

TRANSPORTE POR BICICLETA: MOBILIDADE DESPREZADA DURANTE A PANDEMIA DO CORONAVÍRUS

Marciel Lohmann

Professor do Departamento de Geociências da Universidade Estadual de Londrina.

E-mail: marciel@uel.br

Matheus Oliveira Martins da Silva

Mestrando em Geografia pela Universidade Estadual de Londrina

Email: matheus.martins@uel.br

RESUMO

O transporte por bicicleta está presente nos deslocamentos urbanos há séculos. Na última década, junto ao deslocamento a pé, a bicicleta tornou-se prioridade na construção dos Planos de Mobilidade Urbana conforme estabelece a Lei Federal 12.587/2012. Em Londrina, no norte do Paraná, as discussões permeiam desde 2006 com a elaboração do primeiro plano cicloviário do município, mas caminha a passos lentos com cerca de apenas 10% da execução das vias para ciclistas. Em 2020 enfrenta-se a pandemia do novo coronavírus (SARS-CoV-2) e conforme orientação da Organização das Nações Unidas (ONU, 2020), o ciclismo e a caminhada devem ser promovidos como uma alternativa ao transporte público. Portanto, o objetivo central deste trabalho é apresentar o interesse da população sobre o tema “bicicleta” em uma plataforma de buscas na *internet* e apontar a negligência do poder municipal na manutenção e promoção da bicicleta enquanto modal nos deslocamentos urbanos diários durante o período vivenciado.

PALAVRAS-CHAVE: Pandemia; Mobilidade; Bicicleta; Londrina

INTRODUÇÃO

Em 2020, o mundo vivencia o novo coronavírus (SARS-CoV-2), causador da doença COVID-19, inicialmente detectado em 31 de dezembro de 2019 em Wuhan, na China, tendo sido confirmada a sua circulação em 9 de janeiro de 2020 pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e declarada uma epidemia de emergência internacional (PHEIC) pela mesma organização (LANA, et al. 2020).

Com a cultura do automóvel, a bicicleta passou a ser vista como um problema urbano no século XX, mas agora no século XXI as leis e diretrizes direcionam a promoção do transporte ativo, seja a pé ou por bicicleta, retomando um possível equilíbrio ambiental e também de saúde, para encarar esse período com mais segurança.

A bicicleta, transporte foco desta pesquisa, proporciona um maior contato com a cidade, (re)estabelecendo a cidadania, tendo em vista que historicamente a bicicleta foi predominantemente utilizada pela classe trabalhadora seja por necessidade ou opção

(MARTINS DA SILVA, 2019) e na última década vem sendo inserida e estimulada como ferramenta importante no enfrentamento das distâncias causadas pela expansão urbana em diversas cidades.

Nisto, apresenta-se como a cidade de Londrina/PR, cidade média no norte do Paraná, com população estimada de 575.377 habitantes (IBGE, 2020), trata o transporte por bicicleta durante a pandemia, por meio do comportamento da população em *site* de buscas pelo tema “bicicleta” e como as ações da prefeitura desprezam a priorização da mobilidade ativa como elemento fundamental nos deslocamentos diários.

MOBILIDADE POR BICICLETA: ALTERNATIVA DURANTE A PANDEMIA

Segundo o Art. 5º da Lei 12587/2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal; II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012).

Neste contexto, a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos é elemento primordial para se implantar e cumprir o conceito de Mobilidade Urbana, principalmente no que se refere às chamadas cidades sustentáveis, que visam reduzir o custo de mobilidade das pessoas e minimizar a degradação do meio ambiente. A integração com os outros modais de transporte já vem ocorrendo em grandes cidades, principalmente no que se refere ao transporte coletivo (BRASIL, 2007).

Haesbaert (2020) apresenta a reflexão sobre o discurso da pandemia, onde prega-se que o vírus “é democrático” e “atinge a todos por igual”. Contra essa lógica, o autor afirma que o vírus não é democrático pois afeta brutalmente idosos, enfermos, incapacitados e, na situação atual, atinge os mais pobres, onde ao exigir o combate e a reclusão temporária, apenas os mais ricos são contemplados com condições de distanciamento social e isolamento.

Assim, sabendo da necessidade dos trabalhadores em manter seu deslocamento diário, a Organização das Nações Unidas (ONU, 2020) recomenda que é necessário o fornecimento de mobilidade segura durante o período da pandemia, repensando o modelo de mobilidade para os próximos anos utilizando-se a experiência vivenciada, principalmente no que se diz respeito à mobilidade dos trabalhadores afetados pelo trabalho remoto, bem como a fluidez dos serviços essenciais.

O ciclismo e a caminhada devem ser promovidos como uma alternativa ao transporte público, sempre que possível, para reduzir o risco de disseminação do vírus e melhorar a saúde da população em geral. Devem ser priorizados os deslocamentos de pedestres e ciclistas em determinadas vias, garantindo a sinalização adequada para maior segurança. (ONU, 2020).

Cidades como Milão, Bruxelas, Roma e Paris, na Europa, apresentam medidas estratégicas para priorizar pedestres e ciclistas com a adoção de limites de velocidade, uso de bicicletas compartilhadas e suporte financeiro (BARBIERO, 2020), porém no Brasil enquanto existe o debate e o direito garantido por lei, ainda faltam exemplos que apresentem significância no que se refere ao transporte por bicicleta como solução durante e após a pandemia.

MOBILIDADE POR BICICLETA DURANTE A PANDEMIA EM LONDRINA: MOBILIDADE ALMEJADA E DESPREZADA

Em uma busca no *Google Trends*, ferramenta *web* que indica os termos mais populares pesquisados em um determinado período e localização, por meio de gráfico de frequência, foram utilizados três indicadores: i) interesse ao longo do tempo; ii) interesse por sub-região; iii) consultas relacionadas.

No dia 15 de outubro de 2020 foi realizada a busca na ferramenta sobre a popularidade das buscas do termo “bicicleta” enquanto transporte no Brasil, utilizando-se o recorte temporal de 01 de janeiro de 2020 a 01 de outubro de 2020.

O indicador de interesse ao longo do tempo (Figura 01) representa o interesse de pesquisa relativo ao ponto mais alto no gráfico de uma determinada região em um dado período. O valor de 100 representa o pico de popularidade de um termo, consequentemente 50 a metade da popularidade e 0 a insuficiência de dados sobre o termo escolhido (GOOGLE, 2020).

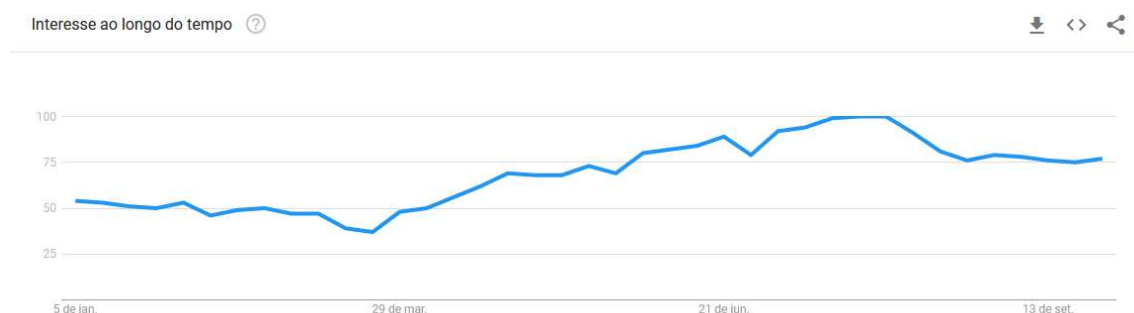


Figura 01: Interesse sobre o termo “bicicleta” nas buscas da *internet* no Brasil no período de 01 de janeiro de 2020 a 01 de outubro de 2020. Fonte: Google Trends, 2020

Analisando a Figura 01, nota-se que houve uma oscilação da popularidade, onde entre 05 e 11 de janeiro o interesse foi de 53; de 9 a 15 de fevereiro, 45; de 15 a 21 de março, 38; de 22 a 28 de março - 37; de 5 a 11 de abril - 50; de 26 de abril a 2 de maio - 67; de 31 de maio a 6 de junho - 80; de 5 a 11 de julho - 92; entre 2 a 8 de agosto atingiu-se o pico de popularidade: 100.

Entre 10 setembro a 03 de outubro houve uma queda da popularidade para 77, que condiz com o período de proibição do uso das ciclovias determinado pelo Decreto Municipal nº 1049 de 10 de setembro de 2020 e será apresentado posteriormente neste trabalho.

O indicador de interesse por sub-região é apresentado em dois recortes. O primeiro (Figura 02) se refere às regiões definidas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 1970.

Neste caso, verificou-se que quando o termo foi mais famoso durante o recorte temporal. Os valores são calculados em uma escala de 0 a 100, onde 100 representa o local com maior popularidade, 50 a metade da popularidade e 0 representa a insuficiência de dados para o termo. Cabe ressaltar que um valor maior significa uma proporção maior de consultas, não sendo necessariamente uma contagem absoluta maior (GOOGLE, 2020).

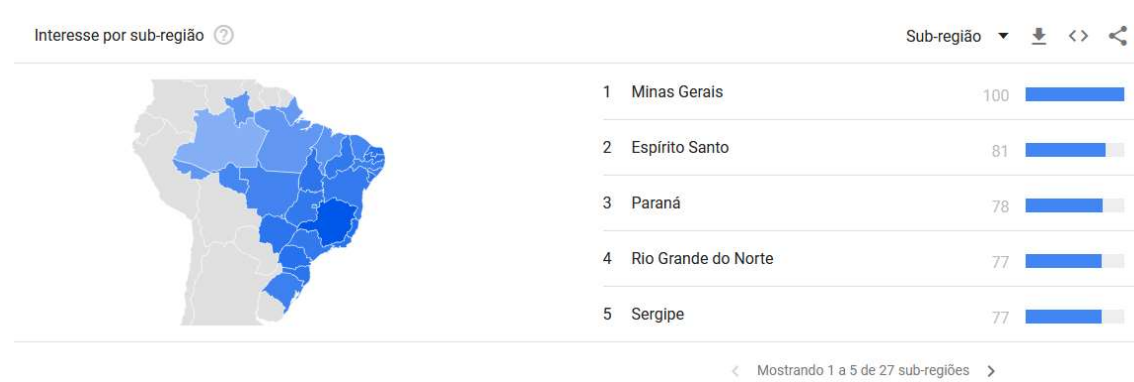


Figura 02: Interesse por região do Brasil sobre o termo “bicicleta” nas buscas da *internet* no período de 01 de janeiro de 2020 a 01 de outubro de 2020. Fonte: Google Trends, 2020

Apesar de não ter um número expressivo de malha cicloviária, o Estado do Paraná conta com a Lei nº 17.385/2012 que instituiu setembro como o “Mês da Bicicleta” e estabelece uma agenda para discussão e reflexão de políticas públicas acerca do tema. Logo no início da pandemia, foi sancionada a Lei Estadual nº 20.146, de março de 2020, que instituiu a “Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao Uso da Bicicleta”, que também alterou a Lei nº 18.780, de 2016 com a mesma temática. O segundo recorte (Figura 03) se dá com foco na cidade:

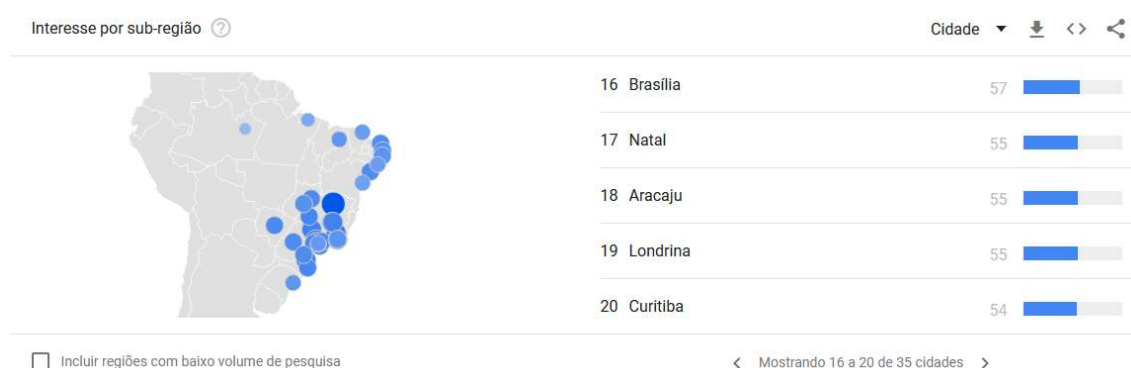


Figura 03: Interesse sobre o termo “bicicleta” em Londrina/PR nas buscas da *internet* no período de 01 de janeiro de 2020 a 01 de outubro de 2020. Fonte: Google Trends, 2020

Considerando a popularidade, manteve-se a seguinte ordem (da 1ª a 18ª cidade): Montes Claros /MG (100); Juiz de Fora/MG (70); Contagem/MG (68); Joinville/SC (66); Niterói/RJ (64); Ribeirão Preto/SP (64); Belo Horizonte/MG (63); Campinas/SP (61); Uberlândia/MG (60); Jundiaí/SP (60); Florianópolis/SC (59); Sorocaba/SP (59); Santos/SP (59); São José dos Campos/SP (58); Campo Grande/MS (57); Brasília/DF (57); Natal/RN (55); Aracaju/SE (55). Segundo os dados apresentados, Londrina encontra-se como a 19ª cidade com mais buscas, com índice próximo a grandes capitais e esteve à frente da capital do Estado do Paraná, Curitiba, que apresenta um maior incentivo para o uso de bicicleta.

O indicador de consultas relacionadas (Figura 04) apresenta os usuários que pesquisaram fizeram consultas relacionadas ao termo “bicicleta”. Neste caso, foram utilizadas as consultas mais frequentes. Neste indicador, a pontuação está em uma escala relativa, em que 100 é a consulta mais pesquisada; 50 é a consulta feita com metade dessa frequência. (GOOGLE, 2020).

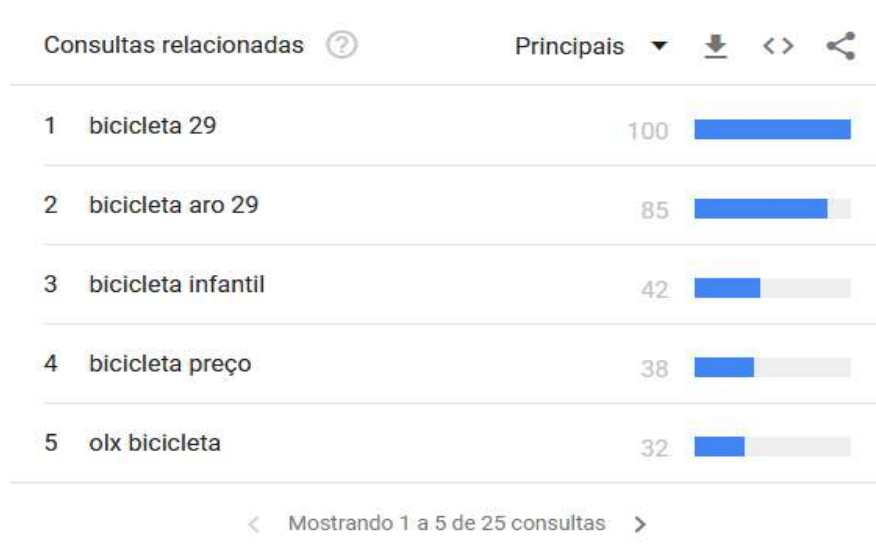


Figura 04: Buscas na *internet* relacionadas à “bicicleta” em Londrina/PR no período de 01 de janeiro de 2020 a 01 de outubro de 2020. Fonte: Google Trends, 2020

Aparentemente a população vem se interessando pelo tema, para evitar se deslocar de carro ou enfrentar o transporte coletivo que continua lotado, com linhas extintas e horários reduzidos durante a pandemia. A bicicleta aro 29 é muito comum no público adulto e a busca pode definir um certo perfil da população economicamente ativa.

Apesar do interesse, “muitos dos problemas encontrados diariamente nas ciclovias e ciclofaixas está relacionada à falta de manutenção das vias e da própria conscientização da população” (MARTINS DA SILVA, 2019, p. 217). Assim,

a realidade da rede cicloviária londrinense esbarra na falta de aplicação de recursos para esse tipo de infraestrutura aliada à falta de execução do projeto existente há mais de uma década para esse modal. Por outro lado, parte da população também reluta em entender a importância dessa infraestrutura, que é muitas vezes considerada pouco utilizada (MARTINS DA SILVA; CUNHA, 2020, p. 262).

Durante a pandemia, a prefeitura de Londrina corre para entregar obras que beneficiam o deslocamento motorizado. Ao mesmo tempo que os projetos contemplam o transporte ativo, este acaba sendo esquecido durante a execução. O exemplo mais recente é a duplicação da Rua Prefeito Faria Lima (Figura 05), que não cumpriu com o projeto inicial de calçada e ciclovia. A obra mostra um ótimo alargamento da via, contemplando ótimos espaços de estacionamento em ambos os sentidos. Mas na execução, a ciclovia e a calçada ficaram para trás.



Figura 05: Duplicação da Rua Prefeito Faria Lima
Fonte: Associação Mobilidade Ativa e Amigos do Circuito Pé Vermelho, 2020

A “solução” imposta foi uma calçada compartilhada e desnivelada, entre pedestres e ciclistas, gerando um conflito intenso enquanto a faixa de rolamento passa uma mensagem de um trânsito mais fluído. Nestes mesmos dias, a cidade comemora a inauguração de um viaduto na Avenida Dez de Dezembro, importante obra de mobilidade mas que mais uma vez traz o carro como centro das atenções.

Parte da rede cicloviária da cidade foi implantada por meio de recursos advindos de medidas mitigatórias de Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV), que são instrumentos previstos no Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001), que viabilizam condições alternativas para compensar a construção de empreendimentos nas cidades (MARTINS DA SILVA; CUNHA, 2020).

Durante a pandemia, duas das vias construídas por meio do Estudo de Impacto de Vizinhança, sofreram bloqueio de uso. A primeira, refere-se à Avenida Sylvio Barros (Figura 06), com ciclovia de canteiro segregada com cerca de 670 metros de extensão, construída em 2012 em função do empreendimento Londrina Norte Shopping.



Figura 06: Paradoxo - Mobilidade afetada com a construção do terminal de ônibus Milton Gavetti.
Fonte: O autor, 2020

O terminal de transporte coletivo “Milton Gavetti” passa por uma importante obra de melhoria na mobilidade para este modal desde março de 2020, porém afetou diretamente a ciclovia já construída e não foi oferecida sinalização básica para orientar o ciclista, colocando-o em conflito direto com os veículos na via que mantiveram sua sinalização preservada. É necessário ser observada a equidade no uso do espaço público de circulação e vias prevista em lei, priorizando pedestres e ciclistas que ficaram esquecidos durante um longo período de tempo, tendo em vista que até outubro de 2020 as obras não foram finalizadas, ou seja, mais de 7 meses com os obstáculos sendo impostos.

Na região sudoeste da cidade, a Avenida Ayrton Senna da Silva (Figura 07), contava com ciclofaixa de pista sinalizada, com cerca de 1025 metros de extensão, efetivada em 2015 por meio de EIV para construção do empreendimento Aurora Shopping. Em junho de 2020 iniciaram-se as obras que ampliaram para 3 as faixas de rolamento para carros, eliminando a ciclofaixa existente na via.



Figura 07: Ciclistas protestam na Ayrton Senna contra a retirada da ciclofaixa
Fonte: O autor, 2020

Apesar da obra ter sido iniciada em junho de 2020, o embate foi iniciado em outubro de 2019, com o anúncio da previsão de extinção da ciclofaixa e construção da terceira faixa de rolamento. Desde então, ciclistas se mobilizaram para impedir tal obra, tendo em vista que a avenida em questão é uma via estrutural que, conforme a Lei nº 12.237/2015 (Sistema Viário Básico do Município de Londrina), deve contar com calçada, pistas com faixa de estacionamento, faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central com ciclovias ou com canaletas exclusivas para o transporte público coletivo (LONDRINA, 2015).

Embora a ciclofaixa não esteja no padrão proposto pela lei, retirá-la e promover mais uma faixa para veículos vai na “contramão” das políticas de mobilidade urbana, tendo em vista que não houve previsibilidade para construção de ciclovias no canteiro central. A obra foi entregue no mês de outubro, ou seja, com duração de três meses. Desde o início do anúncio da licitação, ciclistas se mobilizaram junto ao Ministério Público e foi proposto um Termo de Ajustamento de Conduta com discussões que foram rompidas durante a pandemia. A proposta era a construção de uma ciclovias em uma via paralela enquanto a Avenida Ayrton Senna não retomasse com uma nova ciclovias. Porém já passado um ano de discussões, não houve um acordo efetivo e a malha ciclovitária de Londrina sofreu um retrocesso não só em quilometragem, mas também na mensagem repassada à população.

Na Rua Bento Munhoz da Rocha Neto (Figura 08), às margens do Lago Igapó, “cartão postal” da cidade e próxima à Avenida Ayrton Senna (Figura 07), as ciclovias foram fechadas com entulhos da obra de melhoria das calçadas, com a alegação do Secretário de

Obras dizendo ao Jornal “Folha de Londrina”: “isso vem sendo feito para coibir as pessoas de utilizar o espaço de lazer durante a pandemia do coronavírus” (MARCONI, 2020).



Figura 08: Ciclovía interditada na rua Bento Munhoz da Rocha Neto
Fonte: O autor, 2020.

Sabe-se do desrespeito de uma parcela da população quanto às normas de lazer, mas fechar uma ciclovía que deve ser uma alternativa de deslocamento, não parece ser a solução mais eficiente. É preciso conscientizar e fiscalizar quem utiliza a via para outros fins, não prejudicando os usuários que realmente necessitam da via para deslocamento para ir ao trabalho por exemplo.

Consequência ou não do desrespeito da população, foi anunciado o Decreto Municipal nº 1049 de 10 de setembro de 2020, afirmando que:

fica vedada a utilização de parques, praças, lagos, pistas de caminhada, ciclovias (grifo do autor), academias ao ar livre e demais espaços públicos similares existentes no Município de Londrina, inclusive o Parque Arthur Thomas e o Jardim Botânico, sendo proibido o trânsito e a permanência nos referidos locais, em qualquer número, para quaisquer fins (grifo do autor) (LONDRINA, 2020).



Figura 09: Ciclovía interditada na Rua Joaquim de Barros Barreto
Fonte: Associação Mobilidade Ativa e Amigos do Circuito Pé Vermelho, 2020

Entende-se tal medida como inoportuna e insuficiente, tendo em vista que esbarra nas recomendações mundiais e não há fundamentação para privar o ciclista do uso de uma via que lhe proporciona maior segurança nos deslocamentos diários. Um jornalista de 51 anos foi um dos multados no dia 20 de setembro ao utilizar uma ciclovía para se deslocar à Universidade Estadual de Londrina (UEL). Em entrevista ao jornal “O Londrinense”, relatou:

ou eu entro na avenida movimentada ou na ciclovía. Automaticamente, escolho a ciclovía. Eu estava simplesmente passando, quando a Guarda Municipal me abordou. Como questionei o fato de não estar aglomerando e apenas me deslocando por ali, o GM ficou nervoso, me mandou parar e foi muito truculento. E me multou porque eu não quis arriscar minha vida circulando pela rua movimentada (ELORZA, 2020).

Na mesma reportagem, o assessor do secretário municipal de Defesa Social, responsável pela gestão da Guarda Municipal, relatou que “não foram aplicadas multas a ciclistas. Conforme informado, quem foi autuado no período da pandemia – em áreas públicas de lazer – foram pessoas que estavam utilizando o espaço interditado” (ELORZA, 2020). Ora, existe uma contradição no entendimento da multa e autuação, mas independente do termo empregado, a ciclovía em questão, apesar de perpassar em área de lazer, também é um importante corredor de deslocamento, não necessariamente para lazer. O decreto também

generaliza as ciclovias e margeia a interpretação de que todos os espaços exclusivos para ciclistas tiveram restrição de uso, consequentemente coibindo o deslocamento por bicicleta nestas vias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade urbana tornou-se um tema presente no dia-a-dia das cidades e mesmo que sua discussão e aplicação seja garantida por lei, ainda permeia muitos conflitos na (re)produção do espaço urbano. “Andar” de bicicleta tornou-se um elemento perigoso dos deslocamentos, tendo em vista a fragilidade do ciclista frente os demais veículos. É papel do Estado aplicar a lei e promover o uso da bicicleta que garante não só a segurança do ciclista mas aspectos como saúde e economia que são apresentados em diversos estudos.

Neste trabalho foi possível entender que não basta construir uma malha cicloviária, mas é também necessário (re)educar os personagens que compõem o trânsito, promovendo os deslocamentos não motorizados, o transporte coletivo e consequentemente cumprir com os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Não basta apenas contemplar os bons exemplos da Europa, mas é necessário encarar a realidade e testar medidas, sejam elas temporárias ou não, para atrair novos ciclistas e incentivar os já existentes. A pandemia, apesar de ser um momento difícil em todos os aspectos, precisa ser pautada em sua temporalidade para se aplicar soluções condizentes não só com a legislação mas também com a prática de vivência da cidade, principalmente no que se diz respeito à classe trabalhadora, que na maior parte dos casos não utiliza a bicicleta apenas como opção, mas também por necessidade da falta de acesso aos outros modais.

REFERÊNCIAS

BARBIERO, L. Mobilidade urbana em tempos de Covid-19: a bicicleta como opção. *In*: TOWS, R. L. et al (org). **Pandemia Espaço e Tempo reflexões geográficas**. 1 ed. Maringá: PGE - Programa de Pós Graduação em Geografia, 2020. p. 185-198. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/wp-content/uploads/2020/10/Pandemia-espaco-e-tempo_Reflexoes-Geograficas1.pdf#page=187> Acesso em 10 out 2020.

BRASIL. Ministério das Cidades. Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicletaBrasil.pdf>>. Acesso em: 20 out 2020.

BRASIL. **Decreto-lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, 3 jan 2012.

ELORZA, T. Ciclistas são multados por utilizarem ciclovia para deslocamento. **O Londrinense**, Londrina, 28 set. 2020. Disponível em: <<http://olondrinense.com.br/ciclistas-sao-multados-por-utilizarem-ciclovias-para-deslocamento/>> Acesso em: 10 out. 2020.

GOOGLE. **Google Trends**. 2020. Disponível em: <<https://trends.google.com.br/trends/?geo=BR>>. Acesso em: 01 out 2020.

HAESBAERT, R. Reflexões geográficas em tempos de pandemia. **Espaço e Economia**. Ano IX, n. 18, 2020. DOI: 10.4000/espacoeconomia.11826

IPPUL. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina. **Rede Cicloviária de Londrina**. Disponível em: <<http://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/rede-ciclovias-de-londrina.html>> Acesso em 29 nov 2020.

LANA, R. M. et al. Emergência do novo coronavírus (SARS-CoV-2) e o papel de uma vigilância nacional em saúde oportuna e efetiva. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 36, n. 3, 2020. DOI: 10.1590/0102-311X00019620

LONDRINA. **Decreto-lei nº 10.049**, de 10 de setembro de 2020. Estabelece novas medidas de proteção à saúde e à vida da população no Município de Londrina para enfrentamento da pandemia decorrente do novo coronavírus (COVID-19) e dá outras providências. Jornal Oficial do Município de Londrina, Londrina, ano XXII, n. 4155, 2020.

LONDRINA. **Lei 12.237**. de 29 de janeiro de 2015. Dispõe sobre o Sistema Viário Básico do Município de Londrina e dá outras providências. Jornal Oficial do Município de Londrina, Londrina, n. 2637, p. 112-119, 2015.

MARCONI, P. Secretário diz que entulho no Igapó é para coibir utilização. **Folha de Londrina**, Londrina, 18 jun. 2020. Disponível em: <<https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/secretario-diz-que-entulho-no-igapo-e-para-coibir-utilizacao-2996186e.html>> Acesso em: 01 out. 2020.

MARTINS DA SILVA, M. O. Mobilidade por bicicleta: do conceito à prática em Londrina/PR. *Geographia Opportuno Tempore*. Londrina, v. 5, n. 2, p. 202-225, agosto, 2019.

MARTINS DA SILVA, M. O.; CUNHA, F. C. A. Rede cicloviária e acidentes envolvendo ciclistas em Londrina/PR. *Caminhos de Geografia*. Uberlândia, v. 21, n.73, p. 253-268, março, 2020. DOI: 10.14393/RCG217349084

ONU. Organização das Nações Unidas. **Transporte urbano e COVID-19: Mensagens-chave**. Disponível em: Disponível em: <https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/05/urban_transport_pt.pdf> Acesso em 21 set 2020

PARANÁ. Lei 17.385, de 10 de dezembro de 2012. Institui o Mês da Bicicleta a ser comemorado anualmente em setembro. Diário Oficial do Estado do Paraná, Curitiba, ano XCIX, n. 8858, p. 3, 13 dez 2012.

PARANÁ. Lei 20.046, de 6 de março de 2020. Altera a Lei nº 18.780, de 12 de maio de 2016, que institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao Uso da Bicicleta. Diário Oficial do Estado do Paraná, Curitiba, ano CVII, n. 10640, p. 3, 6 mar 2020.

BICYCLE TRANSPORT: DISPOSED MOBILITY DURING THE CORONAVIRUS PANDEMIC

ABSTRACT

Bicycle transport has been present in urban commuting for centuries. In the last decade, along with commuting on foot, bicycles became the priority in the formulation of Urban Mobility Plans, according to the Federal Law 12.587/2012. In Londrina, city in the north of the state of Paraná, discussions on the topic have been held since 2006, with the preparation of the first Bicycle Master Plan for the city. However, its implementations are at slow pace, with only 10% of the bicycle lanes executed. In 2020, a new coronavirus pandemic (SARS-CoV-2) is taking place, and, according to the United Nations guidance (UN, 2020), cycling and walking should be promoted as an alternative to public transportation. Therefore, the main goal of this work is to present the interest of the population on the theme "bicycle" in an internet search platform and point out the negligence of the municipal power in the maintenance and promotion of the bicycle as a modal in urban commuting that occurred during the pandemic period.

Key words: Pandemic; Mobility; Bike; Londrina

TRANSPORTE EN BICICLETA: MOVILIDAD DESPRECIADA DURANTE LA PANDEMIA DEL CORONAVIRUS

RESUMEN

El transporte en bicicleta ha estado presente en los desplazamientos urbanos durante siglos. En la última década, junto con los desplazamientos a pie, la bicicleta se ha convertido en una prioridad en la construcción de Planes de Movilidad Urbana tal y como establece la Ley Federal 12.587 / 2012. En Londrina, en el norte de Paraná, las discusiones han permeado desde 2006 con la elaboración del plan primer ciclo del municipio, pero se avanza a paso lento con solo alrededor del 10% de la ejecución de las rutas para ciclistas. En 2020, la nueva pandemia de coronavirus (SARS-CoV-2) se enfrenta y, según lo ordenado por Naciones Unidas (ONU, 2020), se debe promover la bicicleta y la caminata como alternativa al transporte público. Por tanto, el objetivo principal de este trabajo es presentar el interés de la población por el tema "bicicleta" en una plataforma de búsqueda en internet y señalar el descuido del poder municipal en el mantenimiento y promoción de la bicicleta como modal en los desplazamientos urbanos diarios durante el período vivido.

Palabras-clave: Pandemia; Movilidad; Bicicleta; Londrina

Recebido: 30/10/20

Aceito: 25/08/21

ANÁLISE ESPACIAL DA LETALIDADE POR COVID-19 E DA DISTRIBUIÇÃO DE LEITOS HOSPITALARES EM PERNAMBUCO, BRASIL, 2020

Louisiana Regadas de Macedo Quinino
Doutora em Saúde Pública pela Fundação Oswaldo Cruz
E-mail: louisiana_quinino@hotmail.com

Flavia Helena Manhães de Vasconcellos
Departamento de Engenharia Cartográfica da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)
E-mail: flaviamanhaes302@gmail.com

Isabel Soares Diniz de Oliveira
Departamento de Estatística da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)
E-mail: belsdiniz@gmail.com

RESUMO

A pandemia da Covid-19 é um desafio sanitário atual, sendo que até 80% dos casos se tornam graves, necessitando de Leitos Gerais e de Terapia Intensiva (TI), gerando letalidade para o mundo de 2,98%, para o Brasil de 2,92% e, para o Nordeste, de 2,87%, onde Pernambuco lidera com 6,82%. Estudos mostram que a letalidade é maior onde existe escassez de recursos de saúde. Usando distribuição espacial simples e estatística de Moran, este estudo visou conhecer a distribuição espacial da letalidade por Covid-19 e dos leitos clínicos e de TI em Pernambuco. A taxa de letalidade foi de 6,87%. Existe concentração espacial de altas taxas de letalidade na macrorregião de saúde 1, que também concentra baixas taxas de leitos. Fatores como a organização urbana desta região (adensada e com problemas de infraestrutura), a decretação do estado de calamidade, que dificultou a fiscalização dos gastos públicos e o baixo interesse do setor privado em investir em leitos podem explicar a discrepância dos achados. Políticas sociais devem ser elaboradas observando as singularidades regionais, concebendo direitos constitucionais, mas procurando não desprezar fatores externos.

PALAVRAS-CHAVE: covid-19; epidemiologia; análise espacial; índice de letalidade; leitos.

1 INTRODUÇÃO

A pandemia da Covid-19 é um dos maiores desafios sanitários para o mundo (ROSER *et al.*, 2020). Doença inicialmente restrita à China até meados de dezembro de 2019, foi declarada como Emergência em Saúde de Importância Internacional (ESPII) em 30 de janeiro de 2020 pela Organização Mundial de Saúde (OMS) por sua ocorrência simultânea em diversos países. A partir de então, medidas de contenção do seu avanço que englobam testagem do maior número de casos possível, cuidados gerais com higiene e isolamento social e investimento em recursos de alta complexidade precisaram ser adotadas em nível individual e coletivo, exigindo grande capacidade de compreensão e adaptação das pessoas e dos serviços de saúde às exigências sanitárias internacionais (CRODA; GARCIA, 2020; ZHU *et*