

# O REFLEXO DA PANDEMIA NA MOBILIDADE URBANA: UMA ANÁLISE SOBRE O USO DOS MODAIS DE TRANSPORTE NO MUNICÍPIO DE ARACAJU/SE

Bruna Elena Soares Santos<sup>1</sup>

Joás Oliveira de Meneses Valença<sup>2</sup>

Rooseman de Oliveira Silva<sup>3</sup>

Arquitetura e Urbanismo



**cadernos de  
graduação**

ciências humanas e sociais

ISSN IMPRESSO 1980-1785

ISSN ELETRÔNICO 2316-3143

## RESUMO

Embora nos dias de hoje seja fácil de se encontrar muitos estudos acerca da mobilidade urbana, seja ela a nível de análise local ou mundial, ao se deparar com o cenário pandêmico, é notório e compreensível que não se tenha muito a respeito. Esse estudo foi desenvolvido para aprimorar o conhecimento sobre os impactos causados na mobilidade urbana do município de Aracaju/SE, em virtude da Pandemia. A partir dos conhecimentos obtidos no que concerne à Mobilidade Urbana, foi realizada uma pesquisa, onde foram entrevistadas, seguindo as recomendações da Organização Mundial da Saúde (OMS), um quantitativo de 140 pessoas, entre elas 71 estudantes/estagiários e 69 trabalhadores. Os autores analisaram as alternâncias da ordenação de locomoção, a mudança no modo de se relacionar com a cidade e o espaço urbano nos diferentes tipos de cidadãos, sejam eles, empregados, desempregados, estudantes, de baixa ou alta renda, das mais diversas faixas etárias. Cruzando os dados da pesquisa, foi possível associar a frequência de saída por gênero e a relação com a rua, os modais preferenciais por faixa etária e o tipo de atividade econômica com a frequência de saída e seus respectivos modais, além de conseguir contrapor com estatísticas pré-existentes da COVID-19. A avaliação feita acima do resultado da análise expõe que, o isolamento e o distanciamento social necessário no cenário atual de pandemia, acarretou no aumento considerável no uso de automóveis e modais individuais de transporte.

## PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade Urbana. Pandemia. Modais de Transporte. Medo. Insegurança.

## ABSTRACT

Although nowadays it may be easy to find several studies on urban mobility, be it on a local or global scale of analytical level, when the pandemic scenario come across, it is notorious and understandable that there is not a lot about it. This research has been developed to improve the knowledge about the impacts caused on urban mobility in the municipality of Aracaju/SE, in virtue of the pandemic. From the knowledge gained as concerns urban mobility, a research was conducted where people were interviewed, following the WHO (World Health Organization) guidelines, a quantitative of 140 people, among them 71 students/interns and 69 workers. The authors analysed the changeovers of locomotion ordinarizing and the change in the way of relating with the city and the urban space in the different types of citizens, be they, employees, unemployed, students, low-income, high income, from different age groups. Cross-checking the research data collected, it was possible to attach the output-frequency by gender, and the relationship with the streets, the preferential modals by age group, and type of economic activity with the output-frequency and their respective modals, besides of achieve to counter with COVID-19 legacy data statistics. The weighting done above on analysis results exposes which, the isolation and social withdrawal needed in the current scenario of pandemic, resulted in a considerable increase in the car use and individuals transportation modals.

## KEYWORDS

Urban Mobility. Pandemic. Transportation Modals. Fear. Insecurity.

## 1 INTRODUÇÃO

O presente artigo foi realizado com o intuito de entender as relações entre a população e a mobilidade urbana durante a pandemia de COVID 19 e sua respectiva quarentena na cidade de Aracaju/SE, que teve início no dia 14 de março de 2020, quando a prefeitura confirmou o primeiro caso da doença, vindo a decretar quarentena no dia 16 do mesmo mês. A partir daí uma série de medidas começaram a ser tomadas, tendo em vista o combate à proliferação do vírus.

Todas essas medidas trouxeram diversos desafios para a população, sendo o objeto de estudo os impactos da pandemia na mobilidade urbana e a forma como a população alvo observou e lidou com todas as mudanças estabelecidas. Inicialmente foram feitas leituras em livros com ênfase na mobilidade urbana a fim de construir o embasamento e referencial teórico necessário para a construção do artigo, sendo eles, Apocalipse Motorizado, Ned Ludd; Mobilidade Urbana e Cidadania, Eduardo Alcântara; e Introdução a Mobilidade Urbana, Fábio Duarte; que remetem aos conceitos básicos de mobilidade urbana.

Durante o desenvolvimento do estudo foi pensado e proposto uma pesquisa em forma de questionário, com o intuito de observar e analisar a opinião do público-alvo, com um total de 140 pessoas, sendo elas estudantes, estagiários e trabalhadores das mais diversas áreas que continuaram se deslocando pela cidade durante a pandemia, é importante frisar que o nosso público-alvo foi separado em dois questionários, um para os estudantes e estagiários e o outro somente com os trabalhadores. Sobre as questões abordadas no questionário, foram utilizados itens de múltipla escolha, resposta única e de forma dicotômica, onde ao final foi obtida a oportunidade de observar e analisar a opinião da população e ao final da pesquisa foram feitas correlações entre os dados colhidos e os representados em formato de gráficos.

Apesar de se viver em cidades, raramente se é questionado sobre a sua concepção. A cidade é um conjunto de inúmeras vertentes que, por sua vez, constituem uma dinâmica social, dentre elas as constantes contraposições socioeconômicas e políticas. "A forma de uma cidade é o resultado de diversos agentes e fatores combinados no espaço e no tempo, como o Estado, o setor privado, a dinâmica social e econômica" (DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDI, 2012, p. 13).

Há presente na nossa mobilidade urbana uma desigualdade provocada por fatores sociais de grande valia, dentre esses está o fator pessoal, relacionado somente ao indivíduo, contendo uma série de outros fatores que podem vir a influenciar a sua mobilidade, pode citar por exemplo a idade, o grau de maturidade, a condição física, o gênero e a renda. Com a falta de interesse voltada para essa desigualdade, é impossível não se voltar para uma modernidade depressiva, com "acidentes" de trânsito, péssimas condições de circulação, como a ausência de acessibilidade, além de gerar índices de poluição absurdos à nível global, conseqüentemente, tornando-se um problema de saúde pública, frutos da mesma dinâmica social, o capitalismo contemporâneo.

Dentro das diversas problemáticas da mobilidade urbana, alguns pontos precisam ser destacados para uma melhor compreensão dos efeitos gerados com a pandemia, como por exemplo, os diversos modais encontrados e utilizados diariamente pela população, a infraestrutura presente e os percalços para o transporte durante a pandemia e a inserção de transportes alternativos como solução para os problemas encontrados durante esse período pandêmico e de isolamento social. Para promover a democratização dos espaços públicos, é imprescindível que tenhamos um bom planejamento urbano e um Plano Diretor atualizado que venha acompanhando a dinâmica urbana, para que consigamos assim optar por modais de transporte mais sustentáveis e que sejam integrados de forma que reflita na melhoria da qualidade de vida da população, no convívio social e nos custos de manutenção, uso e produção de combustíveis.

## **2 A MOBILIDADE URBANA E AS SUAS PROBLEMÁTICAS**

A mobilidade urbana é definida como o modo e/ou fator que permite o deslocamento das pessoas em uma cidade, em busca de desenvolver a vivência social e econômica local. A cidade, por sua vez, é um conjunto de várias vertentes, dentre elas, as constantes contraposições sociais, econômicas e políticas. É nas inúmeras

disputas por espaços de circulação por diferentes modais de locomoção que se vê onde estão localizadas essas contraposições. De pedestres e usuários de modais movidos à tração humana, até usuários de veículos motorizados particulares e coletivos, necessitam e dependem de uma cidade organizada territorialmente, onde ela os permita desenvolver com facilidade as suas atividades no espaço urbano.

Pode-se concluir que a organização territorial é fator que rege os deslocamentos pela cidade e dependem dela para que seja reduzida a necessidade de deslocamentos motorizados e administração da expansão urbana, um dos modos de conhecer como se dá a caracterização funcional de um lugar é o mapeamento de uso e ocupação do solo; o uso do solo e como ficará a divisão dos diferentes setores da sociedade dentro do espaço físico dos grandes centros urbanos, trará as características do transporte e do trânsito local. “As formas específicas do desenvolvimento urbano – relativo ao uso e à ocupação do solo – e suas características físicas e sociais têm impacto direto no sistema de transporte e de trânsito e são por ele afetadas também, num processo de interação” (ALCÂNTARA, 2018, p. 14).

Dentre os objetivos dos Planos Diretores, alguns se ligam diretamente à qualidade de mobilidade urbana, entre eles estão, a inserção de comunidades informais na malha urbana da cidade, desencorajar o zoneamento específico que gera padrões de movimento pendular, políticas habitacionais para alicerçamento de áreas já ocupadas, rede integrada de transportes e trânsito em áreas de expansão, controlar novos polos de trânsito, impulsionar a distribuição equilibrada das atividades econômicas; como afirma Duarte e outros autores (2012, p. 13) “A mobilidade urbana é um dos principais fatores de desenvolvimento e da orientação do crescimento da cidade e, por conseguinte, da localização dos assentamentos habitacionais”.

A forma de deslocamento e de transporte também precisa ser analisada pois, segundo Eduardo Alcântara (2018), após a Segunda Guerra Mundial, os tipos de deslocamento sofreram grandes mudanças em todo mundo, algumas cidades evoluíram para novos e complexos sistemas de deslocamentos como parte importante de grandes mudanças sociais e econômicas; já outras localidades, como a América Latina de modo geral, não optaram por grandes investimentos no deslocamento de massa e a consequência veio sendo sentida com o passar dos anos, gerando um sistema público precário, altamente dependente do setor privado para a sua administração.

Para existir mobilidade alguns recursos são necessários como: Espaço para a circulação, tempo destinado para percorrer do mais curto ao mais longo trajeto, utilizando quaisquer meios de locomoção e por último mais não menos importante os recursos naturais, sendo este a cereja do bolo, tanto para matéria-prima, quanto para servir como combustíveis entre outras formas. O espaço territorial é o primeiro recurso a ser utilizado, pode ser encontrado na forma de calçadas, vias de circulação e locais de estacionamento. Países asiáticos como Japão, sofrem duramente por terem dimensões pequenas, já outros países como o Brasil, que possui dimensões continentais não sofrem tanto com tal problema, entretanto com o aumento significativo da frota de automóveis, se começa a sentir na pele o problema cada vez mais se agravando ao ponto de reduzir a largura das calçadas para melhorar o tamanho de ruas e avenidas.

Hoje em dia vive-se a falsa impressão de que com o carro, chegaremos sempre mais rápido em nosso destino, tal pensamento atualmente não pode ser considerado verdade. Atualmente com essa grande frota de automóveis, circulando diariamente, estamos passando mais tempo presos no trânsito, grandes congestionamentos vão se formando e não precisamos mais estar em horários considerados de maior fluxo, para passar por tal situação. Como dizia Ned Ned Ludd (2005), o carro particular nos dá a ilusão de controle e libertação, por nos botar na direção dele, mas nos distancia quando queremos diminuir a distância. Estamos tomados por males sociais atuais, vivendo na modernidade depressiva, com “acidentes” de carro, suicídio, depressão e câncer, frutos da mesma dinâmica social, o capitalismo contemporâneo.

– A Organização Mundial de Saúde, o Banco Mundial (BIRD) e a Escola de Saúde Pública de Harvard afirmaram que no ano de 2020 os acidentes de carro serão a terceira maior causa de mortes e ferimentos em todo o planeta, perdendo apenas para as isquemias do coração e a depressão. – As principais causas de morte entre jovens europeus entre 15 e 24 anos são, por ordem, os acidentes de carro, suicídios e câncer, de acordo com o escritório estatístico da União Europeia (Eurostat). (LUDD, 2005, p. 24).

Em contraponto com o uso exacerbado dos modais de uso individuais, temos os pedestres e ciclistas. As calçadas devem ter o seu dimensionamento proporcional ao fluxo de pedestres, sem esquecer de elementos fundamentais como a garantia da acessibilidade às pessoas com restrição de mobilidade, para que consigam se deslocar pela cidade, utilizando os vários modais de transporte. Atualmente, as maiores dificuldades para tais, são pisos irregulares e destruídos, isso faz com que o índice de caminhabilidade tenha uma má avaliação. As calçadas devem ter o seu dimensionamento proporcional ao fluxo de pedestres, sem esquecer de elementos fundamentais como a garantia da acessibilidade às pessoas com restrição de mobilidade, para que consigam se deslocar pela cidade, utilizando os vários modais de transporte.

O grau de acessibilidade do pedestre ao espaço público pode ser avaliado de acordo com o índice de caminhabilidade.[...] é composto por critérios como: condições de piso, obstáculos, largura do passeio, mobiliário urbano, iluminação, tipologia de uso etc.,[...] (DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDÍ; 2012, p. 23).

Ao pensar em calçada ideal é mister que sejam alocadas as três faixas, sendo elas, de percurso para pedestres, ciclovia e faixa de serviço, para a instalação de mobiliário urbano, importante lembrar também da comunicação visual, tátil e sonora para viabilizar um percurso livre de obstáculos. Tratando-se das experiências dos pedestres no convívio social propiciado pelas calçadas, foram criadas zonas peatonais, com

calçadas que promovem o resgate dos espaços públicos, grande repercussão política e econômica, gerando empregos e facilitando o acesso dos pedestres em áreas comerciais. “As calçadas não são apenas elementos de ligação entre espaços urbanos, mas também espaços de convivência cidadã” (DUARTE *et al.*, 2012, p. 30). Outro meio de locomoção tão eficiente e sustentável quanto acessivelmente é a bicicleta, assim como os pedestres, não necessitam de uma infraestrutura complexa, mas traz muitos benefícios aos cidadãos, ao trânsito e ao meio ambiente.

A frota nacional de bicicletas quase dobrou em dez anos. Eram 30 milhões em 1994; hoje são 55 milhões. De acordo com levantamentos da Associação Nacional de Transportes Públicos, a bicicleta é responsável por 7,4% dos deslocamentos urbanos. São 250 mil viagens por dia para uma frota de 50 milhões de bicicletas - o dobro do número de automóveis - cujo crescimento dobrou nos últimos dez anos. (DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDI, 2012, p. 31).

A maioria da população que faz o uso da bicicleta, sem que seja apenas lazer ou prática esportiva, é a parcela mais pobre. Desse modo, é fundamental a garantia da infraestrutura e articulação dela com os outros modais de transporte. Como modelo para tal se têm, bicicletários integrados a sistemas de transporte coletivo e em pontos estratégicos de alto fluxo de usuários, ciclofaixas apenas com pintura na pavimentação e com delimitações físicas e vagões especiais que permitem carregar a bicicleta consigo.

Outro modal bastante utilizado por ser mais econômico que o carro e mais rápido do que a bicicleta é a motocicleta, assim como os pedestres e ciclistas, os utentes fazem parte do grupo mais vulnerável aos acidentes de trânsito. Isso acontece muitas das vezes por imprudência dos condutores ou falta de respeito dos motoristas de outros modais. No entanto, por ganhar em tempo e dinheiro, os usufruidores acabam por não tomar conhecimento de índice de poluição delas, as motocicletas é um meio de transporte bastante poluidor, ficando a frente do automóvel e do ônibus.

### 3 EFEITOS DA PANDEMIA NA MOBILIDADE URBANA DE ARACAJU

O primeiro passo na construção da pesquisa foi escolher o público-alvo e a partir daí começar a analisar os diversos fatores a serem abordados, divididos em dois questionários, o primeiro foi direcionado a estudantes e estagiários que continuaram se deslocando durante a pandemia, o segundo questionário foi direcionado aos profissionais das diversas áreas que também continuaram se deslocando durante a pandemia. Foram trabalhadas questões em forma de múltipla escolha, resposta única e de forma dicotômica, comuns entre os dois questionários.

Pode-se destacar as seguintes perguntas, a frequência com que as pessoas saiam de casa, os tipos de transportes mais utilizados em longas e curtas distâncias, como ficou o trânsito na cidade e se havia medo em se deslocar na cidade durante a

pandemia, algumas outras questões foi optado por uma forma mais aberta de resposta, onde as pessoas deram a sua opinião sem induzir sua resposta com opções pré-estabelecidas, foram essas: a forma com que a pandemia mudou a sua relação com a cidade, se deixou de utilizar algum modal de transporte que antes da pandemia era utilizado e os principais motivos que faziam as pessoas saírem de casa.

As correlações feitas ao final da pesquisa, juntando mais de um fator ajudou a entender melhor tudo que se obteve até o momento. Foi iniciado pela relação entre quem se manteve empregado e quem ficou desempregado durante a pandemia, mesmo com o alto índice de desemprego, 66,7% das pessoas que participaram dessa pesquisa, continuaram trabalhando durante a pandemia.

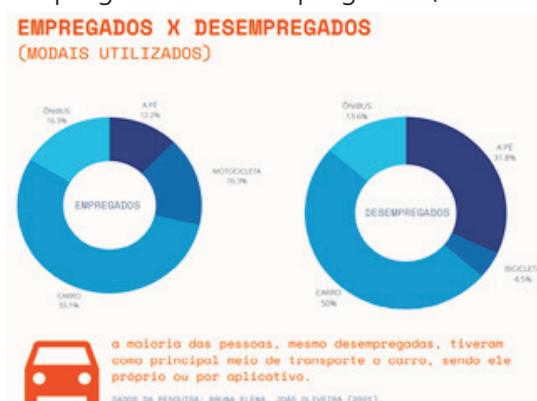
**Figura 1** – Infográfico empregados x desempregados



Fonte: Dos autores.

Continuou-se ainda com as correlações entre os empregados e os desempregados, mas agora relacionando esses dois grupos com os principais modais de transporte utilizados por eles, a maioria das pessoas, mesmo desempregadas, tiveram como principal meio de transporte o carro, sendo ele próprio ou por aplicativo.

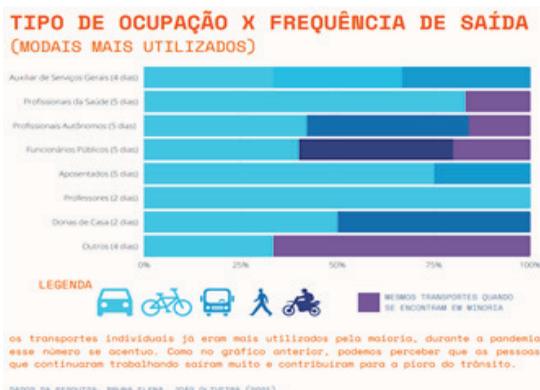
**Figura 2** – Infográfico empregados x desempregados (modais utilizados)



Fonte: Dos autores.

A próxima correlação foi entre 3 fatores, tipo de ocupação (profissão), frequência de saída semanal e os principais transportes utilizados, os transportes individuais já eram mais utilizados pela maioria, durante a pandemia esse número se acentuou. Foi perceptível com a pesquisa que, dentre os trabalhadores, 59,42% continuaram utilizando os mesmos modais de transporte, seja coletivo ou individual; já 40,58% deixaram de se deslocar, fazendo o uso de modais coletivos ou compartilhados, podendo reafirmar tal crescimento nos índices de utilização desses modais. Como no Gráfico anterior, é evidente que as pessoas que continuaram trabalhando, saíram muito e contribuíram para a piora do trânsito.

**Figura 3** – Infográfico tipo de ocupação x frequência de saída (modais utilizados)



Fonte: Dos autores.

Foram relacionadas, seguindo com as correlações, as faixas etárias com principais modais de transporte, onde se é perceptível o uso exacerbado de modais motorizados individuais em detrimento dos coletivos e de tração humana. Mesmo os jovens tendo destaque maior entre os grupos, somando um montante de 56,86% dos entrevistados, em relação ao transporte movido à tração humana, todos eles mantêm os motorizados individuais como principal meio de locomoção.

**Figura 4** – Faixa etária x modais de transporte



Fonte: Dos autores.

A última correlação feita foi entre a frequência de saída semanal com gênero, onde é possível entender melhor a relação entre o fator gênero com a rua. O gênero e a rua não é uma discussão recente. A pandemia trouxe uma diminuição no índice de vivência das ruas, trazendo ainda mais desconforto e insegurança para as mulheres que andam nelas. Atualmente, com o isolamento social, as ruas que já causavam a sensação de aversão, estão ainda mais desertas.

**Figura 5** – Infográfico frequência de saída x gênero (relação com a rua)



Fonte: Dos autores.

De forma geral o questionário veio para somar com os frutos da pesquisa, trazendo grandes benefícios para o estudo dos impactos da pandemia na mobilidade urbana, por meio desse contato direto com a população, ficou mais fácil compreender junto com os diversos fatores todas as transformações que ocorreram na cidade durante esse período pandêmico e como a população reagiu a essas alterações.

## 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Métodos já antes utilizados, mas de forma inexpressiva em relação ao atual cenário foram colocados em prova com o objetivo de diminuir o fluxo de pessoas nas ruas, como por exemplo, os toques de recolher, aplicados pelo estado a fim de controlar dentro de uma faixa de horário as pessoas que poderiam ficar em casa, tidas como grupos não essenciais, para não estarem circulando nas ruas, diminuindo assim o contágio, somado a isso vale a mencionar outros métodos como o *home office* e o ensino a distância como medidas alternativas para diminuir a circulação de pessoas.

A pandemia Covid-19 fez emergir diversas problemáticas encontradas nos centros urbanos, com se já não bastasse todos os problemas enfrentados diariamente pela população que precisa deslocar-se pela cidade, envolvendo a insatisfatória qualidade do transporte coletivo, a falta de manutenção na estrutura básica de vias, pontos de paradas, calçadas, ciclovias e ciclofaixas, agora deve ser acrescentado o distanciamento social e todas as outras exigências que os órgãos de saúde colocam como necessário.

O mundo precisou se reinventar nos mais diversos setores sociais e econômicos, claramente não seria diferente na mobilidade, sendo este o responsável pela ligação entre a população e a cidade. O medo surge como um dos vilões para manter acesa a circulação de pessoas no mundo com um todo, como já foi visto na pesquisa grande parte das pessoas entrevistadas sentiram medo ao ter que se deslocar pela cidade de Aracaju durante a pandemia, no simples ato de imaginar os ônibus extremamente lotados como de costume, medo em ter que enfrentar terminais abarrotados de pessoas e trânsito intenso nas diversas vias da cidade, tendo em vista o grande volume de veículos, só reforça a ideia de que a mobilidade da cidade precisa passar por severas mudanças a fim de atender melhor a população.

Ao olhar para a cidade, percebe-se o impacto causado pela falta de interesse no indivíduo, tanto por organizações privadas como pelo Estado, acarretando assim na despriorização de outras formas de se deslocar, a mobilidade urbana não deve ficar restrita apenas a utilização dos automóveis, diversas outras formas devem ser utilizadas diariamente nos grandes centros urbanos, como o caminhar, o transporte coletivo de forma prioritária em detrimento do individual, a inserção da bicicleta no cotidiano deve ser posta em prática para acabar de vez com a ideia de que a bicicleta é apenas algo recreativo, apenas para os finais de semana, melhorias na malha cicloviária devem ser feitas como forma de viabilizar este tipo de transporte.

Transporte que traz benefícios para cidade, retirando cada vez mais veículos das ruas, traz benefícios para a saúde, uma vez que vamos estar utilizando o corpo como forma impulsão para o movimento, os benefícios para o meio ambiente também devem ser incluídos, diminuindo de forma gradativa o lançamento dos gases poluentes e que contribuem negativamente ao efeito estufa. Outro benefício gerado pelas bicicletas é a inserção de cada vez mais pessoas nas ruas, o que tende a gerar uma maior segurança, serão vários os benefícios ocasionados com a mudança na forma de se deslocar na cidade e de ver tudo que a mobilidade urbana influencia e traz benefícios com o olhar consciente.

Propor diretrizes para solucionar todas problemáticas apresentadas não é um trabalho fácil e necessita de estudos mais aprofundados nos diversos setores da mobilidade e tudo o que ela se correlaciona. Dentre tudo o que foi exposto durante o desenvolvimento desta pesquisa, ficou claro que trazer formas alternativas de se deslocar na cidade de Aracaju trará impactos significativos na mobilidade. De acordo com a frequência de demanda de cada indivíduo, sendo esta a quantidade de vezes que um indivíduo precisa se deslocar dentro de um espaço de tempo, em relação ao local onde mora para um determinado local e voltar para sua moradia, deve ser inserido formas alternativas de deslocamento

Por exemplo, ao olhar para o comércio e serviço de uso diário, tendo em vista uma curta distância de deslocamento na faixa de 1km, deve ser utilizado a caminhada como forma de deslocamento, caracterizando-se como distância Peatonal, aumentando essa distância entre 1km até 10km, tendo em vista novamente o comércio e serviços de uso semanal ou mensal, pode ser utilizado a bicicleta como forma de deslocamento, caracterizando-se como distância Ciclística. Dessa forma ocorrerá

uma diminuição sensível no número de veículos, circulando nas ruas e avenidas, diminuição na lotação dos ônibus e terminais da cidade além é claro da diminuição na disseminação do vírus de COVID-19.

Ao encabeçar este artigo, visamos ajudar a expandir e intensificar o apanhado de conhecimento acerca do período pandêmico que estamos passando, mesmo não sendo diretamente como a área da saúde, não se torna menos importante, a mobilidade urbana local à volta da pandemia. Algumas estatísticas foram comprovadas a partir da pesquisa, como outras também nos surpreenderam. O fato do aumento no uso de modais individuais já era esperado, porém ele continua majoritário até entre os desempregados, que não possuem uma renda fixa, o que impressionou as nossas expectativas, podendo ser resultado de fatores como a redução da frota de coletivos em tempos de pandemia e a ausência de equipamentos urbanos que deem o devido suporte aos transportes de tração humana.

Se há tempos vem sendo questionado e criticado o uso exacerbado de automóveis, em uma onda de vírus com alto índice de contágio, não é para menos. O importante é que a partir deste artigo, podemos compreender como a cidade foi conduzida e se as consequências das medidas que foram tomadas atingiram o esperado ou ainda precisamos melhorar. Ainda estamos em pandemia e podemos tomar atitudes que nos ajudem na diminuição da proliferação do vírus, mudanças as quais, com a “volta da normalidade”, nos permitiria viver a cidade com menos obstáculos. Esperamos que com essa pandemia, possamos mudar o nosso olhar para com a mobilidade urbana, como também a forma de nos relacionar nos espaços públicos.

## REFERÊNCIAS

ALCÂNTARA, Eduardo. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2018.

DUARTE, Fábio; SÁNCHEZ, Karina; LIBARDI, Rafaela. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá Editora, 2012. (3ª reimpressão).

LUDD, Ned. **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. 2 ed. Revisada. Tradução Leo Vinicius. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. (Coleção Baderna).

---

**Data do recebimento:** 13 de junho de 2021

**Data da avaliação:** 22 de junho de 2021

**Data de aceite:** 23 de junho de 2021

---

---

1 Acadêmica em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Tiradentes – UNIT.

E-mail: brunaelenasoares@gmail.com

2 Acadêmico em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Tiradentes – UNIT.

E-mail: joasoliveira2015@outlook.com

3 Mestre em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE (2003); Professor docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Tiradentes – UNIT; Orientador.

E-mail: roosemandeoliveirasilva@gmail.com