



# **Pandemia e Transformações na Mobilidade Urbana: Uma Entrevista com Dra. Mimi Sheller<sup>1,2</sup>**

***Mobility Transformations During The Pandemic: An Interview With  
Ph.D. Mimi Sheller***

***Pandemia y Transformaciones en la Movilidad Urbana: Entrevista  
con el Dr. Mimi Sheller***

MARINO, Filipe Ungaro<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Universidade Estadual do Rio de Janeiro; Departamento de Arquitetura e Urbanismo.. Rio de Janeiro, Brasil.  
filipemarino@gmail.com  
ORCID: 0000-0002-2496-2429

---

<sup>1</sup> É diretora da Global School at Worcester Polytechnic Institute em Massachusetts, USA. Até 2021, foi Professora de Sociologia e diretora do Centro de Pesquisa e Política de Mobilidade do Departamento de Sociologia da Universidade de Drexel, Estados Unidos. Dra. Sheller tem diversos trabalhos científicos sobre mobilidade urbana e justiça da mobilidade. Em 2021, durante o auge da pandemia de Covi-19, a professora concedeu uma entrevista ao professor Dr. Filipe Ungaro Marino.

<sup>2</sup> A entrevista foi realizada pelo professor e pesquisador Dr. Filipe Marino, membro do Laboratório de Mobilidade Sustentável – LABMOB – Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e traduzida do inglês para o português por Dr. Filipe Marino e Dr. Sérgio Borges, membro do GEOPPOL (Grupo de Estudos e Pesquisas em Política e Território) do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRJ.



**Resumo:**

Como a pandemia de Covid-19 afetou a vida nas grandes cidades, o uso dos meios de transporte e a mobilidade urbana? Quais são as implicações atuais e futuras para a mobilidade urbana em um contexto pós-pandêmico? Nessa entrevista, a cientista social e professora doutora Mimi Sheller tentou oferecer algumas pistas para nos ajudar a pensar nas mudanças e transformações no deslocamento diário urbano durante e após a pandemia de Covid-19.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana, Mobilidade futura, Pandemia, Covid-19.

**Resumen:**

¿Cómo la pandemia del Covid-19 ha afectado la vida en las grandes ciudades, el uso de los medios de transporte y la movilidad urbana? ¿Cuáles son las implicaciones urbanas y futuras para la movilidad pandémica? En esta entrevista, la científica social y profesora Doctora Mimi Sheller trató de ofrecer algunas pistas para ayudarnos a cambiar el cambio urbano durante y después de la pandemia de Covid-19.

**Palabras clave:** Movilidad urbana, movilidad futura, Pandemia, Covid-19

**Abstract:**

How the Covid-19 pandemic has affected life in large cities, the use of means of transport, and the urban mobility? What are the current and future implications for urban mobility in a post-pandemic context? In this interview, social scientist and PhD professor Mimi Sheller tried to offer some clues to help us think about the changes and transformations in urban daily commuting during and after the Covid-19 pandemic.

**Keywords:** Urban mobility, Future mobility, Pandemic, Covid-19



**1. Durante 2020, alguns dos paradigmas da mobilidade parecem ter mudado. O incentivo ao transporte público, viagens de turismo de massa, a necessidade constante de deslocamento: tudo mudou desde então. Mesmo assim, o deslocamento continua sendo uma necessidade relevante em nossa sociedade. Qual é a sua opinião sobre essas mudanças?**

Em meu novo livro – *Advanced Introduction to Mobilities (2021)* – eu discuto os vários impactos da pandemia Covid-19 nas mobilidades e imobilidades. Este também é um tema central no número especial da revista *Mobilities* sobre “*Pandemic (Im)mobilities*”, que eu coeditei com Peter Adey, Kevin Hannam e David Tyfield (Adey et al. 2021). Um dos pontos-chave que tentamos enfatizar é, primeiro, que a resposta à pandemia intensificou as desigualdades de (im)mobilidade existentes e exacerbou as mobilidades diferenciais. Com isso quero dizer que aqueles com “alta motilidade<sup>3</sup>” são capazes de gerenciar suas opções de mobilidade e imobilidade, protegendo-se quando necessário, trabalhando, estudando e socializando *online*, em casa; ter bens e serviços entregues a eles remotamente; viajar em veículos particulares (carros e até mesmo jatos particulares estão sendo cada vez mais usados pelas “*elites cinéticas*” (kinetic elites)<sup>4</sup>); e proteger suas famílias em bolhas seguras, não apenas uma casa bem equipada, mas até mesmo em uma segunda ou terceira casa em áreas mais remotas. Em contraste, aqueles com baixo “capital de mobilidade” – especialmente aqueles que são trabalhadores essenciais – tiveram que arriscar suas vidas continuando a usar o transporte público, trabalhar em ambientes inseguros, viver em condições de superlotação e, muitas vezes, ter filhos em casa sem boas condições de acesso à internet; eles também têm maior probabilidade de ter problemas de saúde e, portanto, estão mais suscetíveis aos graves impactos do vírus. O segundo ponto é que o coronavírus prosperou nessas condições. As mobilidades virais se beneficiam dos vetores diferenciais proporcionados por essas desigualdades sociais. O vírus se insinua em corpos humanos e pega carona pelo mundo e dentro das cidades ao longo dos caminhos de menor resistência.

Nossos corpos são os veículos do vírus, e ele está dando uma boa viagem. Portanto, mudar as maneiras como distribuímos as infraestruturas de mobilidade, governamos os sistemas de mobilidade e realizamos mobilidades diferenciais será crucial para a recuperação pós-pandemia. Isso significa que precisamos usar essa enorme interrupção dos sistemas de mobilidade não apenas para impulsionar a mudança em direção a um transporte mais resiliente e sustentável, mas também para imaginar, planejar e investir em uma mobilidade socialmente mais justa e equitativa. Claro, isso é exatamente o que a emergência climática também exige de nós, como os estudiosos da mobilidade vêm argumentando há algum

---

<sup>3</sup> “Motilidade” é um conceito que aborda as potencialidades de mobilidade dos sujeitos. Para maiores informações, ver Kauffmann, Bergman & Joye (2004).

<sup>4</sup> Sobre “*kinetic elites*” Mimi Sheller diz que: “estão monopolizando o controle sobre energia, água e direitos minerais, usando seu poder para controlar os recursos globais que estão se tornando cada vez mais escassos” (SHELLER, 2018, p.28. Tradução nossa). Para maiores esclarecimento sobre a expressão, consultar o texto integral *Theorising mobility justice*, disponível através do link: <https://www.scielo.br/pdf/ts/v30n2/1809-4554-ts-30-02-17.pdf>



tempo. Portanto, este é o momento de avançar em um programa de mobilidades equitativas e justas, se esperamos acabar com a pandemia e controlar a mudança climática.

## **2 - Em sua opinião, uma vez superada a pandemia, novas formas e regras de deslocamento surgirão ou haverá uma retomada dos paradigmas tradicionais da mobilidade?**

O que isso significa é que existem padrões divergentes de resposta social, e também que estes estão convergindo com padrões urbanos e nacionais distintos de resposta à descarbonização e implementação de políticas de baixo carbono. À medida que as montadoras aceleram a mudança para os veículos elétricos e a administração Biden começa a promover o investimento em infraestrutura de carregamento elétrico, é provável que os Estados Unidos vejam uma forte mudança para os veículos elétricos privados, mas vejam uma continuidade dos padrões de expansão urbana e grande automobilidade, além de núcleos urbanos gentrificados.

As cidades europeias, por outro lado, parecem estar se movendo em direção ao modelo da “cidade dos 15 minutos” e a mais localidades de bairros com facilidade de andar a pé, de bicicleta e de micromobilidade. As cidades asiáticas parecem estar investindo mais em um sistema de transporte de massa seguro, mas também estão vendo a disseminação contínua da automobilização, então não tenho certeza de como isso funcionará lá. Ao mesmo tempo, em todo o mundo, muitas, muitas pessoas dependem de sistemas informais de transporte.

Recentemente eu entrei para o conselho consultivo de uma nova organização chamada “*Global Partnership for Informal Transportation*” (GPIT) – Parceria Global para Transporte Informal. A GPIT acredita que “os sistemas informais de transporte urbano podem ser motores poderosos para a mobilidade econômica e para a criação de cidades mais sustentáveis e inclusivas”. (<https://www.gpittransportation.org/>). Se pudermos ajudar tais sistemas urbanos informais de mobilidade a inovar, melhorar os serviços e substituir veículos movidos a diesel, poderá ser possível alavancar a elaboração de políticas pós-pandêmicas para capacitar os fornecedores informais de transporte, escalonar a inovação, fomentar tecnologias éticas e promover políticas inclusivas para a justiça da mobilidade<sup>5</sup>.

## **3 - Em relação à pesquisa sobre carros autônomos e drones, você acha que eles vão contribuir para a mobilidade urbana ou se tornarão um problema em curto prazo para as cidades que os implementarem por fomentar a desigualdade e impor mudanças ao ambiente construído?**

Em quase todos os cenários e promoções para automóveis autônomos que vi, eles parecem servir apenas à elite cinética e intensificar as desigualdades existentes no acesso à mobilidade. Eles representam graves dilemas éticos que não foram resolvidos e entregam o espaço público a sistemas robóticos e empresas privadas que não estão bem regulamentados para o bem público. Pode haver alguns cenários nos quais podemos planejar sistemas automatizados de ônibus ou transporte automatizado de carga de longa distância, e entrega de última milha - mas é claro que isto colocará muitas pessoas para fora do mercado

---

<sup>5</sup> A ideia de “justiça da mobilidade” (*mobility justice*) está presente na obra de Mimi Sheller, a exemplo do livro “*Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*” publicado em 2018, e é uma ideia-chave no pensamento da autora.



de trabalho. Se isto é parte de uma transição para a mobilidade elétrica que traz novas infraestruturas de automação, então será necessário planejar cuidadosamente a incorporação de treinamento e requalificação profissional dos trabalhadores para construir, manter e gerenciar tais sistemas. E também precisamos entender como a propriedade pública, a regulação e a tomada de decisões sobre esses sistemas automatizados podem ser mantidas.

No que diz respeito aos drones, pelo qual eu presumo que se refere aos drones aéreos que atravessam as cidades, acho que os conflitos sobre o espaço aéreo, segurança humana, roubo ou ataque e proteção do público fazem disso um assunto complicado nas áreas urbanas. Eu vejo cenários mais prováveis nos quais drones estão sendo usados para gerenciamento de armazém em "centros de distribuição", ou possivelmente na entrega vertical em varandas de arranha-céus.

Veremos uma cidade parecida com Wakanda emergindo com fazendas verticais e voos de drones humanos? Talvez! Mas eu penso que o ponto geral que eu faria é que o "novo paradigma das mobilidades" se baseia na ideia de que as mobilidades e materialidades estão enredadas de maneiras complexas (Sheller & Urry 2006)<sup>6</sup>, juntamente com vários tipos de mobilidades mediadas e mobilidades imaginárias e virtuais. E o resultado do surgimento de sistemas automatizados e robóticos será moldado não apenas através do determinismo tecnológico (como as corporações promovem suas "soluções" para problemas urbanos) ou através da regulamentação e planejamento do governo (como os formuladores de políticas parecem pensar), mas através da produção interativa do espaço (para usar o termo de Lefebvre<sup>7</sup>) tanto de cima como de baixo, dentro de práticas situadas.

**4- Um dos setores que mais se expandiu durante a pandemia, tanto nos países desenvolvidos quanto no hemisfério sul, foi a micromobilidade (bicicleta e scooter). Você acredita que esta é uma tendência transitória influenciada pela pandemia ou que haverá uma mudança substancial em como a micromobilidade pode efetivamente remodelar as cidades?**

Eu acho que há um enorme potencial para a micromobilidade continuar a se expandir e realmente decolar na cidade pós-pandêmica. Já vemos implementação e experimentação de muitos sistemas e formatos diferentes; vemos as ruas sendo reconfiguradas em algumas cidades para torná-las mais receptivas à micromobilidade; e vemos uma geração de pessoas interessadas em experimentar vários tipos de micromobilidade.

Todas estas tendências continuarão, e com o financiamento e a formulação de políticas corretas poderemos ver algumas cidades realmente saltarem à frente nesta área. Eu veria isto envolvendo não apenas bicicletas e scooters, mas também bicicletas de carga, riquexós<sup>8</sup> elétricos, dispositivos de mobilidade assistida para pessoas com habilidades diversas, e

---

<sup>6</sup> Sheller, M. and Urry, J., 'The City and the Car', International Journal of Urban and Regional Research, Vol. 24, No. 4, (2000) pp. 737-57.

<sup>7</sup> Henri Lefebvre foi um filósofo marxista e sociólogo francês.

<sup>8</sup> Riquixá ou riquexó é considerada um meio de transporte comum em países asiáticos, e corresponde a uma carroça com dimensões medianas com capacidade de acomodação para duas pessoas. Originalmente, é um veículo movido à tração humana.



muitas outras características possíveis. Em 2000, John Urry e eu concluímos nosso artigo sobre "A Cidade e o Carro", tentando imaginar um mundo urbano de veículos mais lentos, leves e "amigos do público" que misturasse transporte e comunicação em novas formas híbridas, e no qual "as paisagens das cidades globais poderiam assim ser transformadas através de um fluxo mais misto de microcarros lentos, semipúblicos, ciclovias, pedestres e transporte de massa melhorado" (Sheller & Urry 2000: 754). Ainda tenho esperança de ver isso acontecer.

**5 - Outro ponto importante para pensar na mobilidade do nosso século é criar meios de transporte mais sustentáveis. Por outro lado, houve um crescimento constante na frota de veículos, aviões, cargas e navios de passageiros, contra práticas para mitigar as emissões de CO2. Como você analisa essa contrariedade?**

Eu acredito firmemente que as cidades e a sociedade em geral não serão capazes de reduzir suficientemente as emissões de CO2 a menos que reduzamos as mobilidades em geral. Em outras palavras, não podemos simplesmente descarbonizar os veículos enquanto continuamos a aumentar a oferta de meios de mobilidade. Em algum momento precisamos colocar limites às mobilidades de elite - ou seja, viagens aéreas excessivas, uso excessivo de meios de transporte privados e consumo excessivo de energia.

A "justiça da mobilidade" (*mobility justice*) exige não apenas que nós elevemos a mobilidade dos pobres para um acesso mais equitativo às mobilidades, mas também que imponhamos limites regulamentares às hipermobilidades da elite cinética. Mesmo que mudássemos cada veículo para energia elétrica, e fizéssemos combustível renovável para aviões e navios, simplesmente não há recursos de energia renovável suficientes (e os metais que precisam ser minerados para construir a infraestrutura para isso, ou o território que precisa ser cedido para isso) para que algumas pessoas o desperdicem desnecessariamente. Talvez isto se apresente como um ponto de vista de "austeridade da mobilidade", mas eu vejo isto como realmente expandindo as opções de mobilidade das massas ao preservar os bens comuns planetários para o uso de todos, ao invés de poucos.

**6 - No que diz respeito à justiça e à mobilidade, o isolamento social imposto para superar a disseminação do coronavírus aumentou o uso de veículos individuais e aumentou as vendas em vários países, como o Brasil. Que medidas você acredita que podem ser pensadas para expandir a "justiça da mobilidade" nos países onde isso ocorreu?**

Esta é uma grande questão de como tentar dobrar esta conjuntura para direções mais sustentáveis ou mais justas, quando em muitos lugares parece haver um retrocesso em direção não apenas aos negócios como sempre, mas até mesmo uma mobilidade mais intensiva em carbono. Como eu já observei, é por isso que não podemos simplesmente contar com a promoção do transporte ativo ou com a criação de uma infraestrutura de baixo carbono para incentivar as pessoas a fazerem melhores "escolhas" de comportamento individual.

Como Elizabeth Shove e outros argumentaram, este tipo de estrutura de escolha comportamental não mudará as práticas sociais. Em vez disso, defendo que precisamos adotar uma estrutura de justiça da mobilidade que inclua não apenas justiça distributiva (fornecendo meios de transporte para todos), mas também uma dimensão de justiça



participativa (quem decide e faz política), uma dimensão de justiça reparadora (como compensar perdas e danos passados) e uma dimensão de justiça epistêmica (que estruturas ontológicas estamos usando e como a "natureza" ou "o sagrado" pode ter mais voz).

Portanto, isso se torna não apenas uma questão de “como vou chegar ao trabalho hoje”, ou à escola, ou ao médico, ou algo assim - que às vezes é o foco do planejamento de transporte - mas uma questão muito mais ampla. Como o mundo molda a forma como nos movemos e habitamos, e como nossas (im)mobilidades, por sua vez, moldam o mundo? No Brasil, isso pode significar perguntar não apenas sobre o transporte urbano diário, mas também as mobilidades de sistemas alimentares maiores e economias globais de mineração extrativa (incluindo impactos na Amazônia), a chegada e saída de migrantes (por exemplo, haitianos), muitos outros tipos de circulação que envolvem os humanos em relação com a natureza que se estende por escalas planetárias, incluindo os impactos das mudanças climáticas que repercutem nos sistemas sociotécnicos humanos. A justiça da mobilidade, finalmente, requer a combinação de um micro foco nas relações corporais, um meso foco nas políticas e no planejamento urbano e um macro foco nas mobilidades globais e planetárias. É por isso que eu descrevo a própria justiça como uma prática móvel embutida que atravessa e entrelaça escalas espaciais (Sheller, 2018).

## REFERÊNCIAS

ADEY, P., HANNAM, K., SHELLER, M. TYFIELD, D. Pandemic (Im)mobilities'. ***Special Issues of Mobilities***, 16 (1) February 2021.

KAUFFMANN, V.; BERGMAN, M.; JOYE, D. *Motility: Mobility as Capital*. ***International Journal of Urban and Regional Research***, v. 28, n. 4, p. 745-756, December 2004.

SHELLER, M. *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. Verso, 2018.

SHELLER, M. *Advanced Introduction to Mobilities*. Edward Elgar Publishers, 2021.

SHELLER, M; URRY, J. *The City and the Car*, ***International Journal of Urban and Regional Research***, Vol. 24, No. 4, (2000) pp. 737-57.

SHELLER, M; URRY, J. *Materialities and Mobilities*, ***Special Issue of Environment and Planning A***, 38 . London: Ashgate, 2006.