



Revisão Integrativa Sobre Mobilidade Urbana: Desdobramentos recentes

Autoria

Daniella Ramos da Silva - daniellaramossilva@hotmail.com

Prog de Pós-Grad em Admin/Dep de Ciênc Administrativas/Cent de Ciênc Soc Aplic – PROPAD/DCA/CCSA/UFPE -
Universidade Federal de Pernambuco

Antonio Fagner da Silva Bastos - fagnersbastos@gmail.com

Prog de Pós-Grad em Admin/Dep de Ciênc Administrativas/Cent de Ciênc Soc Aplic – PROPAD/DCA/CCSA/UFPE -
Universidade Federal de Pernambuco

Sandro Valença - sandro.valenca@bol.com.br

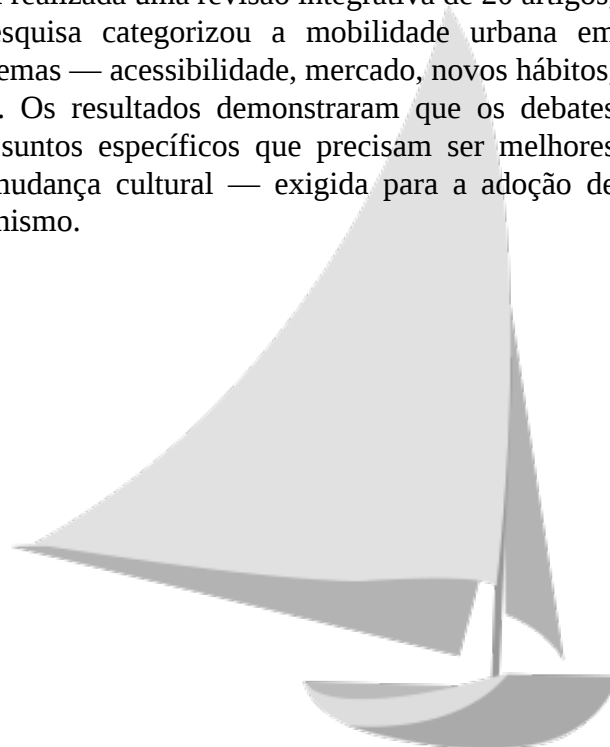
outro/UFPE - Universidade Federal de Pernambuco

Sérgio Carvalho Benício de Mello - sergiobenicio@yahoo.com.br

Prog de Pós-Grad em Admin / PROPAD / DCA / CCSA / UFPE

Resumo

No Brasil, em 2012, foi promulgada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), um esforço público para aperfeiçoamento da mobilidade urbana. Frente aos problemas de mobilidade, é importante observar como a questão está sendo abordada após a PNMU. Portanto, os questionamentos-chave que norteiam este trabalho são: Acerca de mobilidade urbana no Brasil, após a implantação da PNMU: (i) qual a situação dos debates?; e (ii) quais assuntos precisam ser melhor abordados? Foi realizada uma revisão integrativa de 20 artigos, encontrados na plataforma SPELL. A pesquisa categorizou a mobilidade urbana em dimensões — pública, privada e social — e temas — acessibilidade, mercado, novos hábitos, planejamento, segurança e sustentabilidade. Os resultados demonstraram que os debates estão avançando no País, porém restam assuntos específicos que precisam ser melhores abordados, a exemplo da necessidade de mudança cultural — exigida para a adoção de novos modais, como a bicicleta e o pedestrianismo.





Revisão Integrativa Sobre Mobilidade Urbana: Desdobramentos Recentes

Resumo

No Brasil, em 2012, foi promulgada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), um esforço público para aperfeiçoamento da mobilidade urbana. Frente aos problemas de mobilidade, é importante observar como a questão está sendo abordada após a PNMU. Portanto, os questionamentos-chave que norteiam este trabalho são: Acerca de mobilidade urbana no Brasil, após a implantação da PNMU: (i) qual a situação dos debates?; e (ii) quais assuntos precisam ser melhor abordados? Foi realizada uma revisão integrativa de 20 artigos, encontrados na plataforma SPELL. A pesquisa categorizou a mobilidade urbana em dimensões — pública, privada e social — e temas — acessibilidade, mercado, novos hábitos, planejamento, segurança e sustentabilidade. Os resultados demonstraram que os debates estão avançando no País, porém restam assuntos específicos que precisam ser melhores abordados, a exemplo da necessidade de mudança cultural — exigida para a adoção de novos modais, como a bicicleta e o pedestrianismo.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Método de Revisão Integrativa (MRI); PNMU

1. Introdução

A mobilidade urbana pode ser entendida, de maneira geral, como o deslocamento de pessoas e objetos nas cidades. E, na contemporaneidade, ela exerce um papel fundamental à promoção de um espaço público mais igualitário (BRASIL, 2012). Contudo, problemas de mobilidade urbana são comuns pelo mundo afora — no Brasil, em particular, não é diferente. Infraestrutura precária, dificuldades no acesso à mobilidade, alta concentração em único modal e congestionamentos excessivos são apenas algumas das características observadas no País. Parece haver consenso acerca de que a automobilidade, ou seja, a concentração dos deslocamentos urbanos em único modal — o automóvel — é a principal responsável por esses problemas (SHELLER; URRY, 2000; FURNESS, 2013).

O termo automobilidade aponta ao fato de as cidades terem sido planejadas e governadas para atender às demandas dos que possuem automóveis — e, por extensão, subjacente, à indústria automobilística —, o que deu origem a um sistema auto-organizado e não-linear, o qual pressupõe — e realça — a existência de um conjunto composto por automóveis, motoristas, estradas, redes de abastecimentos e novas tecnologias, bem como culturas e políticas públicas direcionadas a ele — ao sistema (URRY, 2008).

A automobilidade fornece aos proprietários de automóveis status e os associa a significados diversos, como velocidade, lar, família, segurança, desejo sexual, sucesso profissional, liberdade e masculinidade, afetando, inclusive, o sistema judicial, ao gerar consideráveis índices de criminalidade — roubos e assaltos, excessos de velocidade, conduções alcoolizadas e/ou perigosas —, construindo uma poderosa economia política constituída por interligações técnicas e sociais dos carros, em si, com outras indústrias, como as de peças e acessórios, combustíveis, construções e manutenções de estradas, habitações em subúrbios e planejamentos urbanos, subordinando outras formas de mobilidade, a exemplo do pedestrianismo, do transporte coletivo ou por bicicletas (SHELLER; URRY, 2000).

O automóvel, além de consumir altas quantidades de recursos naturais para plenamente funcionar, é reconhecido como a "gaiola de ferro" da modernidade — motorizada, em movimento e privatizada (URRY, 2008). Enquanto proporciona aos indivíduos domínios atraentes, como liberdade e flexibilidade, ele também os restringe a viver comprimidos em limites de espaço e tempo. O automóvel reorganiza o modo como os indivíduos negociam as oportunidades e as restrições sobre, por exemplo, trabalho, vida familiar, lazer e prazer.

A percepção da automobilidade, como solução única aos deslocamentos diários, é dependente de uma crença contínua no progresso tecnológico ilimitado e na reprodução do



mesmo, bem como nas práticas e nos princípios colonialistas e militaristas enraizados no projeto tecnocultural (FURNESS, 2013). Com mais senso crítico, a invasão dos automóveis e a pressão do lobby automobilístico fazem do carro um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário — uma associação destruidora na vida social e urbana (LEFEBVRE, 1999).

Hoje, é inegável que o número de automóveis cresce, significativamente. As metrópoles, de fato, não mais suportam as exigências automobilísticas e os diversos gargalos surgem — no território brasileiro, eles agravam os problemas urbanos. A manutenção do modelo “rodoviarista” confirma a força inexorável da indústria automobilística, fazendo valer projetos e ações orientados por lógicas estranhas no campo da mobilidade urbana, não priorizando as reais carências de deslocamento das populações (RODRIGUES, 2016). A crise da mobilidade urbana é uma realidade, persistindo com graves problemas de transporte urbano com efeito direto, tanto sobre o ambiente¹ quanto sobre o bem-estar individual.

No Brasil, nos últimos anos, entretanto, tem havido esforços públicos à melhoria da mobilidade urbana. Em 2012, por exemplo, foi promulgada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) — Lei n. 12.587 —, cujo objetivo é o de: [...] contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012). Desde então, o País passou a ter as diretrizes necessárias para pautar políticas públicas que incentivem e promovam uma melhor forma aos seus deslocamentos.

Em “diferentes escalas de níveis de complexidade, a gestão da mobilidade urbana representa um potencial para produzir ações e reflexos em direção a novos modelos de desenvolvimento” (SEABRA; TACO; DOMINGUEZ, 2013, p. 103). Assim, a PNMU dá respaldo a que novas políticas públicas de mobilidade urbana sejam implantadas. Políticas públicas, portanto, devem ser elaboradas de maneira a atender às necessidades de todos os atores que compõem o complexo sistema urbano.

Frente aos evidentes problemas de mobilidade urbana brasileira, é de relevante interesse se verificar como o tema está sendo tratada após a implantação da PNMU (BRASIL, 2012). Para tanto, pode-se, recorrer aos trabalhos acadêmicos mais relevantes sobre o assunto, pois eles têm potencial a oferecer subsídios para responder a questionamentos-chave. Acerca de mobilidade urbana no Brasil, após a implantação da PNMU — Lei n. 12.587/2012 (BRASIL, 2012): Qual a situação dos debates?; Quais assuntos precisam ser melhor abordados?

Os questionamentos-chave podem ajudar a elucidar a forma através da qual a mobilidade urbana está sendo tratada no País, após este gerar mecanismos políticos que dão garantia para uma nova mobilidade urbana emergir.

2. A Revisão Integrativa

Para a análise sistemática de dados e informações, optou-se pela utilização da “Revisão Integrativa (RI)”, a qual resume o passado da literatura empírica e/ou teórica, no intuito de fornecer uma compreensão mais abrangente sobre determinado fenômeno (BOTELHO, CUNHA; MACEDO, 2011). A finalidade precípua é produzir uma análise quanto ao conhecimento resultante de estudos e pesquisas anteriores sobre o assunto. É possível, destarte, elaborar uma síntese do conhecimento em questão e, por decorrência, produzir um novo e mais avançado.

¹ Deve-se, aqui, entender “ambiente” — os desdobramentos desta palavra — como sendo composto por elementos bióticos — flora e fauna — e abióticos — água, ar e solo —, excluindo-se, assim, o homem (Valença. Sobra, Ramos & Cavalcanti, 2010).



O termo “Integrativa” representa a integração de opiniões, ideias e conceitos provenientes de estudos e pesquisas anteriores, conforme supracitado. A RI evidencia o conhecimento dentro de limites — temporais e/ou espaciais, por exemplo (WHITTEMORE; KNAFL, 2005). Não se trata de uma busca pelo estado da arte — esta é mais ambiciosa e, na atualidade, porventura, inviável, em inúmeros campos do conhecimento —, mas sim por um conhecimento, de certo modo, pontual, que contribui ao desenvolvimento de teorias e ciências.

Embora existam inúmeros estudos e pesquisas que utilizam a RI no campo da saúde, há de se ressaltar que ela é uma técnica com caráter interdisciplinar. Não se trata de algo incomum se constatar o seu emprego para a identificação de conhecimentos sobre, por exemplo, “estudos organizacionais” (BOTELHO *et al.*, 2011), “assédio moral no trabalho” (CAHÚ; ROSENSTOCK; CAHÚ; COSTA; GOMES, 2011) e “aprendizagem organizacional” (MACEDO; BOTELHO; GERHMANN, 2012).

Para se produzir uma RI, é indispensável que determinadas etapas processuais sejam rigorosamente seguidas, as quais se encontram bem apresentadas em literatura afeta a ela (MENDES; SILVEIRA; GALVÃO, 2008). Trata-se, ora, de um processo compostos por seis etapas, que estão sistematizadas na figura 1.

Figura 1: Sistematização das etapas da Revisão Integrativa



Fonte: Adaptado de Botelho *et al.* (2011).

Apreciada e assimilada a sistematização da RI, segue-se aos procedimentos aplicados à realização da presente pesquisa.



3. Procedimentos Metodológicos

A RI — reitera-se — deve se estabelecer através de um processo de seis etapas bem definidas (BOTELHO *et al.*, 2011; MENDES *et al.*, 2008), expostas por meio da Figura 1. Assim, a seguir, descrever-se-ão as ações — adaptadas — atreladas a cada uma dessas etapas.

3.1 Identificação de Tema e Seleção de Questão(ões) de Estudos e/ou Pesquisas

Para guiar a RI, formularam-se os seguintes questionamentos-chave: Acerca de mobilidade urbana no Brasil, após a implantação da PNMU — Lei n. 12.587/2012 (BRASIL, 2012): Qual a situação dos debates?; e Quais assuntos precisam ser melhor abordados?

3.2 Estabelecimento de Critérios de Inclusão e Exclusão

Após a escolha do tema e a seleção de questão(ões), definiu-se: (i) a plataforma SPELL — Scientific Periodicals Eletronic Library — como o local de busca; (ii) a(s) palavra(s)-chave: “mobilidade urbana”; e (iii) o período de publicação — a partir do ano de 2012.

Inicialmente, foram localizados 34 artigos relacionados ao tema. E, todos foram pré-selecionados.

3.3 Identificação de Estudos e/ou Pesquisas Pré-selecionados(as) e Selecionados(as)

Para a seleção dos artigos, realizou-se a leitura criteriosa de títulos, resumos e palavras-chave dos 34 artigos pré-selecionados, resultando em 20 artigos selecionados, como pode ser observado no quadro 1.

Os critérios para a seleção foram os artigos se referirem à “mobilidade urbana”: No Brasil; e ao que a PNMU (BRASIL, 2012) define como “deslocamento de pessoas e objetos na cidade”.

Quadro 1: Artigos selecionados para a Revisão Integrativa

N.	Título	Citação
1	Sobre cidades, bicicletas e turismo: evidências na propaganda imobiliária em São Paulo.	Allis (2015)
2	Para onde nos leva a principal política de mobilidade urbana na Região Metropolitana do Recife? Do modelo tradicional às novas percepções sobre desenvolvimento.	Béhar; Dourado (2017)
3	Entre a casa e a escola: articulações discursivas em torno do transporte escolar privado.	Cordeiro; Mello (2017)
4	Perspectivas de mobilidade urbana sustentável e a adesão ao modo ciclovitário.	Diógenes <i>et al.</i> (2017)
5	Mobilidade urbana: motivações intrínsecas à utilização do automóvel nos centros urbanos de São Paulo e Rio de Janeiro.	Dubeux <i>et al.</i> (2017)
6	Mobilidade e turismo em favelas cariocas.	Fagerland (2015)
7	As carroças de cinco sous para a comodidade dos burgueses: Paris, São Paulo e o desafio histórico da mobilidade urbana.	Guimarães; Cruz (2013)
8	Difusão da política ciclovitária no município de São Paulo: resistências, apoios e o papel da mídia.	Leite <i>et al.</i> (2018)
9	Qualidade das calçadas na cidade de Camboriú/SC: em busca da acessibilidade e mobilidade sustentável para área turística.	Vieira; Morastoni (2013)
10	Plano de mobilidade urbana do município de Campina Grande (PB): uma análise à luz da sustentabilidade urbana.	Martins <i>et al.</i> (2017)
11	Políticas organizacionais para incentivar bicicletas na mobilidade urbana em Porto Alegre, Rio Grande do Sul.	Matzembacher; Nascimento (2016)
12	Estudo da mobilidade urbana no contexto brasileiro.	Netto; Ramos (2017)
13	O uso da mensuração de desempenho para a comparação dos sistemas de transportes urbanos públicos.	Neuenfeldt Jr. <i>et al.</i> (2015)



14	Acessibilidade como critério de qualidade do espaço turístico: estudo de caso da área central de balneário Camboriú (SC).	Oliveira <i>et al.</i> (2016)
15	Mobilidade urbana e desigualdade social: um estudo sociológico dos deslocamentos no sentido bairro centro da cidade de Santarém (PA).	Oliveira <i>et al.</i> (2013)
16	Dia de bicicleta ao trabalho: uma potencial ferramenta para planejamento e promoção da mobilidade sustentável.	Patrício; Kruszielski (2016)
17	Diagnóstico, perspectivas de uso e expansão dos serviços de trens metropolitanos no Brasil.	Santos; Sobral (2014)
18	Mobilidade urbana e políticas públicas.	Silva <i>et al.</i> (2015)
19	Mobilidade e turismo: hospitalidade no transporte coletivo em Caxias do Sul (RS).	Simon <i>et al.</i> (2014)
20	Mobilidade urbana sustentável: fatores determinantes da escolha pelo transporte alternativo na percepção dos usuários que fazem a rota Campina Grande (PB)/Alagoa Nova (PB).	Soares <i>et al.</i> (2017)

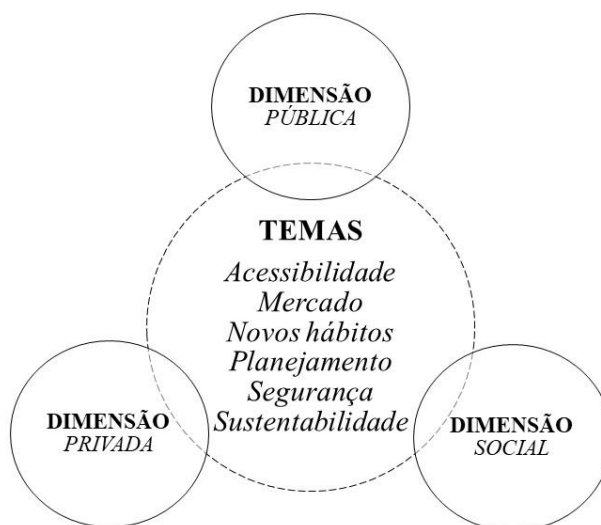
Fonte: Os autores.

3.4 Categorização de Estudos e/ou Pesquisas Selecionados(as)

Aqui, elaborou-se a matriz de síntese, da qual emergiram 2 níveis de categorias, quanto às/aos:

- Dimensões: Privada; Pública; e Social.
- Temas: Acessibilidade; Mercado; Novos hábitos; Planejamento urbano; Segurança; e Sustentabilidade.

Figura 2: Categorização da Revisão Integrativa em dimensões e tem



*Nota: Os “temas” estão contidos nas “dimensões”; e as “dimensões” podem conter até todos os “temas”.

Fonte: Os autores.

O nível “a” — com suas 3 “dimensões” —, foi utilizado em trabalhos de RI anteriores, como, por exemplo, o de Cahú *et al.* (2011); o “b” — com seus 6 “temas” —, por sua vez, identificados a partir dos achados de maior ocorrência nos artigos selecionados.

3.5 Análise e Interpretação de Resultados

Nesta etapa, elaboraram-se sínteses e recortes, de acordo com as categorias — dimensões e temas, expostos na seção anterior — dos artigos selecionados para a discussão —



e decorrente construção — do texto final. Eis, a seguir, exemplos de aplicações dos procedimentos de análise e interpretação de resultados:

- “o baixo Índice de Caminhabilidade (sic) de Camboriú revela a necessidade de qualificação das calçadas, elementos da infraestrutura turística que ampliariam a acessibilidade ao atrativo, garantindo sua permanência” (VIEIRA; MORASTONI, 2016, p. 256) refere-se, simultaneamente, ao tema “acessibilidade” e à dimensão “pública”.
- “o mercado imobiliário vai, gradativamente, se valendo dessas transformações [...], isto pode indicar a emergência do tema na vida urbana — ainda que não necessariamente isso tenha a capacidade de deflagrar a consolidação de culturas cicloviárias urbanas” (ALLIS, 2015, p. 404) revela a relação entre o tema “mercado” e as transformações urbanas oriundas da mobilidade, as quais apontam às potencialidades da dimensão “privada”.
- “a população demonstra que tem o desejo de mudança e isso criou condições para diversos avanços recentes, como a aprovação de diversas leis e implementação de políticas públicas nas grandes cidades que tornam a mobilidade urbana mais sustentável” (NETTO; RAMOS, 2007, p. 70) mostra como a “sustentabilidade” é tema preponderante a discussões sobre mobilidade, referindo-se, assim, à dimensão “social”.

As demais análises e interpretações de resultados ocorreram de modo semelhante à lógica utilizada nos tópicos supracitados. Por fim, haverá ainda uma etapa, correspondente à “6” da Revisão Integrativa, a síntese do conhecimento, que será exposta nas próximas seções.

4 Resultados

Mediante as etapas do processo de RI até então aplicadas — “1” até “5” e/ou “3.1” até “3.5” —, analisaram-se e interpretaram-se 20 artigos já referidos, os quais atenderam a critérios de inclusão previamente estabelecidos.

A seguir, iniciar-se-á uma exposição, de maneira panorâmica, da síntese de conhecimento.

A pesquisa a qual conformou o presente texto revelou que, após a Lei n. 12.587/2012 (BRASIL, 2012), uma gama de modais passou a ser abordada pelos autores dos 20 artigos selecionados, a qual foi, ora, categorizada em (a) dimensões — pública, privada e social — e (b) temas — acessibilidade, mercado, novos hábitos, planejamento urbano, segurança e sustentabilidade. Em outras palavras, a partir das categorias, produziram-se resultados em função de temas contidos em dimensões, reiterando-se que estas 3 puderam conter até todos aqueles 6.

4.1 A Mobilidade à Luz da Dimensão Pública

Apontaram-se os contextos que entrecruzaram a mobilidade e a dimensão pública nos artigos. O foco se lançou, em particular, sobre a avaliação das ações — ou sobre a ausência delas — dos governos em suas políticas públicas de mobilidade. E os temas que mais se destacaram foram *acessibilidade* e *planejamento*.

Algo bem atrelado à mobilidade urbana é a *acessibilidade*. Alguns autores avaliaram claramente as ações do poder público acerca do tema, a saber: Vieira e Morastoni (2013) e Oliveira *et al.* (2016). De modo categórico, tornar o espaço urbano acessível é proporcionar mais igualdade a todos os usuários, em especial aos com mobilidade reduzida, que ganham autonomia (OLIVEIRA *et al.*, 2016). Ademais, por exemplo, mobilidade urbana e *acessibilidade* se tratam, em conjunto, de um assunto de interesse turístico, já que a boa qualidade dos acessos é um fator atrativo aos turistas e, portanto, chave aos tomadores de decisão e formuladores de políticas (ALLIS, 2015; FAGERLANDE, 2015; VIEIRA; MORASTONI, 2013).

Outro tema que se mostrou relevante foi o *planejamento* da mobilidade, requisito imprescindível quando do significativo e acelerado crescimento populacional nas metrópoles,



o que acarreta também um expressivo crescimento da quantidade de automóveis (DUBEUX; AMATUCCI; ESTEVES, 2017; SILVA; CARILLO; ROCHA; PRADOS, 2015; GUIMARÃES; CRUZ, 2013). Logo, alternativas aos deslocamentos diários são prementes, tornando de extremo interesse se considerar, dentre elas, novas possibilidades de modais públicos coletivos (NEUENFELDT Jr.; SILUK; SOLIMAN; MACHADO, 2015; SIMON; GASTAL; SANTOS, 2014; SANTOS; SOBRAL, 2014), bem como de novas formas ativas de movimento de indivíduos (DIÓGENES, ARAUJO, TASSIGNY; BIZARRIA, 2017; PATRÍCIO; KRUSZIELSKI, 2016).

Entretanto, no que tange à carência de *planejamento* da mobilidade, Béhar e Dourado (2017) atestaram que a problemática parece agravada pelo modelo de desenvolvimento tradicional — orientado pelo viés econômico —, prioritariamente promovido pelo Estado —, o qual assevera novos projetos que visam o progresso mediante a resolução de problemas críticos da mobilidade, limitando-os, em decorrência, à compreensão desenvolvimentista — reduzindo-a equivocadamente a fazer vicejar a economia. Questões socioculturais e ambientais, por exemplo, possuem status secundário. Em consonância com o tema sustentabilidade, segundo Martins, Vasconcelos & Salles (2017), há planos de mobilidade urbana municipal — exigidos pela PNMU (BRASIL, 2012) — que, a rigor, não são sustentáveis, em termos urbanos.

4.2 A Mobilidade à Luz da Dimensão Privada

Na dimensão privada, a relação entre a mobilidade e as organizações privadas foi o foco de alguns trabalhos selecionados, tais quais os de Allis (2015), Fagerlande (2015), Vieira e Morastoni (2013) e Oliveira *et al.* (2016). Aqui, os temas mais destacados foram *mercado*, *novos hábitos* e *segurança*.

Sobre o tema *mercado*, a mobilidade também se tornou atrativa à economia. O discurso da mobilidade pode ser assimilado pelo mercado imobiliário em busca de melhor desempenho, mesmo que não haja verdadeira preocupação com o tema por parte dos beneficiários (ALLIS, 2015). Além disso, formas de mobilidade alternativas surgem para suprir a ineficiência do Estado quanto a demandas por deslocamento (CORDEIRO; MELLO, 2017; e SOARES; ANDRADE; MEDEIROS Jr.; QUEIROZ, 2017).

Com viés ao turismo, é apontado que toda uma economia se compõe em torno da implantação de um novo modal (FAGERLANDE, 2015) e, até mesmo, a própria mobilidade como fator turístico atrativo (VIEIRA; MORASTONI, 2013; OLIVEIRA *et al.*, 2016). Fica evidente, no entanto, que a mobilidade urbana foi vinculada ao mercado e não à transformação que a mesma pode proporcionar à cidade.

Em contraste, diferentes organizações têm se utilizado de temas ligados à mobilidade para reforçarem negócios. Por exemplo, têm se valido de incentivos à mobilidade ativa para seus funcionários, na tentativa de criar *novos hábitos*, vinculados a seus planos de sustentabilidade, visando melhorar as imagens organizacionais ante a sociedade (MATZEMBACHER; NASCIMENTO, 2016). Outras, de acordo com seus interesses (LEITE, CRUZ; ROSIN, 2018), têm exercido seu papel para fortalecer ou enfraquecer as políticas de mobilidade implementadas.

Finalmente, algumas se utilizam do tema *segurança* nos deslocamentos — ou da insegurança gerada pelos meios alternativos —, como argumento decisivo à promoção de transporte privado, embora isso não tenha respaldo na prática (CORDEIRO; MELLO, 2017).

4.3 A Mobilidade à Luz da Dimensão Social

Quanto à dimensão social, procurou-se a relação dos temas supracitados com a sociedade.



Acerca do *planejamento* urbano, é relevante alertar que a mobilidade deve ser um assunto tratado em conjunto com diferentes setores da sociedade e não se restringir apenas à infraestrutura para deslocamento (NETTO; RAMOS, 2017). A implantação das malhas físicas, como ciclovias, não garantem, portanto, obrigatoriamente, a melhoria da mobilidade. Os indivíduos precisam identificar a bicicleta como veículo — e não apenas como objeto de lazer — para usá-la nas ciclovias (DIÓGENES *et al.*, 2017).

Em outra perspectiva, alguns modais inusitados — como teleféricos, elevadores e moto-táxis — promovem a *acessibilidade* a locais praticamente inóspitos — seja porque o acesso é restrito ao pedestre, seja porque o trajeto é considerado inseguro, como no caso das favelas cariocas (FAGERLANDE, 2015). Tal promoção representa ganho social afeto à mobilidade.

A *insegurança* é assunto bastante discutido ao se tratar mobilidade urbana. Ela é indicada como um dos motivos da não aderência ao uso da bicicleta como meio de transporte, por exemplo (DIÓGENES *et al.*, 2017). A despeito disso, para evitá-la, por um lado, e para garantir segurança aos estudantes — em especial, às crianças — no trajeto casa-escola-casa, por outro, pais contratam transporte escolar. A relação, no caso, contudo, entre *segurança* e transporte escolar é paradoxal. A maioria dos veículos que transportam crianças no trajeto casa-escola-casa é clandestina, e as políticas públicas que regulamentam a atividade exacerbam a insegurança ao dispensarem equipamentos preventivos obrigatórios, os quais são exigidos para carros particulares. Embora haja nítidas ressalvas, esta forma de mobilidade é legitimada (CORDEIRO; MELLO, 2018). Para o restante da população, em seus deslocamentos rotineiros, *segurança* também emerge como um dos fatores desconsiderados na escolha por modais clandestinos (SOARES *et al.*, 2017) — ou seja, ela não parece ser importante para pais de estudantes nem para a população, em geral.

A respeito do tema *sustentabilidade*, o uso da bicicleta como meio de transporte está relacionado à mobilidade urbana sustentável e agrega valor à consciência sobre aspectos ambientais atrelados à economicidade da locomoção com perfil não poluente (DIÓGENES *et al.*, 2017; MATZEMBACHER; NASCIMENTO, 2016; ALLIS, 2015). Em alguns municípios, como São Paulo (ALLIS, 2015) e Fortaleza (DIÓGENES *et al.*, 2017), há uma cultura de bicicleta crescente, mesmo que ainda com pequena representatividade, o que, inclusive, já desperta a curiosidade à experimentação da prática turística em outros municípios, fazendo brotar, assim, novo *mercado* (ALLIS, 2015).

Apesar, todavia, do crescimento do uso da bicicleta — *novo hábito* — como meio de transporte, é perceptível um obstáculo cultural à maior representatividade da prática (DIÓGENES *et al.*, 2017; DUBEUX *et al.*, 2017). O brasileiro — considerando-se suas limitações de renda (OLIVEIRA, TOBIAS; OLIVEIRA, 2013) — dá preferência ao uso do transporte individual motorizado (BÉHAR; DOURADO, 2017; GUIMARÃES; CRUZ, 2013). Tal fato está associado ao modo de vida — que valoriza comodidade, velocidade e status, por exemplo —, ao favorecimento de políticas urbanas ligadas ao transporte individual por meio do automóvel (BÉHAR; DOURADO, 2017) e à precariedade do sistema de transporte coletivo do Brasil (GUIMARÃES & CRUZ, 2013).

5 Conclusões

As conclusões do trabalho que, em grande medida — reitera-se —, corresponde à etapa “6” da revisão integrativa e/ou à que equivaleria à “3.6” — ambas as quais são, em verdade, a síntese do conhecimento — dão-se por meio de respostas às duas questões de pesquisa, expostas a seguir.

Acerca de mobilidade urbana no Brasil, após a implantação da PNMU — Lei n. 12.587/2012 (BRASIL, 2012): Qual a situação dos debates?



Os debates acerca da mobilidade urbana estão progredindo no Brasil, em função das — e norteados pelas — dimensões pública, privada e social.

A dimensão pública envolveu o tema acessibilidade, admitindo que o aperfeiçoamento desta equivale ao mesmo para o turismo, proporcionando igualdade àqueles com mobilidade reduzida. Entendeu-se ser premente o planejamento da mobilidade e os estímulos à inovação aplicada a modais públicos coletivos e ativos. Entretanto, identificou-se que as ações do Estado são dirigidas, principalmente, ao crescimento econômico, logo não beneficiando os pilares sociocultural e ambiental do desenvolvimento.

Na dimensão privada, a mobilidade urbana se tornou atrativa ao mercado imobiliário — que projeta a venda de imóveis associada a tais benefícios, por exemplo, através das ciclovias — e ao setor turístico — fundamentada em modais inusitados, até então, como teleféricos e elevadores panorâmicos, por exemplo. Algumas empresas aperfeiçoaram suas imagens mediante o incentivo ao uso de modais ativos, tidos como sustentáveis; e outras, apelaram à segurança, com o argumento de defesa ao uso de transporte privado.

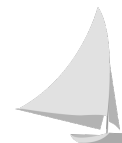
Na dimensão social — nitidamente a mais discutida —, o uso de alguns modais incrementou — ou mesmo criou — peremptoriamente a acessibilidade a locais inóspitos. Observou-se que segurança é bem discutida, mas, em verdade, pouco relevante à sociedade, sobretudo quando se trata do uso de transportes alternativos — inclusive, quando os usuários são crianças. A insegurança e a cultura se mostram razões para não se utilizar modais ativos, a exemplo do da bicicleta — a despeito de se compreender a produtiva relação desta com o conceito de sustentabilidade. A experiência de uso de novos modais, entretanto, gera, por decorrência, novas possibilidades ao mercado turístico. E, inicia-se, pouco a pouco, uma cultura de uso de bicicleta em algumas cidades do País, não obstante o brasileiro ainda preferir o transporte individual motorizado.

Acerca de mobilidade urbana no Brasil, após a implantação da PNMU — Lei n. 12.587/2012 (BRASIL, 2012), itera-se: quais assuntos ainda precisam ser melhor abordados?

O modal mais abordado pela academia é a bicicleta. De certa forma, ela se tornou sinônimo de aperfeiçoamento da mobilidade urbana. Porém, isto não é derivado exclusivamente de um modal. Advém, na realidade, de um conjunto de ações planejadas, por exemplo: aperfeiçoamento de infraestrutura de transportes públicos; integração de modais; descentralização de contextos urbanos; exploração de modais alternativos, como o aquaviário e o pedestrianismo — este último, bem pouco explorado ou, porventura, desconsiderado. Em particular, ressalta-se, o pedestrianismo está associado a um conceito de proximidade na cidade. Os afazeres das pessoas — dos cidadãos, mais propriamente —, deveriam se dar em escala humana. E quase nada se debate acerca de que, depois do uso do automóvel, as distâncias cotidianas se tornaram maiores.

Neste sentido, o aperfeiçoamento da mobilidade urbana é associada também à mudança cultural. Tal percepção ocorre similarmente na academia, embora ainda pouco explorada em profundidade. Por exemplo, não foram encontrados estudos e/ou pesquisas preocupados com as características subjetivas da cultura de resistência a modais de transporte ativos. Outra percepção interessante é a ênfase dedicada aos modais ativos, sempre tratados com objetividade — ligados à sustentabilidade ambiental e à melhoria da saúde física, por exemplo. Não se debate, entretanto, as subjetividades relacionadas a semelhantes modais — a saber, o quão significativo é caminhar ou andar de bicicleta pela cidade, e ver esta numa condição espaço-temporal diferente, reconhecendo-se que a velocidade dos transportes automotivos altera a experiência sobre os espaços. O mundo é percebido através dos sentidos, os quais são também alterados por conta da maneira como se percebe e vivencia a cidade.

Há de se ressaltar que a mobilidade urbana precisa atrair, gradualmente, mais notoriedade para os novos modais — em especial, para o pedestrianismo —, bem como para as subjetividades afetas a eles. E, assim, ela contará com potencial superior a contribuir ao



desenvolvimento de conhecimento e, por consequência, à elaboração de políticas para o seu próprio aperfeiçoamento. Isso deve se dar tendo em vista, sobretudo, o fato de que as políticas públicas ainda são, *a priori*, destinadas às conveniências da mobilidade urbana automobilística. A rigor, os aperfeiçoamentos existentes estão relacionados aos interesses carrocratas.

REFERÊNCIAS

BOTELHO, Louise Lira Roedel; CUNHA, Cristiano Castro de Almeida; MACEDO, Marcelo. O método da revisão integrativa nos estudos organizacionais. *Gestão e sociedade*, v. 5, n. 11, p. 121-136, 2011.

BRASIL. *Lei nº 12.587*, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, 2012.

CAHÚ, Graziela Pontes Ribeiro *et al.* Produção científica em periódicos online acerca da prática do assédio moral: uma revisão integrativa. *Revista Gaúcha de Enfermagem*, v. 32, n. 3, p. 611, 2011.

FURNESS, Zack. Não temos nada a perder, exceto nossas correntes (de bicicleta): contemplando o futuro do cicloativismo e do carro. *Pós - Revista Brasileira de Pós-Graduação em Ciências Sociais*, v. 12.

LEFEBVRE, Henry. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

MACEDO, Marcelo; BOTELHO, Louise de Lira Roedel; GERHMANN, Simony Sintia. Revisão integrativa sobre fatores que facilitam e dificultam a aprendizagem gerencial nas organizações. *Produção em Foco*, v. 2, n. 1, 2012.

MENDES, Karina Dal Sasso *et al.* Revisão integrativa: método de pesquisa para a incorporação de evidências na saúde e na enfermagem. *Texto & Contexto-Enfermagem*, v. 17, n. 4, p. 758-764, 2008.

RODRIGUES, J. M. Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas. *R. TCEMG*, v. 34, n. 3, p. 80-93, 2016.

SEABRA, Luciany Oliveira; TACO, Pastor Willy Gonzales; DOMINGUEZ, Emílio Merino. Sustentabilidade em transportes: do conceito às políticas públicas de mobilidade urbana. *Revista dos Transportes Públicos-ANTP*, v. 35, p. 103-124, 2013.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The city and the car. *International journal of urban and regional research*, v. 24, n. 4, p. 737-757, 2000.

URRY, John. Governance, flows, and the end of the car system? *Global Environmental Change*, v. 18, n. 3, p. 343-349, 2008.

VALENÇA, Sandro *et al.* Prospective scenarios of the environmental management of the tourist destination of Porto de Galinhas based on the enlargement of the industrial and portuary complex of Suape, Pernambuco. *Management of Environmental Quality: An International Journal*, v. 21, n. 3, p. 336-350, 2010.

WHITTEMORE, Robin; KNAFL, Kathleen. The integrative review: updated methodology. *Journal of advanced nursing*, v. 52, n. 5, p. 546-553, 2005.