

# Desdobramentos Recentes sobre Mobilidade Urbana: Uma Revisão Integrativa

*Recent Developments on Urban Mobility: An Integrative Review*

Daniella Ramos da Silva<sup>1</sup>   
Antônio Fagner da Silva Bastos<sup>2</sup>   
Sérgio Carvalho Benício de Mello<sup>3</sup>   
Sandro Valença<sup>4</sup> 

DOI: 10.22478/ufpb.2525-5584.2020v5n3.50610

Recebido em: 07/02/2020  
Aprovado em: 03/11/2020

**Resumo:** O tema mobilidade urbana tem sido abarcado com relevância no Brasil, onde foi promulgada, em 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) — Lei n°. 12.587/2012 —, um esforço público para sua melhoria. Frente aos problemas de mobilidade urbana, parece ser de grande interesse observar como a questão está sendo tratada após a PNMU. Portanto, as questões de pesquisa que norteiam este trabalho são: Qual a situação dos debates acerca de mobilidade urbana no Brasil, após a implantação da PNMU — Lei n° 12.587/2012? Acerca de mobilidade urbana no Brasil, quais assuntos ainda precisam ser melhor abordados? Para responder às questões, foi feita uma revisão integrativa dos artigos publicados na plataforma SPELL (*Scientific Periodicals Eletronic Library*) a partir do ano de 2012. A revisão integrativa 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 melhor abordados, como a necessidade de mudança cultural — exigida para a adoção de novos modos, como a bicicleta e o pedestrianismo.

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana; Método de Revisão Integrativa (MRI); Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU); Modos de Transporte; Automobilidade.

<sup>1</sup> Universidade Federal de Pernambuco (PROPAD/UFPE) – E-mail: [daniellaramossilva@hotmail.com](mailto:daniellaramossilva@hotmail.com).

<sup>2</sup> Universidade Federal de Pernambuco (PROPAD/UFPE) – E-mail: [fagnersbastos@gmail.com](mailto:fagnersbastos@gmail.com).

<sup>3</sup> Universidade Federal de Pernambuco (PROPAD/UFPE) – E-mail: [sergio.benicio@gmail.com](mailto:sergio.benicio@gmail.com).

<sup>4</sup> Universidade Federal de Pernambuco (CAA/UFPE) – E-mail: [sandro\\_valenca@hotmail.com](mailto:sandro_valenca@hotmail.com).

**Abstract:** The theme urban mobility has been approached with relevance in Brazil, where the National Urban Mobility Policy (PNMU) was enacted in 2012 — Law n° 12,587/2012 —, a public effort for its improvement. Faced with the problems of urban mobility, it seems to be of great interest to observe how the issue is being addressed after the PNMU. Therefore, the research questions that guide these works are: What is the situation of the debates about urban mobility in Brazil, after the implementation of PNMU — Law n° 12,587/2012? On urban mobility in Brazil, what issues still need to be addressed? To answer these questions, an integrative review of articles published in the SPELL platform (Scientific Periodicals Electronic Library) was carried out from the year 2012. The integrative review categorized urban mobility into dimensions — public, private and social — and themes — accessibility, market, new habits, planning, safety and sustainability. The results demonstrated that the debates are advancing in the country, but there are still specific issues that need to be better addressed, such as the need for cultural change — required for the adoption of new modes, such as bicycling and pedestrianism.

**Keywords:** Urban Mobility; Integrative Review Method (MRI); National Urban Mobility Policy (PNMU); Modes of Transport; Automobility.

## 1. Introdução

De maneira geral, a mobilidade urbana pode ser entendida 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 modo de transporte e congestionamentos excessivos são apenas algumas das características observadas no País. Parece haver consenso de que a automobildade, ou seja, a concentração dos deslocamentos urbanos em único modo de transporte — o automóvel — é a principal responsável por esses problemas (Sheller & Urry, 2000; Furness, 2013).

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

Assim, Sheller e Urry (2000) explicam que a automobildade fornece aos proprietários de automóveis *status* e os associa a significados diversos, como velocidade,

lar, família, segurança, desejo sexual, sucesso na carreira, liberdade, masculinidade, inclusive afetando o sistema judicial ao gerar consideráveis índices de criminalidade — roubos e assaltos, excessos de velocidade, conduções perigosas e/ou alcoolizadas —, 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.

O automóvel, além de despender altas quantidades de recursos naturais para se sustentar, é a "gaiola de ferro" da modernidade — motorizada, em movimento e privatizada (Urry, 2008). Enquanto favorecem aos indivíduos domínios como liberdade e flexibilidade, os carros também os restringem a viver vidas comprimidas aos seus limites de espaço e tempo, reorganizando o modo como as pessoas negociam as oportunidades e as restrições sobre trabalho, vida familiar, lazer e prazer, por exemplo.

Conforme Furness (2013), a percepção da automobilidade como solução única aos deslocamentos diários é dependente da perpetuação da crença do progresso tecnológico ilimitado e da reprodução do mesmo, bem como das práticas e princípios colonialistas e militaristas enraizadas do projeto tecnocultural. Mais criticamente, a invasão dos automóveis e a pressão do *lobby* automobilístico fazem destes um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário — uma associação destruidora da vida social e urbana (Lefebvre, 1999).

Independentemente de posições mais contundentes, é inegável que o número de automóveis cresce cada vez mais. De fato, as metrópoles passaram a não mais suportar tal demanda e vários gargalos começaram a surgir — o que não deixa de se apresentar na realidade brasileira, na qual a automobilidade contribui para fomentar os problemas de mobilidade urbana. Segundo Rodrigues (2016), a manutenção do modelo “rodoviarista” parece indicar a força inexorável da indústria automobilística, com ações e projetos no campo da mobilidade urbana se orientando por lógicas estranhas, e não pela priorização das reais carências de deslocamento da população. A crise da mobilidade urbana é uma

realidade, persistindo com graves problemas de transporte urbano, com efeito direto tanto sobre o ambiente<sup>5</sup> quanto sobre o bem-estar individual.

Todavia, esta é uma realidade que demanda reflexão. Além do risco elevado de acidentes e existência de congestionamentos cada vez maiores — por conta da concentração em um único modo de transporte —, veículos automotores particulares são extremamente poluentes, quando comparados a outros meios, como metrô e trem, ou mesmo ônibus híbridos — sem contar com a exclusão social, pela prioridade de mobilidade do espaço público destinada a um único modo privado e pelo distanciamento do indivíduo do ambiente que habita, levando em conta que, através do automóvel, o indivíduo perde o contato direto com o bairro e a cidade onde mora (Sheller & Urry, 2000; Urry, 2008; Neumann, 2011; Barczak & Duarte, 2012).

No entanto, nos últimos anos, no Brasil, tem havido esforços públicos para a melhoria da mobilidade urbana. Em 2012, por exemplo, foi promulgada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) — Lei nº 12.587/2012 —, 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 para seus deslocamentos. Especificamente, a Lei nº 12.587/2012 determina aos municípios a tarefa de planejamento e execução de ações que priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo (Brasil, 2012). A demasiada ênfase dada ao automobilismo, ao longo dos anos, fez necessário intervenções legais para o surgimento de melhorias na mobilidade através de outras modalidades de transportes.

Conforme Seabra, Taco e Dominguez (2013, p. 103), “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”. Assim, a PNMU oferece respaldo para que novas políticas públicas de mobilidade urbana sejam

---

<sup>5</sup> 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, Sobral, Ramos & Cavalcanti, 2010).

implantadas. Políticas públicas, nesse âmbito, devem ser elaboradas de maneira a atender às necessidades de todos os atores que compõem o amplo e complexo sistema urbano.

Frente aos, ainda existentes, problemas de mobilidade urbana no Brasil, parece ser de relevante interesse observar como a questão está sendo tratada após a PNMU — em outras palavras, a partir do ano de 2012. Para tanto, pode-se, por exemplo, recorrer aos trabalhos acadêmicos mais relevantes sobre o tema, pois eles têm potencial para oferecer subsídios para responder a questões de pesquisa, como:

- A. Qual a situação dos debates acerca de mobilidade urbana no Brasil, após a implantação da PNMU — Lei nº 12.587/2012?
- B. Acerca de mobilidade urbana no Brasil, quais assuntos ainda precisam ser melhor abordados?

Tais questões podem ajudar a elucidar como a mobilidade urbana está sendo tratada no Brasil após o país gerar mecanismos políticos que dão garantia para uma nova mobilidade urbana surgir.

## **2. O método de revisão integrativa**

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

O termo “Integrativa” representa a integração de opiniões, ideias e conceitos provenientes de estudos e pesquisas anteriores, supracitadas. Para Whitemore e Knafl (2005), a RI evidencia o conhecimento dentro de limites — temporais e/ou espaciais, por exemplo. 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.

O Método de Revisão Integrativa (MRI) permite a inclusão de estudos e pesquisas que adotam diversas metodologias — por exemplo, experimentais e/ou teóricas. De acordo com Souza, Silva e Carvalho (2010, p. 103), uma RI pode combinar

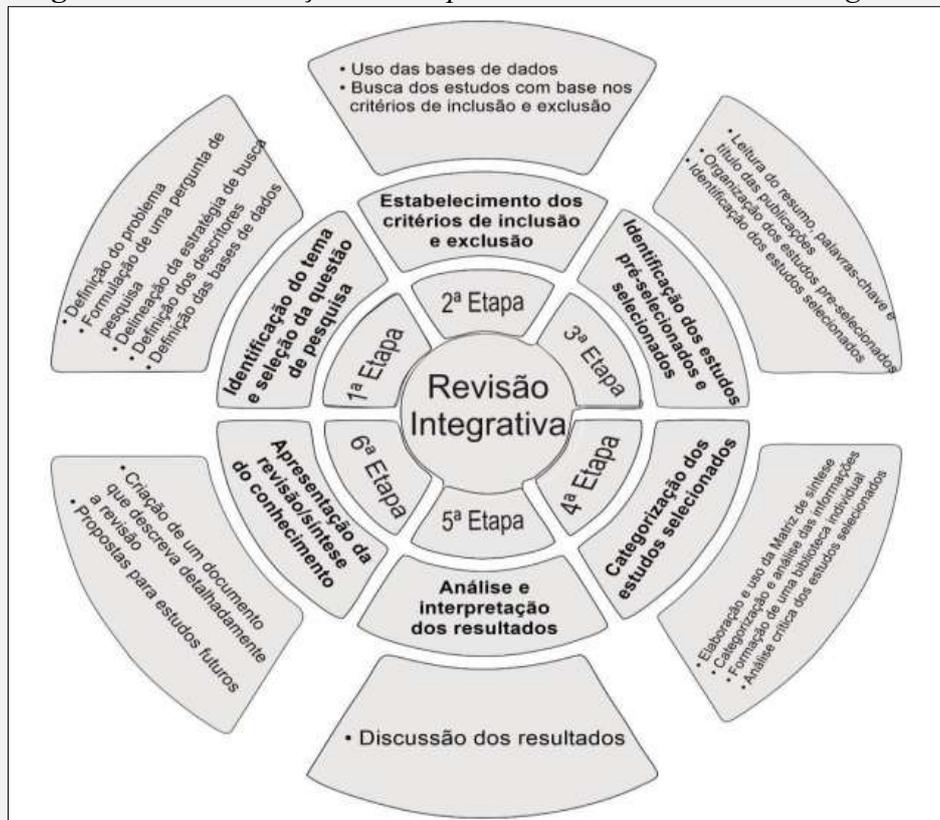
“também dados da literatura teórica e empírica, além de incorporar um vasto leque de propósitos: definição de conceitos, revisão de teorias e evidências, e análise de problemas metodológicos de um tópico particular”.

Embora existam inúmeros trabalhos localizados no campo da saúde, a RI é um método com caráter interdisciplinar e já foi utilizado, por exemplo, em pesquisas relativas a estudos organizacionais (Botelho *et al.*, 2011) e, mais especificamente, em trabalhos relativos a assédio moral no trabalho (Cahú, Rosenstock, Cahú, Costa & Gomes, 2011) e à aprendizagem organizacional (Macedo, Botelho e Gerhmann, 2012).

Segundo Mendes, Silveira e Galvão (2008), para se elaborar uma RI é indispensável que determinadas etapas processuais sejam rigorosamente seguidas, as quais se encontram bem apresentadas em literatura afeta ao método. Trata-se, ora, de um processo composto por seis etapas: 1) identificação de tema; 2) estabelecimento de critérios de seleção; 3) seleção de estudos; 4) categorização de estudos selecionados; 5) análise e interpretação de resultados; e 6) síntese de conhecimento.

Para melhor visualização geral, a Figura 1, exposta a seguir, sintetiza as etapas do MRI.

**Figura 1:** Sistematização das etapas do Método de Revisão Integrativa



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

Exposta a sistematização da MRI, seguir-se-á, então, aos procedimentos aplicados à realização desta pesquisa.

### 3. Procedimentos metodológicos

A RI — reitera-se — deve seguir uma série de seis etapas bem definidas (Botelho *et al.*, 2011; Mendes *et al.*, 2008), expostas por meio da Figura 1. Assim, a seguir, descrever-se-á, resumidamente, as ações atreladas a cada uma dessas etapas.

#### 3.1. Identificação de tema e seleção de questão de pesquisa

Para guiar a RI, formulou-se as seguintes questões de pesquisa:

- A. Qual a situação dos debates acerca de mobilidade urbana no Brasil, após a implantação da PNMU — Lei nº 12.587/2012?
- B. Acerca de mobilidade urbana no Brasil, quais assuntos ainda precisam ser melhor abordados?

#### 3.2. Estabelecimento de critérios de inclusão e exclusão

Após a escolha do tema e a seleção de perguntas de pesquisa, 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 trinta e quatro artigos relacionados ao tema. E, todos foram pré-selecionados.

#### 3.3. Identificação dos estudos pré-selecionados e selecionados

Para a seleção dos artigos, realizou-se a leitura criteriosa de títulos, resumos e palavras-chave de todos os pré-selecionadas. Desta vez, os artigos pré-selecionados foram selecionados a partir dos seguintes critérios:

- a. Referir-se à “mobilidade urbana” no Brasil; e
- b. Referir-se — a “mobilidade urbana” — ao que a PNMU define como “deslocamento de pessoas e objetos na cidade”.

Com base nos critérios, então, selecionou-se vinte artigos, com datas de 2013 a 2018 (ver Quadro 1).

**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 cicloviário.	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	Das carroças de cinco sous para a comodidade dos burgueses: Paris, São Paulo e o desafio histórico da mobilidade urbana.	Guimarães e Cruz (2013)
8	Difusão da política cicloviária 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 e 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 e Nascimento (2016)
12	Estudo da mobilidade urbana no contexto brasileiro.	Netto e 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 e Kruszielski (2016)

17	Diagnóstico, perspectivas de uso e expansão dos serviços de trens metropolitanos no Brasil.	Santos e 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)

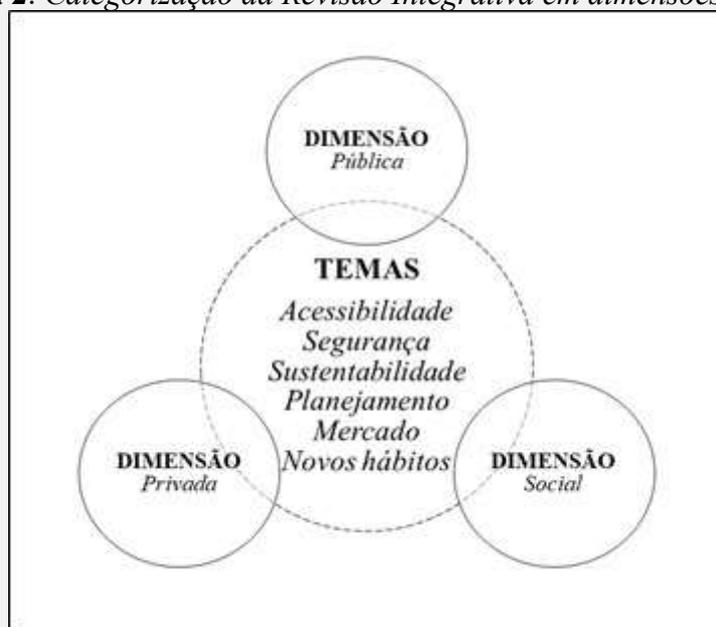
Fonte: Elaborado pelos autores.

### 3.4. Categorização dos estudos selecionados

Nesta etapa, elaborou-se a matriz de síntese, da qual emergiram dois níveis de categorias, quanto:

- I. às dimensões: privada, pública e social; e
- II. aos temas: acessibilidade, segurança, sustentabilidade, planejamento urbano, mercado e novos hábitos.

Figura 2: *Categorização da Revisão Integrativa em dimensões e temas*



Fonte: Elaborado pelos autores.

Nota: “Temas” estão contidos em “dimensões”; e “dimensões” podem conter até todos “temas”.

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

### 3.5. Análise e interpretação dos resultados

Aqui, elaboraram-se sínteses e recortes dos artigos selecionados para a construção do texto final. Eis, a seguir, exemplos de aplicações dos procedimentos desta etapa:

- “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* — imobiliário —, e as transformações urbanas oriundas da mobilidade, apontando para potencialidades na 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) mostram como a *sustentabilidade* é fator preponderante a discussões sobre mobilidade, referindo-se, assim, à dimensão *social*.

Por fim, haverá ainda uma etapa, após a análise e a interpretação dos dados e informações, na qual ocorrerá a apresentação dos resultados, nas próximas seções — “Resultados” e “Conclusão”.

## 4. Resultados

Tendo em vista a aplicação da Revisão Integrativa, analisaram-se vinte artigos, os quais atenderam a critérios de inclusão previamente estabelecidos. A seguir, apresentar-se-á, panoramicamente, os resultados derivados da análise.

A pesquisa revelou que, após a Lei nº 12.587/2012, uma gama de modos de transporte passou a ser explorada pelos pesquisadores, as quais foram, ora, categorizadas

em (I) “dimensões” — pública, privada e social — e (II) “temas” — acessibilidade, segurança, sustentabilidade, planejamento urbano, mercado e novos hábitos.

Em outros termos, a partir das categorias, produziram-se resultados em função de “temas” contidos em “dimensões” — reiterando-se que estas três puderam conter até todos aqueles seis.

#### *4.1. A mobilidade à luz da dimensão pública*

Apontaram-se os contextos que entrecruzaram a mobilidade e a dimensão pública nas pesquisas. O foco esteve, em particular, sobre a avaliação das ações — ou sobre a ausência delas — dos governos em suas políticas públicas de mobilidade. Aqui, 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 (Vieira & Morastoni, 2013; Oliveira, Franzen & Valleri, 2016). 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). Além disso, trata-se, por exemplo, de um assunto de interesse turístico, já que a qualidade da acessibilidade é um fator atrativo aos turistas e, portanto, chave aos tomadores de decisão (Allis, 2015; Fagerlande, 2015; Vieira & Morastoni, 2013).

Outro tema que se mostrou relevante foi o planejamento da mobilidade, necessário por conta do significativo crescimento populacional nas metrópoles, o que acarreta também um expressivo crescimento do número de automóveis (Dubeux, Amatucci & Esteves, 2017; Silva, Carillo, Rocha & Prados, 2015; Guimarães & Cruz, 2013). Logo, formas alternativas aos deslocamentos diários são prementes, tornando de extremo interesse se considerar novas possibilidades de modos de transporte 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, em decorrência, à

compreensão desenvolvimentista — reduzindo-a a crescer economicamente. 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, de 2012 — que, a rigor, não são urbanisticamente sustentáveis.

#### *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 avaliados (Allis, 2015; Fagerlande, 2015; Vieira & Morastoni, 2013; 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 alternativa 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 modo de transporte (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 a imagem organizacional 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 importante alertar que a mobilidade deve ser um tema tratado em conjunto com diferentes setores da sociedade e não se restringir apenas à infraestrutura para deslocamento (Netto & Ramos, 2017). A construção das malhas físicas, como ciclovias, portanto, não garantem, obrigatoriamente, a melhoria da mobilidade. Os indivíduos precisam identificar a bicicleta como veículo — e não só como objeto de lazer — para usá-la nas ciclovias (Diógenes *et al.*, 2017).

Em outra perspectiva, alguns modos de transportes 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 (Diógenes *et al.*, 2017). Por conseguinte, para evitá-la, por um lado, e para garantir segurança aos estudantes — em especial, crianças — no trajeto casa-escola-casa, por exemplo, 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. A despeito das nítidas ressalvas, esta forma de mobilidade é legitimada (Cordeiro & Mello, 2018). Segurança também emerge como um dos fatores desconsiderados na escolha por modos de transporte clandestinos em seus deslocamentos para o restante da população (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 País (Guimarães & Cruz, 2013).

## **5. Conclusões**

Tendo por base a “Revisão Integrativa da Mobilidade Urbana”, foi possível se alcançar resultados em função de “temas” contidos em “dimensões”, como os apresentados nas seções anteriores. A intenção de categorizar a revisão em temas e dimensões se deu para obter um melhor esclarecimento da Mobilidade Urbana a fim de responder às questões de pesquisa “A” e “B”. A partir destas questões, teceram-se e elencaram-se considerações a respeito da mobilidade urbana brasileira, como se observar a seguir.

### *A. Qual a situação dos debates acerca de mobilidade urbana no Brasil, após a implantação da PNMU — Lei nº 12.587/2012?*

Os debates acerca da mobilidade urbana estão progredindo no País, em função das dimensões pública, privada e social.

A dimensão pública envolveu o tema acessibilidade, admitindo que a melhoria desta implica em melhoria para o turismo, proporcionando igualdade àqueles com mobilidade reduzida. Entendeu-se ser premente o planejamento da mobilidade e os estímulos à inovação aplicada a modos de transporte 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 — projetando a venda de imóveis associada a benefícios na mobilidade urbana, através das ciclovias — e ao setor turístico — através de modos de transportes, até então, inusitados, como teleféricos e elevadores panorâmicos. Algumas empresas melhoraram suas imagens mediante o incentivo ao uso de modos 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 modos de transporte levou a acessibilidade a locais inóspitos. Observou-se que segurança é bem discutida, mas, neste caso, 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 modos de transporte 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 modos de transporte, 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 Brasil, não obstante o brasileiro ainda preferir o transporte individual motorizado.

*B. Acerca de mobilidade urbana no Brasil, quais assuntos ainda precisam ser melhor abordados?*

Apesar de o debate sobre mobilidade urbana estar progredindo no Brasil, é perceptível que alguns assuntos específicos precisam ainda ser melhor abordados, em especial no que se refere à prioridade de transporte não motorizado, uma das determinações centrais da Lei nº 12.587/2012 para incentivar e promover uma melhoria da mobilidade urbana.

O modo de transporte mais explorado pelos estudos e pesquisas da academia é a bicicleta — um notório modo de transporte não motorizado. De certa maneira, este veículo se tornou sinônimo de melhoria da mobilidade urbana. É evidente que a bicicleta melhora a mobilidade urbana, notoriamente porque o espaço ocupado por uma nas vias públicas é menor em relação ao ocupado por um carro com apenas uma pessoa, por exemplo.

Porém, em verdade, a melhoria da mobilidade urbana de uma forma global não é derivada de apenas um modo de transporte. Advém de um conjunto de ações planejadas — aperfeiçoamento da infraestrutura de transportes públicos, integração de modos de

transportes (em que as diferentes opções se complementam, em uma rede de transporte integrada e eficiente), descentralização do contexto urbano, exploração de modos de transportes inusitados —, como o aquaviário, quando possível, e de outros, como 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 dito —, deveriam se dar na escala humana. E quase nada se debate acerca de que, depois do uso do automóvel, as distâncias cotidianas se tornaram maiores.

Assim, a melhoria da mobilidade urbana é associada também à mudança cultural. Tal percepção ocorre de forma similar na academia, embora pouco explorada em profundidade. A rigor, não foram encontrados estudos e pesquisas preocupados com as características subjetivas da cultura de resistência a modos de transporte ativos.

Outra percepção interessante é a ênfase dedicada aos modos de transporte 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 modos — 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 visão sobre os espaços. O mundo é percebido através dos sentidos — visão, audição, olfato e tato —, os quais são também alterados por conta da maneira como se percebe e vivencia a cidade.

Há de se ressaltar que a mobilidade urbana deve ganhar mais notoriedade quanto a novos modos de transporte — especificamente, quanto ao pedestrianismo —, bem como quanto às subjetividades afetas a ele. Assim, contribuirá ao desenvolvimento do conhecimento e, por consequência, à elaboração de políticas para sua melhoria.

## **Referências**

Allis, T. (2015). Sobre Cidades, Bicicletas e Turismo: Evidências na Propaganda Imobiliária em São Paulo. *Caderno Virtual de Turismo*, 15(3), 390-406.

Béhar, A., & Dourado, D. (2017). Para onde nos leva a principal política de mobilidade urbana na Região Metropolitana do Recife? Do Modelo Tradicional às Novas percepções sobre desenvolvimento. *Desenvolvimento em Questão*, 15(38), 44-86.

Botelho, L. L. R., de Almeida Cunha, C. C., & Macedo, M. (2011). O método da revisão integrativa nos estudos organizacionais. *Gestão e Sociedade*, 5(11), 121-136.

Brasil (2012). *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.

Cahú, G. P. R., Rosenstock, K. I. V., Cahú, A. I. T., Da Costa, S. F. G., Costa, I. C. P., & Gomes, H. (2011). Produção científica em periódicos online acerca da prática do assédio moral: uma revisão integrativa. *Revista Gaúcha de Enfermagem*, 32(3), 611-619.

Cordeiro, A. T. & Mello, S. C. B. (2018). Entre a Casa e a Escola: Articulações Discursivas em torno do Transporte Escolar Privado. *Revista Interdisciplinar de Gestão Social*, 7(1), 65-85.

Diógenes, K. C. A., Araujo, M. A. F., Tassigny, M. M., & Bizarria, F. P. A. (2017). Perspectivas De Mobilidade Urbana Sustentável E A Adesão Ao Modo Cicloviário. *Revista de Gestão Social e Ambiental*, 11(1), 21-37.

Dubeux, V. J. C., Amatucci, M., & Esteves, F. (2017). Mobilidade Urbana: Motivações Intrínsecas à Utilização do Automóvel nos Centros Urbanos de São Paulo e Rio de Janeiro. *Revista ADM.MADE*, 21(3), 40-59.

Fagerlande, S. M. R. Mobilidade e Turismo em favelas cariocas. *Caderno Virtual de Turismo*, 15(3), 276-289.

Furness, Z. (2013). 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*, 12(1).

Guimarães, L. F., & Cruz, J. M. F. (2013). As Carroças de Cinco Sous para a Comodidade dos Burgueses: Paris, São Paulo e o desafio histórico da Mobilidade Urbana. *Future Studies Research Journal*, 5(1), 130-163.

Lefebvre, H. (1999). *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG.

Leite, C. K. S., Cruz, M. F. & Rosin, L. B. Rosin (2018). Difusão da Política Cicloviária no Município de São Paulo: Resistências, Apoios e o Papel da Mídia. *Revista de Administração Pública*, 55(2), 244-263.

Macedo, M., Botelho, L. D. L. R., & Gerhmann, S. S. (2012). Revisão integrativa sobre fatores que facilitam e dificultam a aprendizagem gerencial nas organizações. *Revista Eletrônica Produção em Foco*, 2(1).

Martins, M. F., Vasconcelos A. C. F., & Salles, M. C. T. (2017). Plano de Mobilidade Urbana do Município de Campina Grande-PB: uma Análise à luz da Sustentabilidade Urbana. *Rev. Gest. Ambient. Sustentabilidade*, 6(2), 42-58.

Matzembacher, D. E., & Nascimento, L. F. M. (2016). Políticas Organizacionais para Incentivar Bicicletas na Mobilidade Urbana em Porto Alegre, Rio Grande Do Sul. *Revista de Administração da UFSM*, 10(6), 1042-1060.

Mendes, K. D. S., Silveira, R. C. D. C. P., & Galvão, C. M. (2008). Revisão integrativa: método de pesquisa para a incorporação de evidências na saúde e na enfermagem. *Texto & Contexto-Enfermagem*, 17(4), 758-764.

Netto, N. A., & Ramos, H. R. (2017). Estudo da Mobilidade Urbana no Contexto Brasileiro. *Rev. Gest. Ambient. Sustentabilidade*, 6(2), 59-72.

Neuenfeldt JR., A. L., Siluk, J. C. M., Soliman, M., Paris, S. R., & Machado, C. M. (2015). O uso da mensuração de desempenho para a comparação dos sistemas de transportes urbanos públicos. *Perspectivas em Gestão & Conhecimento*, 5(1), 135-154.

Oliveira, B. M., Gomes, S. C., Tobias, M. S., Cabral, E. R., Oliveira, F., & Duarte, A. L. (2013). Mobilidade Urbana e Desigualdade Social: Um estudo sociológico dos deslocamentos no sentido bairro centro da cidade de Santarém-PA. *Amazônia, Organizações e Sustentabilidade*, 1(2), 79-91.

Oliveira, J. P. D., Franzen, L. I., & Varella, B. G. (2016). Acessibilidade como critério de qualidade do espaço turístico: estudo de caso da área central de Balneário Camboriú-SC. *Turismo: Visão e Ação*, 18(3), 660-689.

Patrício, L. C. B., & Kruszielski, L. (2016). Dia de Bicicleta ao Trabalho: Uma Potencial Ferramenta para Planejamento e Promoção da Mobilidade Sustentável. *Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade*, 5(3), 135-151.

Rodrigues, J. M. (2016). Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas. *R. TCEMG*, 34(3), 80-93.

Santos, J. C., & Sobral, M. F. F. (2014). Diagnóstico, perspectivas de uso e expansão dos serviços de trens metropolitanos no Brasil. *Revista de Administração Pública*, 48(2), 481-506.

Seabra, L. O.; Taco, P. W. G., & Dominguez, E. M. (2013). Sustentabilidade em transportes: do conceito às políticas públicas de mobilidade urbana. *Revista de Transportes Públicos - ANTP*, 35, 103-124.

Sheller; M.; Urry, J. (2000). The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 737-757.

Silva, J. F., Carillo, W., Rocha, C. R. J., & Prados, R. M. N. (2016). Mobilidade Urbana e Políticas Públicas. *Interface*, 12(1).

Simon, S., Gastal, S. A., & Santos, M. M. C. (2014). Mobilidade e Turismo: Hospitalidade no Transporte Coletivo em Caxias do Sul/RS. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 8(3), 552-567.

Soares, J. A. S., Andrade, M. Z. S. S., Medeiros JR., J. F., & Queiroz, F. M. (2017). Mobilidade Urbana Sustentável: Fatores Determinantes da Escolha pelo Transporte Alternativo na Percepção dos Usuários que Fazem a Rota Campina Grande–PB/Alagoa Nova-PB. *Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade*, 6(2), 31-41.

Souza, M. T., Silva, M. D., & Carvalho, R. (2010). Revisão integrativa: o que é e como fazer. *Einstein*, 8(1/pt. I), 102-106.

Urry, J. (2008). Governance, flows, and the end of the car system? *Global Environmental Change*, 18, 343-349.

Valença, S., Do C. M. Sobral, M., Ramos, D., & Cavalcanti, C. (2010). 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*, 21(3), 336-350.

Vieira, R., & Morastoni, R. (2013). Qualidade das Calçadas na Cidade de Camboriú/SC: Em Busca da Acessibilidade e Mobilidade Sustentável para Área Turística. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 7(2), 239-259.

Whittemore, R., & Knafl, K. (2005). The integrative review: updated methodology. *Journal of Advanced Nursing*, 52(5), 546-553.