



O estado da arte em políticas de mobilidade urbana – novas perspectivas para identificar fatores de influência ao fracasso

Éverton Aristides Margueiro

Professor, Universidade Anhembi Morumbi UAM); Doutorando em Administração Universidade Paulista (UNIP); servidor do Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia de São Paulo (IFSP).
emargueiro@gmail.com

Roberto Bazanini

Professor, Doutor, Universidade Paulista (UNIP), Brasil.
robertobazanini@gmail.com

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

RESUMO

O tema análises em políticas públicas apresentou alto volume de publicações na última década, para o tema cidades inteligentes, relacionadas aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS-2030). A diversidade de estudos estimulou o levantamento preliminar do Estado da Arte para identificar o estágio de estudos sobre análises de políticas públicas de mobilidade urbana, que indicou o predomínio de pesquisas que analisam de forma reativa, políticas já implementadas, com os temas governança, centralidade e resultados. O levantamento também delimitou o surgimento de novas tendências, para inferir que o fenômeno cultura possa se tornar um elemento determinante e antecedente para detectar fatores de influência ao fracasso de políticas públicas. Definiu-se cultura como práticas, hábitos e comportamentos atitudinais, categorizados como precedente, inercial e desenvolvida, para estabelecer um modelo transversal de análises de políticas públicas de mobilidade urbana. A partir do framework apresentado, realizou-se o teste de campo, por meio da análise documental de uma política de mobilidade de uma cidade brasileira, para detectar fatores de insucesso e resiliência pela ótica da cultura. Como resultado, os fatores da categoria cultura inercial são de difícil mensuração preventiva, devido a falhas no mapeamento de fatores culturais precedentes, para antever soluções. Como contribuição infere-se a cultura como imprescindível à proposição de modelos de análises e em planos gerenciais de políticas públicas.

PALAVRAS-CHAVE: Políticas Públicas; Comportamento; Modal de Transporte.

1 INTRODUÇÃO

Na última década, o interesse pelo tema políticas públicas de mobilidade urbana aumentou exponencialmente, muito embora incentivado pelos benefícios sociais que possam proporcionar às populações locais e pelos avanços propiciados por pesquisas relacionadas aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) e o planejamento de cidades inteligentes (FOTH; MANAUGH; EL-GENEIDY, 2013; ODS-BRASIL, 2022; ONU-BRASIL, 2018; VAN WEE, 2016).

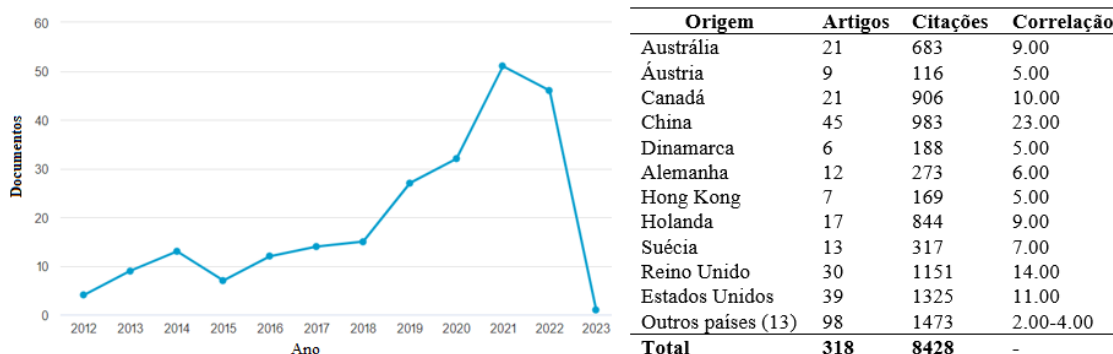
Sob a perspectiva da mobilidade urbana, a utilização incentivada da modal bicicleta também oferece importantes benefícios físicos, além de favorecer à construção de uma nova cultura local e a consciência socioambiental (ODS-BRASIL, 2022; ONU-BRASIL, 2018). O aumento do interesse pode ser constatado por meio de trabalhos com subtemas seminais já consagrados na literatura como: acessibilidade; sustentabilidade ambiental; facilitação de acesso a outros meios de transporte; redução de custos; inclusão social; e a redução de poluentes (BALKMAR, 2020; BOISJOLY; EL-GENEIDY, 2017; DAMIDAVICIUS; BURINSKIENE; USPALYTE, 2019; FOTH; MANAUGH; EL-GENEIDY, 2013; OLEKSZECHEN; BATTISTON; KUHNEN, 2016).

Contudo, embora essas políticas possam emergir de forma natural e planejada a partir da adesão de nações signatárias à Agenda ONU 2030, estudos mais recentes (dos últimos cinco anos) passaram a alertar que boa parte dessas implantações ocorrem de forma rápida, entusiasta e sem a devida avaliação prévia a possíveis problemas futuros, tendo como resultado, falhas que estimulam o surgimento de pressões sociais e econômicas de organizações e da sociedade civil (HUDSON; HUNTER; PECKHAM, 2019; LEONG; HOWLETT, 2022).

Tendo em vista o adensamento das pesquisas na última década, os alertas de estudos mais recentes sobre falhas decorrentes da implantação de políticas de mobilidade urbana, surgiu o interesse pelo levantamento do estágio em que se encontram as investigações sobre o tema, para indicar eventuais “gaps”, tendências, a maturação ou a exaustão nos estudos, como forma de apresentar possíveis avanços nas discussões dos últimos 10 anos. O levantamento preliminar foi realizado em dezembro de 2022, a partir da base *Scopus*, por se tratar de um dos

mais relevantes bancos de dados que congregam os principais periódicos sobre o tema, com alto fator de impacto, com filtros que compreendessem apenas artigos com mais de 10 citações e correlações iguais ou superiores a 5:

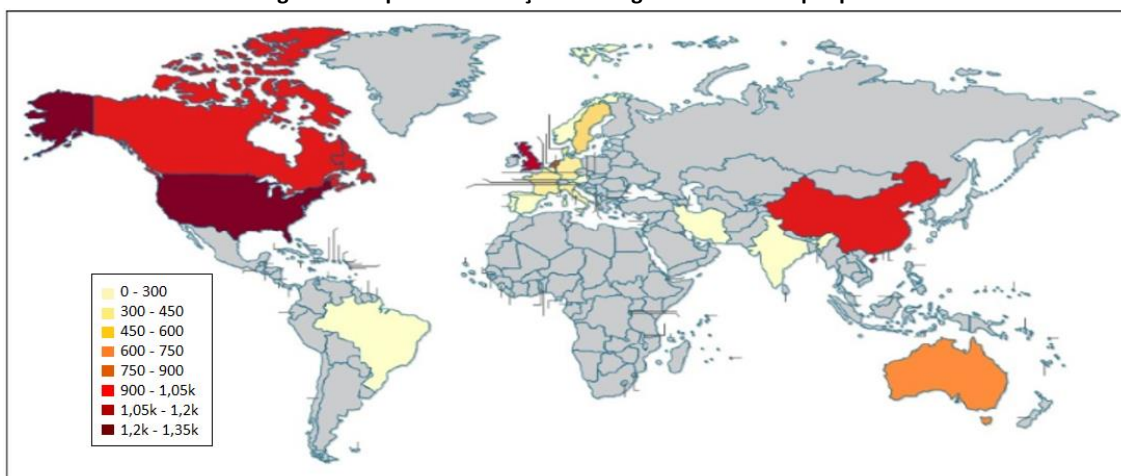
Figura 1: Tendência de alta do tema Mobilidade Urbana e principais correlações – 10 anos



Fonte: elaborado pelos autores com base no levantamento Scopus dez/2022.

A relativa queda observada para os anos de 2022 e 2023 se deve ao fato que os principais periódicos listados no levantamento (Journal of Advanced Transportation; Transport Policy; transport Reviews; Case Studies on Transport Policy; Journal of Transport Geography) ainda estavam com processo de publicação em aberto, não significando a exaustão ou desprestígio do tema. Contudo, verificou-se certa estabilidade na curva para os dois últimos anos, o que indica, possivelmente, proximidade de maturação para o tema mobilidade urbana, no assunto (acessibilidade e sustentabilidade). Resultante dessas observações iniciais foi construído como recurso didático, um mapa que demonstra todos os 318 estudos filtrados no levantamento, o estágio e a densidade das pesquisas em políticas públicas de mobilidade urbana além da distribuição delas no mundo, cuja concentração se verifica nos seguintes países/regiões continentais: Ásia-China; Américas-EUA e Canadá; Europa-Reino Unido e Suécia; representando mais de 76% das produções.

Figura 2: Mapa de distribuição de artigos mais citados por país



Elaborado pelos autores, com base em 318 artigos obtidos no levantamento Scopus em dez/2022.

Nesse contexto, destacam-se a emergência de estudos críticos às pesquisas que analisaram as possíveis causas dos fracassos das políticas públicas. Hudson, Hunter e Peckham (2019) criticam por exemplo, que o principal foco desses estudos se relaciona às análises de ações estratégicas das políticas governamentais, mas, especialmente, sobre o mapeamento dos reflexos sociais, econômicos e tecnológicos subsequentes, que essas estratégias exercem. Os autores afirmam que a maior parte desses estudos visam a aplicação de modelos reativos de análises, com foco nos controles, governança, comportamentos inerciais e resultados, para somente então determinar se houve eventual sucesso ou fracasso, em políticas públicas já implementadas (HUDSON; HUNTER; PECKHAM, 2019). Essas críticas parecem despertar um possível movimento de mudança nos rumos das pesquisas, visto que o levantamento também constatou o surgimento de subtemas relacionados ao uso da cultura como elemento preventivo, com termos que emergiram nos últimos cinco anos, tais como: aprendizagem, comportamento, hábito, participação e interação social em rede (LEONG; HOWLETT, 2022).

Essa constatação indica uma discreta tendência de proximidade dos estudos e do planejamento público, para invocar o elemento cultura, apesar das críticas ainda não reconhecerem a lateralidade das pesquisas sobre o fenômeno, nem o alcance e contribuições que ele poderia oferecer, por exemplo: “*como um elemento que permita avaliar a influência antecedente às implantações de políticas*”. Essa percepção visa constatar se as variáveis antecedentes e subsequentes da cultura possibilitam identificar, estabelecer e construir valores sociais contínuos, que propiciem dimensionar o conjunto de práticas comportamentais de aceitação, resistência ou difusão, derivadas da relação governo-sociedade, com objetivo de planejar e aprimorar constantemente as políticas.

Com base nessas constatações e para os propósitos desse estudo, determinou-se como premissa, à seguinte hipótese: **(h1)** *Para planejar, implantar, aprimorar ou analisar políticas públicas, a cultura corresponde elemento central para investigar a participação social e a interação coletiva para fins decisórios*. Essa perspectiva considera que as interações e comportamentos sociais se relacionam aos conhecimentos prévios, que geram influência, aceitação ou resistência e, cujo uso para o planejamento, propicia e facilita a concepção de novas políticas, sendo capazes de antever problemas e resultados, ou ainda, aprimorar políticas existentes (HUDSON; HUNTER; PECKHAM, 2019; MATLAND, 1995; RAHMAN; BAKER, 2018).

Como mencionado anteriormente, a leitura preliminar do levantamento bibliográfico permitiu conceber a hipótese a ser testada, e o interesse pela pesquisa para responder a seguinte questão: *Como o fenômeno cultura pode contribuir para facilitar a identificação e descrição dos fatores de influência na definição e no aprimoramento de políticas públicas?*

A afirmativa orientadora que justifica o estudo, considera que: “a negligência à dinâmica da cultural local e seus aspectos comportamentais, simbólicos e atitudinais, relativos à participação social coletiva de especialistas e de usuários de políticas públicas, nos processos decisórios de planejamento, implantação ou aprimoramento, possam estar diretamente relacionadas às causas centrais dos fracassos identificados nas pesquisas”. Assim, para testar a hipótese e responder à questão de pesquisa, o estudo examina a base dados secundárias oficiais e de fontes históricas das fases de implantação e aprimoramento de uma política de mobilidade urbana brasileira.

O artigo está estruturado por esta Introdução; a seção Revisão da Literatura que depreende os conceitos de Políticas Públicas e de Cultura alinhados para os fins deste estudo. Após, a seção Metodológica onde se apresentam a característica do estudo, a forma de coleta dos dados e o modelo protocolar de análise. O artigo finaliza pelas seções Apresentação e Discussão dos Resultados, e Conclusões, com o descritivo das limitações e sugestões para futuras pesquisas.

2 REVISÃO DA LITERATURA

2.1 Políticas Públicas

Dentre as diferentes definições observadas na literatura clássica sobre Política Pública, a que encontra amparo para os objetivos desse estudo, se ancora no princípio postulado por Weiss (1963), como o conjunto de ações e medidas, percursos e recursos adotados e aplicados por um ator governamental para a resolução de problemas pontuais ou sistêmicos de ordem individuais e coletivas (BORZEL, 1998; MATLAND, 1995; SHULOCK, 1999). A partir dessa concepção inicial, a evolução e desdobramento de estudos que buscaram analisar o sucesso ou fracasso de Políticas Públicas, passaram a adotar três abordagens dimensionáveis de modelos de avaliação: a) efetividade; b) econômica; c) profissional (FOTH; MANAUGH; EL-GENEIDY, 2013; FREY, 2000; SOUZA, 2006).

Nessa perspectiva, a produção literária dos últimos dez anos, revela que as análises de Políticas Públicas têm evoluído pelo fornecimento de estudos que tratam, especificamente sobre a identificação do problema, do desenho ou, do sucesso ou fracasso processuais (LEONG; HOWLETT, 2022); sobre a influência, ou não, para mudanças decisórias, hierárquicas e burocráticas, como normas de governança e ajustes às diretrizes políticas (FERNANDES; ALMEIDA, 2019; LOTTA et al., 2018); e, finalmente, por mudanças, dos controles hierárquicos para uma visão mais colaborativa e participativa dos atores (NUNES, 2020); compreendendo a acessibilidade dos *stakeholders* (VAN WEE, 2016); pela configuração da sociedade organizada em redes, por meio da cooperação e comprometimento de práticas e de difusão (CUI; YI, 2020).

Essa visão mais atual projeta uma possível tendência para produção de pesquisas que não se limitam às análises da implantação centralizada e hierarquizada de governo. Essas novas concepções consideram, de maneira implícita, a importância da influência cultural e histórica.

Nessa perspectiva, Cui e Yi (2020) concluíram, ao pesquisarem os resultados de uma política pública sobre distribuição e consumo de água que, o fator determinante do fracasso foi a falta de observação do aspecto comportamental preexistente, em razão de práticas individualistas posteriores. Para os autores, os problemas surgem logo depois da implantação, devido a ausência da participação de especialistas nas decisões, e nas ações cooperadas e interdependentes, que influenciam de modo negativo e inercial a política, causando impactos sobre a governança, a geração de valor e o aprimoramento posterior da política (CRUMLEY, 2007; LOTTA et al., 2018; LOUNSBUR; CRUMLEY, 2007; NUNES, 2020; PIRES; GOMIDE, 2016).

Desse modo, infere-se que, a partir das convergências detectadas nesses artigos, a afirmativa orientadora que considera que a “cultura” compreende um conjunto de práticas comportamentais *precedentes*, cujas mudanças ou adaptações *inerciais*, dependem de uma

ampla participação social na governança colaborativa e em ações coletivas que determinarão a implantação das políticas públicas.

2.2 Cultura em políticas públicas

O termo cultura pode ser interpretado em diferentes contextos e, portanto, enseja uma ampla concepção de definições e discussões. Dentre essas diferentes concepções, uma delas pressupõe que devam ser considerados os diferentes comportamentos individuais e coletivos pré-existentes, pois, contribuem pela formação de novas camadas culturais, conforme afirmam Damidavicius, Burinskiene e Uspalyte (2019) sendo, esses pressupostos, igualmente importantes à concepção de novas políticas públicas, visto que se fundamentam pela resolução de problemas individuais e coletivos, concomitantes (THOMPSON, 1998). Em outra linha relaciona a cultura às práticas comportamentais reiteradas, como hábitos e costumes que condicionam e caracterizam um grupo social, suas tendências, desdobramentos e difusões inerciais (THOMPSON, 1998; IHLSTRÖM et al., 2021; KARJALAINEN; JUHOLA, 2021; MEINHERZ; BINDER, 2020; PRITCHARD; BUCHER; FRØYE, 2019).

Em relativa congruência sobre essas concepções, Bourdieu (2002) define que a cultura compreende o conjunto de práticas flexíveis e adaptáveis no espaço-tempo, não sendo catalizadora de um único perfil individual ou coletivo estático, determinante ou característico, apesar de ser um importante balizador para a investigação de hábitos antecedentes e suas tendências, quando se considera o recorte temporal.

Essas contribuições reforçam duas reflexões: a primeira estabelece que as características primárias e de tendências de comportamento, devem considerar fatos de dados históricos precedentes e relevantes ao planejamento de uma política pública (CMSP-07, 2008; CMSP-19, 2019). A segunda, conforma que as evoluções sociais, econômicas e tecnológicas são organicamente mutáveis no espaço-tempo, podendo ser influenciadas ou por influenciar novas práticas, portanto, por influírem ao aprimoramento das políticas públicas (McNAY, 1999; SORENSEN, E.; TORFING, 2016; THOMPSON, 1998).

Dessa forma, infere-se que a utilização da cultura em níveis mais amplos de análise, torna o fenômeno elemento primordial para detecção dos fatores de influência ao sucesso ou fracasso de políticas públicas. A Tabela 1 a seguir se orienta pela proposição de ampliar essa discussão acadêmica, para atribuir a utilização do fenômeno cultura em categorias transversais aplicáveis em diferentes níveis e campos influentes, em estudos sobre análises de políticas públicas:

Tabela 1: Variáveis culturais em políticas públicas locais

VARIÁVEIS CULTURAIS EM POLÍTICAS PÚBLICAS LOCAIS			
Níveis	Cultura Precedente	Cultura Inercial	Cultura Desenvolvida
Micro	Legado, aspectos endógenos, individuais ou de grupo	Falta de motivação e reconhecimento	Criação de valor e Sentido
Meso	Comportamentos e decisões centralizadas em diádes, sem a participação de outras entidades	Conduta de oposição: Entidade especializada e política	Cooperação, Comprometimento Legitimidade; Aceitação e Difusão
Macro	Práticas comuns não reguladas e individualistas; Falta de conhecimento e participação nas decisões	Práticas individuais e coletivas de aceitação ou resistência	Regras de coalisão cooperação e comprometimento na governança participativa de governo, especialistas e da sociedade.

Fonte: Elaborado pelos autores com base em BOURDIEU (2002) e McNAY, L. (1999).

A *Cultura Precedente* baseia-se na concepção de que os hábitos e comportamentos individuais e coletivos tendem a influenciar possíveis comportamentos futuros que limitam a flexibilidade e a criatividade. Essa concepção revela certa tolerância às ambiguidades, mas, ao mesmo tempo, permite desenvolver com mais naturalidade, as identidades organizacionais ou de grupos, por se estabelecerem a partir do legado de camadas culturais antecedentes (BEILIN; WILKINSON, 2015; BOURDIEU, 2002; McNAY, 1999; THOMPSON, 1998).

A *Cultura Inercial* propõe uma percepção mais abrangente, por meio de uma filiação mais ampla, que pode gerar identidade sólida, como na precedente, pelo conjunto de hábitos e comportamentos particulares semelhantes que definem o estereótipo identitário de um grupo. Essa concepção, também pode criar movimentos heterodoxos, com diferentes dinâmicas de comportamentos conflitantes, de menor tolerância às mudanças, que podem construir novas representações e manifestações que satisfaçam, ou não, o surgimento de novas identidades. Portanto, a *Cultura Inercial* exige maior controle da gestão sobre as diversas pressões percebidas ou manifestadas (BOURDIEU, 2002; LEONG; HOWLETT, 2022).

A *Cultura Desenvolvida* compreende a construção contínua de práticas de aprimoramentos e comportamentos, considera a complexidade e diversidade das instituições, e mantém como elementos importantes para as análises: a origem das práticas; mecanismos de tomada de decisão (para lidar com tensões e ambiguidades); criação de novos sentidos e valores (elementos e ações em prol de implicações às mudanças); mobilizações individuais e coletivas (desafiantes ou resistentes); e, mecanismos de interação social entre pessoas e organizações (BOURDIEU, 2002; LEONG; HOWLETT, 2022; SELLER; URRY, 2003; THOMPSON, 1998).

3 METODOLOGIA

A pesquisa se caracteriza como de natureza qualitativa e dedutiva, pois se busca investigar as características do fenômeno cultura para construir e propor categorias transversais aplicáveis aos modelos de análises, para facilitar a interpretação e a identificação dos fatores que influenciam o sucesso ou fracasso em políticas públicas (LAKATOS; MARCONI, 2021).

A dedução se constitui uma forma de raciocínio na qual se lança uma proposição, por exemplo, pela concepção do fenômeno “cultura”, com vistas às suas consequências e, em resposta aos estímulos dados da experiência, no qual está presente o estado da arte literária e o estado da dúvida e proposição a ser testada. Nesse sentido, Whitemore e Knalf (2005) reforçam que os estudos que se utilizam de modelos teóricos para embasar as proposições em pesquisas devem formulá-las a partir de uma mesma terminologia, para uniformizar e descrever mais claramente a direção esperada e a relevância epistemológica, além de serem compostos por argumentos lógicos, utilizados para construir as proposições.

Essa alternativa se mostra bastante relevante para este tipo de análise pois, esse tipo de abordagem contribui na definição, flexibilidade e descrição de classificações categóricas de conceitos indexados às teorias, para contribuir com comentários críticos da percepção do investigador, e pelo relacionamento e associação entre o contexto teórico investigado e as proposições esperadas. Com esse propósito a discussão que se segue propõe considerar os antecedentes da situação que conduziram ao surgimento do fenômeno, com o processo de descoberta enunciado em perspectivas de aprimoramento. Assim, as anotações desse estudo devem convergir com os propósitos definidos na Tabela 1 que foi sistematizada na fundamentação teórica do fenômeno cultura em políticas públicas.

A primeira etapa da pesquisa foi realizada considerando todo o conjunto de dados, compreendendo os 318 artigos obtidos do levantamento bibliográfico, por meio da revisão integrativa, para se determinar as tendências das pesquisas e apresentar o framework da tabela 1 (WHITTEMORE; KNALF, 2005). Após a leitura dos títulos e resumos dos achados iniciais, optou-se pela segmentação dos temas em dois períodos e conjuntos de artigos por temas: a primeira fase – para temas seminais em mobilidade; e, a segunda fase – para temas emergentes, a fim de lançar luzes às mudanças temáticas identificadas no levantamento.

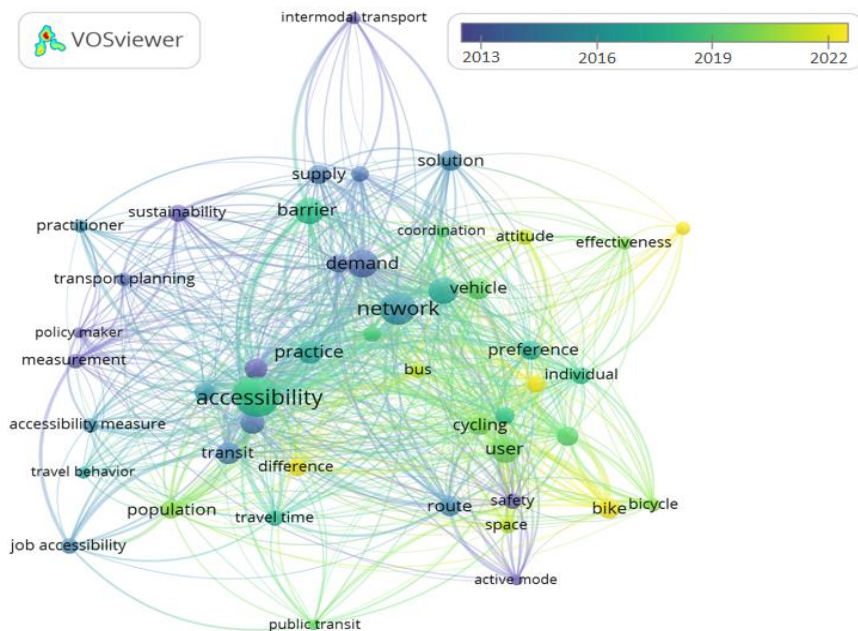
Em seguida, utilizou-se o método da análise documental, a partir da base de dados secundárias oficiais da política de mobilidade urbana do município de São Paulo (de seis anos), organizados por tema e, em ordem cronológica (BARDIN, 1977; LAKATOS; MARCONI, 2021). A organização dos dados foi necessária para facilitar a análise comparativa entre os temas, análises oficiais e os resultados dos estudos, em conformidade às proposições dessa pesquisa, para testar a hipótese apresentada. Esta prática visa facilitar a identificação das eventuais mutações comportamentais, ou divergências tanto no padrão investigativo da pesquisa, quanto das ações dos agentes públicos, decorrentes das influências de diferentes práticas de comportamentos e técnicas utilizadas para analisar dados, à medida em que a política pública fosse implementada, ajustada ou reordenada (WHITTEMORE; KNAFL, 2005).

4 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Na busca pela convergência e evidências de temas, as figuras 3 e 4 permitiram identificar clusters que concentram os percursos das 318 pesquisas do levantamento bibliográfico, sendo divididos cronologicamente, em dois períodos distintos de temas centrais. O primeiro período, compreendeu 257 artigos entre os anos 2013-2017, e diz mais respeito às investigações de políticas de mobilidade urbana, por meio de artigos seminais, relacionados a temas como “acessibilidade, redes, demanda, problemas de infraestrutura e destinos”: que

começam a formar bases mais sólidas e fundamentadas da literatura, permitindo novos campos de estudos e avanços.

Figura 3: Clusters distribuídos por subtemas relacionados às políticas públicas de mobilidade (10 anos)



Elaborado pelos autores, com base em 318 artigos selecionados na base Scopus em dez/2022.

Os clusters da Figura 3 apresenta todo o conjunto de temas tratados no levantamento inicial, compreendendo, para a primeira fase dos estudos seminais, os seguintes autores mais citados e respectivas discussões/conclusões:

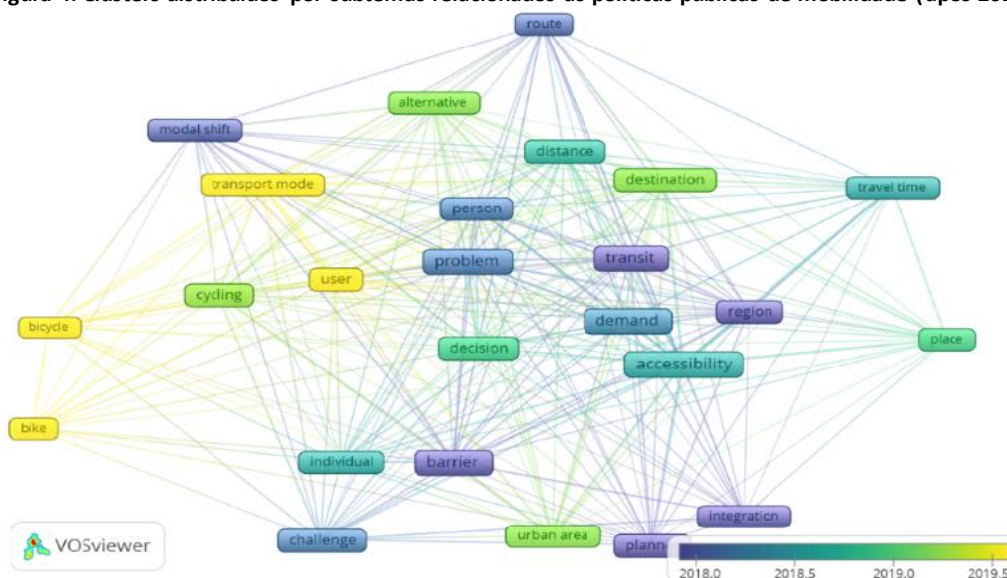
Tabela 2: Principais discussões em Políticas de Mobilidade Urbana no mundo (2013-2017)

Anos/Autores	Abrangência	Tema	Discussões/Conclusões
1ª Fase	Pesquisa		
(FOTH; MANAUGH; EL-GENEIDY, 2013; BOISJOLY; EL-GENEIDY, 2017)	Canadá	Acessibilidade	I) Indicadores podem esclarecer as métricas de implantação de políticas de mobilidade; II) Profissionais de todo o mundo não conhecem bem métricas de acessibilidade para conceber políticas de mobilidade
(CASS; FAULCONBRIDGE, 2015)	Reino Unido	Decisão em Políticas Públicas	I) Infraestrutura propicia mudança de modal; II) barreiras estruturais e de infraestrutura repercutem o não uso; III) interação do transporte com as práticas sociais subsequentes ao uso IV) Riscos de acidentes e Infraestrutura de baixa qualidade - repelem potenciais usuários
(GRIFFIN; SENER, 2016)	EUA	Políticas Públicas,	Melhor aproveitamento dos diferentes modais para o intercâmbio local e regional com Ônibus e trens

Elaborado pelos autores a partir do levantamento Scopus dez/2022

O segundo período, compreendendo os anos 2018-2022, identificou-se a emergência de novas camadas temáticas mais específicas, cujas relevâncias passaram a se orientar por novas tecnologias de infraestrutura, **comportamentos de uso**, compartilhamento de bicicletas, e **sobre aceitação ou rejeição das políticas públicas de ciclismo**.

Figura 4: Clusters distribuídos por subtemas relacionados às políticas públicas de mobilidade (após 2018)



Elaborado pelos autores, com base em 61 artigos selecionados e filtrados para o segundo período do levantamento.

A separação dos clusters em dois momentos se justifica para evidenciar a detecção dos 61 achados de artigos, que contribuíram pela apresentação sintetizada na Tabela 3, sobre os principais subtemas usados para analisar fatores de sucesso ou fracasso em políticas de mobilidade urbana.

Tabela 3: Principais discussões em Políticas de Mobilidade Urbana no mundo (2018-2023)

Anos/Autores 2ª Fase	Abrangência Pesquisa	Tema	Discussões/Conclusões
CHEN et al., (2020); LI, W. et al., (2020); LYU, et al., (2021); JIANG et al., (2022); BAO, X.; WEI, W.; LIU, Y.(2022).	China	Comportamento e Acessibilidade	Políticas de apoio e incentivo ao uso I) bicicleta com e sem estacionamento II) Economia de tempo; III) Economia financeira; IV) conveniência e acessibilidade V) gestão de demandas e congestionamento
MUNKÁCSY; MONZÓN, (2017); BUSTAMANTE et al., (2022); MARTÍN; PÁEZ, (2019); BELÉN MARTÍN; ANTONIO PÁEZ (2019)	Espanha	Políticas Públicas, Comportamento e Acessibilidade; Governança colaborativa e participativa	Aspectos demográficos e socioeconômicos influenciam no comportamento: I) Aumento de 25% no uso do modal II) Infraestrutura propicia mudança de modal; III) distância do percurso; VI) interação do transporte com as práticas sociais subsequentes ao uso; V) nível de renda e gênero do usuário.
FERNANDES; ALMEIDA, (2019); LOTTA et al., (2018); NUNES, (2020); PIRES; GOMIDE, (2016)	Brasil	Políticas Públicas, governança e colaborativa; acessibilidade;	Participação social e toma de decisões I) Infraestrutura propicia mudança de modal II) Práticas colaborativas e partilhadas; III) Difusão tecnológica e participação social para o aprimoramento de política;
IHLSTRÖM et al., (2021); BALKMAR, (2020); VAN DER MEULEN; LANDGREN, (2021); PEARSON et al., (2022);	Suécia	Comportamento e Acessibilidade	Incentivo e fatores decisivos para uso I) evitar o espaço do carro; II) aumento da segurança suavidade da rota; III) infra-estrutura adequada. IV) Pedagogia e Ecodesign: mudança de hábitos)

Elaborado pelos autores a partir do levantamento Scopus dez/2022

Essa separação também contribuiu para facilitar a identificação de informações relevantes sobre as mudanças nas pesquisas, bem como dos avanços sociais mais recentes, como forma de indicar a presença de comportamentos isolados por diferentes atores, prisms e percepções, visto que estes podem influir direta ou indiretamente nos aspectos culturais inerciais e de desenvolvimento de forma reativa.

5 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A presente pesquisa constatou que, tanto pela perspectiva acadêmica quanto gerencial, o elemento cultura não tem sido abordado em profundidade, pois deixam de analisar o comportamento e hábitos antecedentes dos usuários (BORDIEU, 2002), de modo a considerá-la como um meio para satisfação dos anseios sociais dos usuários de políticas, para se evitar problemas futuros (CACIOLI, 2022; CMSP-07, 2008; CMSP-19, 2019).

Além disso, tanto as práticas de políticas públicas e as pesquisas têm se mostrados reativos aos fatos, pois estão focadas em análises de resultados que, ora evidenciam experiências frustradas de expectativas iniciais de aceitação e rejeição, ora observam os

resultados pós implementação, para somente então propiciarem a retroalimentação de soluções ao aprimoramento das políticas (KARJALAINEN; JUHOLA, 2021; LYU, et al., 2021).

Uma importante característica constatada a partir dessa pesquisa foi que, o rito de análise dos estudos, bem como do planejamento e implantação da política de mobilidade urbana se assemelham em todo o mundo, tendo sido propostas e implementadas de forma rápida e, em algumas situações, com respostas inerciais subsequentes e negativas dos usuários, tornando-as de algum modo, ineficazes (BALKMAR, 2020; MEULEN; LANDGREN, 2021; PEARSON, et al., 2022). A falta de observação por parte dos gestores da política pública, sobre aspectos relacionados à acessibilidade, infraestrutura e culturais, gera conflitos comportamentais e atitudinais dos munícipes em razão do trânsito local, em especial pelos usuários de outros modais de transporte (CUI; YI, 2020; LEONG; HOWLETT, 2022; LOTTA et al. 2018). Esses conflitos também puderam ser observados pelos usuários da modal bicicleta em si, visto que as novas ciclofaixas não atendiam às expectativas iniciais da população (CMSP-07, 2008; CMSP-19, 2019; VAN WEE, 2016).

Concebe-se então que, se realizada de maneira precedente à análise dos fatores de acessibilidade e infraestrutura, a cultura local se torna um elemento preventivo à rejeição, e de projeção, ao aumento das possibilidades de aceitação, absorção e difusão da nova política pública que será implementada (JONES, 2012). Essa percepção faz consonância à cultura precedente. A negligência à cultura precedente evidencia os aspectos de criação reativa de comportamentos resistentes e desestimuladores. A análise sobre os resultados obtidos a partir dos artigos selecionados e da base secundária oficial da política de mobilidade urbana de São Paulo, permitiram identificar diversos problemas semelhantes relacionados ao planejamento, implantação e execução de políticas públicas, que resultaram o fracasso parcial nos primeiros anos. Os principais aspectos detectados pelo levantamento realizado convergem sobre os aspectos resistentes e desestimuladores ao sucesso do projeto, e, estão relacionados à *cultura inercial*, conforme Quadro 1 a seguir:

Quadro 1: Aspectos resistentes e desestimuladores à política de mobilidade do modal bicicleta

Ocorrência	Justificativa/Fracasso	
1	Baixa frequência de uso	falta de padronização das instalações;
2	Infraestrutura e sinalização das ciclovias	Processos complexos; sinalizações inadequadas, sem padronização ou inexistentes das vias; diretrizes políticas e de governança dispersas.
3	Infraestrutura (intermodal)	Falta de alinhamento com outros órgãos (atores) da sociedade civil especializada.
4	Resistência da população usuária	falta de integração com outros modais.
5	Resistência de outros usuários em compartilhar espaços em vias públicas	Problemas relacionados a conflito de interesses e oportunismo de uso, compartilhamento indevido dos espaços públicos com pedestres, motociclistas e outros veículos automotores.
6	Aumento de usuários para fins recreativos e não como transporte intermodal	diretrizes de governança dispersas - finalidade não atingida.
7	Alto custo orçamentário para implantação e, posteriormente, pela desinstalação dos equipamentos em locais proibidos	Gastos com implantações em locais proibidos ou de difícil acesso, que gerou denúncia e investigação de órgãos de controle (revisão e reinstalação de ciclofaixas).

Fonte: adaptado e elaborado pelos autores com base nos 318 artigos analisados, CACIOLI, (2022) e CMSP-19, (2019)

Nesses projetos, as influências *culturais precedentes* dos usuários das vias públicas não foram devidamente dimensionadas e consideradas no processo de planejamento e implantação. Estes aspectos encontram correspondência ao conceito de *cultura precedente* em nível macro, constante na Tabela 1 *Variáveis culturais em políticas públicas locais*, como aspectos que justificam e reforçam a afirmativa *h1* visto que: a negligência dos aspectos culturais locais para análise prévia à implantação da política pública, e, a falta de pertencimento, conhecimento e da participação social e interação coletiva para fins decisórios desestimulam o uso. Os movimentos reativos para correção dos erros do passado pelo poder público, e os movimentos atitudinais e comportamentais desenvolvidos pelos usuários, após o processo de implantação, revelaram que os aspectos culturais devem ser considerados preventivamente para evitar riscos de fracassos na política Pública.

A cultura inercial, derivada de comportamentos atitudinais precedentes, se mostrou aspecto mais relevante dentre os registros de fracassos, com destaque relativo aos desinvestimentos das instalações de infraestruturas das ciclofaixas mal distribuídas, e a cultura individualista dos usuários pela dificuldade coletiva em compartilhar novos espaços reduzidos da via pública, que levou os usuários de outros modais à novas práticas de uso das próprias ciclofaixas, como motos e pedestres (LI, W.; FENG, W.; YUAN, H., 2020 PEARSON et al., 2022). Essa percepção evidencia o alinhamento da cultura inercial dos itens (4, 5 e 6) do Quadro 1 *Aspectos resistentes e desestimuladores*, relacionados ao conceito de cultura inercial para os níveis micro, meso e macro de análise, constante na Tabela 1 *Variáveis culturais em políticas públicas locais*, contribui responder de maneira parcialmente afirmativa a hipótese: as variáveis da cultura inercial contribuem à construção de valores sociais contínuos e propiciam identificar o conjunto de práticas comportamentais de aceitação, resistência ou difusão, derivada da relação entre governo e sociedade – mas não constituem, necessariamente, o aprimoramento das políticas públicas (BOURDIEU, 2002; SOLTANI; SHAMS, 2017).

Por outro lado, essa percepção torna necessária e dependente, a associação da *cultura inercial*, que tem característica avaliatória e investigativa, com a *cultura desenvolvida*, pois desta associação, derivam-se ações participativas coletivas e colaborativas ao aprimoramento das políticas públicas, tais como: a realização de audiências públicas; cartas de recomendações e estudos prévios de especialistas, que revelaram a inexistência ou a diminuição de ações corretivas, direcionadas a campanhas pedagógicas de mudança da cultura inercial, para promover novos comportamentais dos usuários (BOURDIEU, 2002; VAN DER MEULEN, J.; MUKHTAR-LANDGREN, 2021).

Quadro 2: Aspectos estimuladores identificados na segunda fase dos estudos analisados (2018-2023)

Aspectos Estimulantes	
1	Percurso curto.
2	Tempo de espera transporte coletivo e possibilidade (Intermodal).
3	Custo do Transporte coletivo (intermodal).
4	Participação em Audiências Públicas
5	Participação de Associações de bairro
6	Participação de entidades e Profissionais (especialistas)

Fonte: adaptado e elaborado pelos autores com base nos 61 artigos da segunda fase do período e CACIOLI, (2022)

Essas ações propiciaram o aumento da participação social colaborativa no processo decisório e também no aprimoramento constante da política, por meio de membros de entidades representativas de outras esferas de governo e por especialistas, tais como: engenheiros de tráfego, de uso do solo; de meio ambiente; de desenvolvimento urbano; associações de ciclistas e a sociedade em geral, como meio de alinhar e mensurar os conhecimentos desses atores e os anseios mais latentes dos usuários aos cronogramas de implantação (SOLTANI; SHAMS, 2017).

CONCLUSÕES

A revisão da literatura indicou que a maioria dos modelos e indicadores utilizados em pesquisas de Políticas Públicas de mobilidade urbana são voltadas a temas como governança e resultados, com pouca atenção aos processos ou às variáveis culturais. Na maioria dos casos, observou-se que as falhas do passado puderam influir, anos mais tarde, a readequação de um novo plano de expansão, por meio do aumento da participação e contribuição de entidades especialistas e discussão mais detalhada de variáveis cuja visão limitada da gestão pública local não permitiria, o que revela a presença forte da cultura desenvolvida. O fator cultural inercial relacionado ao individualismo.

Ao final da pesquisa constatou-se que o elemento cultura é uma importante variável para analisar e detectar fatores de influência da cultura precedente, a fim de propiciar um olhar diferente dos gestores públicos, no desenvolvimento do planejamento e da implantação das políticas públicas. Também pode ser observado que alguns aspectos da cultura inercial, podem não ser mapeados adequadamente no processo de planejamento e implantação, visto que, a inexistência material de ciclofaixas não permitiria ao gestor antever que usuários de outros modais se aproveitariam desses novos espaços, quando implementadas, utilizando-as como se fossem faixas exclusivas de motociclistas.

Como contribuição acadêmica, a discussão do fenômeno cultura como categoria transversal a ser utilizada como instrumento que facilite a identificação dos fatores comportamentais que podem influenciar o fracasso ou sucesso de políticas públicas, se revelou adequada e relevante, principalmente, ao ser inserida e associada a modelos de análises de políticas públicas, como o escolhido para este exame. Evidentemente, esse estudo também possui limitações, como a dificuldade em se obter dados sobre a trajetória comportamental precedente, com a política que se pretende implementar, por compreender um universo mais abrangente de atores e agentes, mas que poderiam contribuir com o apontamento de indícios mais claros sobre as práticas culturais inerciais (prováveis), como forma de mapear preventivamente possíveis fracassos em políticas públicas. Assim, para estudos futuros sugere-se o desenvolvimento de um modelo mais robusto para o mapeamento prévio sobre os fatores dimensionais da cultura local, que considere os níveis micro, meso e macro de análise, para refletir resultados mais eficientes e eficazes, em pesquisas relacionadas à tomada de decisão em gestão de políticas públicas.

REFERÊNCIAS

BALKMAR, D. Cycling politics: Imagining sustainable cycling futures in sweden. **Applied Mobilities**, v. 5, n. 3, p. 324-340, 2020. Disponível em: <https://doi:10.1080/23800127.2020.1723385>. Acesso em: 16 mar. 2023.

BAO, X.; WEI, W.; LIU, Y. Remanufacturing lead time planning of the medical device with multi-refurbishing steps. **Journal of Cleaner Production**, n. 379, 2022. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.jclepro.2022.134697>. Acesso em: 16 mar. 2023.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977.

BOISJOLY, G.; EL-GENEIDY, A. M. The insider: A planners' perspective on accessibility. **Journal of Transport Geography**, n. 64, p. 33-43, 2017. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.jtrangeo.2017.08.006>. Acesso em: 16 mar. 2023.

BORZEL, T. A. Organizing Babylon. On the Different Conceptions of Policy Networks. **Public Administration**, v. 76, n. 2, p. 253–273, 1998. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/1467-9299.00100>. Acesso em: 16 mar. 2023.

BOURDIEU, P. Esboço de uma Teoria da Prática. **Editora Celta**, 2002.

BUSTAMANTE, X.; FEDERO, R.; FERNÁNDEZ-I-MARIN, X. Riding the wave: Predicting the use of the bike-sharing system in barcelona before and during COVID-19. **Sustainable Cities and Society**, n. 83, 2022. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.scs.2022.103929>. Acesso em: 16 mar. 2023.

CACIOLI, N. Teste das Ciclovias de São Paulo. **Infográfico-Estado**. São Paulo, Cidades, p. 1-4, 2022. Disponível em: <https://infograficos.estadao.com.br/cidades/ciclovias/index.php>. Acesso em: 21 set. 2022.

CASS, N.; FAULCONBRIDGE, J. Commuting practices: New insights into modal shift from theories of social practice. **Transport Policy**, n. 45, p. 1-14, 2016. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.tranpol.2015.08.002>. Acesso em: 16 mar. 2023.

CHEN, Z.; VAN LIEROP, D.; ETTEMA, D. Dockless bike-sharing systems: What are the implications? **Transport Reviews**, v. 40 n. 3, p. 333-353, 2020. Disponível em: <https://doi:10.1080/01441647.2019.1710306>. Acesso em: 16 mar. 2023.

CMSP-07. **Pesquisa Origem e Destino 2007 - Região Metropolitana de São Paulo. Pesquisa OD 2007**, São Paulo, SP. pp. 83, 2008. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino/resource/dd9382bf-fbbe-4ca4-bd32-bf6150a59c4b>. Acesso em: 19 set. 2022.

CMSP-19. **Pesquisa Origem e Destino 2019 - Região Metropolitana de São Paulo. A mobilidade urbana da região metropolitana de São Paulo em detalhes**. São Paulo, SP. pp. 136, 2019. Disponível em: https://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/Ebook%20Pesquisa%20OD%202017_final_240719_versao_4.pdf. Acesso em: 19 set. 2022.

CUI, C.; YI, H. What Drives the Performance of Collaboration Networks: A Qualitative Comparative Analysis of Local Water Governance in China. **International Journal of Environmental Research and Public Health**, v. 17, n. 6, p.1819, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/ijerph17061819>. Acesso em: 16 mar. 2023.

DAMIDAVICIUS, J.; BURINSKIENE, M.; USPALYTE, R. A monitoring system for sustainable urban mobility plans. **Baltic journal of road and bridge engineering**, v. 14, p. 158-177, 2019.

EGAN, R.; MARK DOWLING, C.; CAULFIELD, B. Planning for diverse cycling practices: A cycle-parking type preference typology. **Case Studies on Transport Policy**, v. 10 n. 3, 1930-1944, 2022. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.cstp.2022.08.007>. Acesso em: 16 mar. 2023.

FERNANDES, I. F. DE A. L.; ALMEIDA, L. D. A. Teorias e Modelos de Políticas Públicas: Uma revisão das abordagens sobre o processo de Políticas. **Revista Teoria & Pesquisa**, v. 28, n. 1, p. 122–146, 2019. Disponível em: <https://doi.org/dx.doi.org/10.31068/tp.28105>. Acesso em: 16 mar. 2023.

- FOTH, N.; MANAUGH, K.; EL-GENEIDY, A. M. Towards equitable transit: Examining transit accessibility and social need in toronto, canada, 1996-2006. **Journal of Transport Geography**, n. 29, p. 1-10, 2013. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.jtrangeo.2012.12.008>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- FREY, K. Políticas Públicas: Um Debate Conceitual e Reflexões Referentes à Prática da Análise de Políticas Públicas no Brasil. **Planejamento e Políticas Públicas**, n. 21, p. 211–259, 2000. Disponível em: <http://www.en.ipea.gov.br/>. Acesso em: 19 set. 2022.
- GÖTSCHI, T.; GARRARD, J.; GILES-CORTI, B. Cycling as a part of daily life: A review of health perspectives. **Transport Reviews**, v. 36 n. 1, p. 45-71, 2016. Disponível em: <https://doi:10.1080/01441647.2015.1057877>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- GRIFFIN, G. P.; SENER, I. N. Planning for bike share connectivity to rail transit. **Journal of Public Transportation**, v. 19, n. 2, p. 1-22, 2016. Disponível em: <https://doi:10.5038/2375-0901.19.2.1>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- HUDSON, B.; HUNTER, D.; PECKHAM, S. Policy failure and the policy-implementation gap: can policy support programs help? **Policy Design and Practice**, v. 2, n. 1, p. 1–14, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/25741292.2018.1540378>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- IHLSTRÖM, J.; HENRIKSSON, M.; KIRCHER, K. Immoral and irrational cyclists? exploring the practice of cycling on the pavement. **Mobilities**, v. 16 n. 3, p. 388-403, 2021. Disponível em: <https://doi:10.1080/17450101.2020.1857533>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- JIANG, X.; SHAN, X.; DU, M. Modeling network capacity for urban multimodal transportation applications. **Journal of Advanced Transportation**, 2022. Disponível em: <https://doi:10.1155/2022/6034369>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- JONES, T. Getting the british back on bicycles-the effects of urban traffic-free paths on everyday cycling. **Transport Policy**, n. 20, p. 138-149, 2012. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.tranpol.2012.01.014>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- KARJALAINEN, L. E.; JUHOLA, S. Urban transportation sustainability assessments: A systematic review of literature. **Transport Reviews**, v. 41, n.5, p. 659-684, 2021. Disponível em: <https://doi:10.1080/01441647.2021.1879309>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- LAKATOS, E. M.; MARCONI M. DE A. Metodologia do Trabalho Científico. 9ª ed. São Paulo. **Atlas**, 2021.
- LEONG, C.; HOWLETT, M. Policy Learning, Policy Failure, and the Mitigation of Policy Risks: Re-Thinking the Lessons of Policy Success and Failure. **Administration and Society**, v. 54, n.7, p. 1379–1401, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/00953997211065344>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- LI, W.; FENG, W.; YUAN, H. Multimode traffic travel behavior characteristics analysis and congestion governance research. **Journal of Advanced Transportation**, 2020. Disponível em: <https://doi:10.1155/2020/6678158>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- LOTTA, G. S.; NUNES, A. C.; CAVALCANTI, S.; FERREIRA, D. D.; BONAT, J. Por uma agenda brasileira de estudos sobre implementação de políticas públicas. **Revista Do Serviço Público**, v. 69 n. 4, p. 779–810, 2018. <https://doi.org/10.21874/rsp.v69i4.2917>. Acesso em: 19 set. 2022.
- LOUNSBURY, M.; CRUMLEY, E. T. New practice creation: an institutional perspective on innovation. **Organization Studies**, v. 28, n. 7, p. 993-1012, 2007.
- LYU, Y.; CAO, M.; ZHANG, Y.; YANG, T.; SHI, C. Investigating users’ perspectives on the development of bike-sharing in shanghai. **Research in Transportation Business and Management**, v. 40, 2021. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.rtbm.2020.100543>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- MA, X.; YUAN, Y.; VAN OORT, N.; HOOGENDOORN, S. Bike-sharing systems’ impact on modal shift: A case study in delft, the netherlands. **Journal of Cleaner Production**, p. 259, 2020. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.jclepro.2020.120846>. Acesso em: 16 mar. 2023.

- MARTÍN, B.; PÁEZ, A). Individual and geographic variations in the propensity to travel by active modes in vitoria-gasteiz, spain. **Journal of Transport Geography**, n. 76, p. 103-113, 2019. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.jtrangeo.2019.03.005>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- MATLAND, R. E. Synthesizing the Implementation Literature: The Ambiguity-Conflict Model of Policy Implementation. **Journal of Public Administration Research and Theory**, v. 5, n. 2, p. 145–174, 1995. Disponível em: <https://doi.org/10.1093/oxfordjournals.jpart.a037242>. Acesso em: 19 set. 2022.
- MCCONNELL A.; T’HART P. Inaction and public policy: Understanding why policymakers ‘Do Nothing.’. **Policy Sciences**, v. 52 n. 4, p. 645–661, 2019.
- McNAY, L.. Gender, Habitus and the Field: Pierre Bourdieu and the Limits of Reflexivit. **Theory, Culture & Society**. v. 16, n. 1, p. 95–117, 1999. Disponível em: <https://doi:10.1177/026327699016001007>. Acesso em: 19 set. 2022.
- MEINHERZ, F.; BINDER, C. R. The dynamics of modal shifts in (sub)urban commuting: An empirical analysis based on practice theories. **Journal of Transport Geography**, v. 86, 2020. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.jtrangeo.2020.102763>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- MUNKÁCSY, A.; MONZÓN, A. Impacts of smart configuration in pedelec-sharing: Evidence from a panel survey in madrid. **Journal of Advanced Transportation**. 2017. Disponível em: <https://doi:10.1155/2017/4720627>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- NUNES, WELLINGTON. Políticas públicas e construção de capacidades estatais: comparando políticas industriais e sociais no Brasil. **Revista de Sociologia e Política [online]**. ISSN 1678-9873, v. 28, n. 73, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1678-987320287304>. Acesso em: 19 set. 2022.
- ONU-BRASIL. Articulando os Programas de Governo com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável: Orientações para organizações políticas e a cidadania. 2018. Disponível em: https://www.cidadessustentaveis.org.br/arquivos/Publicacoes/articulando_programas_de_governos_com_agenda_2030.pdf. Acesso em: 07 set. 2022.
- ODS-BRASIL. Indicadores Brasileiros para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. 2022. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br/>. Acesso em: 07 set. 2022.
- OLEKSZECHEN, N.; BATTISTON, M.; KUHNEN, A. Uso da bicicleta como meio de transporte nos estudos pessoa-ambiente. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, v. 36, p. 355–369, 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.5380/dma.v36i0.43654>. Acesso em: 19 set. 2022.
- PEARSON, L.; BERKOVIC, D.; REEDER, S.; GABBE, B.; BECK, B. Adults’ self-reported barriers and enablers to riding a bike for transport: A systematic review. **Transport Reviews**, 2022. Disponível em: doi:10.1080/01441647.2022.2113570. Acesso em: 16 mar. 2023.
- PIRES, ROBERTO ROCHA COELHO; GOMIDE, ALEXANDRE DE ÁVILA. Governança e capacidades estatais: uma análise comparativa de programas federais. **Revista de Sociologia e Política [online]**. ISSN 1678-9873, v. 24, n. 58, pp. 121-143, 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1678-987316245806>. Acesso em: 25 set. 2022.
- PRITCHARD, R.; BUCHER, D.; FRØYEN, Y. Does new bicycle infrastructure result in new or rerouted bicyclists? A longitudinal GPS study in oslo. **Journal of Transport Geography**, v. 77, p. 113-125, 2019. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.jtrangeo.2019.05.005>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- RAHMAN, M. L.; BAKER, D. Modelling induced mode switch behaviour in bangladesh: A multinomial logistic regression approach. **Transport Policy**, v. 71, p. 81-91, 2018. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.tranpol.2018.09.006>. Acesso em: 16 mar. 2023.
- SHULOCK, N. The paradox of policy analysis: If it is not used, why do we produce so much of it? **Journal of Policy Analysis and Management**, v. 18, n. 2, p. 226–244, 1999.
- SOLTANI, A.; SHAMS, A. Analyzing the influence of neighborhood development pattern on modal choice. **Journal of Advanced Transportation**, 2017. Disponível em: <https://doi:10.1155/2017/4060348>. Acesso em: 16 mar.2023.



SORENSEN, E.; TORFING, J. Theories of Democratic Network Governance. **Palgrave Macmillan (ed.)**. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/978-0-230-62500-6>. Acesso em: 19 set. 2022.

SOUZA, C. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, v. 16, p. 20–45, 2006. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/s1517-45222006000200003>. Acesso em: 19 set. 2022.

VAN DER MEULEN, J.; MUKHTAR-LANDGREN, D. Deconstructing accessibility–discursive barriers for increased cycling in sweden. **Mobilities**, v. 16 n.4, p. 493-508, 2021. doi:10.1080/17450101.2021.1902240

VAN WEE, B. Accessible accessibility research challenges. **Journal of Transport Geography**, v. 51, p. 9-16, 2016. Disponível em: <https://doi:10.1016/j.jtrangeo.2015.10.018>. Acesso em: 16 mar. 2023.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. Revisão Técnica: Antonio Negro, Cristina Meneguello, Paulo Fontes. Tradução: Rosaura Eichenberg. Companhia das Letras, 1998.

SHELLER, M.; URRY, J. Mobile Transformations of ‘Public’ and ‘Private’ Life. **Theory, Culture and Society** v. 20, n. 3, p. 107-125, 2003.

WHITTEMORE, R.; KNAFL, K. The integrative review: updated methodology. **J Adv Nurs**. V. 52, n. 5, p. 546-53, 2005. Disponível em: <https://doi:10.1111/j.1365-2648.2005.03621.x>. Acesso em: 19 set. 2022.