

Pesquisa ICOLMA em Cidade do Cabo: Resultados e reflexões



Roger Behrens*



Mojalefa Makitle**



Kgomotso Mosikare*



Bradley Rink**



Mark Zuidgeest*

*University of Cape Town; ** University of the Western Cape;

DOI: <https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i24.1455>

Palavras-chave: Quarentena da COVID-19; Comportamento de deslocamento; Dominio de atividade; Famílias marginalizadas; Cidade do Cabo.

Resumo: Esta conjuntura explora os impactos da pandemia de COVID-19 no comportamento de deslocamento de longo prazo de famílias marginalizadas na Cidade do Cabo. Os padrões de mobilidade e atividade foram examinados antes, durante e depois do confinamento da pandemia de COVID-19. Utilizando dados biográficos de mobilidade domiciliar (n=101), observou-se que os “domínios de atividade” se reduziram e apenas se recuperaram parcialmente nesses três períodos. Os resultados ilustram que o impacto da pandemia e a recuperação das perturbações nos padrões de mobilidade e atividade foram desiguais entre as famílias marginalizadas.

Introdução

Esta conjuntura concentra-se nos impactos de longo prazo da pandemia de COVID-19 sobre o comportamento de deslocamento de famílias marginalizadas no contexto da Cidade do Cabo (África do Sul). “Famílias marginalizadas” são definidas como aquelas com fluxos de renda instáveis provenientes do setor informal, de trabalhos manuais precários e de auxílios sociais. Por meio da exploração dos meios de subsistência e mobilidade antes (T1), durante (T2) e depois (T3) da quarentena, investigamos duas questões inter-relacionadas: (1) como a COVID-19 afetou a acessibilidade e a inclusão socioespacial; e (2) como impactou o comportamento de deslocamento de longo prazo.

Método de pesquisa

Para responder a essas questões, analisamos dados coletados em uma pesquisa qualitativa com representantes de famílias marginalizadas em duas áreas da Cidade do Cabo (Rink et al., 2025). O estudo baseou-se em uma amostra

intencional e não probabilística. Representantes adultos das famílias foram convidados a identificar retrospectivamente os propósitos e destinos das viagens de cada membro de sua família.

A análise em nível domiciliar baseia-se em entrevistas narrativas de biografia de mobilidade com 101 representantes adultos de famílias: 50 participantes do Distrito 101: Kraaifontein (abrangendo as áreas de Bloekombos, Belmont Park e Wallacedene) (Makitle, 2025); e 51 participantes dos Distritos 37–38: Nyanga (abrangendo Gugulethu e Nyanga) (Mosikare, 2025).

Os períodos antes (T1), durante (T2) e depois (T3) analisados na pesquisa marcam mudanças nas restrições impostas pela pandemia, com base na prevalência da doença e nas respostas governamentais em nível nacional. O marco crítico de março de 2020 representa a passagem de T1 para T2, e a transição de T2 para T3 ocorre em abril de 2022, quando o Estado Nacional de Calamidade na África do Sul foi oficialmente encerrado.

Cada família representou um caso, para o qual foi desenvolvida uma biografia de mobilidade com base em entrevistas detalhadas e mapeamento de atividades por meio da ferramenta Maptionnaire. Os dados sobre domínios de atividade foram analisados com o ArcGIS, enquanto os dados qualitativos das perguntas abertas foram examinados por meio de análise temática. Essa análise qualitativa forneceu explicações de causa para os padrões espaciais derivados do Maptionnaire.

Resultados da pesquisa

A análise dos dados biográficos revelou que grupos marginalizados sofreram fortemente os impactos da pandemia e das regras de confinamento, especialmente em relação às atividades geradoras de renda e às mudanças resultantes no comportamento de deslocamento. Contudo, os efeitos complexos da pandemia e das restrições sobre a mobilidade e os meios de subsistência, tanto diretos quanto indiretos, merecem mais atenção. O mesmo se aplica às estratégias adotadas por esses grupos para lidar com os efeitos, como o uso de tecnologias virtuais, quando possível, ou mudanças residenciais significativas.

As conclusões destacam as transformações no papel do acesso físico para grupos urbanos marginalizados e seus impactos no comportamento de deslocamento, dividindo-se em três áreas principais: (1) impactos nas atividades geradoras de renda; (2) mudanças nos modos de transporte, devido tanto às restrições quanto à perda de emprego; e (3) alterações nos domínios de atividade.

Impactos no acesso a atividades geradoras de renda

A pandemia de COVID-19 e os confinamentos associados na África do Sul interromperam severamente as atividades geradoras de renda para os entrevistados em nossos locais de estudo. Essas interrupções das atividades geradoras de renda, portanto, não podem ser vistas isoladamente do comportamento de deslocamento para todos os outros propósitos, como

escola/educação, necessidades diárias, saúde e atividades sociais. Como ilustrado na Figura 1, a maioria dos representantes dos domicílios (63%) dos entrevistados estava empregada no setor formal antes da pandemia (T1). Pouco menos de um quarto dos entrevistados (22%) estava desempregado durante esse mesmo período. Com o início das regras de confinamento induzidas pela pandemia e os subsequentes impactos sobre os negócios em T2, há evidências de redução no número de entrevistados que eram autônomos, empregados no setor formal ou informal, ou estudantes/aprendizes. A mudança mais visível entre T1 e T2 pode ser vista na queda acentuada no emprego no setor formal e no aumento igual no desemprego, que subiu para 60% dos entrevistados durante o T2. Ainda é evidente no diagrama abaixo a perda contínua de empregos em T3, apontando para a falta de recuperação total no período pós-confinamento, em que aqueles anteriormente empregados nos setores formal e informal, autônomos, freelancers e estudantes/aprendizes se juntaram às fileiras dos desempregados. Nem mesmo o setor informal – frequentemente composto por trabalho doméstico em residências, limpeza ou jardinagem – foi capaz de absorver as perdas do setor formal. O nível de desemprego entre nossa população amostral de representantes domiciliares cresceu para 65% no período pós-pandemia T3. No caso de muitos que perderam seus empregos, sua única fonte de renda foi na forma de auxílios do governo (por exemplo, o “Auxílio de Alívio Social em Situação de Angústia” (“Social Relief of Distress Grant”) de ZAR 350/mês que foi fornecido durante a pandemia).

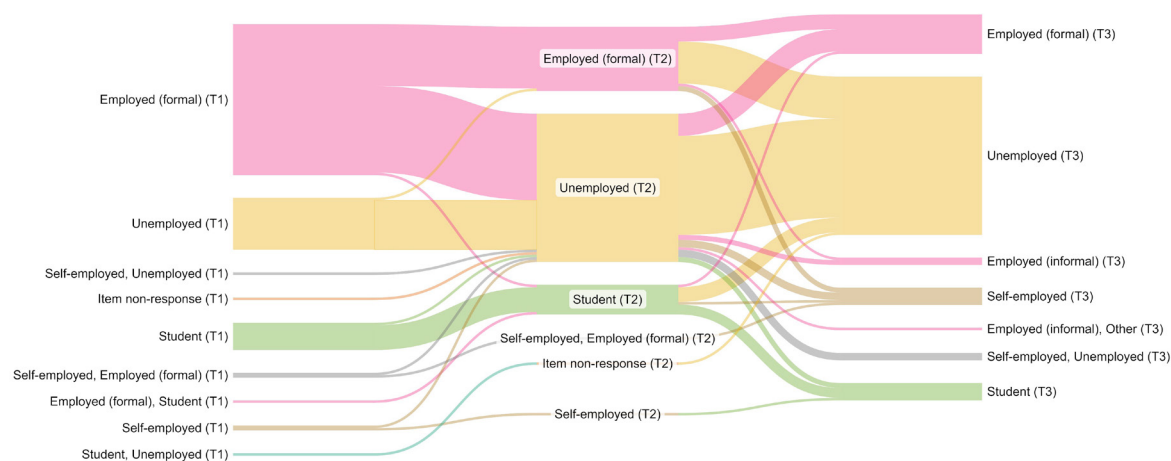


Figura 1. Mudança no status de emprego do principal respondente do domicílio: antes (T1), durante (T2) e depois (T3) do confinamento da COVID.

Fonte: elaborado pelos autores.

Acrescentando a esta análise, as respostas às perguntas abertas ajudaram a enfatizar os efeitos em cascata da perda de atividades geradoras de renda. Os entrevistados observaram sentimentos de desespero, isolamento social e medo ao lidarem com as regulamentações de confinamento e a perda de renda. Muitos entrevistados puderam rastrear a perda de renda do trabalho até sua incapacidade de pagar o aluguel. Essas pressões levaram a maioria a alterar seu comportamento de deslocamento cotidiano, e outros a se mudarem para moradias alternativas, incluindo residências nos fundos de quintais de menor custo, compartilhamento com membros da família ou novos assentamentos informais.

Impactos nas opções de mobilidade

A perda de renda familiar e a reorganização da atividade econômica e social devido às regulamentações de confinamento também tiveram um efeito restritivo sobre as opções de mobilidade e os padrões de uso, particularmente durante o T2. Como ilustrado na Figura 2, há uma diminuição notável na dependência de minibus-táxis entre T1 e T2. A diminuição na dependência de minibus-táxis de T1 para T2 pode ser atribuída tanto às restrições de capacidade de passageiros impostas aos operadores de minibus, quanto à perda de emprego e à consequente mudança nas necessidades de deslocamento. Ao mesmo tempo, as respostas dos participantes indicam seus medos de contrair o coronavírus em ambientes sociais lotados, como o ambiente frequentemente sobrecarregado dos minibus-táxis. Relacionado a isso, é evidente nas descobertas abaixo, está a contínua dependência da mobilidade a pé como modo de transporte. Excluindo aqueles cuja mobilidade foi restringida devido à perda de trabalho, a Figura 2 mostra que, dentro de nossos locais de estudo, a mobilidade a pé permaneceu um pilar da mobilidade cotidiana, e uma prática à qual a maioria dos residentes está “presa” devido às alternativas limitadas. A dependência da mobilidade a pé como modo de transporte aumentou de 14% dos entrevistados durante T1, para 18% durante T2, subindo para 43% dos entrevistados em T3. De forma crítica, o uso de minibus-táxis para fins de emprego não se recupera totalmente aos níveis pré-confinamento. Essa constatação está alinhada à acentuada diminuição do emprego entre nossos representantes domiciliares nas áreas de estudo, ao aumento da dependência da mobilidade a pé e à incompletude da recuperação em termos de meios de subsistência e mobilidade.

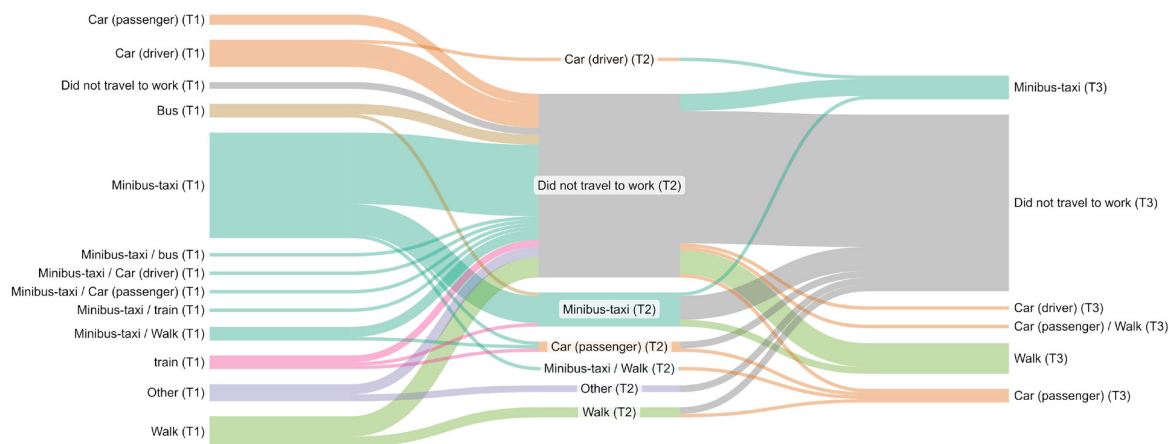


Figura 2. Mudança no uso principal do modo de transporte do respondente do domicílio para viagens de trabalho: antes (T1), durante (T2) e depois (T3) do confinamento da COVID.

Fonte: elaborado pelos autores.

Impactos nos domínios de atividade

As mudanças nos domínios de atividade são evidenciadas por alterações no alcance geográfico das atividades dos entrevistados. Isso foi medido pela distância euclidiana total entre as coordenadas capturadas da residência do entrevistado e os destinos das viagens de seu domicílio. Esses dados foram posteriormente analisados usando o ArcGIS (ArcMap) e interagiram com as respostas qualitativas capturadas no Maptionnaire. Como ilustrado na Figura 3, uma tendência clara emerge ao longo dos três períodos de tempo. Em T1, encontramos uma distância total de 3.228 km em nosso grupo amostral, abrangendo todas as viagens domésticas para os cinco propósitos de viagem analisados. O impacto das restrições de confinamento diminuiu a extensão da atividade para 1.116 km durante T2, evidenciando o grau em que a pandemia reduziu a demanda por viagens e moldou a escolha modal.

Significativamente, descobrimos que a distância euclidiana em todos os cinco propósitos de viagem diminuiu acentuadamente entre T1 e T2, mas apenas as distâncias para destinos de viagens escolares e sociais apresentaram recuperação em T3. O impacto das perdas de emprego é evidente no declínio acentuado nas distâncias para destinos de viagens de trabalho, começando em 1.256 km em T1, colapsando para 423 km em T2 e falhando em se recuperar em T3, com um total de 588 km. A análise dessas cifras aponta para o fato de que a mobilidade e o acesso diminuídos restringiram as oportunidades de subsistência de nossos domicílios amostrados.

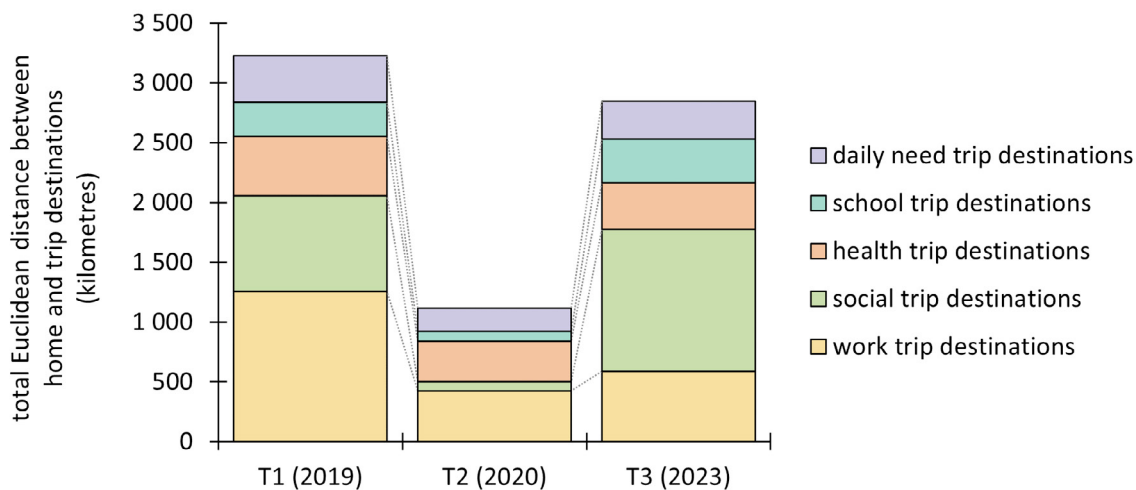


Figura 3. Mudança no domínio de atividade: antes (T1), durante (T2) e depois (T3) do confinamento da COVID.

Fonte: elaborado pelos autores.

Conclusão

As regulamentações de confinamento tiveram um efeito restritivo sobre a escolha modal e os padrões de atividade de nossos representantes domiciliares devido à perda de renda familiar e à reorganização da atividade econômica e social. A mobilidade e o acesso de nossos domicílios amostrados foram impactados pela perda de renda, pelas preocupações com a transmissão da doença e pelas mudanças residenciais. Com seus domínios de atividade tendo sido restringidos

durante a pandemia devido à perda de emprego, muitos de nossos representantes domiciliares amostrados foram forçados a depender da caminhada devido às alternativas limitadas. Enquanto famílias mais ricas e resilientes podem ter feito a transição para o trabalho, compras e socialização online, os domicílios em nossas áreas de estudo permanecem relativamente “travados” e experimentaram uma recuperação incompleta de seus meios de subsistência e mobilidade.

As mudanças nos domínios de atividade contam uma história de recuperação incompleta. O fracasso em se recuperar totalmente dos impactos nos meios de subsistência da pandemia é evidenciado pelas mudanças no número de domínios de atividade vinculados ao trabalho: 90 em 2019 (T1); 33 em 2020 (T2); e 60 em 2023 (T3). Não apenas as vidas de muitos de nossos domicílios amostrados foram impactadas pelos choques econômicos da pandemia, mas também por suas mudanças sociais e culturais. Alguns foram forçados a depender de auxílios governamentais e continuam a fazê-lo; outros perderam o principal provedor de renda familiar para a pandemia. Nossas descobertas demonstram a natureza desigual dos impactos da pandemia sobre grupos marginalizados na Cidade do Cabo.

Agradecimentos: Os autores gostariam de expressar seu agradecimento às agências financiadoras que forneceram apoio financeiro para esta pesquisa: National Research Foundation (NRF), África do Sul (Referência: TAP210608609260, Subsídio: 149058); e à Trans-Atlantic Platform Recovery, Renewal and Resilience in a Post-Pandemic world (TAP-RRR), que tornou possível o consórcio de pesquisa. O apoio financeiro permitiu a aquisição de material de pesquisa necessário e o acesso a softwares.

REFERÊNCIAS

MATIKLE, M. Tipologias intra-bairro importam: revisitando o impacto de nível médio do confinamento da COVID-19 na Cidade do Cabo pós-pandemia. 2025 (no prelo). Dissertação (Mestrado em Geografia e Estudos Ambientais) – University of the Western Cape, 2025.

MOSIKARE, M. Os impactos de longo prazo da COVID-19 sobre a mobilidade e a acessibilidade de grupos marginalizados na Cidade do Cabo. 2025 (no prelo). Dissertação (Mestrado em Engenharia) – University of Cape Town, 2025.

RINK, B.; MATIKLE, M.; MOSIKARE, M.; BEHRENS, R.; ZUIDGEEST, M.; SCHRAMM, S.; NYAMAI, D.; GREIVING, S.; SCHNITTFINKE, T.; SCHOLZ, W.; MOMM, S.; TRAVASSOS, L. Impactos de longo prazo da COVID-19 sobre o comportamento de viagem de domicílios marginalizados na Cidade do Cabo. *Transportation Research Procedia*, v. 89, p. 499–510, 2025. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2025.05.077>.

