

## **Reflexos da pandemia na economia de cidades pequenas: um olhar a partir dos cenários de transporte**

**Reflexes of the pandemic on the economy of small cities: a look from the transport scenarios**

**Reflejos de la pandemia sobre la economía de las ciudades pequeñas: una visión general desde los escenarios del transporte**

Recebido: 01/09/2022 | Revisado: 16/09/2022 | Aceitado: 19/09/2022 | Publicado: 26/09/2022

**Maisa Sabugari Escobar**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6310-1955>

Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Brasil

E-mail: [maisa.sabugari@unesp.br](mailto:maisa.sabugari@unesp.br)

**Luzenira Alves Brasileiro**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8057-7966>

Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Brasil

E-mail: [luzenira.brasileiro@unesp.br](mailto:luzenira.brasileiro@unesp.br)

### **Resumo**

Os transportes propiciam a mobilidade e a acessibilidade dos indivíduos, sendo responsáveis pelas atividades econômicas. Assim, esse artigo teve como objetivo caracterizar os cenários de transporte de como as pessoas usavam em seus deslocamentos antes da pandemia de Covid-19, como estão usando durante a pandemia e como pretendem usar depois que esse período acabar. A partir dos cenários de transporte obtidos, analisou-se o impacto da pandemia na economia de cidades pequenas. Para isso, coletaram-se os dados de uma amostra da população por meio de um questionário, utilizando a ferramenta *Google Forms*. Após tabular e analisar os dados obtidos, foi possível observar que, antes da pandemia, os indivíduos utilizavam os meios de transporte frequentemente. Os principais motivos para os deslocamentos eram para estudar, ter momentos de lazer e visitar amigos ou familiares. Entretanto, durante a pandemia, esse cenário mudou com a diminuição exacerbada do uso dos transportes, fazendo com que as atividades econômicas, predominantes nas áreas centrais das cidades pequenas, sofressem uma elevada redução. As pessoas passaram a se locomover apenas por necessidade em virtude do medo de se contaminar por Covid-19, priorizando, assim, as atividades de compras, saúde e trabalho. Depois que esse período acabar, as pessoas pretendem utilizar mais os meios de transporte e com maior frequência do que durante a pandemia, gerando, assim, um aumento da circulação dos indivíduos.

**Palavras-chave:** Transportes; Pandemia; Economia; Cidades pequenas.

### **Abstract**

The transports provide mobility and accessibility to people, being responsible for economic activities. Thus, this article aimed to characterize the transport scenarios of how people used them to move before the Covid-19 pandemic, how they're using them during the pandemic and how they intend to use them after this period is over. From the transport scenarios obtained, the impact of the pandemic on the economy of small cities was analyzed. For this, data were collected from a sample of the population through a questionnaire, using the *Google Forms* tool. After tabulating and analyzing the data obtained, it was observed that, before the pandemic, individuals used the means of transportation frequently. The main reasons for moving were to study, have leisure time and visit friends or family. However, during the pandemic, this scenario changed with the exacerbated decrease in the use of transport, causing economic activities, predominant in the central areas of small cities, to suffer a high reduction. People started to move only out of necessity due to the fear of being contaminated by Covid-19, prioritizing, thus, the activities of shopping, health and working. After this period is over, people intend to use the means of transportation more and more often than during the pandemic, causing, therefore, an increase in the circulation of individuals.

**Keywords:** Transports; Pandemic; Economy; Small cities.

### **Resumen**

El transporte proporciona movilidad y accesibilidad a las personas, siendo responsable de las actividades económicas. Así, este artículo tuvo como objetivo caracterizar los escenarios de transporte de cómo utilizaban las personas en sus desplazamientos antes de la pandemia del Covid-19, cómo lo están utilizando durante la pandemia y cómo pretenden utilizarlo después de este período. A partir de los escenarios de transporte obtenidos se analizó el impacto de la pandemia en la economía de las ciudades pequeñas. Para esto, se recogieron datos de una muestra de la población a través de un cuestionario, utilizando la herramienta Formularios de Google. Luego de tabular y analizar los datos

obtenidos, se observó que, antes de la pandemia, los individuos usaban el medio de transporte con frecuencia. Los principales motivos de los desplazamientos eran estudiar, tener tiempo libre y visitar amigos o familiares. Sin embargo, durante la pandemia, este escenario cambió con la disminución agudizada del uso del transporte, provocando que las actividades económicas, predominantes en las zonas centrales de las ciudades pequeñas, sufrieran una fuerte reducción. La gente empezó a moverse solo por necesidad por el miedo a contagiarse de Covid-19, priorizando así las actividades de compras, salud y trabajo. Pasado este período, las personas pretenden utilizar los medios de transporte cada vez con más frecuencia que durante la pandemia, generando así un aumento en el movimiento de personas.

**Palabras clave:** Transportes; Pandemia; Economía; Ciudades pequeñas.

## 1. Introdução

Os transportes são muito utilizados para o deslocamento de cargas e de pessoas, além de serem responsáveis pela atividade econômica, visto que eles promovem a mobilidade e a acessibilidade dos indivíduos, bem como a troca de mercadorias (Pereira et al., 2013; Ruiz-Padillo et al., 2020).

O novo coronavírus (SARS-CoV-2), causador da doença Covid-19, atingiu o mundo inteiro com sua alta velocidade de disseminação (Freitas et al., 2020). A contaminação ocorre a partir da inserção do vírus no nariz, na boca ou nos olhos. Dessa forma, a Organização Mundial da Saúde (OMS) estabeleceu algumas medidas imprescindíveis para a prevenção, como, por exemplo, usar máscaras de proteção, higienizar as mãos com água e sabão ou com álcool em gel, evitar aglomerações, parar de sair de casa sem necessidade e estabelecer um distanciamento social de no mínimo um metro (Garcia, 2020; Oliveira et al., 2020).

A pandemia de Covid-19 gerou uma grave crise financeira, bem como afetou demasiadamente o setor de transportes no Brasil, devido às medidas tomadas para diminuir a circulação de pessoas e, conseqüentemente, evitar a propagação do vírus (Lima et al., 2020; Beni, 2020).

Antes da pandemia, os indivíduos usavam o transporte para visitar amigos e familiares ou para realizar suas atividades de trabalho, estudo, lazer, compras, tratamento de saúde, entre outros (Teixeira et al., 2013). Entretanto, durante esse período, devido ao elevado número de óbitos por Covid-19, exacerbados países adotaram algumas medidas preventivas para contornar a situação, tais como o fechamento de escolas e universidades, as restrições aos estabelecimentos e aos transportes públicos, o uso obrigatório de máscaras, a quarentena, o distanciamento social e a proibição de aglomerações (Aquino et al., 2020; Medeiros, 2020). Essas medidas afetaram os indivíduos que, em razão de suas necessidades, utilizavam os meios de transporte para se locomover (Mairinque & Lima, 2020; Masson et al., 2020).

Em virtude do fechamento das lojas e da quarentena, as compras *online* e os serviços de *delivery* se tornaram frequentes (Stangherlin et al., 2020; Couto et al., 2020). O baixo preço, a diversidade dos produtos, a difusão de novas tecnologias e o crescimento de pessoas comprando através da internet são alguns motivos que acarretaram o aumento do *e-commerce* (Stangherlin et al., 2020; Favorete & Pereira, 2021).

Com o advento da pandemia, a situação do desemprego e do trabalho informal, no Brasil, se agravou ainda mais, principalmente com a diminuição da contratação e dos trabalhos formais (Nascimento & Reis, 2021; Costa, 2020). Dessa forma, muitas pessoas estão encontrando postos de trabalho informais em empresas de aplicativos de transporte de passageiros ou de entrega de comida, como os trabalhadores de *delivery* e os motoristas de aplicativos, que se arriscam nas ruas para garantir o sustento de sua família, submetendo-se, muitas vezes, às péssimas condições de trabalho e à precária proteção contra o coronavírus (Souza, 2020; Amorim & Moda, 2021).

Pelo fato de não poderem ficar em casa durante a pandemia ou por não terem um veículo para se locomover, várias pessoas precisam utilizar o transporte público por ônibus para continuar com as suas atividades (Lima et al., 2020). No entanto, houve uma queda acentuada no número de passageiros que estão utilizando esse sistema de transporte (Lima et al., 2020; Couto et al., 2020). O transporte aéreo também apresentou uma redução na quantidade de passageiros (Domingos et al., 2020).

Em cidades de pequeno porte, os modos de transporte utilizados pela população são divididos em: motorizados e não motorizados (Silva Junior & Fontenele, 2015). Em relação aos transportes motorizados, destacam-se os carros, as motos e os ônibus (Silva Junior & Fontenele, 2015). No caso dos transportes não motorizados, têm-se a bicicleta e a mobilidade a pé, sendo pouco utilizadas para os deslocamentos urbanos (Maté et al., 2014).

Na maioria das cidades de pequeno porte, o modo de transporte principal é o motorizado individual, tendo em vista os grandes investimentos para a melhoria de ruas, garantindo os deslocamentos realizados com automóveis (Silva Junior & Fontenele, 2015). Já os investimentos no transporte público coletivo e na locomoção por bicicleta ou a pé são menores (Maté et al., 2014).

Na parte central das cidades pequenas, encontram-se – geralmente – o comércio, as farmácias, os mercados, os bancos, as lojas, os escritórios e outros serviços, além de ser o lugar onde há o consumo, a comunicação, os eventos importantes, os terminais de ônibus, entre outros (Oliveira, 2015). O setor terciário da economia, que consiste na prestação de serviços e na prática do comércio, concentrado na área central, apresenta grande visibilidade, uma vez que as atividades econômicas são predominantes (Oliveira, 2015).

As cidades pequenas propiciam fluxos, principalmente com o deslocamento dos indivíduos, que saem de sua cidade para ter acesso aos bens e serviços de qualidade e de baixo custo na cidade vizinha (Oliveira, 2015). Os sistemas de transporte assumem papéis imprescindíveis para garantir a acessibilidade e a mobilidade das pessoas às áreas centrais das pequenas cidades, que são caracterizadas por serem um espaço de compras e de interações (Pacheco, 2005).

## 2. Metodologia

Através do *Google Forms*, coletaram-se os dados de uma amostra da população por meio de um questionário, de como as pessoas utilizavam o transporte para os seus deslocamentos antes da pandemia, como estão utilizando durante esse período e como pretendem utilizar depois que a pandemia acabar.

Por meio do formulário, obtiveram-se, também, os dados da frequência da utilização dos transportes nas três etapas, dos motivos que propiciaram os deslocamentos, da cidade em que cada pessoa estava antes e durante a pandemia, da faixa etária e do gênero da população, da retirada de produtos em cada cidade, das compras pela internet, das atividades de lazer, dos serviços de *delivery* e da alteração do modo de transporte durante a pandemia. Além disso, fez-se um estudo para saber se as pessoas pretendem alterar o modo de transporte depois que esse período acabar.

O questionário foi divulgado através das redes sociais e tinha 6 questões abertas e 12 fechadas. Ele foi elaborado após uma revisão bibliográfica, embasada em livros e artigos científicos, e pensando-se nas mudanças que estavam acontecendo na sociedade brasileira, na época do *lockdown*, para analisar os impactos da pandemia na economia de demasiadas cidades pequenas a partir dos cenários de transporte. Foram obtidas 209 respostas, provenientes de várias regiões do Brasil. As informações foram coletadas durante cinco meses, do começo de abril até o começo de setembro de 2021, através de perguntas quantitativas e qualitativas.

Posteriormente, realizou-se a tabulação dos dados obtidos por meio da elaboração de gráficos. Ademais, de acordo com os autores Jordan e Simioni (1998), as cidades foram classificadas quanto ao critério demográfico: cidades pequenas com uma população inferior a 50 mil habitantes, cidades médias entre 50 mil e 1 milhão habitantes, cidades grandes entre 1 e 4 milhões e metrópoles com mais de 4 milhões. Por fim, realizou-se a caracterização dos cenários de transporte e, dessa forma, fez-se uma análise dos impactos da pandemia na economia das cidades pequenas.

### 3. Resultados e Discussão

A partir dos dados obtidos por meio da pesquisa realizada através da ferramenta *Google Forms*, foram definidas, segundo os autores Jordan e Simioni (1998), as cidades pequenas, médias e grandes, bem como as metrópoles, onde as pessoas que responderam ao questionário estão durante a pandemia.

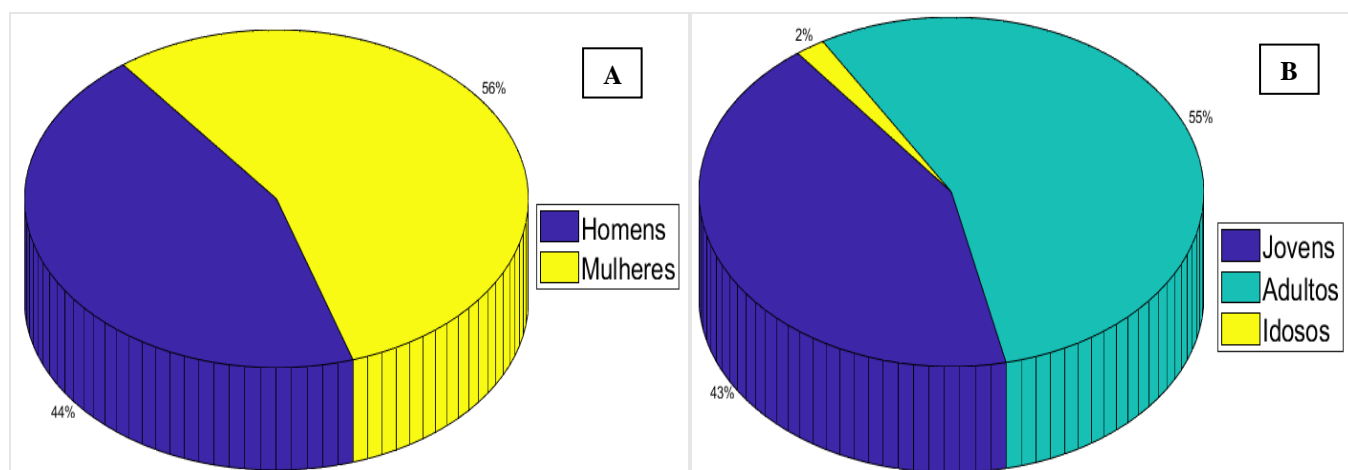
De acordo com o critério estabelecido, seguindo o estudo de Jordan e Simioni (1998), as cidades pequenas, cujos dados foram coletados, são: Adamantina, Aguaí, Aspásia, Castilho, Dracena, Guaíra, Guarani D'Oeste, Guzolândia, Ilha Solteira, Jales, Jardinópolis, Marinópolis, Mendonça, Mirandópolis, Orlândia, Palmeira D'Oeste, Santa Fé do Sul, São Francisco, São Pedro, Sud Mennucci, Três Fronteiras, Uchoa e Vitória Brasil, no estado de São Paulo; Aparecida do Taboado e Paranaíba, no Mato Grosso do Sul; Guaranésia, em Minas Gerais e Terra Rica, no Paraná.

Da mesma maneira, as cidades médias, cujos dados foram obtidos, são: Andradina, Araçatuba, Araraquara, Barretos, Batatais, Bauru, Birigui, Catanduva, Embu das Artes, Fernandópolis, Itapeçerica da Serra, Itapevi, Jaboticabal, Jaú, Piracicaba, Presidente Prudente, Rio Claro, São José do Rio Preto, Sertãozinho, Sumaré, Taquaritinga, Tupã, Várzea Paulista e Votuporanga, no estado de São Paulo; Campo Grande, no Mato Grosso do Sul; Canoas, no Rio Grande do Sul; Montes Claros, Paracatu e Uberaba, em Minas Gerais; Tangará da Serra, no Mato Grosso e Rio Verde, em Goiás.

E, por fim, através do mesmo estudo, a cidade grande, cujos dados foram analisados, é Goiânia (GO) e as metrópoles são Rio de Janeiro (RJ) e São Paulo (SP).

Através das informações coletadas, notou-se que o número de mulheres que responderam ao formulário foi maior. Além disso, a população foi dividida em três faixas etárias: indivíduos com até 19 anos (jovens), de 20 a 59 anos (adultos) e com 60 anos ou mais (idosos). Assim, observou-se que a maioria das pessoas que responderam ao questionário foram adultos. Os dados foram apresentados conforme a Figura 1.

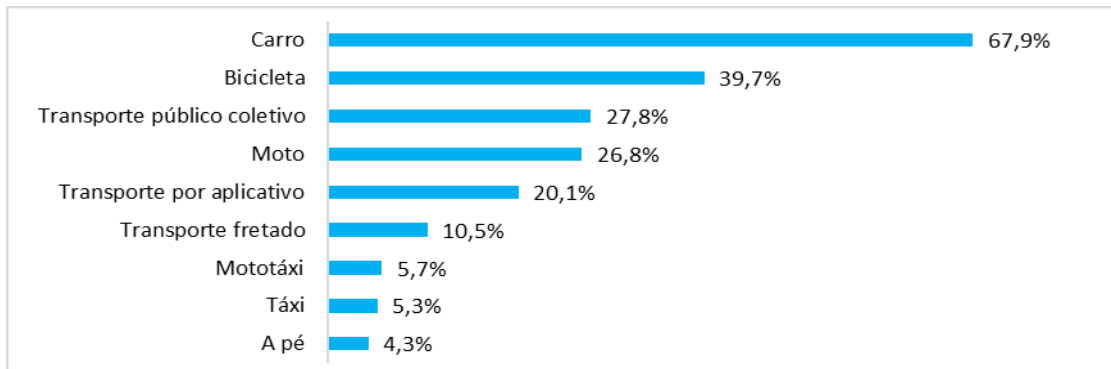
**Figura 1.** Porcentagem de homens e mulheres que responderam ao questionário (A); Faixa etária da população que respondeu ao questionário (B)



Fonte: Elaborado pelas autoras (2021).

Depois, construiu-se um gráfico com a porcentagem de cada meio de transporte utilizado pela população para se deslocar antes da pandemia, de acordo com a Figura 2.

**Figura 2.** Transportes utilizados para os deslocamentos antes da pandemia.

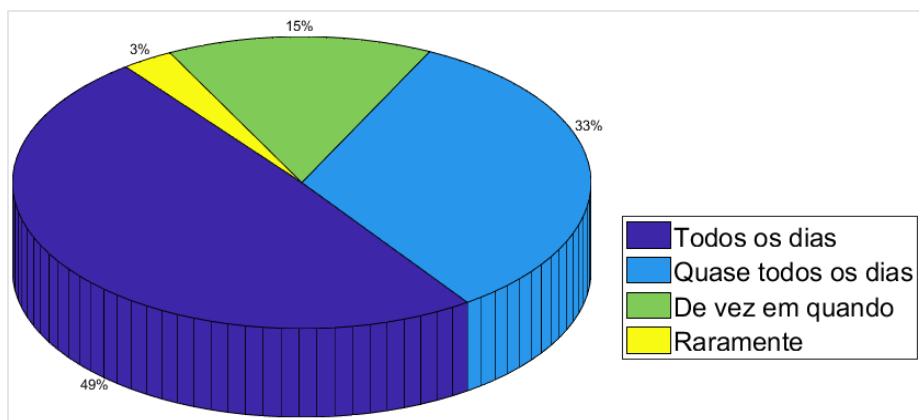


Fonte: Elaborado pelas autoras (2021).

Dessa maneira, foi possível perceber que, antes da pandemia, o uso dos transportes motorizados foi predominante nas cidades pequenas, médias e grandes e nas metrópoles, destacando majoritariamente a utilização dos automóveis para os deslocamentos.

Estudou-se a frequência com que os transportes eram utilizados antes da pandemia, conforme a Figura 3.

**Figura 3.** Frequência com que os transportes eram utilizados antes da pandemia.

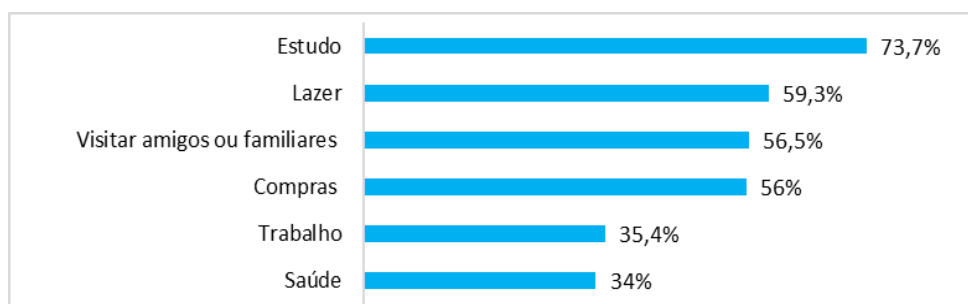


Fonte: Elaborado pelas autoras (2021).

Observou-se que, antes da pandemia, as pessoas usavam os transportes frequentemente, haja vista que a maior porcentagem de utilização foi todos os dias e, em segundo lugar, quase todos os dias.

Foram analisados também os motivos que proporcionaram os deslocamentos antes da pandemia, conforme a Figura 4.

**Figura 4.** Motivos para os deslocamentos antes da pandemia.

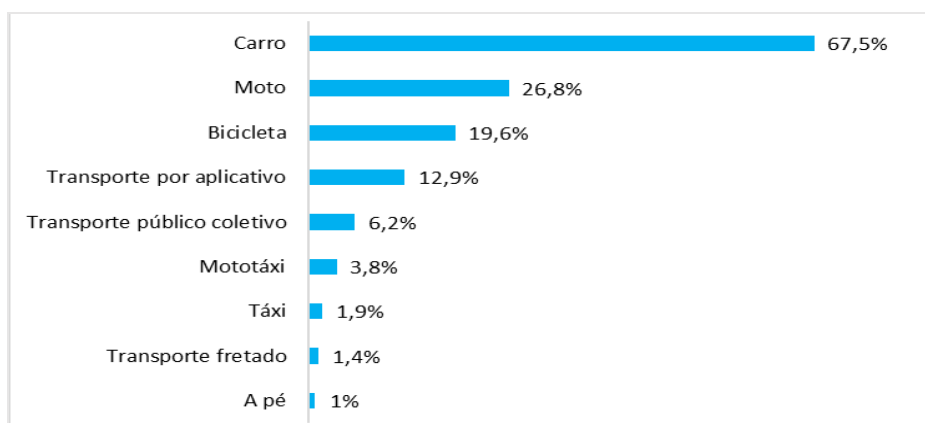


Fonte: Elaborado pelas autoras (2021).

Verificou-se que os principais motivos dos deslocamentos eram principalmente para estudar e, em segundo lugar, para ter momentos de lazer. Vale destacar também que a maioria das pessoas que responderam ao questionário é estudante universitário, o que justifica a baixa porcentagem de deslocamentos para trabalhar.

Realizou-se o mesmo procedimento, mas agora analisando durante a pandemia. Assim, construiu-se o gráfico com a porcentagem de utilização de cada meio de transporte durante esse período, segundo a Figura 5.

**Figura 5.** Transportes utilizados para os deslocamentos durante a pandemia.



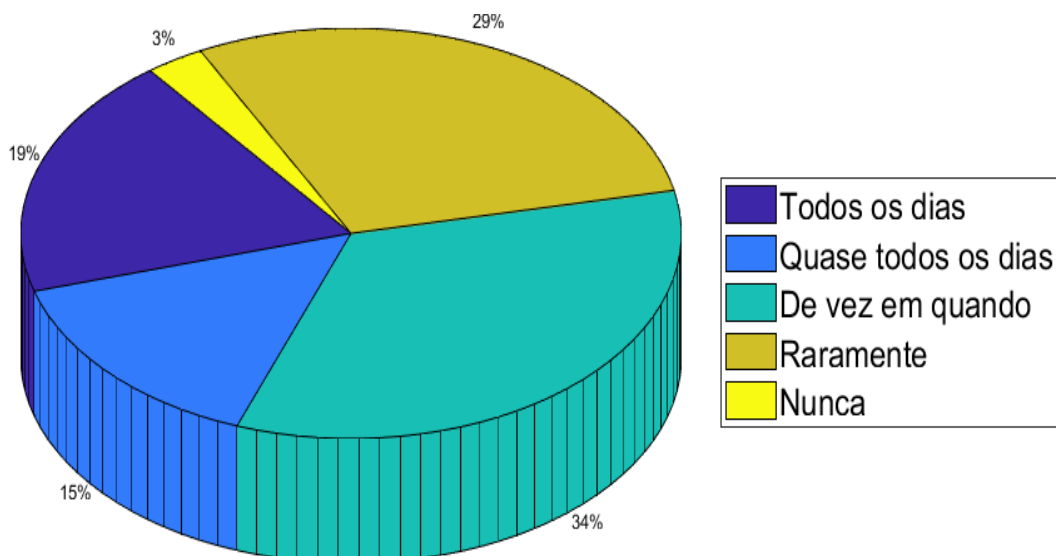
Fonte: Elaborado pelas autoras (2021).

Através das Figuras 2 e 5, pôde-se notar que houve uma diminuição no uso dos transportes durante a pandemia, em virtude das medidas restritivas adotadas para reduzir o número de infectados e de óbitos por Covid-19 e do medo das pessoas de se contaminar.

Vale destacar a taxa da população que respondeu que não estava saindo de casa durante esse período, que foi de 19,1%.

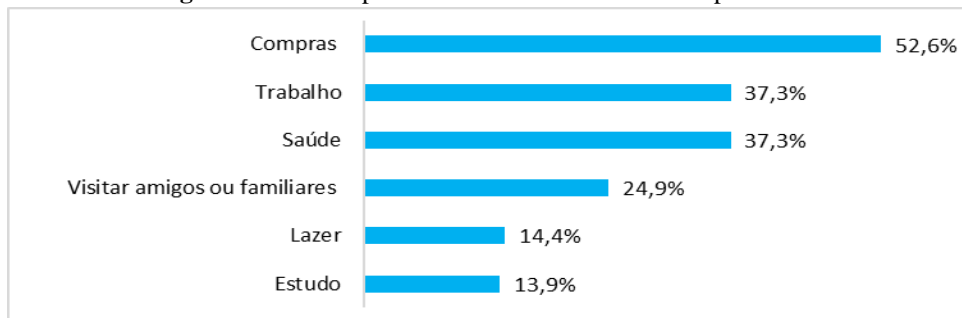
Foram elaborados os gráficos da frequência com que os transportes estão sendo utilizados durante a pandemia, como mostra a Figura 6, e dos motivos que estão promovendo a locomoção, conforme a Figura 7.

**Figura 6.** Frequência da utilização dos transportes durante a pandemia.



Fonte: Elaborado pelas autoras (2021).

**Figura 7.** Motivos para os deslocamentos durante a pandemia.



Fonte: Elaborado pelas autoras (2021).

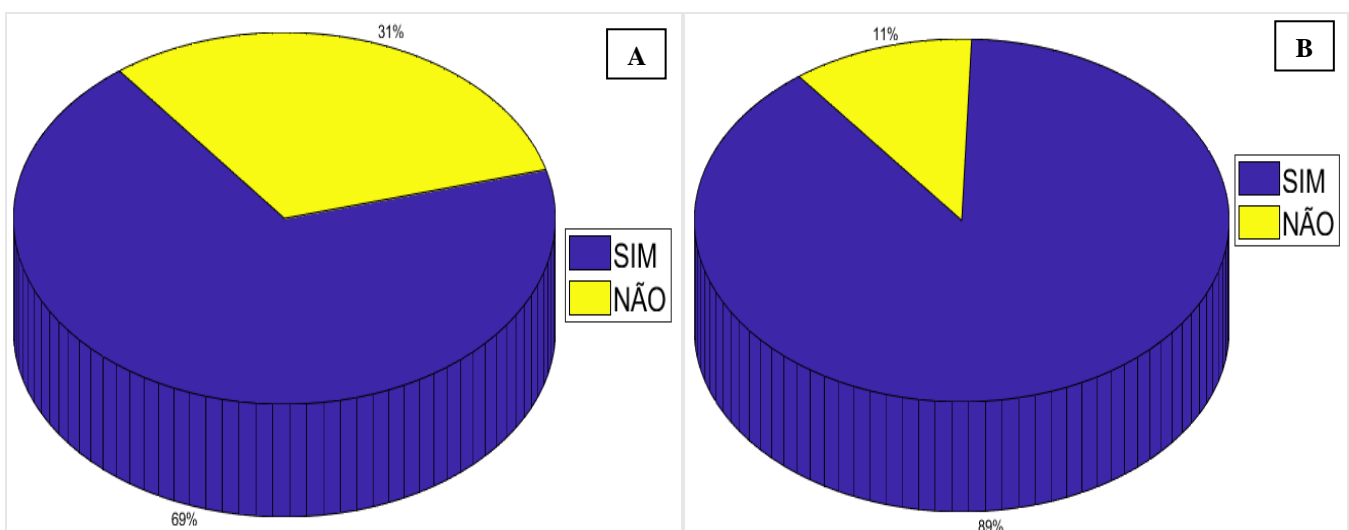
Através da Figura 6, verificou-se que a frequência da utilização dos transportes durante a pandemia também diminuiu, uma vez que a maior porcentagem de utilização passou a ser de vez em quando e, em segundo lugar, raramente.

Antes da pandemia, o principal motivo para o deslocamento era o estudo. Já durante a pandemia, o principal motivo é para fazer compras. Através da Figura 7, analisou-se que os deslocamentos para estudar, visitar amigos ou familiares e ter momentos de lazer diminuíram exacerbadamente, haja vista que os indivíduos priorizaram as atividades de compras, trabalho e saúde, se locomovendo apenas quando há necessidade. Além disso, vale ressaltar que o fechamento de escolas e universidades em várias cidades durante esse período propiciou uma redução nos deslocamentos para estudar.

Em relação à alteração do modo de transporte devido à pandemia, notou-se que muitas pessoas deixaram de usar o transporte público coletivo para evitar aglomerações e por medo de se contaminar por Covid-19, principalmente nas metrópoles, nas cidades grandes e em algumas cidades médias, onde esse meio de transporte opera em várias linhas e com maior frequência.

Posteriormente, realizou-se um estudo para saber se a população passou a comprar mais pela internet e a utilizar mais os serviços de *delivery* durante a pandemia. Os dados foram dispostos na Figura 8.

**Figura 8.** Preferência de compras ou não pela internet durante a pandemia (A); Preferência dos serviços de *delivery* ou não durante a pandemia.



Fonte: Elaborado pelas autoras (2021).

Percebeu-se que mais da metade das pessoas que responderam ao questionário passou a comprar mais pela internet durante a pandemia, principalmente pela praticidade, por não ter que sair de casa e pelo menor risco de contágio. Em

relação às pessoas que responderam “não” e explicaram o motivo, muitas delas destacaram que não estavam comprando pela internet devido às dificuldades financeiras provocadas pela pandemia, enquanto outras não queriam ou não sabiam comprar *online*.

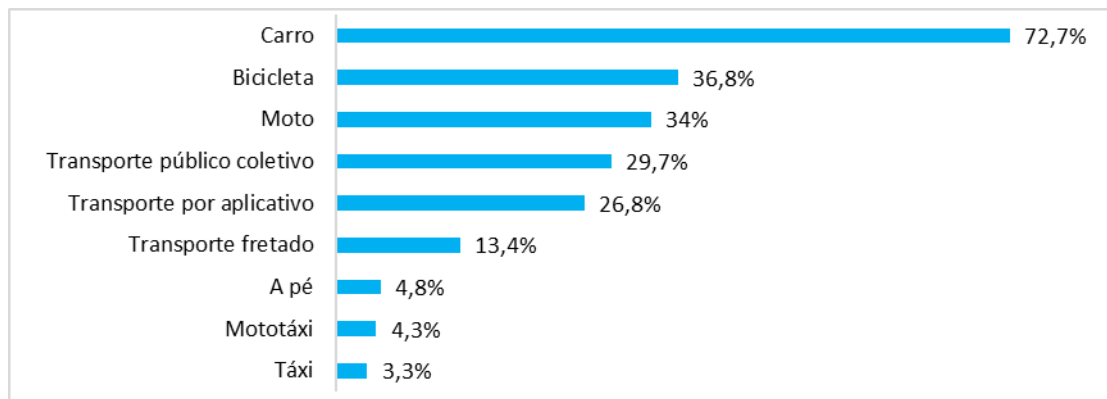
Foi possível observar também que os serviços de *delivery* cresceram muito durante a pandemia, fazendo com que os indivíduos evitem sair de casa e aglomerações nos estabelecimentos.

Depois, estudou-se como estava funcionando a retirada de produtos em cada cidade. Através das informações obtidas, notou-se que, tanto nas cidades pequenas, médias e grandes quanto nas metrópoles, os produtos estavam sendo majoritariamente entregues por *delivery* e, em segundo lugar, retirados na porta do estabelecimento, como forma de conter a propagação da Covid-19.

Verificou-se que a maioria das pessoas teve que mudar suas atividades de lazer. Nesse período, as atividades de lazer mais citadas são realizadas dentro de casa ou em lugares com poucos indivíduos, tais como assistir filmes, séries, novelas ou *lives*, navegar nas redes sociais, jogar *online*, fazer caminhada, andar de bicicleta, praticar exercícios físicos, ler livros ou escutar música. Além disso, algumas pessoas mencionaram que, durante a pandemia, não estão tendo nenhum momento de lazer.

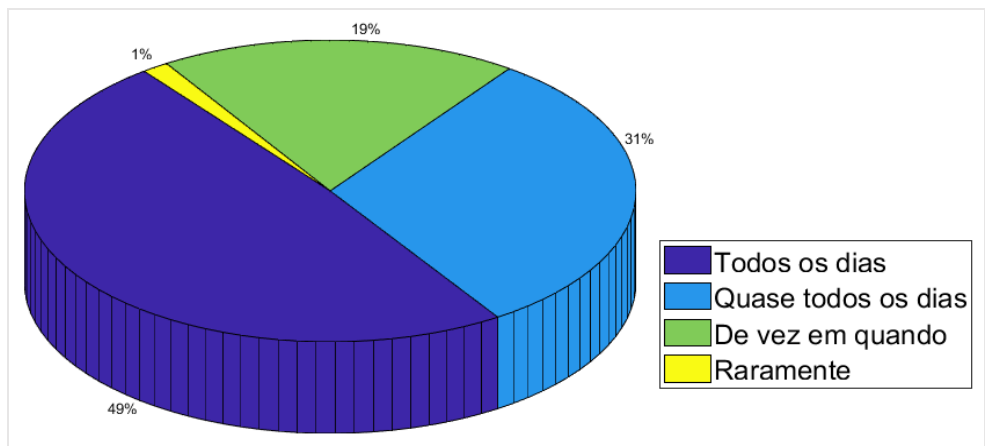
Estudaram-se quais os transportes as pessoas pretendem usar para se deslocar depois que a pandemia acabar, de acordo com a Figura 9, e com qual frequência irão utilizá-los, segundo a Figura 10.

**Figura 9.** Previsão da utilização dos transportes depois que a pandemia acabar.



Fonte: Elaborado pelas autoras (2021).

**Figura 10.** Frequência com que os transportes serão utilizados.



Fonte: Elaborado pelas autoras (2021).



Analisou-se que, depois que a pandemia acabar, as pessoas pretendem utilizar mais os meios de transporte para se deslocar, principalmente os motorizados individuais, e com maior frequência do que durante a pandemia. Além disso, notou-se um aumento no uso do transporte público coletivo depois que esse período acabar.

De acordo com as respostas obtidas, os principais motivos destacados pelas pessoas para alterar o modo de transporte e a frequência depois que a pandemia acabar foram a retomada de suas rotinas, a segurança maior para poder usar o transporte público coletivo e a utilização de um transporte mais econômico devido à grave crise financeira gerada pela pandemia.

#### 4. Conclusão

A partir dos dados obtidos, pôde-se observar que, antes da pandemia, os indivíduos utilizavam os meios de transporte frequentemente. Os principais motivos para os deslocamentos eram para estudar, ter momentos de lazer e visitar amigos ou familiares. Entretanto, durante a pandemia, esse cenário mudou com diminuição exacerbada do uso dos transportes. As pessoas passaram a se locomover apenas por necessidade em razão do medo de se contaminar por Covid-19, priorizando, assim, as atividades de compras, saúde e trabalho.

Durante esse período, analisou-se que os indivíduos passaram a comprar mais pela internet e a utilizar mais os serviços de *delivery*. Em relação à retirada de produtos nas cidades, estes começaram a ser entregues por *delivery* ou retirados na porta do estabelecimento.

Pode-se afirmar que a diminuição do uso dos transportes durante a pandemia impactou excessivamente na economia das cidades pequenas, uma vez que os sistemas de transportes proporcionam a acessibilidade e a mobilidade das pessoas às áreas centrais, onde concentram-se a prestação de serviços e o comércio. Assim, observam-se os impactos nas atividades econômicas, que possuem grande destaque na parte central das cidades pequenas, em virtude da diminuição da mobilidade urbana, bem como das medidas preventivas adotadas e das restrições ao funcionamento dos estabelecimentos.

Durante a pandemia, notou-se uma queda no consumo e, conseqüentemente, a redução do faturamento de demais comerciantes, o que fez com que muitos tivessem que fechar as portas do seu estabelecimento, o que demonstra o aumento do desemprego, enquanto outros criassem alternativas para lidar com essa problemática, como as vendas *online*. Assim, foi possível perceber que as redes sociais se tornaram a ferramenta principal para a comunicação com os consumidores.

Conforme foi estudado, depois que esse período acabar, as pessoas pretendem utilizar mais os meios de transporte e com maior frequência do que durante a pandemia. Assim, conclui-se que, com o aumento da circulação de pessoas, o fluxo nas cidades pequenas irá aumentar, o que pode gerar um crescimento das atividades econômicas e contornar, dessa maneira, a grave crise financeira gerada pela pandemia. Assim, é de se esperar que o resultado dessa pesquisa, cujos dados foram coletados durante a pandemia, na época em que estava ocorrendo o *lockdown*, seja usado para fazer uma análise de dados e perceber o que foi alterado depois que esse período acabar.

#### Referências

- Amorim, H. J. D., & Moda, F. B. (2021). Trabalho por aplicativo. *RTPS - Revista Trabalho, Política e Sociedade*, 6(10), 105-124.
- Aquino, E. M. L., Silveira, I. H., Pescarini, J. M., Aquino, R., Souza-Filho, J. A., Rocha, A. S., Ferreira, A., Victor, A., Teixeira, C., Machado, D. B., Paixão, E., Alves, F. J. O., Pilecco, F., Menezes, G., Gabrielli, L., Leite, L., Almeida, M. C. C., Ortelan, N., Fernandes, Q. H. R. F., & Lima, R. T. R. S. (2020). Social distancing measures to control the COVID-19 pandemic: potential impacts and challenges in Brazil. *Ciência & Saúde Coletiva*, 25, 2423-2446.
- Beni, M. C. (2020). Turismo e Covid-19: algumas reflexões. *Rosa dos Ventos*, 12(3), 1-23.
- Costa, S. S. (2020). Pandemia e desemprego no Brasil. *Revista de Administração Pública*, 54(4), 969-978.
- Couto, C. F. V., Medeiros, G. D., Alves, M. F. P., Dias, C., Braga, I. Y. L. G., & Andrade, N. P. (2020). A pandemia da covid-19 e os impactos para a mobilidade urbana. In *Anais XXXIV Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da ANPET*. Digital. 569-579.

- Domingos, M. C. F., Negri, N. A. R., Falcão, V. A., & Andrade, M. O. (2020). Impactos percebidos pelos trabalhadores do setor aéreo e as perspectivas de recuperação do mercado durante a pandemia da covid-19 no Brasil. In *Anais XXXIV Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da ANPET*. Digital. 164-174.
- Favorete, A. P. Z., & Pereira, A. T. (2021). Impactos da pandemia sobre o e-commerce. *Caderno PAIC*, 22(1), 117-130.
- Freitas, A. R. R., Napimoga, M., & Donalísio, M. R. (2020). Assessing the severity of COVID-19. *Epidemiologia e Serviços de Saúde*, 29(2).
- Garcia, L. P. (2020). Uso de máscara facial para limitar a transmissão da COVID-19. *Epidemiologia e Serviços de Saúde*, 29(2).
- Jordan, R., & Simioni, D. (Comps). (1998). *Ciudades intermedias en América Latina y el Caribe: propuesta para la gestión urbana*. Santiago de Chile, CEPAL.
- Lima, G. C. L. S., Schechtman, R., Brizon, L. C., & Figueiredo, M. Z. (2020). *Transporte público e COVID-19: o que pode ser feito?* Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da Fundação Getúlio Vargas.
- Mairinque, L. A., & Lima, J. P. (2020). Impactos da pandemia por covid-19 nos deslocamentos e atividades principais em cidades brasileiras de médio porte. In *Anais XXXIV Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da ANPET*. Digital. 442-453.
- Masson, D. D., Kretzer, G., Carvalho, G. F., Berticelli, S. P., & Andrade Neto, G. P. (2020). Efeitos e tendências para a mobilidade urbana por conta da pandemia do Covid-19: o caso de nova Serrana-MG. In *Anais XXXIV Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes da ANPET*. Digital. 312-323.
- Maté, C., Debatin Neto, A., & Santiago, A. G. (2014). A mobilidade urbana sustentável nas cidades pequenas – o caso de Pinhalzinho/SC. In *Anais III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo*. São Paulo.
- Medeiros, E. A. S. (2020). A luta dos profissionais de saúde no enfrentamento da COVID-19. *Acta Paulista de Enfermagem*, 33.
- Nascimento, L. L. C., & Reis, C. F. (2021). As condições de trabalho dos entregadores e entregadoras por aplicativos no Brasil durante a pandemia. *Princípios*, 40(160), 112-135.
- Oliveira, A. C., Lucas, T. C., & Iquiapaza, R. A. (2020). What has the covid-19 pandemic taught us about adopting preventive measures? *Texto & Contexto - Enfermagem*, 29.
- Oliveira, L. P. (2015). O comércio na pequena cidade: estudo de caso sobre Capinópolis (MG). In *Anais XI Encontro Nacional da Anpege*. 589-601. Presidente Prudente.
- Pacheco, E. (2005). Mobilidade e transportes. In: Medeiros, C. A., *Geografia de Portugal: sociedade, paisagem e cidades*, 4, (pp. 366-374).
- Pereira, D. M., Rattón, E., Blasi, G. F., Pereira, M. A., & Küster Filho, W. (2013). *Apostila de sistemas de transportes* [Apostila do Curso de Engenharia Civil da Universidade Federal do Paraná].
- Ruiz-Padillo, A., Silveira, C. A., & Torres, T. B. (2020). *Sistemas de transporte: introdução, conceitos e panorama: Cachoeira do Sul, Rio Grande do Sul, Brasil* [Apostila da Universidade Federal de Santa Maria]. Cachoeira do Sul, RS: UFSM-CS.
- Silva Junior, C. A. P., & Fontenele, H. B. (2015). Ciclismo como um modo de transporte em cidades de pequeno e médio porte. In *Anais XXIX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da ANPET*. 1718-1729. Ouro Preto.
- Souza, L. F. (2020). Trabalhadores informais de aplicativos e o impacto da doença pelo novo coronavírus: uma reflexão teórica. *Journal of nursing and health*, 10(4).
- Stangherlin, A., João, D. M., & Oliveira, J. N. D. (2020). Os desafios enfrentados pelos pequenos empreendedores durante a pandemia da Covid-19. *Santa Maria, FAPERGS*.
- Teixeira, L. M. A., Machado, S. C. C., & Tedesco, G. M. I. (2013). Identificação de eixos estruturantes para o planejamento de redes de transporte rodoviário de passageiros. In *Anais XXVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da ANPET*, Belém.