

## MOBILIDADE ATIVA EM TEMPOS DE PANDEMIA

Juliana Luquez[1]

**Apresentação**

A professora e pesquisadora Juliana Luquez entrevistou o coletivo BICI nos Planos Campo Grande.

O coletivo é responsável por orientar a sociedade civil, gestores e técnicos municipais na inserção da bicicleta no planejamento na cidade como exigido pela Política Nacional de Mobilidade Urbana e pelo Programa Bicicleta Brasil. O objetivo é promover a bicicleta como modal de transporte, de inclusão social e de sustentabilidade, inserindo-a nos planos e políticas públicas de Campo Grande/MS, contribuindo assim, com o desenvolvimento da cultura ciclística na mobilidade urbana.

Com o tema Mobilidade Ativa em Tempos de Pandemia, o coletivo abordou questões importantes para o debate público no que se refere a mobilidade urbana. Em atividade desde 2016, BICI nos Planos Campo Grande atua na promoção e pela inclusão da bicicleta nas políticas públicas da cidade. O grupo é o primeiro e (ainda) o único coletivo oficial que representa os ciclistas de Mato Grosso do Sul.

[1] Doutora em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Docente no Departamento de Urbanismo da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (EA/UFMG).

### **Entrevista:**

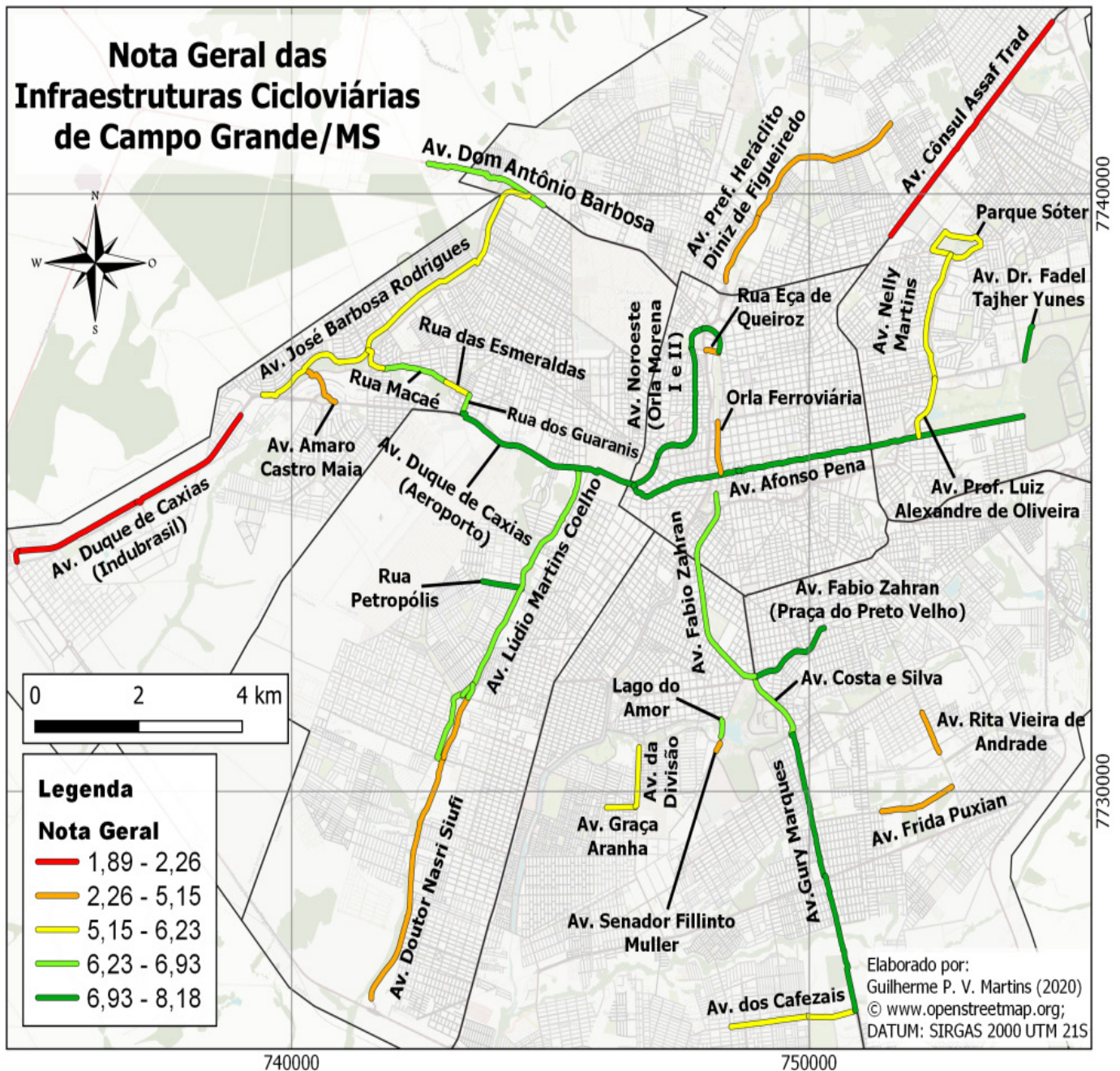
**Juliana Luquez** – Quais são as ações do coletivo na promoção do debate e na atuação junto aos órgãos de planejamento e execução de políticas de mobilidade ativa e sustentável em Campo Grande?

**BICI** – Estamos permanentemente buscando diálogos com órgãos responsáveis pela mobilidade urbana em Campo Grande e, sempre que solicitamos, temos sido recebidos pela Agência Municipal de Transporte e Trânsito (AGETTRAN). Esses diálogos visam contribuir em campanhas educativas, no planejamento urbano e em tomadas de decisões que atendam a necessidade das ciclistas e dos ciclistas que utilizam a bicicleta como meio de transporte. Além disso, acompanhamos audiências e consultas públicas que tenham a pauta da mobilidade urbana.

**Juliana Luquez** – Como o coletivo avalia a qualidade da infraestrutura cicloviária em Campo Grande, considerando tanto a estrutura fixa (como ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, sinalização), quanto a formação cidadã para o trânsito (velocidade máxima dos veículos automotores, preferências de circulação) e o uso comum de vias de deslocamento?

**BICI** – Recentemente um integrante da nossa equipe, o geógrafo e cicloativista Guilherme Pires, realizou a pesquisa “Índice de Desenvolvimento Cicloviário - IDECiclo” que está disponível online (Imagem 2). Para a realização do estudo, ele percorreu toda extensão de malha cicloviária da cidade. Segundo a pesquisa a “nota geral das infraestruturas cicloviárias da cidade ficou em 5,74. O que é preocupante, visto que quando as infraestruturas apresentam parâmetros de segurança defeituosos elas têm maior probabilidade de causar acidentes graves e desestimulam o seu uso pelos ciclistas, indo de encontro com seu principal objetivo que é garantir maior segurança aos seus utilizadores.” Ainda segundo a pesquisa, destaques positivos ficaram com as ciclovias da Av. Noroeste (Orla Morena), da Av. Fabio Zahran, da Av. Gury Marques, da Av. Duque de Caxias (Trecho aeroporto) e da rua Petrópolis, que tiveram nota geral acima de 7. Já os destaques negativos foram as ciclofaixas da Av. Cônsul Assaf Trad e da Av. Duque de Caxias (Trecho Indubrasil) de 5,22 km, que tiveram nota geral respectivamente de 2,26 (com extensão de 4,76 km) e 1,89 (com extensão de 5,22 km).

Figura 1: Campo Grande: infraestrutura cicloviária com base na nota geral atribuída



Fonte: BICI, 2020

**Juliana Luquez** – Estamos em ano de eleições municipais. Se considerarmos a importância desse tema para a elaboração de políticas de mobilidade e iniciativas sustentáveis, o que vocês apontariam como mais urgente para tornar possível o transporte por meio de bicicletas, inclusive o transporte público, a partir da implantação de um sistema cicloviário coletivo, por exemplo?

**BICI** – O coletivo vai iniciar neste mês [de setembro] a Campanha Mobilidade Ativa nas Eleições. Esta campanha objetiva sensibilizar os candidatos, tanto à Prefeitura quanto à Câmara dos Vereadores, à inclusão de políticas públicas para uma cidade que seja segura e eficaz para pessoas que desejam se deslocar a pé, de bicicleta, cadeira de rodas ou qualquer meio de transporte que seja movido por força humana. Vemos como mais urgente a implementação emergencial de estrutura cicloviária que interligue a malha já existente, a manutenção das ciclovias avaliadas com nível de segurança muito baixo (segundo o IDECiclo), campanhas educativas voltadas à motoristas e uma política de acalmamento de vias, com redução de velocidade para automóveis. Todas essas ações conjuntas, melhoram a mobilidade em todos os modais sustentáveis e corroboram para desincentivar o uso de veículo automotor particular, que além de poluente, provoca engarrafamentos e aumenta a demanda nos setores da saúde devido aos índices de acidentes e os prejuízos do sedentarismo, por exemplo.

**Juliana Luquez** – Uma pesquisa da Universidade de São Paulo relacionou o nível de transmissão do novo coronavírus com o uso do transporte público na capital paulista, considerando três modais: ônibus, trem e metrô. O resultado apontou que os bairros periféricos tiveram altos índices de internação e que nessas regiões a maioria dos moradores depende desses modais para se locomover. Em Campo Grande, onde a oferta de transporte por modal é ainda menor, os riscos se tornam mais eminentes nesse contexto de pandemia. Como a mobilidade ativa pode contribuir para esse momento e para amenizar outros gargalos do transporte na cidade?

**BICI** – A maneira eficaz de prevenção à transmissão dentro do transporte de uso coletivo, não é diminuir a frota, pois isso faz com que os ônibus e terminais fiquem ainda mais cheios. Desta forma, a bicicleta está sendo a melhor alternativa encontrada para o deslocamento, principalmente, entre as periferias e centro da cidade. Alguns exemplos são as cidades de Belo Horizonte, Curitiba, Bogotá, Paris, etc. Por isso a interligação da estrutura cicloviária é emergencial. Quando falo em estrutura cicloviária, não é só a criação de novas ciclofaixas e ciclovias, é garantir que elas sejam iluminadas à noite, sombreadas durante o dia, que haja paraciclos ou bicicletários, onde a bicicleta possa ser guardada sem risco de ser furtada e que haja locais de apoio ao ciclista (borracharia e água, por exemplo). O Código de Trânsito Brasileiro dá o direito ao ciclista de pedalar nas vias urbanas assim como os carros, ou seja, a via deve ser compartilhada na ausência de uma estrutura cicloviária. Muitas pessoas desejam trocar o ônibus pela bicicleta, mas quando essa pessoa há muito tempo não pedala, não tem experiência como

ciclista no trânsito e ainda tem a problemática da falta de respeito do motorista que acha que a via é de uso exclusivo dele, é muito provável que a pessoa continue se arriscando utilizando o transporte coletivo. Mas quando, ela sabe que na entrada do bairro dela, tem uma ciclovia, que oferece segurança que a leve até o centro da cidade ou que chegue muito próximo do seu local de trabalho, que quando sair dessa ciclovia poderá usar ruas mais calmas até chegar no trabalho, no supermercado, na farmácia, no banco, na feira, ela se sente convidada a realizar essa troca.

**Juliana Luquez** – Recente reportagem divulgou que durante a pandemia a compra de bicicletas aumentou, em média, 30%. Temos visto a aquisição do veículo aumentar. E sobre o monitoramento do seu uso? É possível falarmos em dados estatísticos sobre o uso desse modal em Campo Grande?

**BICI** – Os dados de venda de bicicleta não refletem verdadeiramente o aumento do uso dela como meio de transporte. Para comprovarmos o aumento de ciclistas urbanos, esses que usam para deslocamento cotidianos, com certa frequência semanal, é preciso realizar a contagem de ciclistas. A última contagem (bicicletas, carros e motocicletas) realizada pela Prefeitura Municipal de Campo Grande foi realizada no ano de 2005 e contabilizou 32.764 ciclistas em 53 pontos. O coletivo Bici nos Planos realizou, em 2019, uma contagem de ciclistas e somente na Avenida Professor Alexandre de Oliveira (Via Park), um trecho de 900 metros (entre a Avenida Afonso Pena e Antônio Maria Coelho), contabilizou 846 ciclistas. A realização dessa contagem é de extrema importância para o planejamento urbano em termos de mobilidade, pois traz dados de demanda e linhas de desejo dos ciclistas, evitando assim, ciclovias e ciclofaixas criadas em locais que não atendem a população, principalmente aquela que mora em bairros distantes do centro. Pretendemos dar continuidade a essa contagem e para isso necessitamos voluntários. Deixamos aqui nosso convite a todas as pessoas para compor nossa equipe. Não é necessário experiência, pois o coletivo oferece o treinamento. Basta se cadastrar no link <https://bicinosplanoscg.wordpress.com/seja-membro/>. Gostaríamos ainda de estender o convite aos interessados na temática da Mobilidade Urbana para participar do Bici Fórum Campo Grande, o primeiro fórum voltado ao debate sobre mobilidade e bicicleta na nossa capital, totalmente organizado pela sociedade civil. O Bici Fórum é 100% online e acontece todas às terças e quintas-feiras do mês de setembro, nas redes sociais do coletivo. A programação pode ser conferida no perfil do Instagram @Bicinosplanoscg ou no Facebook Bici nos Planos CG.

## Mobilidade Ativa em Tempos de Pandemia

Figura 2: Campo Grande (MS): respeito aos ciclistas. Tributo à Marina Harkot, pesquisadora e ativista no tema da mobilidade urbana, atropelada e morta enquanto circulava de bicicleta na cidade de São Paulo, em 2020



Fonte: Autora, 2020

### **Referências**

BICI. IDECiclo Campo Grande/MS, 2020. Disponível em: <<https://bicinosplanoscg.wordpress.com/2020/08/10/ideciclo-campo-grande-ms/>>. Acesso em: 29 de setembro de 2020.

### **Como citar**

LUQUEZ, J. Mobilidade ativa em tempos de pandemia. Revista Ipê Roxo, Jardim, volume 3, número 1, páginas 1-17, fev. 2021.

Rev. Ipê Roxo - Jardim/MS, v. 3, n. 1, p. 34-39, 2021