

## **A MOBILIDADE URBANA EM PAUTA: POR UM NOVO PARADIGMA DA MOBILIDADE PARA O MUNDO PÓS-PANDÊMICO**

José Matheus Lira da Silva<sup>1</sup>  
Sérgio Carvalho Benício de Mello<sup>2</sup>

### **RESUMO**

Este ensaio busca realizar uma possível articulação de um novo paradigma da mobilidade como resposta às emergências trazidas pela pandemia do novo coronavírus (Sars-Cov-2), por compreender que a mobilidade urbana é um fator decisivo na luta contra a disseminação do contágio pelo vírus. Desse modo, esse novo paradigma seria construído em torno da ciclomobilidade, com o objetivo de formalizar uma alternativa democrática e viável para a mobilidade urbana ante a crise sanitária introduzida pela Covid-19, pontuando a necessidade de se repensar a infraestrutura urbana, o modo de governança que beneficia o automóvel e a possibilidade de todos os indivíduos terem segurança sanitária em seus deslocamentos diários.

**Palavras-chave:** mobilidade; novo paradigma da mobilidade; ciclomobilidade; Covid-19; pandemia.

### **ABSTRACT**

This essay seeks to perform a possible articulation of a new paradigm of mobility as a response to the emergencies brought by the pandemic of the new coronavirus (Sars-Cov-2), due to the understanding that urban mobility is a decisive factor in the fight against the spread of contagion by the virus. Therefore, this new paradigm would be built around cycle mobility, with the objective of formalizing a democratic and viable alternative for urban mobility in face of the health crisis introduced by Covid-19, punctuating the need to rethink urban infrastructure, the mode of governance that benefits the automobile and the equal possibility for all individuals to have health security in their daily commute.

**Keywords:** mobility; new mobility paradigm; cycle mobility; Covid-19; pandemic.

## **1. INTRODUÇÃO**

Após o advento e repercussão drástica da pandemia da COVID-19 em nível global, sugere-se que não há mais a possibilidade de um retorno à normalidade. Sendo assim, como afirma o filósofo Slavoj Žižek (2020), a única coisa que se tem como certa diante do

---

<sup>1</sup> Bolsista CAPES, Universidade Federal de Pernambuco

<sup>2</sup> Professor Titular da Universidade Federal de Pernambuco, Coordena o grupo de pesquisa Laboratório de Estudos Urbanos e Política da Mobilidade- MOBIS da UFPE.

cenário introduzido pela pandemia é que não existe tal “retorno à normalidade”, pois o vírus desarticulou todas as existências, causando – além de perdas, dor e crises econômicas de magnitudes alarmantes – uma mudança paradigmática nos alicerces do globo terrestre, imbuindo uma necessidade latente de reconstrução diante dos escombros do nosso passado.

Não obstante, uma afirmação recorrente é que as circunstâncias geradas desde a Revolução Industrial do século XVIII, em especial às políticas neoliberais empregadas desde a década de 1970, prepararam o terreno para o surgimento da pandemia atual. O incremento das políticas neoliberais, levou à privatização da economia e ao quase esquecimento da economia do bem-estar, os reflexos já sentidos por camadas menos favorecidas foram, então, acentuados após o surgimento do novo coronavírus e levantou hipóteses acerca da mudança de paradigmas nesse cenário, pois para superar a crise se mostra necessário levar investimentos públicos para todas as camadas da sociedade, em especial as mais vulneráveis que, de forma não surpreendente, tornaram-se o principal alvo da enfermidade.

Sendo assim, de nada adianta imaginar a crise sanitária, social e econômica introduzida pelo novo coronavírus como uma fatalidade inesperada e temporalmente pontuada, mas sim como uma crise que já vinha sendo anunciada ao longo dos anos através de pesquisas científicas e que a humanidade, em geral, fez vista grossa e minimizou essa possibilidade, gerando, com isso, o atual contexto de despreparo e desorganização em que se vive.

A despeito disso, faz-se necessário refletir sobre o mundo pós-moderno em que vivemos. Mundo esse representado pela mobilidade ubíqua, quase instantânea e por um mundo global quase que inteiramente conectado. Ao sistema de mobilidade global se relega a culpa pela rápida transmissão do vírus, que surgiu na cidade de Wuhan, capital da província de Hubei, situada na China, que acometeu 199.466.211 e retirou a vida de 4.244.541 indivíduos no mundo inteiro até 04 de agosto de 2021, conforme dados Organização Mundial de Saúde (OMS)<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Disponível em: <https://covid19.who.int/>. Acesso em: 05/08/2021.

Diante desse cenário, questiona-se como seria possível conter e reduzir a circulação de um vírus altamente contagioso em um mundo fortemente conectado? Nessa perspectiva, especialistas têm implementado medidas emergenciais de confinamento parcial e total (*lockdown*) da população, que, a partir dos dados apresentados, têm se mostrado eficazes e de suma importância para conter o espalhamento do vírus. Porém, especula-se até quando será necessário empreender medidas restritivas com foco na mobilidade dos indivíduos, uma vez que, mesmo com o desenvolvimento recorde de vacinas e o subsequente início da vacinação da população, novas cepas do vírus têm surgido, deixando, assim uma lacuna para a busca de soluções que visem o longo prazo.

Conforme esse cenário de incertezas, pontua-se que uma das únicas certezas que se é possível ter é que, certamente, haverá a necessidade de conviver por bastante tempo com o novo coronavírus e o consequente medo do contágio atrelado a ele. Através desse medo, que já permeia o mundo inteiro e deixa a humanidade aflita em busca de soluções, faz-se emergir *um ponto positivo* que poderá ser crucial para reduzir os impactos na mobilidade.

Por conseguinte, esse *ponto positivo* será a passagem gradual de uma mobilidade coletiva nos grandes centros para a mobilidade individual, mas não a mobilidade individual protagonizada pelo automóvel – economicamente inviável para boa parte da população, altamente nocivo ao meio ambiente e cuja produção foi diretamente afetada pelo advento da pandemia –, mas a mobilidade representada pelos transportes cicloviários; que se mostram como sendo mais que uma mera alternativa no período de crise, mas como uma solução sanitária para se imaginar o futuro pós-pandemia das cidades de forma mais coerente, democrática e viável.

Portanto, o presente ensaio teórico foi elaborado sob os moldes de Meneghetti (2011, p.322), mediante os quais o autor explicita que se pode gerar uma reflexão e interpretação acerca da realidade, valorizando “aspectos relacionados às mudanças qualitativas que ocorrem nos objetos ou fenômenos analisados”. Sendo assim, tendo-se selecionado um tema que se mostra pertinente para o cenário pandêmico atual em que o mundo vive, salienta-se que o presente ensaio é estruturado de acordo com: a) definição do

conceito de mobilidade e uma arguição acerca da mobilidade urbana; b) como o vírus se conecta à mobilidade; c) edificação da ciclomobilidade enquanto proposta de solução para o problema identificado e d) discussões finais.

## **2. A MOBILIDADE URBANA NA ERA GLOBAL**

O primeiro esforço que nos ajudará a cercar o tema deste ensaio será, justamente, perpassar o conceito de mobilidade e alguns de seus temas. Destarte, o conceito básico de mobilidade versa sobre uma ação, delimitada pelo tempo e espaço, que é considerada intrínseca ao ser humano e que, por isso, deve circundar entre determinadas escolhas dentro ou fora das amarras sociais e espaciais. A partir disso, pressupõe-se que a mobilidade está presente em exatamente todos os contextos da vida cotidiana do ser humano (URRY, 2007; ADEY, 2010; CRESSWEL; MERRIMAN, 2011; BALBIM, 2016; LEMOS, 2018).

Assim sendo, em termos gerais, define-se a mobilidade como uma ação, primordial e inevitável, que permite que a vida flua através de seus fluxos. Fluxos esses que perpassam o nível das comunicações, do transporte de pessoas, produtos e ideias, do turismo e da migração, através de diversas escalas e hierarquias. É conforme a existência de tais fluxos que as sociedades se conectam e dialogam entre si (ADEY, 2010; BALBIM, 2016; LEMOS, 2018).

A mobilidade, por assim dizer, representa-se em termos das configurações diversas dos movimentos físicos, que, primordialmente, envolvem ações como caminhar, relaxar, levantar, dançar e escalar. Envolve, também, os movimentos melhorados pelo incremento do desenvolvimento tecnológico, que em muito auxiliou na criação e consolidação dos modais de transporte, tais como: automóveis, bicicletas, trens, navios, ônibus e diversos outros (URRY, 2007; BALBIM, 2016; LEMOS, 2018).

À vista disso, a mobilidade é o modo como o movimento geográfico se emaranha nas representações sociais e culturais e auxiliam na constituição de suas próprias significações; quer sejam elas através da comunicação verbal, de imagens ou pelo modo de vida das pessoas. Por conseguinte, ao se projetar a mobilidade como algo intrínseco à vida

cotidiana, admite-se que ela é representada pelo conceito de ubiquidade (CRESSWEL, 2006; ADEY, 2010).

Representar, pois, a mobilidade como uma ação ubíqua é praticamente o mesmo que lhe atribuir uma faculdade divina que denota estar, de forma concomitante, em todos os lugares ao mesmo tempo. Então, não se faz necessário o emprego de muito esforço para alcançar a compreensão acerca da importância da mobilidade na vida e nas construções socioculturais do homem moderno. Ações simplórias como acordar pela manhã, levantar da cama, ir ao trabalho ou à universidade são permeadas por movimentos físicos, muitas vezes involuntários e inconscientes (CRESSWEL, 2006; ADEY, 2010).

Mediante essa construção lógica, conjectura-se que o mundo, por se tratar de um componente fluido, está em constante movimento graças à onipresença da mobilidade em seu ordenamento (URRY, 2007). Desse modo, as ânsias modernas por mobilidade e pelas suas representações socioculturais incorporam novas formas e demandas de movimento ao mesmo tempo que introduzem as desigualdades que a mobilidade possui e reproduz.

Portanto, indica-se que a mobilidade tem transformado tanto as formas de compreensão das sociedades, culturas, política, quanto o senso de modernidade. A cultura, pois, transmutou-se em um componente híbrido, não mais limitada ao seu espaço-tempo, ao passo que as fronteiras foram dissolvidas, as sociedades entendidas como meros arranjos da mobilidade contemporânea e a mobilidade compreendida como progresso, liberdade, modernidade e poder (URRY, 2000; CRESSWEL, 2006; ADEY, 2010; LEMOS, 2018).

Em se pensando nesse contexto em detrimento do mundo moderno, mundo esse que passou a transitar através de uma nova era da mobilidade que se respaldou como a *era global*, percebe-se que a mobilidade experimentou um volume inédito, advindo principalmente do turismo, da migração e da produção industrial. Essa era global, por sua vez, serviu de estopim para a transformação da concepção do mundo moderno, além de introduzir novas formas de tecnologias e impactar diretamente nas relações humanas com o espaço e com a identidade dos lugares (URRY, 1995; URRY, 2000; LEMOS, 2009; ADEY, 2010; LEMOS, 2018).

Por isso, sugere-se que o surgimento na modernidade de novas formas de tecnologia e serviços transformou os debates acerca do espaço, do lugar, da comunicação e, principalmente, da mobilidade. Todas essas mudanças, que culminaram com a construção de novos sentidos aos lugares, apoiaram-se na reestruturação da condição urbana das cidades, dos estilos de vida, dos fluxos e das paisagens (GRAHAM; MARVIN, 2001; LEMOS, 2009; BAGGI, 2012; LEMOS, 2018).

Em conformidade com esse cenário, o mundo global se tornou mais homogêneo, ou como uma paisagem planejada. A organização da infraestrutura das cidades, como uma ação inteiramente geopolítica, transformou a organização social e econômica como algo inteiramente voltado para o ordenamento do espaço como um lugar de transferência (VIRILIO, 1977). A vida urbana se tornou, pois, inteiramente condicionada aos fluxos advindos da mobilidade, fato esse que exacerbou a desigualdade social na organização das metrópoles e das infraestruturas de mobilidade, como mencionado pelo Relatório das Nações Unidas (2018).

Nessa perspectiva, Duffy (2009) argumenta, ao citar *La Production de l'Espace* de Henri Lefebvre, que a postura do capitalismo tende a criar paisagens homogêneas através da obliteração de espaços singulares. Assim, a erradicação das características próprias dos lugares se justifica em termos do desejo inescrupuloso do capitalismo de obter cada vez mais benefícios monetários. A cidade, então, é vista como uma máquina eficiente, racionalmente planejada para possibilitar os fluxos de pessoas, bens, informação e dinheiro e perpetuar, assim, a geração infinita de lucro.

Assim, a abstração do espaço pela reprodução capitalista culminou com a criação de espaços homogêneos, contudo, não necessariamente iguais. Gerou-se, então, zonas específicas para cada tipo de uso: trabalho, lazer e consumo. De forma que, delimita-se os espaços dos socioeconomicamente favorecidos e da sua contraparte desfavorecida (*Ibid.*).

Essa tendência global é denominada de urbanismo fragmentado e, segundo Graham e Marvin (2001), implica dizer que o mundo está sendo fragmentado em espaços distintos e polarizados, porém, dentro da tendência capitalista de homogeneização urbana e cultural (PERES; POLIDORI, 2013; BRITTO, 2016). As representações dominantes da

mobilidade enxergam-na como progresso e como forma de liberdade, entretanto a emergência da reprodução do regime de mobilidade global tem gerado áreas segregadas (ADEY, 2010) ou vazios urbanos (PERES; POLIDORI, 2013) que permitem considerar a mobilidade como um conceito hierárquico que transforma o mundo moderno em algo não inteiramente móvel devido às desigualdades (URRY, 2007).

Por conseguinte, a ilusão repercutida no século XIX de que as linhas férreas criariam uma democracia mundial ao conectar pessoas, torna-se completamente falsa quando se percebe que a velocidade e a mobilidade repercutem em classes sociais. A marginalidade advinda da globalização, indiscutivelmente possui reflexos na ordenação dos centros urbanos. Nos locais tocados pela mobilidade, marcas foram deixadas, porém podem ter sido marcas de mobilidade/progresso ou marcas de imobilidade/segregação. As formas de segregação social, econômica e espacial são interpretadas como marcas profundas desse processo (URRY, 2007; BAGGI, 2012).

Dessa forma, o planejamento das redes de infraestrutura urbana que provê a criação de espaços de mobilidade e fluxos para alguns, provê também a criação de barreiras para outros. As redes de infraestrutura são, desse modo, enviesadas de forma que o benefício das conexões espaciais e temporais mais dinâmicas ficam concentrados com os usuários economicamente favorecidos, reforçando-se, pois, o argumento de que a segregação social, econômica e espacial é latente no processo de planejamento dos centros urbanos globais (GRAHAM; MARVIN, 2001; URRY, 2007; FERREIRA; SECUNDINI, 2021).

O Estado, ao viabilizar o planejamento urbano, utiliza-se das redes de infraestrutura como mecanismo para controlar e moldar o movimento e o fluxo das pessoas (DUFFY, 2009) e, através da internacionalização do capitalismo na era global, gerar uma complexa dependência das sociedades urbanas por redes de infraestruturas cada vez mais interligadas e tecnológicas. Portanto, surgiram mediante esse contexto as denominadas redes de infraestruturas *premium*, que condizem com redes de telecomunicações de alta velocidade, rodovias modernas, redes aéreas conectadas com o mundo, que repercutem, por sua vez, na criação de paisagens urbanas cada vez mais polarizadas (GRAHAM; MARVIN, 2001).

Por conseguinte, diante desses argumentos, percebe-se que a mobilidade e seus diversos fluxos exerceu influência direta sobre o modo como a sociedade vive, sobre o planejamento urbano, sobre questões chave como segregação socioeconômica através da diferenciação de classe que permeia as redes de infraestruturas, através do urbanismo fragmentado (GRAHAM; MARVIN, 2011; PERES; POLIDORI, 2013; BRITTO, 2016), e demais vertentes. Percebe-se, também, que a vida urbana foi completamente delineada como um processo sociotécnico interligado à essa dependência cada vez maior pelas conexões do mundo global. Mundo esse, que, porventura, foi segregado em porções espaciais distintas, porém nocivamente similares, e tendeu a culminar no contexto que se tem hoje, em um mundo global fortemente interligado e dependente, que se utiliza da mobilidade ubíqua como forma ininterrupta de gerar movimento, trocas, fluxos e cada vez mais lucro.

### **3. O VÍRUS E A MOBILIDADE**

Mediante a conceituação da mobilidade na era global anteriormente realizada, bem como a breve explanação acerca da desigualdade da distribuição das infraestruturas de mobilidade no espaço, culminando com o urbanismo fragmentado, tem-se a percepção geral de que vivemos em um mundo de fluxos constantes e trocas, intercâmbio de produtos, saberes, culturas, dinheiro e, sobretudo, indivíduos. Desse modo, não é de gerar espanto que dentro desses inúmeros fluxos e trocas, está contido, também, o de enfermidades.

Essa argumentação não é recente, uma vez que se pode verificar o surgimento e o posterior alcance global de outras enfermidades ao longo do tempo. Um bom exemplo desse contexto é, certamente, a epidemia da gripe espanhola que assolou um mundo já fragilizado pelo contexto da Primeira Guerra Mundial. As autoras Schwarcz e Starling (2020), estimam que em apenas 90 dias a primeira epidemia da influenza H1N1 já acometera cerca de um quinto da população mundial e, em consequência disso, matara um número entre 20 e 50 milhões de indivíduos ao nível global também no mesmo intervalo de tempo.

Nessa perspectiva, deve-se tomar nota, inicialmente, do contexto da Primeira Grande Guerra que estava acometendo o mundo nesse período – principalmente em países



européus como a Alemanha, Inglaterra e França, diretamente engajados no conflito –, que gerava um contexto de insalubridade física e mental nas tropas de soldados que nela atuavam. Sendo assim, tais soldados estavam com a imunidade baixa, fato esse que favoreceu o espraiamento e o desenvolvimento de novas cepas da enfermidade.

Em continuidade, tem-se que algumas hipóteses acerca do surgimento dessa enfermidade surgiram ao longo do tempo, mas esse fato não terá muita valia para o argumento que será posteriormente construído, pois a origem não importa, o que importa é o aprendizado que o caso da gripe espanhola deixou de herança para o mundo. Destarte, faz-se necessário, pois, circular no tocante a dois pontos cruciais que serão posteriormente conectados com a pandemia atual do novo coronavírus.

O primeiro ponto, no que lhe concerne, trata da rápida expansão da gripe espanhola pelo mundo durante a época da epidemia – entre 1918 e 1920 – revelando que a locomoção dos indivíduos, que passava a se acentuar nesse momento de efervescência dos meios de transportes modernos, foi um fator crucial para que o vírus chegasse a se espalhar pelo mundo em um tempo recorde. Desse modo, a locomoção dos soldados, que mudavam de postos durante a guerra, dos oficiais da marinha e dos civis foi facilitada pelo incremento desses meios de transporte que a modernidade criava e/ou ressignificava, dentre eles estavam os – rudimentar à época – avião, navio e automóvel. Logo, como a mobilidade estava cada vez mais fácil e rápida, foi simples para o vírus H1N1 se espalhar pelo mundo e deixar um número de vítimas estimado em 17 a 100 milhões de pessoas.

Com relação ao Brasil, sugere-se em Schwarcz e Starling (2020, p.16) que

a gripe espanhola chegou em algum momento do mês de setembro [1918]. Veio pelo mar e desembarcou na cidade do Recife, talvez por volta das oito horas da manhã do dia 9, quando o navio Demerara, procedente de Liverpool, atracou no cais externo do porto com alguns passageiros e tripulantes combalidos e outros contaminados. Não se tem notícia de quando o vírus subiu a bordo: se na escala anterior, em Lisboa, ou se o navio já zarpara infectado da Inglaterra. Seja como for, uma vez em solo, espalhou-se fácil e rápido, desde o Recife ao Rio de Janeiro, do litoral para o interior. O vírus

percorria sempre o mesmo trajeto. Aportava, expandia-se por toda a cidade e desenhava a rota do contágio, através das ferrovias, esparramando-se pelo interior do país.

Sob essa perspectiva, nota-se que o espreado do vírus da influenza seguia o fluxo da mobilidade da época, ou seja, tanto a mobilidade internacional, protagonizada pelo navio – porta de entrada do vírus no país – e a mobilidade local, protagonizada pelos trens – determinante do desenho do contágio dentro do país – foram fatores determinantes para o intercâmbio mundial e local, respectivamente, do vírus. Uma vez que, sabendo-se que o vírus da gripe espanhola fluía através de uma espécie de rota geográfica, torna-se possível traçar a sua rede de contágio durante as suas três grandes ondas. Nesse tocante, Schwarcz e Starling (2020, p.16) afirmam que o vírus “atingia inicialmente as zonas litorâneas, depois embarcava nos navios e descia para terra com os marinheiros — foi desse modo que alcançou a Índia, o Sudeste da Ásia, a China, a África, o Japão, a América do Sul”.

Nessa continuidade, tem-se, em conformidade com o segundo ponto, o fato de que o vírus H1N1 não deixou de existir após o seu surgimento e a explosão dos primeiros surtos. Muito pelo contrário, o vírus continuou se fazendo presente em todo o globo terrestre e anos mais tarde, em 2009, acabou eclodindo mais uma vez com uma nova cepa popularmente denominada de “gripe suína”. Por conseguinte, levando em conta esses dois pontos, pode-se notar o caráter crucial que a mobilidade em sua vertente global possui na disseminação de um vírus e que, mesmo tendo controlado um primeiro surto, o mundo deve ficar atento, pois não se há uma certeza de quando o mesmo vírus irá desenvolver uma nova cepa e passar a se espalhar como outrora.

Diante disso, voltando nossa atenção para a atual pandemia da Covid-19, torna-se possível argumentar que o mundo não estava realmente preparado para lidar com uma intempérie dessa magnitude – talvez seja interessante mencionar que esse argumento não desconsidera o fato de países como a China, Nova Zelândia e Israel se destacarem em termos de eficiência na contenção da pandemia, a despeito de países como o Brasil, que tem se mostrado cada vez mais perdido em meio ao caos, mas sim que busca levar em consideração o mundo como um todo, no qual todos foram pegos de surpresa pela nova variante de um vírus

descoberto em 1937 –, fazendo com que a nova cepa do coronavírus, denominada Sars-Cov-2 ou simplesmente novo coronavírus, provavelmente surgida em dezembro de 2019 na China se espalhasse em uma velocidade alarmante pelo mundo inteiro em um intervalo de mais ou menos 3 meses.

Considerando, então, esse minúsculo intervalo de tempo, pode-se perceber como a nova variante do coronavírus levou pouquíssimo tempo para se espalhar, gerando consigo o caos pandêmico que está hoje a acometer todos os países, uns mais que os outros, sem previsão de fim. À vista disso, deve-se perceber que esse rápido espraiamento do vírus só foi possível graças ao mundo ser completamente interligado nos fluxos de trocas globais a partir de uma mobilidade ubíqua e desigual, fato esse que nos leva a refletir no cenário da pandemia não como algo isolado no espaço-tempo, mas sim como um cenário que vinha sendo criado, ano após ano, desenvolvimento após desenvolvimento, desde a Revolução Industrial até os dias atuais.

Por isso, torna-se de extrema importância rever antigos paradigmas que ajudaram a criar o caos que hoje se verifica mundialmente, principalmente no que tange à mobilidade, aqui entendida como uma área de emergência global quanto ao tema, para que ações de longo prazo possam ser empreendidas visando conter tanto a pandemia que está em curso, mas criar um ambiente favorável para as que porventura surgirão no futuro.

#### **4. UM NOVO PARADIGMA DA MOBILIDADE URBANA PARA O PÓS-PANDEMIA**

Levando em consideração o arcabouço teórico-argumentativo que vem de ser feito, a partir de agora, torna-se o intuito primordial deste ensaio articular um possível novo paradigma para a mobilidade urbana visando criar um cenário mais favorável para consolidar os fluxos de pessoas nas cidades de forma a maximizar a proteção dos indivíduos ante ao contágio pela Covid-19, de forma democrática e minimizando as perdas para a economia e meio ambiente.

Sendo assim, em se pensando – de forma otimista – nesse momento de retomada plena dos fluxos que será empreendido no médio e longo prazo, tem-se que perceber que um dos principais paradigmas da mobilidade urbana versa sobre a sintetização dos movimentos provenientes da conexão entre a tecnologia e a mobilidade, como uma busca para o fornecimento às pessoas de capacidade de locomoção para suas atividades corriqueiras, como ir ao trabalho, aos compromissos familiares, ao lazer, aos movimentos políticos e assim por diante, deve ser em partes repensado (SHELLER; URRY, 2006; LEMOS, 2018; LYONS, 2018; MENZORI; GONÇALVES, 2020).

Não obstante, essa última afirmação não busca romper drasticamente com o intuito de tal paradigma, mas sim deseja aplicar avanços tecnológicos e criativos nos fluxos da vida cotidiana dos indivíduos no contexto urbano, avanços esses completamente interligados a continuar provendo a capacidade de locomoção às pessoas, mas focando, agora, nas novas emergências sanitárias trazidas com a pandemia e, também, retomando velhas discussões acerca do caráter classicista e desigual que o urbanismo fragmentado gerou nas cidades, bem como na mobilidade urbana (VIRILIO, 1999; GRAHAM; MARVIN, 2001; PERES; POLIDORI, 2013; BRITTO, 2016; FERREIRA; SECUNDINI, 2021).

Nessa perspectiva, partindo desse ponto focal, deve-se iniciar a argumentação pensando, de forma geral, nos impactos que a pandemia trouxe diretamente no que tange à locomoção dos indivíduos nas cidades. Desse modo, tem-se que uma das primeiras medidas tomadas para frear o contágio da enfermidade foi, precisamente, parar momentaneamente com a ação que espalhou a doença pelo mundo: o movimento das pessoas.

Tendo, nessa continuidade, percebido como o vai e vem dos fluxos humanos nas cidades e no mundo eram fatores cruciais para o combate imediato ao vírus, as autoridades internacionais, principalmente a OMS, passaram a sugerir a realização de *lockdowns* e a organização dos países para que as únicas pessoas que tivessem realmente que sair de casa para suas funções de trabalho fossem, no contexto da pandemia, as que possuíssem vínculos empregatícios com as “áreas essenciais”. Logo, os trabalhadores das demais áreas deveriam ser dispensados da ação de ir ao local de trabalho e passar ao trabalho remoto.

Esse contexto, adotado no mundo inteiro com variações de intensidade e seriedade, gerou um cenário urbano diferente de tudo aquilo que já se tinha vivido em 100 anos, cidades vazias, redução drástica da frota de transportes públicos e o medo latente daqueles que, por serem das áreas essenciais, precisariam continuar empreendendo o fluxo casa-trabalho.

Não obstante a isso, pôde-se perceber que a partir do advento do *lockdown* nas cidades, o movimento dos indivíduos teve uma queda brusca, como demonstra pesquisa realizada pelo Estadão<sup>4</sup>, os índices de mobilidade urbana reduziram em 75% na região da Lombardia, uma das regiões italianas mais atingidas pela pandemia, e em 21% na cidade de São Paulo, após o incentivo mais formal ao isolamento<sup>5</sup>.

Por conseguinte, como uma ação direta dessas políticas de isolamento, houve a diminuição da quantidade de veículos nas cidades, tanto os de uso pessoal quanto os de uso coletivo. Gerando uma situação favorável em relação a redução do contágio da doença, mas ao mesmo tempo aumentando os riscos das pessoas que, por trabalharem nos setores essenciais, necessitam se deslocar para os postos de trabalho e não possuem veículos próprios. Com uma frota reduzida, os transportes públicos voltaram a lotar e se tornaram, conseqüentemente, altamente perigosos.

Para exemplificar esse caso, vamos pensar na realidade das grandes cidades brasileiras. De acordo com o arcabouço teórico anteriormente estabelecido, vemos que o urbanismo fragmentado atuou gerando áreas com boas infraestruturas, notadamente de mobilidade, e áreas com infraestruturas precárias, áreas de imobilidade (GRAHAN; MARVIN, 2001; BAGGI, 2012). Sendo assim, se estendermos esse caráter fragmentado, vamos culminar também na desigualdade socioeconômica que permeia o Brasil em todos os contextos, pois, o indivíduo que vive em um ambiente permeado por redes de infraestruturas *premium*, possui condições adequadas de mobilidade e, muito provavelmente, um veículo

---

<sup>4</sup> Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/o-que-e-lockdown-e-como-ele-impacta-a-mobilidade/>. Acesso em: 19/04/2021.

<sup>5</sup> O Lockdown é uma medida de isolamento mais incisiva e drástica, que permite apenas a circulação relacionadas a motivos essenciais e pune os subversivos com sanções, ao passo que o isolamento social, principalmente na vertente em que foi empregado no Brasil, é uma recomendação das autoridades a se ficar em casa, sem estabelecimento de punição.

próprio; a despeito do indivíduo que vive em uma área marcada por infraestruturas precárias, que não possui condições adequadas para efetuar qualquer deslocamento e que, por isso, necessita cada vez mais dos transportes coletivos.

Nesse sentido, o que deveria ser uma solução, acabou se tornando um problema. Como explanado ao longo da imagem 1, pode-se perceber a urgência em se pensar soluções adequadas do ponto de vista sanitário, sem deixar de lado as questões socioeconômicas ligadas à mobilidade urbana. À vista disso, poderia se mostrar fácil sugerir que para evitar o contágio pelo novo coronavírus, o que se deveria fazer era isolar a maioria possível dos indivíduos – como já se tem tentado fazer – e desestimular o uso de transportes coletivos. Contudo, é justamente nessa afirmação que se reside o grande problema: como vamos pensar em desestimular o transporte coletivo, que se configura em um espaço de grande risco de contágio, se possuímos uma grande parcela da população que depende única e exclusivamente dele para se locomover pela cidade?

### **Imagem 1 – Aglomeração na Estação do Brás em São Paulo/SP**



Fonte: G1 (2021).

À vista disso, chega-se na pedra angular do problema e, nessa perspectiva, questiona-se: *como se deve edificar um novo paradigma da mobilidade para o mundo pós-pandêmico levando em conta todos esses fatores?*

Talvez um dos grandes entraves na busca de soluções para sanar essa emergência, seja, por sua vez, o caráter autocrático em que se pensou a mobilidade até agora. Conforme

Pucci (2014), pode-se apreender acerca do papel representado pela mobilidade na interação social dos indivíduos, reverberando que, a partir de suas determinações, se torna nítido o caráter de diferencial social e econômico que a mobilidade possui. A criação das próprias infraestruturas e tecnologias urbanas são centradas de forma heterogênea ao longo do espaço urbano e umas das grandes causas desse contexto é o automóvel, produto essencial do mercado capitalista e sinônimo de *status* da era global, que atua ativamente na transformação das paisagens das áreas urbanas e na segregação dos indivíduos nesse espaço (SHELLER; URRY, 2006; DUFFY, 2009; BAGGI, 2012; BALBIM, 2016).

Desse modo, sugere-se que o movimento centrado na figura do automóvel reverbera nos espaços públicos, nas relações sociais dos indivíduos, na formação de bairros urbanos segregados, na construção de representação frente à noção de modernidade e nas relações diplomáticas que denotam questões de migração, terrorismo e guerras por combustíveis fósseis (SHELLER, 2004) e, também, no contexto específico de pandemia em que vivemos, onde devemos buscar soluções coesas e sempre encontramos esses entraves que são protagonizados por essa figura *ilustre* da mobilidade.

Em consequência disso, tem-se que o paradigma moderno da mobilidade delimitada, então, que todos os espaços estão conectados entre si, mesmo que por sutis conexões que determinam que nenhum lugar pode estar isolado dessa tendência global. Essa conjuntura, baseia-se em um processo de desterritorialização que se valida nas construções do discurso da mobilidade como fluidez e liquidez (SHELLER; URRY, 2006).

A proposta, por assim dizer, de um novo paradigma da mobilidade aponta que sua estrutura não deve contemplar apenas a velocidade acelerada da liquidez dentro de determinadas zonas, mas também as formas de concentração de riquezas que geram zonas de conectividade, centralização e, de forma complementar, zonas de exclusão e imobilidade. Em vista disso, os novos paradigmas da mobilidade devem delimitar a obsolescência do movimento imaginado como apenas locomotivo e deve também, a partir do advento das emergências pandêmicas, mesclar em seu conceito a importância do combate ao contágio (GRAHAM; MARVIN, 2001; DUFFY, 2009; BAGGI, 2012; BALBIM, 2016).

As contribuições, pois, desses novos paradigmas almejam o descarte das formulações baseadas somente em questões espaciais, temporais e de escala e assumem que não há diferenciação entre pessoas e lugares e que as práticas não podem ser distanciadas do espaço físico, visando descontinuar com o urbanismo fragmentado e com os locais de imobilidade. De forma que, constituam-se sistemas híbridos em que os objetos, tecnologias e sociabilidades estejam em plena conexão e sintonia (SHELLER; URRY, 2006; LYONS, 2018) bem como as questões de ordem ambiental (MENZORI; GONÇALVES, 2020) e sanitária.

Portanto, de acordo com esse cenário emerge a proposta de solução que enfatiza o protagonismo da ciclomobilidade como uma alternativa individual viável no âmbito da mobilidade urbana. De modo que, através da gama de modais que se incluem nesse grupo – bicicletas, patinetes, triciclos e afins – se possa conjecturar acerca de como estimular a mobilidade de tipo individual – que, conseqüentemente, não gera aglomerações –, ao mesmo tempo em que se consideram as questões de emergência socioeconômica do urbanismo de tipo fragmentado.

## **5. A CICLOMOBILIDADE COMO ALTERNATIVA DE MOBILIDADE PARA O MUNDO PÓS-PANDÊMICO**

Desde os primórdios, com o advento do veículo metabólico, a humanidade alcançou uma noção relativa de território, marcada principalmente através da velocidade obtida a partir do surgimento dessa forma de transporte. O território se tornou lugar de chegada e partida, obstáculos foram conquistados e ultrapassados e o mundo se constituiu como sendo apenas o palco para essas representações da vida móvel (VIRILIO, 2005).

Os transportes, por sua vez, introduziram a travessia de pontes simbólicas, rumo ao tão desejado progresso. Contudo, o êxtase advindo da velocidade introduzida pelos transportes possui impacto no desenvolvimento progressivo dos centros urbanos, principalmente se se exerce um contraponto entre o automóvel e o planejamento urbano (VIRILIO, 2005; DUFFY, 2009; BAGGI, 2012; BALBIM, 2016).



O protagonismo exercido pelo automóvel como um dos mais relevantes meios de transporte possui impacto direto na forma urbana e também em questões ambientais (SHELLER; URRY, 2006; SILVA, 2017). Atribui-se, então, à automobilidade grande parcela da poluição atmosférica, tanto pela utilização desenfreada de veículos para locomoção quanto para a sua produção de massa, a turbulência dos fluxos nos grandes centros, que causam engarrafamentos quilométricos, a precarização das calçadas e a ocupação dos espaços que poderiam ser destinados a outras formas de transportes e aos pedestres, acarretando, assim, diversos problemas de mobilidade (SILVA, 2007).

Nesse contexto, viver a ambiência dos centros urbanos se tornou uma experiência de veras agitada. A aceleração no processo de desenvolvimento introduzido pelo processo de globalização e liberalismo econômico trouxe os reflexos da geoestratégia dos países líderes do movimento global sob a forma de uma crise econômico-psicológica-ambiental e humanitária (VIRILIO, 1977; DUFFY, 2009). A rápida expansão urbana, influenciada principalmente pelo crescimento exponencial da população, relaciona-se à insuficiência do Poder Público em implementar estratégias compensatórias almejando sanar as reverberações negativas geradas pela imobilidade causada pelo cenário da globalização (SILVA, 2017).

A despeito disso, introduz-se nesse contexto da mobilidade urbana os povos esperançosos. Influenciados pelo despertar da consciência planetária de Augé (2010), veem na ciclomobilidade uma alternativa social, econômico e ambientalmente saudável. Os discursos favoráveis a essa “nova” modalidade de transporte urbano, apontam-na como um contraponto em relação à automobilidade, ao passo que introduzem transportes muitas vezes metabólicos, ou seja, com maior proximidade à escala de velocidade humana.

Esses discursos procuram validação nos exemplos exercidos por cidades, como Amsterdã e Copenhague, que através do planejamento urbano e de transportes tornou a mobilidade menos hostil, mais democrática e menos poluidora (SILVA, 2017). A bicicleta, nesse contexto, principal representante dos discursos relacionados à ciclomobilidade, é vista como uma alternativa secundária, não se definindo como o automóvel no tocante ao seu comportamento ditador do planejamento e forma urbana. Os discursos da ciclomobilidade,

pois, abrem portas para o surgimento de uma gama diversificada de modais de transporte, como a patinete e o skate, em que cada um possui sua importância e legitimidade.

Com base nisso, de acordo com a proposta deste ensaio, busca-se conectar esse discurso favorável à ciclomobilidade com as necessidades latentes de se repensar o paradigma da mobilidade urbana diante das emergências mais atuais. Destarte, pensa-se que os modais cicloviários – a exemplo da bicicleta – é uma alternativa à opção individual de transporte, que é economicamente menos dispendiosa que um automóvel – tanto em relação ao preço de aquisição, quanto ao custo de manutenção – e, ainda por cima, é muito saudável do ponto de vista físico e elimina de forma relevante o risco de contágio pela Covid-19, uma vez que ao se utilizar uma bicicleta ou outro modal do grupo dos cicloviários se estabelece a necessidade latente de um distanciamento maior entre os indivíduos e elimina, com isso, a possibilidade de geração de aglomerações.

À vista disso, tem-se que essa resposta ao combate à Covid-19 através da ciclomobilidade já vem sendo implementada em alguns países<sup>6</sup> – a exemplo da Colômbia, França, Alemanha e Reino Unido – e tem demonstrado um caráter de resiliência da cidade e dos indivíduos em relação à superação do caos que a pandemia trouxe consigo. Dessa forma, como enfatizado através da imagem 2, disposta a seguir, percebe-se que a relação de uma mobilidade saudável e livre de riscos maiores de contágio tem sido respondida de forma quase orgânica com a alternativa apresentada pela ciclomobilidade.

### **Imagem 2 – Inclusão de ciclovias em Leicester, Reino Unido, como resposta à Covid-19**

---

<sup>6</sup> Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/ciclovias-temporarias-viram-tendencia-global-durante-a-pandemia/>. Acesso em: 22/04/2021.



Fonte: Prefeitura de Leicester (2021).

Contudo, a utilização desses modais como protagonistas no contexto urbano é ainda um pouco problemática, principalmente se retomarmos a linha argumentativa do urbanismo fragmentado e da consequente má distribuição de boas qualidades de infraestrutura de mobilidade nas cidades. Esse fato se agrava ainda mais se pensarmos nas infraestruturas das cidades de países periféricos, como o Brasil<sup>7</sup>, onde se vê claramente a discrepância existente nos locais de infraestrutura *premium* e nos de infraestrutura precária. Dessa forma, além de pensar que a ciclomobilidade seria uma resposta orgânica aos impedimentos de locomoção devido ao risco de contágio, com a opção de um transporte individual mais democrático e que viabilizaria, além de tudo isso, benefícios físicos e sanitários aos utilizadores, além de benefícios ambientais, tem que se levar em conta, também, as dificuldades que são encontradas ao longo do percurso.

Por conseguinte, um dos primeiros entraves para o *paradigma da mobilidade pós-pandêmico* é a falta de uma preexistente infraestrutura urbana igualitária e que comporte de forma eficiente e segura esses modais, infraestrutura essa que tem se mostrado muito difícil de ser melhorada, pois, como discorre Virilio (1997), a organização dessas são como uma ação inteiramente geopolítica. Desse modo, para romper com essa desigualdade de distribuição de uma infraestrutura adequada nas diferentes localidades dos centros urbanos, tem que se lutar

---

<sup>7</sup> Em concordância com a Organização das Nações Unidas (2018), o Brasil assume o posto de 9º país mais desigual do mundo e essa constatação, por sua vez, reflete no fato de que a organização das infraestruturas urbanas é empreendida de forma desigual.

contra o regime político-econômico vigente e mostrar que se necessita urgentemente de uma mudança.

Em sequência, um segundo entrave seria fazer com que esse mesmo regime enxergasse os benefícios que a ciclomobilidade aporta consigo e com isso, mudando um pouco a realidade de protagonismo do automóvel ante as formas urbanas, pensar em estratégias para sanar as possíveis dificuldades que a articulação desse novo paradigma porventura faria emergir. Por exemplo, como uma bicicleta é um veículo metabólico, é natural imaginar que não seja possível utilizá-la para percursos muito distantes, dessa forma, se mostra necessário um planejamento estratégico para buscar soluções práticas que resolvam esses problemas, uma alternativa poderia ser a multimodalidade.

Portanto, com base nisso, chega-se ao desaguar da discussão que vem de ser feita. A história nos lembrou que a pandemia não chegou inteiramente de surpresa, muito pelo contrário, a sua chegada já vinha sendo anunciada há muitos anos pela ciência e, indo contra a isso, o caminho que a humanidade traçou nos trouxe até a situação em que vivemos hoje, situação essa repleta de problemas a serem resolvidos. Este ensaio teórico, por sua vez, ao passo em que reflete sobre essa realidade, busca encontrar uma alternativa de solução para um desses problemas, o da mobilidade urbana, enfatizando que um novo paradigma da mobilidade para o momento pós-pandêmico é de suma importância, pois, construindo esse novo paradigma com base na ciclomobilidade, sugere-se ser possível unir a construção de uma mobilidade urbana mais igualitária, democrática e viável, bem como de acordo com as regras sanitárias necessárias para frear a disseminação da Covid-19 e seus múltiplas variantes.

## **6. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Diante do que foi exposto, que vai desde o conceito geral de mobilidade – passando pela mobilidade na era global, mobilidade urbana, seu papel diante da crise da Covid-19 – até a conceituação de um novo paradigma da mobilidade para o mundo pós-pandêmico, sugere-se que existe uma necessidade latente em se pensar a mobilidade urbana

de forma consciente e coerente, em busca de encontrar soluções como respostas às emergências trazidas pela pandemia vigente.

Por conseguinte, à luz do sugerido *novo paradigma da mobilidade pós-pandêmico*, tem-se que muitas dessas emergências poderão ser solucionadas e/ou amenizadas com a ruptura da forma de se pensar na mobilidade urbana autocraticamente que impacta a realidade em que vivemos até a época contemporânea.

A partir disso, pode-se articular as emergências sanitárias frente ao combate da disseminação da Covid-19, com a retomada plena das atividades econômicas, preocupação maior dos gestores públicos, considerando a dupla necessidade dos indivíduos de locomoção e prevenção do contágio pelo vírus. Por isso, sugere-se que os modais ciclovitários podem atuar nesse contexto, uma vez que são alternativas saudáveis, economicamente favoráveis e socialmente inclusoras.

Contudo, mesmo diante dessa argumentação, tem-se consciência de que alguns percalços podem aparecer ao longo dessa trajetória. O primeiro deles é o interesse do regime político-econômico vigente, que enxerga no automóvel o exemplo mesmo do progresso; e o segundo, por sua vez, é o urbanismo fragmentado, pois se demonstrou que um dos reflexos do modo de se construir as cidades nessa era global em que ainda estamos vivendo, foi feito para favorecer uns modais em relação a outros e para favorecer um tipo de gente em relação a outro.

Portanto, a partir disso, percebe-se a importância que o tema da mobilidade urbana possui e, por isso mesmo, para que possamos nos fazer existir e nos locomover de forma “menos nociva” na era do coronavírus, as articulações que vêm de ser feitas se mostram primordiais.

## REFERÊNCIAS

ADEY, P. *Mobility*. London and New York: Routledge. 2010.

- AUGÈ, Marc. Por uma antropologia da mobilidade. UNESP. 2010.
- BALBIM, Renato. Mobilidade: uma abordagem sistêmica, In: Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: Ipea: ITDP, 2016.
- BAGGI, Márcia Sampaio. A mobilidade urbana na era digital: análise do teletrabalho como estratégia de gerenciamento da mobilidade. Dissertação (Programa de Pós-graduação em Engenharia Ambiental Urbana) – Universidade Federal da Bahia, UFBA, 2012.
- BRITTO, Natália Daniela Sá. A cidade fragmentada: Articulações, coesões e sinergia entre agentes públicos e privados na reestruturação urbana em Pelotas-RS. In: Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. **Anais [...]**. VIII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Balneário Camboriú, Junio 2016. Barcelona: DUOT, 2016.
- CRESSWELL, Tim. On the move. Routledge, London. 2006.
- CRESSWELL, T.; MERRIMAN, P. Geographies of mobility: practices, spaces, subjects. Ashgate. 2011.
- DUFFY, E. The Speed Handbook. Duke University Press, Durham and London. 2009.
- FERREIRA, Fernanda Santana; SECUNDINI, Liliane dos Santos. Planejamento urbano e segregação socioespacial nas cidades. Zeiki, Barra do Bugres, v. 2, n. 1, p. 113-123, 2020.
- GRAHAM, S.; MARVIN, S. Splintering Urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition. Routledge: London and New York. 2001.
- LEMOS, A. Arte e mídia locativa no Brasil, In: LEMOS, A.; JOSGRILBERG, F. Comunicação e mobilidade: aspectos socioculturais das tecnologias móveis de comunicação no Brasil. Salvador: EDUFBA. 2009.
- LEMOS, A. Cibercultura e mobilidade: a era da conexão. Razón y Palabra. Vol. 22, pp. 107-133. 2018.
- LYONS, G. Getting smart about urban mobility – Aligning the paradigms of smart and sustainable. Transportation Research Part A: Policy and Practice. Volume 115, Pages 4-14. 2018.
- MENZORI, Ivan Damasco; GONÇALVES, Luciana Márcia. Sustentável, digital ou inteligente: paradoxo e paradigma das tecnologias na mobilidade urbana. In: 1º Simpósio

Brasileiro Cidades + Resilientes. **Anais [...]**. Universidade Federal de São Carlos, UFSCar, 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (2018). Human Development Indices and Indicators. United Nations. Disponível em: <[http://hdr.undp.org/sites/default/files/2018\\_human\\_development\\_statistical\\_update.pdf](http://hdr.undp.org/sites/default/files/2018_human_development_statistical_update.pdf)>.

Acesso em: 07/08/2021.

PERES, Otávio Martins; POLIDORI, Maurício Couto. Especulando sobre a fragmentação da forma urbana: dinâmicas do crescimento urbano e a paisagem hidrográfica. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*. Abr., núm. 9, p. 73-84. 2013.

PUCCI, P. Identificando as "comunidades de prática" por meio dos dados de telefonia móvel. *Urbe, Ver. Bras. Gest. Urbana*, Vol. 6, No. 1, Curitiba, Jan./Abr. 2014.

REDHEAD, S. *Paul virilio: theorist for an accelerated culture*. Edinburgh University Press, UK, 2004.

SHELLER, M. Automotive emotions: feeling the car. *Theory, Culture and Society*. Vol. 21, pp. 221-242. 2004.

SHELLER, M.; URRY, J. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, Vol. 38, pp. 207–26. 2006.

SILVA, Cédric Cunha Gomes da. *Meu carro é uma bike: ciclomobilidade como política pública em metrópoles do sul global*. Tese (Programa de Pós-Graduação em Administração) – Universidade Federal de Pernambuco, UFPE, 2017.

SCHWARCZ, L. M.; STARLING, H. M. *A bailarina da morte: a gripe espanhola no Brasil*. 1ª edição. São Paulo: Companhia das Letras. 2020.

URRY, J. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press. 2007.

URRY, J. *Sociology beyond society: mobilities for the twenty-first century*. Routledge: London and New York. 2000.

URRY, J. *Consuming Places*. Routledge: London and New York. 1995.

VIRILIO, Paul. *Negative horizon*. Continuum: London and New York. 2005.

VIRILIO, Paul. *Velocidade e política*. Estação da liberdade, São Paulo. 1977.

ZIZEK, Slavoj. Virus: catastrofe e solidariedade. 12<sup>o</sup> edição. Adriano Salani Editore: Milano. 2020.