# Mobilidade em tempos de crise: a experiência da CPTM durante a pandemia de COVID-19

Lyvia Nascimento Cirqueira Fischer*

Fernando Henrique de Moraes**

**Esta entrevista faz parte de uma série de entrevistas realizadas no âmbito do Projeto ICOLMA, voltadas à análise das interdependências entre sistemas de infraestruturas críticas da cidade de São Paulo. O grupo-alvo da pesquisa foram os operadores desses sistemas, cuja contribuição foi fundamental para compreensão dos impactos em setores essenciais durante a pandemia de COVID-19, devido às alterações ocorridas no sistema de transporte público. A seguir apresenta-se o diálogo com Fernando Henrique de Moraes, chefe do departamento de planejamento da mobilidade e pesquisa na Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), uma sociedade de economia mista operadora de transporte ferroviário, vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitano do Estado de São Paulo. A entrevista foi realizada por Lyvia Nascimento Cirqueira Fischer, mestranda e pesquisadora do Projeto ICOLMA.**

Lyvia Fischer - Quais foram as alterações que aconteceram nos padrões de frequência de oferta e demanda no uso do transporte no lockdown?

Fernando Moraes - De modo geral, a CPTM manteve o funcionamento da empresa. Houve um pequeno aumento no intervalo de frequência dos trens, mas não tão significativo. A CPTM foi uma das empresas que manteve muito o seu atendimento, mesmo com a redução de passageiros e empregados. A oferta ficou próxima do normal, variando entre 86% e 88% em relação ao período pré-pandemia. A redução na frequência aconteceu porque a demanda caiu bastante, e não fazia sentido manter a mesma oferta. Por isso, os custos permaneceram elevados, mas a manutenção do serviço permaneceu próxima do patamar pré-pandemia. Comparando 2019 com os anos seguintes, em janeiro de 2020, a demanda cresceu quase 5% em relação a 2019 e, em fevereiro, mais 1,10%. Em março, com o início do lockdown, caiu 25% e, em abril, entre 70% e 71%, mantendo ao longo de 2020 uma média de 40% de queda. Em 2021, a queda foi de cerca de 35%; em 2022, 21%; e em 2023, até

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i24.1456

*Universidade Federal do ABC (UFABC); ** Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

julho, pouco mais de 16% em relação a 2019.

Lyvia Fischer - Essa variação que você mencionou refere-se à frequência entre um trem e outro?

Fernando Moraes - Sim, reduziu-se um pouco a oferta aumentando o intervalo, pois a demanda caiu significativamente. O transporte manteve patamares muito próximos à pré-pandemia. Em termos de passageiros pagantes, em 2020 houve uma queda média de 31%, com pico de 65% em abril; em 2021, aproximadamente 20%; em 2022, apenas 1,65% abaixo de 2019; e em 2023, de junho a julho, já ultrapassamos o nível pré-pandemia com acréscimo de 2,28%. Ou seja, todos os pagantes retornaram e ainda houve ganho. No caso da gratuidade, em 2020, a queda média foi de 56%; em 2021, quase 64%; em 2022, 46%; em 2023, de janeiro a julho, 16% abaixo de 2019. Os idosos foram o grupo mais impactado, seguidos pelos estudantes, enquanto os desempregados permaneceram relativamente estáveis.

Lyvia Fischer - E em relação a linhas ou serviços específicos dentro da CPTM?

Fernando Moraes - A oferta não variou muito por linha. O serviço expresso da linha 10 foi suspenso durante a pandemia, assim como o Expresso Aeroporto da linha 13, ambos restabelecidos no pós-pandemia. A linha 10 teve o menor retorno de gratuidade, possivelmente devido ao perfil industrial da região do ABC, onde muitos idosos que trabalhavam podem não ter retornado.

Lyvia Fischer - Vocês perceberam algum impacto em outros modais de transporte, como integração com metrô e ônibus?

Fernando Moraes - A queda no metrô foi mais acentuada e o retorno mais lento. Nos ônibus intermunicipais da EMTU, também houve grande queda. As integrações pagantes CPTM-ônibus já superaram 2019, mas o delta positivo da CPTM pura é maior. A gratuidade nas integrações ainda não retornou.

Lyvia Fischer - Durante a pandemia, alguma área de integração foi mais impactada?

Fernando Moraes - Sim, sobretudo as integrações com o metrô. Por exemplo, o túnel da Luz, que normalmente é movimentado, ficou visivelmente mais vazio. Hoje, voltou a ser um gargalo, com fluxo semelhante ao pré-pandemia.

Lyvia Fischer - Como esses padrões de oferta e demanda afetam outros setores de infraestrutura, como saúde, educação e assistência social?

Fernando Moraes - Mantivemos a oferta para atender prioritariamente áreas essenciais, como a saúde. Pesquisas de satisfação mostraram recorde de avaliação positiva no período, já que trens mais vazios aumentaram o conforto. Profissionais da saúde foram grande parte da demanda.

Lyvia Fischer - Houve variação por região da cidade de São Paulo?

Fernando Moraes - Sim. Linhas como a 7 apresentam alta dependência do trem, sendo que, sem ele, grande parte dos usuários não teria outra opção. Há diferenças conforme o perfil regional: a linha 10, por exemplo, atende uma área industrial e teve menor retorno de gratuidade.

Lyvia Fischer - E quanto ao perfil dos passageiros?

Fernando Moraes - Historicamente, a maioria são mulheres. Em 2020, chegaram a 60% do total de passageiros. Muitas são provedoras econômicas de suas famílias, atuando em serviços essenciais, o que orientou ações específicas da CPTM para esse público.

Lyvia Fischer - E sobre impactos em grupos específicos, como colaboradores com comorbidades, idosos e tripulantes?

Fernando Moraes - Houve afastamento compulsório dos grupos de risco, reduzindo bastante a equipe operacional. Funcionários administrativos foram deslocados para ajudar nas estações. Mesmo quem não era grupo de risco acabou se contaminando, gerando ausências e exigindo esforço adicional do restante da equipe. Manter o serviço próximo do normal foi um grande desafio.

Esta entrevista é resultado de um processo colaborativo entre a equipe de pesquisa do Projeto ICOLMA e especialistas de setores críticos, que culminou em um workshop sobre Infraestruturas Críticas em setembro de 2023. O objetivo foi elucidar os impactos das alterações no sistema de transporte durante a pandemia de COVID-19 sobre os sistemas de saúde, educação, assistência social, alimentação e nutrição, considerados fundamentais para a segurança dos modos de vida de famílias marginalizadas. Essas inter relações são retratadas de maneira mais abrangente em minha pesquisa de mestrado, que investiga os impactos indiretos das mudanças na mobilidade sobre os modos de vida de mulheres e famílias chefiadas por mulheres em São Paulo, por meio da metodologia de Avaliação de Criticidade.

**Agradecimentos:** Este estudo foi financiado, em parte, pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), no Brasil. Números dos Processos: 2021/07554-8, 2022/08402-0, 2023/17054-8, 2023/09825-4, 2024/05779-0, e com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), Bolsa de Mestrado CAPES DS 2023.