

MOBILIDADE URBANA E BICICLETAS EM MARINGÁ: PRÁTICAS PARA A CIDADE CICLÁVEL

Danilo Matheus Pradella Garcia (PIC/UEM), Fabíola Castelo de Souza Cordovil (Orientadora). E-mail: ra106895@uem.br.

Universidade Estadual de Maringá, Centro de Tecnologia, Maringá, PR.

Ciências Sociais Aplicadas – Arquitetura e Urbanismo

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Bicicletas; Plano de Mobilidade de Maringá.

RESUMO

Devido às constantes transformações das cidades decorrentes de sua urbanização, os deslocamentos diários se tornam cada vez mais dificultosos, resultantes das consequências do aumento da frota de veículos automotores. Com a aprovação da Lei nº 12.587/2012, estabelece-se diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual exige que cidades brasileiras criem seus planos de mobilidade, priorizando o transporte público sobre o individual, além dos modos não motorizados sobre os motorizados. Deste modo, a bicicleta surge como um modal alternativo de transporte sustentável, sendo essencial para a efetivação dessa política pública. A partir disso, essa pesquisa objetivou investigar as práticas oficiais e as não oficiais para inclusão da bicicleta como meio de transporte atrelada à priorização da mobilidade não motorizada na cidade de Maringá. Inicialmente, buscou-se levantar os investimentos em infraestrutura cicloviária na cidade, e seus planos para ampliação, juntamente com análises de reivindicações de organizações para inclusão da bicicleta como modal. Por fim, foram feitas pesquisas sobre a inclusão das bicicletas como meio de transporte no desenvolvimento do Plano de Mobilidade (PlanMob) que está sendo realizado para a cidade de Maringá pela empresa Cidade Viva. A partir da pesquisa, desenvolveu-se um folder ilustrado para disseminar o uso da bicicleta como transporte alternativo. Conclui-se que a bicicleta é um modal em potencial em Maringá, porém a sua inclusão entra em conflito com a lógica da cidade que ainda prioriza o transporte automotor individual, contudo, espera-se uma mudança de cultura a partir da efetivação do Plano de Mobilidade no município.

INTRODUÇÃO

Com a rápida urbanização das cidades brasileiras, principalmente a partir da década de 70, as distâncias entre moradia e trabalho se tornaram cada vez maiores, consequências da segregação socioespacial e periferização da população mais pobre por questões de valor do solo dos grandes centros, o que dificultou os deslocamentos diários, de bens e de humanos (LOJKINE, 1997 apud BARBIERO, 2020). No Brasil, a lógica da mobilidade pautada no rodoviarismo é muito antiga,

pois desde cedo se consolidou como uma forma de integrar o território brasileiro, até então espalhado, além de ser tida como um fator de expansão da indústria e do capitalismo (BARBIERO, 2020). Entretanto, essa priorização do automóvel como meio de transporte diário essencial, somada ao aumento das frotas automotivas, trazem em contrapartida situações nocivas para a vida humana e meio ambiente (MARICATO, 2011 apud BARBIERO, 2020).

A instituição das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) com a Lei nº 12.587, em 2012, apresenta-se como tentativa de reversão desse cenário, pois é a partir dela que se tem a exigência de priorização dos transportes coletivos sobre os individuais, além dos não motorizados sobre os motorizados. A Lei também demanda a criação de um Plano de Mobilidade Urbana para cidades com mais de 20 mil habitantes, visando a materialização de uma política de planejamento territorial para gestão dos transportes, a fim de modificar a lógica até então empregada.

Diante disso, a bicicleta surge como um modal alternativo a ser privilegiado pelas diretrizes da PNMU, que pode trazer benefícios ao trânsito das cidades, visto sua facilidade e viabilidade, sobretudo em Maringá, aliviando a alta demanda de infraestrutura viária dos automóveis. A partir dessa realidade, movimentos de ciclistas, como a Ciclonoroeste, reivindicam melhores condições de deslocamento na cidade, sendo suas ações acompanhadas de conscientização da população.

MATERIAIS E MÉTODOS

A presente pesquisa decorreu do levantamento bibliográfico feito por meio da leitura de textos, artigos e dissertações de mestrado que se relacionassem ao tema da mobilidade urbana, excepcionalmente a mobilidade por bicicletas. Além disso, o trabalho contou com o acompanhamento do processo de elaboração do Plano de Mobilidade de Maringá, a partir da leitura dos documentos disponibilizados no site oficial do plano, e presença na segunda Audiência Pública por meio do Youtube, e em reuniões online do Instituto de Arquitetos do Brasil de Maringá.

Realizou-se uma entrevista com a Secretária de Mobilidade, Elise Savi, no dia 09 de abril de 2021 para a coleta de dados triviais do trabalho. Referente a análise de investimentos feitos pela prefeitura de Maringá em relação a implementação e manutenção de ciclovias, realizou-se consultas no Portal da Transparência do município, os quais foram comparados aos orçamentos voltados à implementação e manutenção de infraestrutura viária, destinada aos veículos automotores. Por fim, o folder ilustrado, que visa divulgar os benefícios da utilização da bicicleta como um modal alternativo de mobilidade, foi elaborado por meio do software Adobe Illustrator e contou com a leitura de leis do Código de Trânsito Brasileiro.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Ao final da pesquisa, nota-se como a trajetória da política nacional pautada no rodoviarismo, em conjunto com uma desordenada e acelerada urbanização sem planejamento, afetou diretamente o desenvolvimento da mobilidade urbana nas

idades do Brasil. As diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012, materializam-se como uma tentativa de solução da problemática encontrada no cenário atual, provindo de uma cultura de exaltação do automóvel. É perceptível que a cidade de Maringá segue, desde sua criação, uma lógica de cidade-emprego, como afirma Barbiero (2020), na qual a produção do espaço se baseia principalmente nos interesses particulares de figuras políticas influentes na região, e, seguindo a tendência nacional, ainda destaca o transporte automotivo individual como solução para os deslocamentos diários. Isso traz como consequência a grande quantidade de congestionamentos no perímetro urbano, além das altas taxas de acidentes fatais envolvendo vítimas no município. Assim, nota-se como a bicicleta é colocada em segundo plano nas decisões municipais. Ao acompanhar o processo de elaboração do Plano de Mobilidade, percebeu-se que, embora este carregasse em sua fala a necessidade da inclusão dos transportes ativos e coletivos como prioridade, a exemplo da bicicleta, havia uma divergência de interesses na hora da execução prática dessas políticas. Não obstante, ainda que a tendência do destaque do automóvel seja constante e o Plano de Mobilidade esteja aprovado, não é possível afirmar ao certo como será sua consolidação na cidade, especialmente como se dará a priorização efetiva da bicicleta enquanto um meio de transporte alternativo de mobilidade urbana. Todavia, com base nas apresentações feitas nas audiências públicas e no discurso proposto pela companhia contratada Cidade Viva, espera-se que haja um encorajamento do modal a partir do estímulo de sua vinculação à uma nova cultura local. Essa só será efetivada de fato a partir da ampliação e manutenção da infraestrutura cicloviária existente, que exercerá como fator incentivador de seu uso e apropriação por parte da população. Diante dessa aspiração, a pesquisa que ora se apresenta, no intuito de contribuir para a efetivação de uma cidade mais ciclável, desenvolveu um folder explicativo que estabelece as principais diretrizes da legislação para a plena convivência entre ciclistas, pedestres e veículos, disponível nas figuras abaixo.



Figura 1 e 2– Folder ilustrado desenvolvido como objetivo da presente pesquisa (frente e verso).
Fonte: elaborado pelo autor.

CONCLUSÕES

Fica evidente a falta de interesse da parte do município em efetivar a bicicleta como um modal de transporte alternativo na cidade, ainda que essa tenha potencial para sua concretização, visto sua tendência a ser conivente aos interesses da associação de comerciantes, como no caso relatado pela Ciclonoroeste ao longo da pandemia da Covid-19. Além de que, quando comparado os orçamentos voltados para a ampliação e manutenção de estrutura cicloviária e pavimentação asfáltica, essa última voltada, sobretudo, para o veículo automotor individual, torna-se claro a lógica que a cidade insiste em reproduzir, visto que as licitações apresentam grande disparidade de valores, e a atual infraestrutura cicloviária do município se demonstra como insuficiente, desconexa e carece de manutenção.

Todavia, a pesquisa visou contribuir para a reflexão por parte do cidadão para a importância da priorização da bicicleta no meio urbano, como uma das possibilidades para se obter uma cidade mais sustentável e segura.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Fabíola Castelo de Souza Cordovil pelas inúmeras e frutíferas discussões em relação ao tema. À Elise Savi pelas informações cedidas. À UEM e ao Programa de Iniciação Científica por cederem o espaço para o incremento da minha formação acadêmica.

REFERÊNCIAS

BARBIERO, L. C. da S. **Bicicletas fora dos planos: mobilidade e produção do espaço urbano em Maringá-PR**. 2020. Dissertação (mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro 1997**. Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, [1997].

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, [2012].

MARINGÁ. **Lei nº 11.518/2022, de 14 de setembro de 2022**. Dispõe sobre a Política de Mobilidade para o Município de Maringá, aprova o Plano de Mobilidade Urbana do Município e dá outras providências. Maringá: Câmara Municipal, [2022].

Portal da Transparência de Maringá, Venus Maringá-PR, Governo Federal, Brasil. Execução/Despesa por Projeto. Disponível em: <<http://venus.maringa.pr.gov.br:8090/portaltransparencia/despesa/projeto>> . Acesso em: 16 de novembro de 2021