familiar de até 2 salários mínimos

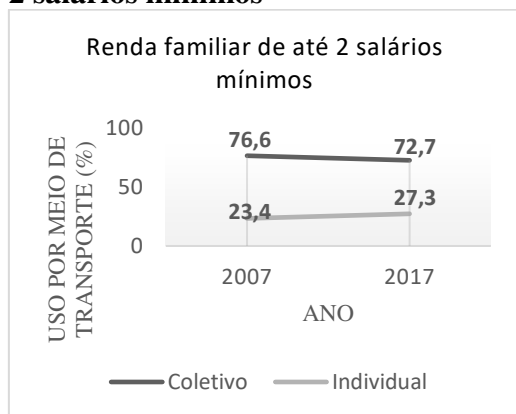
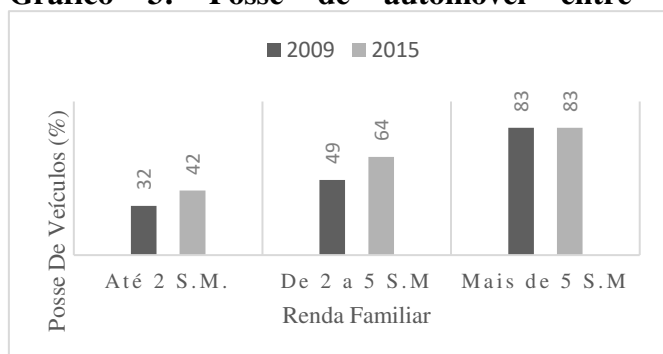


Gráfico 2: Uso de meio de transporte por pessoas com renda familiar de superior a 15 salários mínimos



Fonte: Pesquisa de Mobilidade 2017, Companhia do Metropolitano de São Paulo. Elaboração Própria

Gráfico 3: Posse de automóvel entre 2009 e 2015 por renda familiar



Fonte: 9ª Pesquisa de Mobilidade Urbana⁴, da Rede Nossa São Paulo. Elaboração Própria

*S.M.= Salário Mínimo

Segundo Zhu & Diao (2016), o aumento no uso de um meio ou de outro não significa a substituição completa dos meios, mas pode ser uma readequação dos comportamentos que foram influenciados por motivos que podem ser, por exemplo, mudanças de percepção de qualidade, variações de renda ou aumento da disponibilidade de um serviço de transporte (Redman et al., 2013).

Considerando isso, é possível desenvolver as seguintes proposições teóricas em relação aos comportamentos de mobilidade urbana em São Paulo:

P1.1: A mudança de transporte individual para o transporte público ocorre, entre as pessoas de renda superior, por aumento na percepção de qualidade do transporte público.

P1.2: A mudança de transporte público para transporte individual ocorre, entre as pessoas de renda inferior, por queda na percepção de qualidade dos transportes públicos.

Além de melhorar a qualidade percebida dos transportes, estudos indicam que um incentivo ao uso de TP pode ser feito através de uma maior integração entre os meios existentes, tornando-os mais acessíveis para grande parte da população (Buehler, 2011).

A integração entre os transportes aumenta a eficiência dos deslocamentos e pode atrair usuários para os meios envolvidos. Geralmente, as pessoas utilizam meios privados ou vão a pé até o ponto de acesso aos meios de TP mais próximo. Um eventual sistema de compartilhamento

de carro ou bicicleta pode ligar as pessoas aos pontos de TP mais próximo de forma fácil, incentivando-as a usá-los (Vande Walle & Steenberghen, 2006).

Quando ocorrem interações desse tipo com a rede de TP, é possível reduzir consideravelmente o tempo de viagem em comparação com um sistema pouco integrado. Esse efeito é maior nas regiões onde a penetração e frequência dos coletivos não atendem toda a demanda local ou para distâncias curtas (Jäppinen et al., 2013).

Os sistemas integrados são desenvolvidos para expandir a mobilidade dos passageiros ao melhorar a conveniência, acessibilidade, conforto, segurança e velocidade dos transportes (Luk and Olszewski, 2003; Ulengin et al., 2007). Segundo Hidalgo, 2009, é possível conectar meios de transportes através da integração da rede de transportes; integração física das estações; integração das informações; integração de tarifa; e integração de transferências.

Segundo Paula (2018), recentes inovações na mobilidade urbana de São Paulo, trouxeram opções de deslocamentos compartilhados e, como em Jäppinen et al. (2013), podem possibilitam a integração com a rede de transportes da cidade. Considerando a maior proximidade dos TPs das regiões centrais da cidade, onde a renda média é mais elevada e os serviços de aplicativo de carona remunerada e bicicleta compartilhada estão mais presentes^{2 e 3}, as seguintes proposições teóricas serão analisadas.

P2.1: O aumento da integração entre bicicleta e transporte público estimulou as pessoas de renda superior a usarem transporte público com maior frequência.

P2.2: O aumento da integração entre aplicativos de carona remunerada (Uber, Cabify, 99 e EasyTáxi) e transporte público estimulou as pessoas de renda superior a usarem transporte público com maior frequência.

Uma cidade altamente dependente de TI tem maiores possibilidades de obter bons resultados na redução do uso desse modal com o surgimento de alternativas. Isso ocorre pois, nessas cidades, transportes alternativos têm mais oportunidades para atrair pessoas insatisfeitas com o seu deslocamento (Fishman et al., 2014).

Um sistema de corredores de ônibus pode servir como incentivos para que a população deixe de utilizar TI, como carros e motos (Arasan e Vedagiri, 2010). As cidades estudadas em Levinson et al. (2003) apresentaram um expressivo aumento no número de usuários após o serviço de *Bus Rapid Transit* (BRT) que proporciona uma alta frequência e velocidade, atraindo principalmente usuários de TI (apud Redman et al., 2013). Segundo Basso e Silva (2014), a implantação de faixas de ônibus é capaz de aumentar a velocidade dos ônibus enquanto a velocidade dos carros se mantém constante ou apresenta baixa variação (apud Oliveira, 2018).

De eficiência comparável ao sistema metroviário, além de mais barato e rápido de ser implantado, o sistema (BRT) vem sendo adotado por cidades ao redor do mundo, em especial em países em desenvolvimento por ser capaz de levar benefícios para regiões periféricas, como redução de tempo e custos de viagem e a segurança que esse sistema proporciona (Heres et al., 2013; Venter et al., 2017).

As faixas exclusivas de ônibus geram, também, externalidades para a população que habita ou exerce suas atividades ao redor. Essa infraestrutura é capaz de aumentar a acessibilidade a empregos formais (Boisjoly et al., 2017) e promover um efeito positivo sobre o valor de imóveis e aluguéis, principalmente quando torna-se competitivo em relação ao TI (Cervero & Kang, 2011; Heres et al., 2013; Venter et al., 2017).

Entretanto, os benefícios do BRT não atingem pessoas de extrema vulnerabilidade e exclusão geográfica. Em geral, a dificuldade está principalmente nos altos preços do transporte, no difícil acesso a bairros mal planejados e na competitividade com transportes existentes. O sistema beneficia principalmente as faixas mais altas das classes baixa e média. Em cidades onde o BRT conseguiu se estender com maior frequência em bairros periféricos, obteve-se maior inclusão (Heres, Jack & Salon, 2013; Venter et al., 2017).

Em São Paulo, na década de 1960 o congestionamento já apresentava sérios problemas de mobilidade, resultado da priorização dos carros em investimentos de mobilidade urbana (Vasconcellos, 1999 apud Rolnik & Klintowitz, 2011). A histórica valorização do TI em detrimento do coletivo na cidade traz diversos problemas para toda a região e o país. Visando melhorar os deslocamentos na cidade, foi implementado um projeto chamado de “Sistema Interligado”. Esse sistema trouxe corredores e faixas de ônibus, uma realocação dos meios de transportes e a implantação do Bilhete Único, promovendo a integração entre os diversos meios de TP (metrô, ônibus e trens).

Em 2013, através do programa “Dá Licença para o Ônibus”, foi feito um plano de expansão de faixas e corredores de ônibus na cidade, implantando 291,4 km em 2013 e 131,9 Km nos 3 anos seguintes (CET apud Oliveira, 2018). Isso permitiu que, segundo dados da CET¹, de 2013 para 2014 a velocidade média dos ônibus na cidade de São Paulo apresentasse um aumento de 67,5%.

As faixas exclusivas de ônibus, até 2012, tinham pouca penetração em regiões mais afastadas do centro da cidade de São Paulo, onde existem menos opções de transportes (Boisjoly et al., 2017) e os salários são menores⁴. Em 2013, houve uma grande expansão das faixas exclusivas para regiões mais periféricas, aumentando a eficiência desse meio para os usuários que dependem de TP.

Considerando a recente expansão dos corredores e faixa de ônibus para regiões mais periféricas e que a economia brasileira cresceu em ritmo acelerado, nas duas primeiras décadas do século XXI, aumentando a renda média da população⁵ e fomentando o consumo, principalmente entre as classes C e D que anteriormente consumiam pouco, a seguinte proposição será analisada:

P3: Apesar da expansão das faixas de ônibus para a periferia, o aumento de renda foi um fator mais forte para determinar o aumento do uso de transporte individual entre pessoas de renda inferior.

2.2. Disposição

A disposição é caracterizada pela interrupção do uso de um bem, ainda útil para as necessidades do usuário, por diversos motivos pessoais, mas geralmente ligado à aquisição de novos produtos. O processo ocorre por meio do armazenamento, trocas, presentes, doações, venda ou jogando fora (Cruz-Cárdenas & Arévalo-Chávez, 2018; Hanson, 1980; Sandes et al., 2019). Fatores como psicológicos do consumidor, características intrínsecas do produto (como novas tecnologias, aparência física e obsolescência do produto em uso) e características extrínsecas do produto (como fatores econômicos, mudanças de moda e padrão de consumo e necessidades do usuário) podem influenciar nas decisões (Jacoby et al., 1977). Além disso, mudanças na vida do consumidor podem levá-los a adotar diferentes padrões de consumo que podem ocorrer através do descarte de bens e comportamentos, que por muito tempo caracterizaram a sua forma de consumir e agir (Lastovicka & Fernandez, 2005; Sandes et al., 2019).

A disposição pode ter um significado para o indivíduo de um processo contínuo de reconstrução da identidade, através de desapego de objetos com os quais ele não mais se identifica e a associação de novos objetos que descrevem melhor a sua identidade almejada (Catherine, 2001). A identidade varia ao longo da vida de um indivíduo e está relacionada ao estágio em que essa pessoa se encontra. As posses são formas de tangibilizar a identidade pessoal de cada estágio. O descarte físico é, portanto, entendido como uma forma de descarte de uma representação social que aquele objeto representa, também (Kleine et al., 1995). A relação entre o consumidor e seus bens pode ser de construção de significados especiais a determinados objetos (Brough & Isaac, 2012), todavia nem todos consumidores agem assim:

alguns se sentem indiferentes em relação a seus bens (Cruz-Cardenas, 2014 apud Cruz-Cardenas & Arévalo-Chávez, 2018).

A posse de um carro é capaz de construir uma relação bastante afetiva com seu dono, lhe proporcionando sensações de status, autonomia e segurança (Bergstad et al., 2011; Brough & Isaac, 2012). Considerando que a posse de um veículo é positivamente correlacionada ao nível de renda (Bamberg et al., 2003; Luk, 2003), ter um carro pode ser visto como um sinal de sucesso e prosperidade econômica (Corneo & Jeanne, 1997). Assim, as proposições teóricas a seguir serão analisadas:

P4.1: A mudança de transporte individual para transporte público ocorre entre as pessoas de renda superior por um processo de desassociação da posse de um veículo a status social.

P4.2: A mudança de transporte público para transporte individual ocorre entre as pessoas de renda inferior por busca de status social.

3. METODOLOGIA

Foi realizada uma pesquisa exploratória qualitativa por meio de entrevistas, organizando dados coletados com teorias analisadas, para que os motivos que levam as pessoas a mudarem de cada modal de transporte sejam investigados inicialmente, podendo dar continuidade ao estudo através de outras pesquisas (Malhorta, 2011).

44 pessoas foram entrevistadas entre os dias 14/05/2019 e 23/05/2019. As entrevistas começaram com perguntas que buscaram entender qual o meio de transporte que prevalece nos deslocamentos do entrevistado, adaptando as entrevistas conforme o seu desenrolar em cada caso. Em um segundo momento, foi questionado “Caso fosse possível, você teria interesse em trocar o carro (ou moto) por meios de transporte público?”, para aqueles que disseram ser usuários predominantemente de TI, e “Caso fosse possível, você teria interesse em trocar o transporte público por carro ou moto?”, para aqueles que disseram ser usuários predominantemente de TP. Além da mudança de fato, desejos de mudança também foram considerados. No fim dos questionários, foram criados dois subgrupos de entrevistados: pessoas de baixa renda e pessoas de média/alta renda. Para tal distinção, usou-se como base o salário mínimo brasileiro vigente no ano de 2019, de R\$998,00⁶, conforme a tabela 1. Famílias com renda C.1, C.2 e C.3 foram consideradas de baixa renda; com renda B, de média renda; e A.1 a A.5, de alta renda.

Tabela 1: Subgrupos por renda familiar

Classificação	Renda Familiar Bruta
C.1	Não tem Rendimento mensal
C.2	Até R\$ 1.996,00
C.3	Mais que R\$ 1.996,00 até R\$ 3.992,00
B	Mais que R\$ 3.992,00 até R\$ 7.984,00
A.1	Mais que R\$ 7.984,00 até R\$ 14.970,00
A.2	Mais que R\$ 14.970,00 até R\$ 19.960,00
A.3	Mais que R\$ 19.960,00 até R\$ 24.950,00
A.4	Mais que R\$ 24.950,00 até R\$ 34.930,00
A.5	Mais que R\$ 34.930,00

Conforme a tabela 2, as entrevistas foram realizadas em 6 distritos de São Paulo. Os 5 primeiros são de maior remuneração e o último, de baixa remuneração. As entrevistas foram realizadas em acessos a TPs. Foram escolhidas apenas pessoas que habitam e realizam suas atividades diárias na cidade de São Paulo e que, necessariamente, realizam todos ou grande parte de seus deslocamentos dentro da cidade. As entrevistas duraram, em média, entre 5 e 10

minutos cada. Os dados coletados foram gravados com autorização prévia dos respondentes e, posteriormente, transcritos. Nomes fictícios foram atribuídos a cada respondente, garantindo o anonimato.

Tabela 2: Distritos onde foram realizadas as entrevistas

Distrito	Remuneração média	Local de coleta de dados
Itaim Bibi	R\$5.795,33	Ponto de Ônibus Av. Brig. Faria Lima
Santo Amaro	R\$4.691,43	Estação CPTM Morumbi (Linha 9)
Alto de Pinheiros	R\$4.285,11	Estação de Metrô Vila Madalena (Linha 2) e terminal de Ônibus
Pinheiros	R\$4.102,81	Terminal de Ônibus Pinheiros
Vila Mariana	R\$3.509,79	Estação de Metrô Vila Mariana (Linha 1)
Campo Limpo	R\$1.801,48	Estação Metrô Campo Limpo (Linha 5)

Fonte: Mapa da Desigualdade 2017 - Rede Nossa São Paulo. **Disponível em:** <https://nossasaopaulo.org.br/portal/mapa_2017_completo.pdf>

Segundo a tabela 3, a amostra dos entrevistados de baixa renda é composta por 19 pessoas no total, 11 mulheres e 8 homens, com idade média de 37,89 anos, renda média de R\$1.636,72 e renda per capita média de R\$740,42. Com base nas respostas e auxílio do software Google Maps, calculou-se uma distância média de 18,05km entre residência e local onde o respondente disse que realiza suas principais atividades do dia.

Tabela 3: Entrevistados de baixa renda

Nomes fictícios	Idade	Sexo	Mora	Trabalha/Estuda	Distância (km)	Renda familiar
Henrique	32	H	Rio Pequeno	Pacaembu	12	R\$ 1.996,00 a R\$ 3.992,00
Gabrielle	21	M	Pirituba	Pinheiros	12	R\$ 1.996,00 a R\$ 3.992,00
Vitória	28	M	Carapicuíba	Vila Madalena	19	Até R\$ 1.996,00
Beatriz	65	M	Jabaquara	Vila Madalena	14	Até R\$ 1.996,00
Pedro	47	H	Grajaú	Pinheiros	31	Até R\$ 1.996,00
Elem	22	M	Interlagos	Jardins	18	Até R\$ 1.996,00
Larissa	37	M	Lapa	Morumbi	12	R\$ 1.996,00 a R\$ 3.992,00
Enzo	51	H	Suzano	Pinheiros	58	Até R\$ 1.996,00
Lara	28	M	Vila Matilde	Vila Madalena	13	R\$ 1.996,00 a R\$ 3.992,00
Rafaela	62	M	Taboão da Serra	Perdizes	17	Até R\$ 1.996,00
Isadora	22	M	Rio Pequeno	Pinheiros	9	R\$ 1.996,00 a R\$ 3.992,00
Gabriel	46	H	Campo Limpo	Morumbi	7	R\$ 1.996,00 a R\$ 3.992,00
Jade	40	M	Itapeverica da Serra	Butantã	29	R\$ 1.996,00 a R\$ 3.992,00
Arthur	21	H	Capão Redondo	Vila Sônia	12	Até R\$ 1.996,00
Rafael	55	H	Taboão da Serra	Vila Olímpia	16	R\$ 1.996,00 a R\$ 3.992,00
Roberta	38	M	Santo Amaro	Itaim Bibi	9	R\$ 1.996,00 a R\$ 3.992,00
Carla	34	M	Limão	Itaim Bibi	11	Até R\$ 1.996,00
Lucas	42	H	Perus	Vila Olímpia	33	R\$ 1.996,00 a R\$ 3.992,00
João	29	H	Vila Moraes	Brooklin	11	R\$ 1.996,00 a R\$ 3.992,00

Já conforme transcrito na tabela 4, a amostra dos entrevistados de média e alta renda é composta por 25 pessoas no total, 13 mulheres e 12 homens, com média de idade de 34,52 anos, renda média de R\$11.476,72 e uma renda per capita média de R\$5.216,69. A distância média percorrida diariamente é de 13,28km.

Tabela 4: Entrevistados de média e alta renda

Nomes fictícios	Idade	Sexo	Onde Mora	Onde trabalha/estuda	Distância (km)	Renda familiar
Liz	55	M	Morumbi	Vila Mariana	12	R\$ 14.970,00 a R\$ 19.960,00
Alice	24	M	Bela Vista	Bela Vista	0	R\$ 3.992,00 a R\$ 7.984,00
Isabella	37	M	Diadema	Vila Mariana	14	R\$ 7.984,00 a R\$ 14.970,00
Filipe	29	H	Jardins	Paraíso	3	R\$ 14.970,00 a R\$ 19.960,00
Pietro	27	H	Tatuapé	Sé/Vila Mariana	13	R\$ 7.984,00 a R\$ 14.970,00
Bernardo	27	H	Rio Pequeno	Lapa	8	R\$ 7.984,00 a R\$ 14.970,00
Valentina	62	M	Jabaquara	Parelheiros/Vila Madalena	29	R\$ 3.992,00 a R\$ 7.984,00
Laura	59	M	Vila Madalena	Pinheiros	2	R\$ 3.992,00 a R\$ 7.984,00
Luiza	26	M	Perdizes	Av Paulista	5	R\$ 14.970,00 a R\$ 19.960,00
Giovanna	57	M	Santo Amaro	Vila Madalena	15	R\$ 7.984,00 a R\$ 14.970,00
Heitor	35	H	Jundiaí	Av Paulista	60	R\$ 7.984,00 a R\$ 14.970,00
Nicole	32	M	Osasco	Vila Olímpia	18	R\$ 3.992,00 a R\$ 7.984,00
Heloísa	22	M	Parada Inglesa	Morumbi	25	R\$ 7.984,00 a R\$ 14.970,00
Guilherme	21	H	Butantã	Av Paulista	8	R\$ 3.992,00 a R\$ 7.984,00
Nicolas	31	H	Vila Leopoldina	Pinheiros	6	R\$ 7.984,00 a R\$ 14.970,00
Lorenzo	31	H	Pinheiros	Vila Olímpia	5	R\$ 7.984,00 a R\$ 14.970,00
Gustavo	42	H	Granja Julieta	Vila Olímpia	7	R\$ 14.970,00 a R\$ 19.960,00
Sophia	28	M	Cotia	Vila Olímpia	32	R\$ 7.984,00 a R\$ 14.970,00
Miguel	29	H	Morumbi	Jardins	7	R\$ 7.984,00 a R\$ 14.970,00
Samuel	21	H	Butantã	Morumbi	4	R\$ 7.984,00 a R\$ 14.970,00
Julia	25	M	Brooklin	Brooklin	0	R\$ 3.992,00 a R\$ 7.984,00
Vitor	41	H	Alto de Pinheiros	Brooklin	11	R\$ 14.970,00 a R\$ 19.960,00
Helena	42	M	Higienópolis	Alphaville	30	R\$ 14.970,00 a R\$ 19.960,00
Alessandro	27	H	Ibirapuera	Brooklin	6	R\$ 3.992,00 a R\$ 7.984,00
Eduarda	33	M	Ipiranga	Moema/Brooklin	12	R\$ 14.970,00 a R\$ 19.960,00

Para a análise dos dados coletados, agrupou-se as pessoas por meio de similaridades de comportamento de cada uma em relação às suas preferências e comportamentos de deslocamentos. Deve-se considerar, por fim, que existem fatores que podem influenciar os resultados obtidos na pesquisa e que podem levar a erros de interpretação.

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

“Eu estava ficando muitas horas parado no trânsito e sentia que era um tempo perdido. Foi quando procurei um transporte seguro e sustentável.” (Nicolas)

Assim como Nicolas, homem de renda média a alta, que mora e trabalha em bairros centrais da cidade de São Paulo e sempre utilizou carro como seu veículo principal de locomoção, mesmo possuindo opções de TP e ciclofaixa que lhe garantem um fácil acesso ao seu trabalho, a 7 km de sua casa, diversos entrevistados com perfil parecido indicaram interesse em adotar cada vez mais meios alternativos ao veículo individual. Alguns deles relataram uma resistência inicial à mudança e queriam manter o *status quo*; com o tempo, os benefícios começaram a serem percebidos. Dos 25 entrevistados de renda superior, 13 usuários e ex usuários de TI mostraram tendência a adotar o TP por motivos outros que financeiros.

“(…) foi uma mudança um pouco difícil. Tive carro por muito tempo e tinha um pouco de preconceito com transporte público pelo o que eu escutava. Por isso não mudei antes. Tive que esperar uma estação de metrô chegar na porta da minha casa. Mas agora estou me adaptando bem.” (Helena)

Helena demorou para mudar, apesar de insatisfeita com o carro, pois estar em uma situação confortável com a posse de um carro. Todavia, do ponto de vista de quem, por certas condições, outros fatores dificultam a mudança de modal, a situação é diferente.

“Eu comprei meu carro para poder passear com minha família (...). (Para o trabalho) eu vinha de trem que é mais econômico, apesar de cheio. Mas no fim de semana eu queria usar um transporte confortável e que fosse meu.” (Pedro)

Pedro, por sua vez, é de renda baixa, vive na periferia e trabalha no centro expandido da cidade de São Paulo, percorre mais de 60 km no trajeto de ida e volta. Apesar de ter desejado uma mudança por anos, só foi conseguir adquirir seu primeiro carro em 2010, em um momento de expansão da renda e do crédito no Brasil, facilitando a aquisição de veículos por pessoas que nunca o possuíram. Dos 19 entrevistados de baixa renda, 5 usuários e ex usuários de TP adotaram o TI recentemente. Outros 7 disseram ter interesse em adquirir um TI assim que puder.

Assim como as diferenças entre Pedro, Nicolas e Helena, o discurso das pessoas de diversos níveis de renda entrevistadas foi bastante diverso. Dentre as 44 pessoas entrevistadas, é possível traçar padrões de comportamento de como as novas formas de consumo, novas alternativas de transportes e alterações na renda e as questões econômicas vêm influenciando a forma como os indivíduos se locomovem na cidade de São Paulo. Dentre as pessoas de baixa renda, observou-se bastante um discurso em relação à posse de um veículo que carrega um tom de novidade e empolgação, aumento do status no círculo social, aumento da liberdade e apego ao bem, apesar de preocupação, em um momento posterior, com custos e obrigações que o objeto pode lhes proporcionar; já nas rendas mais elevadas, que historicamente tiveram acesso ao TI com maior facilidade, observou-se uma mudança na percepção de qualidade em relação aos TPs, além de mudanças na percepção de status social e de liberdade que o veículo proporciona e um maior uso de meios alternativos como bicicletas e aplicativos de carona.

4.1. Fatores que motivaram a migração para o TP entre pessoas de média e alta renda

O primeiro fator identificado é a qualidade dos transportes. A percepção de qualidade de transportes é construída após experiências com os meios de locomoção. Segundo Redman et al., 2013, confiabilidade, frequência, preço, acesso, conforto, conveniência e segurança são geralmente atributos avaliados por seus usuários. Apesar de verem benefícios no uso de um TI, ao comparar com os TPs, os usuários de média e alta renda indicaram um saldo positivo para os meios de TP, como ilustrado na fala do Gustavo a seguir:

“O carro é prático e agradável; tem uma privacidade maior. Mas ao mesmo tempo é pouco eficiente quando você pensa no trânsito que tem que enfrentar, em procurar estacionamento e no rodízio.” (Gustavo)

A questão da comodidade e privacidade do carro foi um tema bastante levantado pelos respondentes e é vista como um benefício maior em relação ao TP, principalmente por causa das aglomerações e falta de personalização (por exemplo a temperatura). Todavia, os relatos mostram que o usuário de média e alta renda está em busca de um transporte que seja rápido e que reduza as suas preocupações, como onde estacionar, o rodízio, multas e manutenção.

“(O ônibus) Poderia ter uma frequência maior e ser menos lotado, apesar de não ser ruim. (...) Já que vou pegar trânsito de qualquer jeito, prefiro estar no ônibus que é menos estressante (em relação ao carro).” (Lorenzo)

Apesar de não estarem completamente satisfeitos com a experiência do TP, os usuários entrevistados indicarem diversas vezes que os custos não-monetários (aglomeração, desconforto, inflexibilidade) de se usar o TP podem ser altos, mas o estresse e a sensação de tempo perdido dentro de um carro é tão negativa, que a migração para o TP pareceu benéfica.

Mesmo com a percepção de qualidade razoável do TP pelas pessoas de maior renda, a questão da segurança foi um ponto bastante citado pelos entrevistados. Uma ameaça à segurança do usuário pode inibir o usuário de renda superior, como relata Luiza.

“Tem que ser seguro. Uma vez eu passei por uma situação constrangedora no ônibus (...). Depois (desse acontecimento) voltei a usar carro.” (Luiza)

Considerando a proposição teórica P1.1, que considera que o aumento do uso de TP entre pessoas de média e alta renda foi motivada por um aumento na percepção de qualidade desses meios, essas pessoas se mostraram ainda muito apegadas a algumas características do TI consideradas positivas, como conforto, privacidade e segurança. Todavia, a substituição do TI pelo TP se mostrou muito atrativa para alguns deles, que consideraram que um deslocamento tem que ser majoritariamente rápido e exigir menos do usuário, como não possuir rodízio ou preocupações com trânsito ou local para estacionar. Percebeu-se uma certa indecisão no discurso do usuário. Uma vez que ele levanta os pontos positivos e negativos de ambos, fazendo um contraponto e acaba escolhendo a opção que ele considera melhor, apesar de não ser a ideal.

A integração entre meios alternativos ao TI é outro ponto bastante citado pelos entrevistados. Segundo Buehler (2011), aumentar a integração entre os meios pode atrair usuários de carros para o TP e meios compartilhados como bicicletas e aplicativos de carona.

“(...) hoje, (a bicicleta) é o (meio de transporte) que eu mais uso pois ela traz benefícios de saúde para quem a utiliza e para as outras pessoas da cidade, também. Há uns 4 anos eu deixei de usar carro (...) para usar ônibus, buscando reduzir o estresse e custos. (...) não achava a bicicleta um transporte seguro em São Paulo. Mas toda a expansão das ciclovias acostudou (as pessoas) aos ciclistas.” (Nicolas)

A expansão dos transportes alternativos na cidade de São Paulo, principalmente das faixas de ônibus e ciclovias que ocorreram na última década, como cita Nicolas, conectou diversas pessoas aos demais transportes. Além disso, surgiram alternativas de compartilhamento de bicicletas/patinetes/carros e de aplicativos de carona remunerada, como Uber, 99, Cabify entre outros. Assim muitos usuários de carro se sentiram motivados a deixarem ou reduzirem o uso dos TIs.

A integração é interessante principalmente quando é capaz de reduzir o tempo total de viagem. Considerando que os meios alternativos de transporte estão melhor integrados no centro expandido da cidade, a utilização de meios integrados de uma forma benéfica por pessoas de alta renda é muito mais fácil, por terem um acesso mais próximo a esses meios.

“Agora que tem bicicleta e patinete aqui na região eu acabo usando, mas não gosto muito (...) porque (eu) chego muito suado (no trabalho).” (Lorenzo)

Mesmo com os efeitos positivos que as bicicletas conseguiram com alguns ex usuários de carros, os entrevistados se mostraram um pouco resistentes em adotar esse meio, assim como Lorenzo, ao ver seu conforto reduzir ao adotar esses meios, apesar de usá-los. Ao mesmo tempo, opções de aplicativos de carona remunerada parecem atrair com mais facilidade o usuário de

carro, já que o que está sendo substituído não é o meio usado, mas sim a posse, como aconteceu com Helena.

“Depois que abriu a estação (de metrô) perto de casa, (nós) só usamos ela e está muito bom assim. Vendi meu carro. A gente pede Uber quando precisa (de carro).”
(Helena)

Assim, é possível incluir pessoas como Helena e Lorenzo em grupos de pessoas que estão insatisfeitas com os TI mas ao mesmo tempo valorizam muito o seu conforto. Essas pessoas são mais resistentes aos meios alternativos mas acabam usando-os por experiências negativas com algum componente do TI. Os meios não necessariamente impulsionam essas mesmas pessoas a usar mais TP, conforme relatou Gustavo.

“Uso bastante Uber, principalmente para visitar os clientes e para passear nos finais de semana. Acho que é menos estressante do que pegar o trem ou andar de carro.”
(Gustavo)

Conforme as proposições P2.1 e P2.2, de fato a integração estimulou algumas pessoas a usarem mais meios de TP e deixarem o TI. Todavia, muitos migraram do TI diretamente para novas soluções de compartilhamento de meios de transporte sem passar a usar de forma integrada algum meio de TP, principalmente quando se trata de aplicativos de carona remunerada, uma vez que esse meio é capaz de proporcionar fatores de qualidade que os mesmos usuários atribuíram ao carro: privacidade e conforto.

A partir da correlação positiva entre renda e posse de veículo (Bamberg et al., 2003; Luk, 2003), a posse de um veículo próprio é constantemente associada ao sucesso pessoal (Corneo & Jeanne, 1997), podendo desestimular as pessoas a migrarem para TPs por receio da mudança ser associada a um fracasso pessoal e profissional (Sandes et al., 2019) e receio de redução da autonomia da pessoa (Bergstad et al., 2011), conforme descrito por Pietro.

“Eu não gostaria de me ver no futuro dependendo de transporte público. Ele é útil para quem não tem condições financeiras e deve atender às (suas) necessidades (...), mas espero ter condições financeiras suficientes para manter um carro.” (Pietro)

Apesar disso, Pietro, que usa TP apenas nos dias de rodízio de seu carro, não se incomoda em ter que depender por um dia na semana de meios de TP.

“O metrô não dá liberdade ao usuário, mas é suficiente nos dias que preciso.” (Pietro)

Enquanto alguns respondentes associaram o uso de carro a liberdade e status social, outros foram na contramão e passaram a entender a mudança para outros meios de locomoção como uma conquista de liberdade, associada à simplicidade dos outros meios, redução de preocupações e redução de gastos. A liberdade, portanto pode ser usada como argumento dos dois grupos a seu favor e vista com diferentes pontos de vista quando se refere a meios de locomoção. Ainda assim, como benefício pessoal, a substituição do TI pode levar a uma admiração em seu círculo social por ter conseguido se desapegar (Sandes et al., 2019).

O status social pode ser conquistado de diversas formas. Uma delas é através da posse e uso de veículo privado (Bergstad et al., 2011; Brough & Isaac, 2012). Assim, segundo a proposição teórica P4.1, é possível assumir que em alguns casos, a desassociação da posse ao status social estimule a redução ou extinção do uso de veículo privado no lugar de coletivo. Nicolas afirma que há opções que não seja carro para todos o tipo de pessoa, e ainda relata uma certa admiração por seu amigo que conseguiu fazer a mudança para o TP.

“Eu tenho um amigo que vendeu seu carro para usar transporte público e na época eu achei maluco. (Hoje) acho que todo mundo deveria ter uma experiência (...) sem carro para ver o quão libertador é. Hoje nós temos diversas opções para todos os gostos e bolsos. O carro é uma opção individualista e cara.” (Nicolas)

4.2. Fatores que motivaram a migração para o TI entre pessoas de baixa renda

Sucessivos aumentos de renda durante o século XXI levaram a uma expressiva expansão da classe média brasileira. Aliado a esse aumento de renda, o governo promoveu uma ampla expansão do crédito e políticas de isenção fiscal no país, facilitando a aquisição de bens pela população. Enquanto a população cresceu 6,6% entre 2007 e 2017 em São Paulo, a frota de automóveis cresceu 22,8%, atingindo um marco de 4,4 milhões de veículos. Grande parte desse aumento foi puxado pelas famílias de menor renda, segundo dados da Rede Nossa São Paulo¹: entre 2009 e 2015, famílias com até 2 salários mínimos de renda aumentaram a posse de veículos em 10 pontos percentuais; as com renda entre 2 e 5 salários aumentaram em 15 pontos percentuais, assim como Pedro.

“(Eu) sonhava em ter meu carro desde pequeno, mas nunca tive (...) por falta de dinheiro. Um dia consegui. Comprei (o carro) em 2010” (Pedro)

Nesse período houve, também, uma grande expansão de infraestrutura de meios alternativos de transportes na cidade de São Paulo, como metrô, BRT e ciclovias. A periferia da cidade, historicamente defasada no quesito de TP, também recebeu investimentos, mas geralmente de BRT. Considerando que a introdução de corredores de ônibus possui pouco efeito sobre as escolhas dos usuários e a existência de uma estação de metrô próximo provoca migração moderada de usuários de carros para metrô e ônibus, em São Paulo (Moita e Lopes, 2016 apud Oliveira, 2018), e que a população de rendas inferiores habita em maior número nas regiões periféricas da cidade, o que lhes foi mais interessante em um momento de aumento do poder de compra foi a aquisição de um veículo próprio, mesmo com uma significativa expansão de corredores de ônibus e modernização da frota, como assumido na proposição teórica P3.

O resultado é reflexo da realidade das pessoas de baixa renda, que percorrem em média distâncias maiores entre o trabalho e sua residência e habitam em regiões muito populosas e com baixa infraestrutura de transportes. Diferentemente das pessoas de alta renda, na baixa renda o TI é uma esperança para se conseguir uma viagem mais agradável. Para eles, o trânsito e obrigações de se possuir um carro pareceram menos relevante do que dificuldades enfrentadas ao usar meios de TP, como relata Rafael.

“Eu tenho vontade de ter um carro. É bem mais confortável. Estou me planejando para comprar um em breve. O ônibus vai bem cheio (...) é uma região que tem muita gente que precisa de transporte. Como o metrô não chega nunca aqui perto, as empresas tinham que colocar mais ônibus.” (Rafael)

A percepção de qualidade é desenvolvida pelo usuário e pode sofrer alterações conforme experiências com o transporte (Friman et al., 2001). Confiabilidade, frequência, preço, acesso, conforto, conveniência e segurança, segundo Redman et al., 2013, influenciam a percepção de qualidade de seus usuários. “É bem ruim, mas não tem outra opção” e frases similares foram constantemente usadas pelos usuários de baixa renda ao se referirem aos TPs que usavam. Segundo a maioria, a falta de alternativa estava relacionada à restrição financeira.

“Tem dia que a gente está tão cansada depois do trabalho que só de pensar em pegar os ônibus cheios para ir para casa é cansativo. Mas é muito caro ter um carro.” (Carla)

Muitas reclamações acerca da qualidade do transporte vieram por parte dos usuários. A maioria delas ligadas a aglomerações, alto preço da tarifa, falta de conforto e segurança. Todavia, esse usuário de baixa renda que já é um usuário de TP há muito tempo mostrou que a insatisfação não é recente.

“Sempre foi muito ruim. Algumas coisas podem até ter melhorado para algumas pessoas, mas não é bom.” (Enzo)

Assim, diferentemente de P1.2 que propõe que uma queda na percepção de qualidade dos TPs por parte de pessoas de baixa renda os levou a uma procura pelo TI, os usuários de baixa renda já estão insatisfeitos a um tempo. A diferença é essa população passou a ter mais acesso ao consumo de automóveis nos últimos anos.

“Quando eu conseguir um emprego eu vou comprar um carro para mim.” (Isadora)

Assim, os respondentes de menor renda não estavam mais ou menos satisfeitos com o serviço do TP. No geral, continuam insatisfeitos e mostraram, com algumas exceções, um desejo de adquirir um TI, limitados geralmente por questões financeiras. Como Isadora, aqueles que ainda não conseguiram ter acesso a um veículo próprio, desejam assim que conseguirem.

“O carro te traz uma sensação de liberdade que o transporte público não dá. Você pode sair a hora que quiser sem depender de horário ou falta de segurança de esperar no ponto de ônibus.” (Lara)

A sensação de liberdade é outra representação social bastante observada entre os respondentes em relação à posse de um veículo. Diferentemente daqueles que moram próximo do trabalho e ainda possuem um sistema de TP eficiente e que atende às suas necessidades, a população mais periférica mostrou nas respostas que a dependência de um sistema de TP pouco eficiente lhes traz a sensação de restrição das liberdades. A posse de um carro, usado no trajeto todo ou como complemento ao TP, se apresentou como uma forma de aumentar a liberdade individual, uma vez que é mais flexível às demandas de cada usuário, como diz Lara.

“Foi uma alegria (quando comprei meu carro). Fizemos uma festa grande. Como eu disse: foi meu sonho desde pequeno.” (Pedro)

A aquisição do veículo próprio se apresentou em alguns discursos como uma realização pessoal das pessoas de baixa renda. O evento pode ser tão especial que o respondente o descreve com bastante emoção. Assim como no relato de Pedro, que aos 38 anos conseguiu realizar o seu sonho de infância, antes limitado por questões financeiras restritas. Em relatos semelhantes, o símbolo de ter um carro se mostrou tão positivo que a sensação das mesmas pessoas ao usar o TP foi apresentada como negativa ou neutra.

Dentro desse desejo, foi observado que a posse de um veículo (principalmente um carro) pode ser um símbolo de ascensão social no círculo social das pessoas. Historicamente restritas da posse desse, o veículo próprio se tornou um bem de status social. Assim, foi possível observar nas entrevistas uma certa correlação entre TI e a sensação de sucesso, validando a proposição teórica P4.2 que assume que a demanda por TI por pessoas de baixa renda está relacionada a um desejo de ascensão social.

“Algumas pessoas passaram a me ver como uma pessoa que conseguiu vencer na vida. Isso era ruim, pois muitos tinham interesse em usufruir do meu carro.” (Pedro)

5. CONCLUSÕES

Entrevistados de alta e baixa renda relataram certa insatisfação com seus meios de locomoção usuais em São Paulo. Analisando as respostas das pessoas, foi possível observar que muitas usavam argumentos parecidos para justificar seus desejos de mudança de modal: busca por satisfação e status social, busca por liberdade, redução de estresse e maior qualidade de vida. Apesar disso, as mudanças nos dois grupos estudados (alta e baixa renda) foram, no geral, em sentidos opostos. Apesar de renda e posse de veículo estar correlacionadas na cidade (Boisjoly et al., 2017), foi possível identificar que algumas pessoas deixaram de seguir essa lógica, mesmo quando houve a possibilidade de escolher entre TP ou TI. Enquanto o grupo de alta renda usou essas justificativas para adotar meios alternativos ao TI, inclusive o TP, as pessoas de baixa renda justificaram aumentando o uso de TI.

Para o grupo de renda superior, questões como o redução de obrigações (rodízio, altos custos, multas, estacionamento), a possibilidade de usar um meio mais sustentável e de realizar outras atividades ao longo do deslocamento, como usar o celular ou ler um livro, se mostraram benéficas. Apesar de que a comodidade que o carro proporciona ter sido bastante retomada nos discursos. Ao contrapor ambos, todavia, eles preferiram os meios de TP.

Essas pessoas ainda mostraram estar passando por um processo de ressignificação do papel do deslocamento e do meio usado para tal (Sandes et al., 2019). O carro foi visto como

um empecilho na vida de muitos pelas obrigações que ele impõe. Muito passaram a considerar que o esforço financeiro e estresse não compensam mais em uma cidade como São Paulo, considerada por muitos como ruim para a saúde mental dos motoristas.

Além disso, para alguns respondentes, a capacidade de se desfazer do veículo e se tornar usuários de meios ativos de transporte pôde vista como uma conquista pessoal, associada a uma vida mais leve, sustentável e desburocratizada. Isso é associado por essas pessoas como um estilo de vida a ser admirado pelo seu círculo social. Mesmo com a admiração e percepção de qualidade dos transportes alternativos, os respondentes de maior renda relataram que tiveram ou têm bastante dificuldade em se desfazer do bem.

Diferentemente das pessoas de alta renda, as pessoas de baixa renda não apresentaram, no geral, um processo de ressignificação do papel do TI. Muitos mostraram que o desejo por eles é longínquo e que a aquisição do veículo pode ocorrer assim que a oportunidade aparecer. Apesar da expansão das ciclofaixas e dos corredores de ônibus para as regiões periféricas da cidade, a população de menor renda que teve a possibilidade de adquirir um veículo, acabou optando em maior quantidade por essa opção.

Os respondentes de renda inferior mostraram uma associação do TI à conquista de um status social superior (Bergstad et al., 2011) no seu círculo social, indicado por muitos uma certa admiração e até mesmo uma sensação de sucesso em relação a pessoas de renda semelhante que, todavia, não possuem um veículo. Além disso, a aquisição do bem pode acontecer por um desejo de maior liberdade e autonomia da pessoa. Muitos indicaram que a condição de acesso aos TP geralmente é difícil, além de demorados e restritos fisicamente e aos seus horários e que o veículo próprio pode trazer a liberdade que esses meios não proporcionam.

Considerando que a estrutura de São Paulo concentra trabalhos, os meios de transportes mais eficientes e a maior parte dos cidadãos de alta renda nas regiões do centro expandido, é mais fácil para uma pessoa de maior renda integrar meios alternativos ao TI de forma tão rápida (ou as vezes até mais rápida), mais econômica e mais simples. Para as famílias periféricas e de baixa renda, as distâncias percorridas são em geral muito maiores e as opções de meios alternativos são mais restritas, dificultando o uso de um ou mais meios que seja mais interessante, do ponto de vista deles, do que o TI. Como grande parte da população da cidade não mora na região do centro expandido, o peso do aumento do uso de veículo privado pelo restante da população é muito maior, influenciando no aumento do número de TI.

Assim, a principal diferença observada nas entrevistas é que as pessoas de baixa renda, historicamente restritas ao consumo, passaram a ter um maior acesso e a realizar esse desejo, já as pessoas de maior renda vêm passando por um processo de transição do comportamento em relação à posse em geral, nesse caso representado pelo veículo, que não mais se apresenta como um bem necessário e de status social para elas, visto às diversas opções alternativas que essas pessoas conseguem acessar com maior facilidade e a mudança do papel do carro na sociedade.

BIBLIOGRAFIA

- Arasan, V. Thamizh, P. Vedagiri. (2010) **Study of the impact of exclusive bus lane under highly heterogeneous traffic condition**. *Public Transport* 2. 1 : 135-155
- Bamberg, S., Rölle, D. & Weber, C. *Transportation* (2003) 30: 97.
<https://doi.org/10.1023/A:1021282523910>
- Barton, M. S., & Gibbons, J. (2016). **A stop too far: How does public transportation concentration influence neighbourhood median household income?** *Urban Studies*, 54(2), 538–554.
doi:10.1177/0042098015593462
- Bergstad, C. J., Gamble, A., Hagman, O., Polk, M., Gärling, T., & Olsson, L. E. (2011). **Affective–symbolic and instrumental–independence psychological motives mediating effects of socio-demographic variables on daily car use**. *Journal of Transport Geography*, 19(1), 33–38. doi:10.1016/j.jtrangeo.2009.11.006
- Boisjoly, G., Moreno-Monroy, A. I., & El-Geneidy, A. (2017). **Informality and accessibility to jobs by public transit: Evidence from the São Paulo Metropolitan Region**. *Journal of Transport Geography*, 64, 89–96. doi:10.1016/j.jtrangeo.2017.08.005

- Brough, A. R. & Isaac, M. S. (2012) **Finding a home for products we love: How buyer usage intent affects the pricing of used goods.** *Journal of Marketing*, 76 (4), 78–91.
- Buehler, R. (2011). **Determinants of transport mode choice: a comparison of Germany and the USA.** *Journal of Transport Geography*, 19(4), 644–657. doi:10.1016/j.jtrangeo.2010.07.005
- Catherine A. Roster (2001), "**Letting Go: the Process and Meaning of Dispossession in the Lives of Consumers**", in *NA - Advances in Consumer Research Volume 28*, eds. Mary C. Gilly and Joan Meyers-Levy, Valdosta, GA : Association for Consumer Research, Pages: 425-430
- Cervero, R., & Kang, C. D. (2011). **Bus rapid transit impacts on land uses and land values in Seoul, Korea.** *Transport Policy*, 18(1), 102–116. doi:10.1016/j.tranpol.2010.06.005
- Chowdhury, S., & Ceder, A. (Avi). (2016). **Users' willingness to ride an integrated public-transport service: A literature review.** *Transport Policy*, 48, 183–195. doi:10.1016/j.tranpol.2016.03.007
- Cintra, M. (2014). **O custo dos congestionamentos na cidade de São Paulo.** Fundação Getúlio Vargas - São Paulo School of Economics (FGV-EESP). Disponível em: <<https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/11576/TD%20356%20-%20Marcos%20Cintra.pdf>>
- Corneo, G., & Jeanne, O. (1997). **Conspicuous consumption, snobbism and conformism.** *Journal of Public Economics*, 66(1), 55–71.
- Cruz-Cárdenas, J., & Arévalo-Chávez, P. (2018). **Consumer behavior in the disposal of products: Forty years of research.** *Journal of Promotion Management*, 24(5), 617–636.
- Cunha, A. S. (2014). **Migração, território, urbanização, crescimento populacional e mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo.** Disponível em: <http://www.abep.org.br/~abeporgb/abep.info/files/trabalhos/trabalho_completo/TC-1-5-237-294.pdf>
- Dorbritz, R., Lüthi, M., Weidmann, U., & Nash, A. (2009). **Effects of Onboard Ticket Sales on Public Transport Reliability.** *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2110(1), 112–119. doi:10.3141/2110-14
- Fishman, E., Washington, S., & Haworth, N. (2014). **Bike share's impact on car use: Evidence from the United States, Great Britain, and Australia.** *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 31, 13–20. doi:10.1016/j.trd.2014.05.013
- Frank, L., Bradley, M., Kavage, S., Chapman, J., & Lawton, T. K. (2007). **Urban form, travel time, and cost relationships with tour complexity and mode choice.** *Transportation*, 35(1), 37–54. doi:10.1007/s11116-007-9136-6
- Friman, M., Edvardsson, B., & Gärling, T. (2001). **Frequency of negative critical incidents and satisfaction with public transport services.** I. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 8(2), 95–104. doi:10.1016/s0969-6989(00)00003-5
- Haddad, E. A., Hewings, G. J. D., Porsse, A. A., Van Leeuwen, E. S., & Vieira, R. S. (2015). **The underground economy: Tracking the higher-order economic impacts of the São Paulo Subway System.** *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 73, 18–30. doi:10.1016/j.tra.2014.12.011
- Hanson, J. W. (1980). **A proposed paradigm for consumer product disposition processes.** *Journal of Consumer Affairs*, 14(1), 49–67.
- Hensher, D. A., Mulley, C., & Yahya, N. (2009). **Passenger experience with quality-enhanced bus service: the tyre and wear “superoute” services.** *Transportation*, 37(2), 239–256. doi:10.1007/s11116-009-9240-x
- Heres, D., Jack, D. & Salon, D. (2013). **Do public transport investments promote urban economic development? Evidence from bus rapid transit in Bogotá, Colombia.** *Transportation*, 41(1), 57–74. DOI:10.1007/s11116-013-9471-8
- Hidalgo, D. (2009). **Citywide Transit Integration in a Large City.** *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2114(1), 19–27. doi:10.3141/2114-03
- Ibope Inteligência (2017). **Pesquisa de opinião pública sobre Mobilidade Urbana.** Disponível em: <<https://nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/pesquisa-tabelas-2017.pdf>>
- Jacoby, J., Berning, C. K., & Dietvorst, T. F. (1977). **What about Disposition?** *Journal of Marketing*, 41(2), 22–28. doi:10.1177/002224297704100212
- Jäppinen, S., Toivonen, T., & Salonen, M. (2013). **Modelling the potential effect of shared bicycles on public transport travel times in Greater Helsinki: An open data approach.** *Applied Geography*, 43, 13–24. doi:10.1016/j.apgeog.2013.05.010
- Kleine, S. S., III, R. E. K., & Allen, C. T. (1995). **How is a Possession “Me” or “Not Me”? Characterizing Types and an Antecedent of Material Possession Attachment.** *Journal of Consumer Research*, 22(3), 327. doi:10.1086/209454
- Laham, F. G. C. (2014). **Políticas de mobilidade urbana no município de São Paulo - oportunidades na revisão dos contratos de delegação dos serviços.** Fundação Getulio Vargas

- Lastovicka, J. L., & Fernandez, K. V. (2005). **Three paths to disposition: The movement of meaningful possessions to strangers.** *Journal of Consumer Research*, 31(4), 813–823.
- Luk, J. Y. K. (2003). **Reducing Car Travel in Australian Cities: Review Report.** *Journal of Urban Planning and Development*, 129(2), 84–96. doi:10.1061/(asce)0733-9488(2003)129:2(84)
- Luk, James; Olszewski, Piotr. (2003) **Integrated public transport in Singapore and Hong Kong.** *Road & Transport Research; Nunawading Vol. 12, Ed. 4, P. 41-51.*
- Marques, E. & Bichir, R. (2002). **Padrões de investimentos públicos, infra-estrutura urbana e produção da periferia em São Paulo.** *Espaço & Debates*, São Paulo, v.20, n.42
- Malhorta, N. **Pesquisa de Marketing: Uma orientação aplicada.** Edição 1. Bookman Companhia Ed, 2011
- Mattioli, G. (2014). **Where Sustainable Transport and Social Exclusion Meet: Households Without Cars and Car Dependence in Great Britain.** *Journal of Environmental Policy & Planning*, 16(3), 379–400. doi:10.1080/1523908x.2013.858592
- Metrô. (2017). Pesquisa de mobilidade da região metropolitana de São Paulo. Disponível em http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/ebook_OD_2017-final.pdf
- Oliveira, Rafael (2018). **Impacto da Adoção de Faixas Exclusivas de Ônibus: Uma Análise do Caso de São Paulo.** Unifesp. Disponível em: http://siscone.v.com.br/Uploads/ENABER17/Trab015700381920170630_000000.pdf
- Paula, Natalia (2018). **Plataformas De Transporte Particular E Comportamento Sustentável: Relação E Impactos Na Mobilidade Urbana Na Região Metropolitana De São Paulo.** Disponível em: <http://engemausp.submissao.com.br/20/anais/arquivos/316.pdf>
- Redman, L., Friman, M., Gärling, T., & Hartig, T. (2013). **Quality attributes of public transport that attract car users: A research review.** *Transport Policy*, 25, 119–127. doi:10.1016/j.tranpol.2012.11.005
- Rolnik, R., & Klintowitz, D. (2011). **(D)Mobilidade na cidade de São Paulo.** *Estudos Avançados*, 25(71), 89-108. Recuperado de <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/10600>
- Sandes, F. S., Leandro, J., Boaventura, P., & da Silva Junior, A. F. (2019). **I do not own a car any more: An analysis of possessions' disposal and changes in consumers' identities.** *International Journal of Consumer Studies*. doi:10.1111/ijcs.12524
- Ülengin, F., Önsel, Ş., İlker Topçu, Y., Aktaş, E., & Kabak, Ö. (2007). **An integrated transportation decision support system for transportation policy decisions: The case of Turkey.** *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(1), 80–97. doi:10.1016/j.tra.2006.05.010
- Vande Walle, S., & Steenberghen, T. (2006). **Space and time related determinants of public transport use in trip chains.** *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 40(2), 151–162. doi:10.1016/j.tra.2005.05.001
- Venter, C., Jennings, G., Hidalgo, D., & Valderrama Pineda, A. F. (2017). **The equity impacts of bus rapid transit: A review of the evidence and implications for sustainable transport.** *International Journal of Sustainable Transportation*, 12(2), 140–152. doi:10.1080/15568318.2017.1340528
- Zhu, Y., Diao, M. (2016). **The impacts of urban mass rapid transit lines on the density and mobility of high-income households: A case study of Singapore.** *Transport Policy*, <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.03.013i>

Sites consultados:

- Ibge: <https://www.ibge.gov.br/>
- Cet: <http://www.cetsp.com.br/>
- Sptrans: <http://www.sptrans.com.br/>
- Metrô SP: <http://www.metro.sp.gov.br/>
- <http://transparencia.prefeitura.sp.gov.br/Paginas/Faixas-exclusivas-aumentam-a-velocidade-m%C3%A9dia-dos-%C3%B4nibus-em-67,5---.aspx>
- 1 <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/pesquisa-sobre-mobilidade-urbana---rede-nossa-sp.pdf>
- 2 <https://www.yellow.app/area-de-atuacao/>
- 3 <https://bikeitau.com.br/bikesampa/mapa-das-estacoes/>
- 4 https://nossasaopaulo.org.br/portal/mapa_2017_completo.pdf
- 5 <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/02/27/renda-domiciliar-per-capita-no-brasil-foi-de-r-1373-em-2018-mostra-ibge.ghtml>
- 6 <http://www.brasil.gov.br/noticias/emprego-e-previdencia/2019/01/decreto-fixa-salario-minimo-de-r-998-em-2019>