

# Mobilidade Urbana e Mobilidade Ativa em Tempos de Pandemia: Uma Entrevista com Dr. Peter Cox<sup>1</sup>

Entrevista concedida a

*Filipe Ungaro Marino*

ORCID iD 0000-0002-2496-2429

Laboratório de Mobilidade Sustentável – LABMOB | PROURB | FAU-UFRJ

Contato: filipemarino@gmail.com

## RESUMO

Em entrevista realizada em 2021, o prof. Dr. Filipe Marino entrevista o prof. Dr. Peter Cox, Universidade de Chester (Reino Unido), autor dos livros *The Politics of Cycling Infrastructure* (2020) e *Moving People: sustainable transport development* (2010), sobre o futuro da mobilidade urbana e os caminhos para a mobilidade ativa no cenário pós-pandêmico.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Mobilidade Ativa; Mobilidade e pandemia.

## FILIFE MARINO

Filipe Ungaro Marino é arquiteto e urbanista (UNICAMP, 2004) e doutor em urbanismo (UFRJ, 2019). Atualmente é pesquisador do Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB-UFRJ) e professor no IBMEC, Unigranrio e UNESA. Tem experiência em Mobilidade Urbana, Mobilidade Ativa, Planejamento Urbano e Infraestrutura Urbana. Seus temas de interesse são mobilidade urbana, mobilidade ativa, infraestruturas de transporte, redes urbanas, política urbana e marketing urbano.

## PETER COX

Peter Cox é professor do departamento de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Chester, no Reino Unido. Seus interesses de pesquisa refletem a virada da mobilidade nas ciências sociais e, em particular, no debate sobre futuros sustentáveis e no papel de transporte na sustentabilidade social e ambiental. O Dr. Cox é autor de vários trabalhos acadêmicos sobre mobilidade, entre eles os livros *The Politics of Cycling Infrastructure*<sup>2</sup> e *Moving People: sustainable transport development*,<sup>3</sup> ambos sem tradução para o português.

## Urban and Active Mobility in Pandemic Times: An Interview with Professor Dr. Peter Cox

## ABSTRACT

In 2021, Prof. Dr. Filipe Marino conducted an interview with Prof. Dr Peter Cox, from the University of Chester (UK), author of *The Politics of Cycling Infrastructure* (2020) and *Moving People: sustainable transport development*

(2010), on the future of urban mobility and pathways to active mobility in a post pandemic scenario.

Keywords: Urban Mobility; Active Mobility; Mobility; Pandemic.

#### FILIPE MARINO

Filipe Ungaro Marino is an architect and urban planner (UNICAMP, 2004) and holds a PhD in urbanism (UFRJ, 2019). He is currently a researcher at the Sustainable Mobility Laboratory (LABMOB-UFRJ) and Professor at IBMEC, Unigranrio and UNESA. He has experience in Urban Mobility, Active Mobility, Urban Planning and Urban Infrastructure. His topics of interest are urban mobility, active mobility, transport infrastructure, urban networks, urban policies and urban marketing.

#### PETER COX

Peter Cox is a Professor in the Department of Social and Political Sciences at the University of Chester, UK. His research interests reflect the turn of mobility in the social sciences and, in particular, the debate about sustainable futures and the role of transport in social and environmental sustainability. Dr. Cox is the author of several academic papers on mobility, including *The Politics of Cycling Infrastructure* and *Moving People: Sustainable Transport Development*.

**Em 2020, devido à pandemia do SARS-CoV-2, a constante necessidade de deslocamento, o incentivo ao transporte público de alta capacidade, as viagens turísticas ao redor do mundo, tudo parece ter mudado desde então. Por outro lado, a mobilidade ativa<sup>4</sup> e os automóveis individuais se tornaram mais frequentes em alguns países. Você acredita que essas mudanças são permanentes?**

PC: As respostas às condições pandêmicas têm variado enormemente entre nações e regiões. O que há em comum é uma necessidade abrupta de reconhecer e reavaliar as práticas de mobilidade. Quotidianamente, a viagem de curta distância tem sido afetada tremendamente em lugares onde condições severas de fechamento têm sido impostas. Isso levou a uma consciência crescente do valor das viagens diárias, mas também [resultou no fato de] que grande parte das viagens realizadas com veículos não foi tão vital como talvez um dia viemos a pensar. As viagens de longa distância se tornaram muito mais preciosas — e o acesso diferenciado a elas — em populações em que elas são um pouco mais óbvias. O aspecto mais interessante dessas variadas mudanças é a forma como elas destacaram a existência de desigualdades de mobilidade, e minha esperança é que esse reconhecimento perdure mesmo quando as condições mudarem.

Como você observa corretamente, após o fim dos bloqueios, em muitos locais os níveis de tráfego de carros aumentaram e isso parece estar correlacionado com aqueles lugares onde as medidas para facilitar meios alternativos de viagem não foram postas em prática, ou foram removidas como apenas temporárias.

**Quando a pandemia acabar, você acredita que surgirão novas formas e regras de deslocamento ou haverá uma retomada dos paradigmas tradicionais de mobilidade?**

PC: Os formuladores de políticas tiveram um momento muito interessante. As limitações dos modelos de oferta de mobilidade urbana, orientados pela demanda, têm sido expostas. Vozes mais críticas podem tirar vantagem da situação mostrando como a demanda é frágil e que as intervenções e regulamentações podem mudar a situação. Acima de tudo, o que tem sido revelado é a fragilidade e a impermanência de padrões de viagem que antes eram considerados intratáveis. Situações que pareciam imutáveis demonstraram ser capazes de uma rápida transformação. O desafio enfrentado pelos defensores da transformação urbana é envolver-se criativamente com essas mudanças e usá-las como uma força positiva para cidades melhores.

O trabalho em casa para profissionais urbanos destacou as maneiras como a habitação torna concretas as desigualdades de classe social; tanto em termos dos espaços físicos em que vivemos quanto na distribuição espacial da habitação em relação às oportunidades de trabalho. Minha esperança seria que as experiências de 2020 ajudassem aqueles em posições de privilégio relativo, que têm escolhas a fazer, a pensar seriamente sobre as escolhas que eles são capazes de fazer na relação entre trabalho e residência e como essas escolhas e decisões de deslocamento afetam a sociedade em geral.

**Com relação à mobilidade ativa, como bicicletas, patinetes e caminhada, você acha que as cidades serão remodeladas permanentemente para ampliar esse tipo de mobilidade ou essa é apenas uma fase para enfrentar a pandemia?**

PC: As imagens visuais de cidades fechadas [em confinamento e isolamento social] e ruas vazias de tráfego forneceram uma ilustração vívida do grande volume do espaço urbano que é, normalmente, entregue ao automóvel privado. A diferença notável na resposta, em minha opinião, tem sido altamente dependente da existência anterior de visões de transformação urbana em qualquer local. A implementação imediata de mudanças dramáticas na alocação de espaço nas ruas para mobilidade ativa em cidades como Paris e Barcelona ocorreu porque planejadores e defensores de políticas já estavam sonhando com um tipo diferente de cidade e divulgando suas ideias. Quer esses planos fossem ou não credenciados com alguma possibilidade realista de entrega antes de 2020, sua própria existência permitiu aos formuladores de políticas responderem e demonstrarem sua capacidade de responder à situação quando ela se tornou necessária. Para muitas cidades, infelizmente, onde esse tipo de pensamento e planejamento especulativo estavam ausentes, pouco mudou.

Para considerar a permanência potencial de tais mudanças na mobilidade ativa, estou inclinado a pensar na maneira como ações como a ciclovia afetam o imaginário coletivo. Cidadãos que podem ver e vivenciar um tipo diferente de cidade, acessados por meios ativos e não ameaçados pelo domínio do tráfego de automóvel, constroem um imaginário social diferente. O que é necessário é uma forma de aproveitar essa experiência e garantir que ela seja inserida nos processos de tomada de decisões políticas que possam garantir a durabilidade do incentivo e apoio à mobilidade ativa.

Ações táticas sem um plano de longo prazo não estão condenadas, mas é preciso agir rapidamente para garantir que elas estejam conectadas em uma rede significativa e não apenas permitir que continuem como desvios em locais que não interrompam a priorização existente do tráfego automotivo.

**Tem havido grandes pesquisas e melhorias na eletrificação de bicicletas e *scooters*, a chamada micromobilidade.<sup>5</sup> Você acredita que esses veículos terão uma participação significativa no futuro da mobilidade urbana?**

PC: Eu gosto de pensar nos modos de mobilidade urbana através da imagem de um ecossistema. Maior diversidade garante maior inclusividade e possibilidades de uso e acesso.

Os padrões atuais de dependência do carro são monoculturas clássicas e excluem outras possibilidades de mobilidade urbana. *Micro-e-mobilities* oferecem possibilidades fantásticas para uso futuro. O que ainda precisa ser definido são os marcos regulatórios e de infraestrutura para uma operação prática e segura. Qualquer veículo precisa de uma vaga de estacionamento; cada e-veículo precisa de pontos de cobrança. Usar a eletrificação para aumentar, em vez de suplantá-lo, o poder humano é, a meu ver, preferível, porque garante que não acabemos apenas seguindo um caminho que reproduz os padrões atuais da automobilidade como um sistema de uma monocultura de transporte dominante. Trocar o motor de combustão interna por um motor elétrico não altera a destruição catastrófica das cidades habitáveis.

Talvez a contribuição mais importante da micromobilidade seja o seu reconhecimento implícito de que o movimento motorizado — a velocidades proporcionais aos espaços históricos e existentes da cidade — não precisa de um veículo pesando mais de 1.000kg, otimizado para velocidades superiores a 50km/h, para mover uma ou duas pessoas e alguma bagagem. Veículos leves e de pouco peso têm papéis significativos em um conjunto diversificado de soluções. É claro que as mobilidades ativas ainda devem ser priorizadas por seus benefícios gerais, mas as micromobilidades são importantes.

Há também um papel muito valioso para os ciclos elétricos no reino das *e-cargobikes* (bicicletas elétricas de carga). Aumentar a capacidade humana para entregas alivia o trabalho intenso gerado por muitos serviços de entrega em ciclo, ao mesmo tempo que mantém sua flexibilidade e capacidade de resposta, bem como as oportunidades de emprego.

**Você visitou o Rio de Janeiro por ocasião da *Velo-city*,<sup>6</sup> em 2018, e pôde experimentar as singularidades de uma cidade muito icônica do Brasil, que tem os mesmos problemas de centenas de cidades do hemisfério sul. Atualmente enfrentamos problemas para expandir a infraestrutura ciclística, promover micromobilidades e, por causa da pandemia, estamos enfrentando uma diminuição da demanda no transporte público. O que você vê como soluções de curto prazo para cidades do hemisfério sul, como o Rio de Janeiro?**

PC: O Rio, como muitas cidades globais, é um lugar de espaços incrivelmente diversificados e de desigualdades significativas. Não há intervenções mágicas no planejamento e projeto urbano que resolvam problemas entrelaçados. Entretanto, em vez de me concentrar em soluções imediatas e em como impô-las, vejo a necessidade de uma auditoria do

espaço urbano. Tal ferramenta de avaliação consideraria a diversidade dos espaços urbanos e seria sensível às possibilidades muitas vezes únicas inerentes a qualquer local. Onde houver espaço físico, é importante dar prioridade às instalações segregadas. Porém, onde o espaço físico é limitado, é importante dar prioridade clara aos modos que minimizam o uso do espaço. Não é o modo em si que é central (especialmente se olharmos para um futuro de diversas mobilidades sustentáveis), mas como ele afeta o espaço disponível na cidade. Os problemas surgem quando o domínio do espaço urbano por padrões e tipos de uso particulares existentes excluem ou põem em perigo outros usuários. A justiça da mobilidade é provavelmente mais importante como princípio de projeto e planejamento do que qualquer ênfase em soluções específicas.

Também é fácil escorregar para o pensamento sobre a mobilidade sustentável que requer novas construções dramáticas e permanentes. Cidades como o Rio entendem sobre a rápida transformação do espaço — pense na rapidez com que um mercado pode ser montado e removido em uma praça. Por que o espaço viário deve estar permanentemente disponível para o tráfego de automóveis? Por que não pensar nas possibilidades de diferentes usos ao longo do dia para levar em conta os ritmos mutantes da cidade?

**Como ciclista ativista e acadêmico engajado em promover uma forma de transporte mais sustentável, no que diz respeito à mobilidade urbana, o que você considera importante mudar no século XXI?**

PC: Mobilidades urbanas sustentáveis exigem que se olhe para além dos centros urbanos. O trabalho para resolver problemas de mobilidade urbana em áreas urbanas de alta densidade domina a pesquisa e a ação — compreensivelmente, pois fornece resultados acessíveis e visíveis para as intervenções —, sendo muitas vezes referido como “lidar com os frutos mais fáceis de colher” [alvo ou caminho mais fácil ou conveniente]. O perigo é que podemos criar enclaves maravilhosamente agradáveis, cercados e isolados por áreas incontestáveis de autodomínio [de domínio do automóvel]: inacessíveis e inutilizáveis por aqueles que não têm carros particulares (qualquer que seja sua fonte de energia).

Os problemas mais intratáveis residem nas distâncias maiores e nos padrões de deslocamento entre as localidades suburbanas e periurbanas. As relações entre áreas residenciais e oportunidades de emprego moldam as viagens diárias, mas esses padrões de viagem induzidos pelas distâncias físicas entre elas também estão relacionados à classe e à

renda, como mencionei anteriormente. Estender o conceito de cidade de 15 minutos para além dos centros das grandes conurbações e até as comunidades periféricas teria um efeito profundo nas mobilidades sustentáveis. Mas fazer isso requer diversidade de moradias, e não grandes áreas onde não há acomodações acessíveis. Mudar essa dinâmica é um problema de longo prazo. Mas se trabalharmos para garantir que o ciclismo — em todas as suas formas — seja viável e atraente fora dos centros das cidades, então acho que estaremos trabalhando em soluções que afetem todas as áreas da mobilidade urbana.

### Notas de fim:

1. Entrevista 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.
2. COX, Peter; KOGLIN, Till (Ed.). *The Politics of Cycling Infrastructure: Spaces and (In)Equality*. Bristol: Policy Press, 2020.
3. COX, Peter. *Moving People: sustainable transport development*. London: Zed Books, 2010.
4. Mobilidade ativa está inserida na ideia de mobilidade sustentável e diz respeito ao uso da bicicleta, caminhada e outros meios de transporte não motorizados para o deslocamento de pessoas e bens. Os meios de transportes ativos são movidos, exclusivamente, pela energia física-mecânica do ser humano para a locomoção e é um setor da mobilidade urbana que tem crescido nos últimos anos.
5. Micromobilidade são modos de viagem ativos ou motorizados eletricamente, que tem limitações de peso, dimensão, propulsão e velocidade, geralmente atrelados à tecnologias de monitoramento e plataformas de compartilhamento. Para mais informações, acesse: GIZ; Promob-e. Guia Micromobilidade Compartilhada. Definições. Disponível em: <https://guia.micromobilidadebrasil.org/definicoes/>. Acesso em: 01, dez. 2021.
6. A Velo-city é a maior conferência internacional sobre ciclismo urbano. Em 2018, o evento foi realizado no Rio de Janeiro. Ver: RIO PREFEITURA; European Cyclists' Federation. Velo-city 2018. Página inicial. Disponível em: <http://wpro.rio.rj.gov.br/velocity/>. Acesso em: 01, dez. 2021.