



MOBILIDADE URBANA: INTERVENÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DE CICLOVIAS NA AVENIDA MANDACARU

Adrielle Borges da Silva¹; Tatiana Romani Moura²

RESUMO: O presente trabalho tem por finalidade apresentar um estudo e proposta na mobilidade urbana da cidade de Maringá, em uma ciclovia específica, com embasamento teórico, análise do local, demonstração de desenhos esquemáticos, estudos preliminares e fotos da área, assim um estudo realizado na Av. Mandacaru, Maringá, PR, para a reestruturação da ciclovia e implantação de uma pista de caminhada, pensando em uma melhoria e valorização da área, aliado com a rede de transporte público, potencializando e atraindo investimentos para esta região que ainda possui boa parte em desenvolvimento.

PALAVRAS-CHAVES: Ciclovia; Mobilidade urbana; pista de caminhada; reconstrução; renovação.

1. INTRODUÇÃO

A avenida mandacaru está inserida nos eixos de comércio e serviços, representa um processo de descentralização da cidade de Maringá. Projetada inicialmente como uma via de acesso a periferia, gradativamente se desenvolveu com um comércio variado, com estabelecimentos pequenos. Atualmente a avenida possui boa infraestrutura, com fatores de destaque na área de estudo, como o Hospital universitário, e o mercado Coutinho, bastante utilizado por moradores da região. A avenida em relação à cidade é uma via coletora, e arterial para o bairro. Já existe a presença de uma ciclovia implantada no canteiro central, porém pouco utilizada, pela falta de sinalização vertical e horizontal, iluminação e manutenção da mesma.

Atualmente as ciclovias têm ganhando destaque dentro das cidades, com grande densidade urbana, as bicicletas ocupam um lugar intermediário entre o deslocamento a pé e de carro, percorrendo distâncias médias com razoável velocidade e uma flexibilidade que não é possível com o transporte coletivo, sendo considerada uma alternativa intermediária e complementar do transporte do que uma solução maciça para o trânsito.

O objetivo principal é melhorar a mobilidade, pois hoje ela é um dos maiores problemas das grandes cidades, uma vez que não se estruturaram para o crescimento. A reestruturação da ciclovia e a adição de uma pista de caminhada na Av. Mandacaru, proporcionara um melhoramento na região, estimulando a economia, e qualidade de vida. São utilizados, para uma melhor apresentação do trabalho e da proposta, fotos, e desenhos esquemáticos da Avenida, com fundamentos teóricos e análise do local.

2. METODOLOGIA E MÉTODOS

A pesquisa na Av. Mandacaru, foi a princípio um trabalho de intervenção desenvolvido na disciplina de projeto urbano, no curso de Arquitetura e Urbanismo no Unicesumar, aprofundando e ampliando o assunto em questão, desenvolveu-se um novo

estudo, pois está é uma área com alto potencial, de grande foco de comércio sendo apropriada para a proposta, buscando estimular ainda mais seu crescimento. A preocupação inicial foi demarcar o trecho a ser analisado onde seria sugerida uma revolução na mobilidade, com a melhoria e reconstrução de uma ciclovia com a adição de uma pista de caminhada, o percurso foi demarcado desde a Avenida Doutor Alexandre Rasgulaeff até a Avenida Colombo, com extensão de 2.6 km. Trata-se de uma pesquisa a partir de embasamentos teóricos, onde foram coletados dados com análise na área e em mapas. Apresenta traçado regular, com quadras geradas através de vias dispostas em grelha retangular, sendo uma área com ótima arborização tanto nos canteiros centrais, como nas calçadas, há presença de mobiliários urbanos corretamente instalados, como lixeiras, postes de iluminação pública, rede de energia e telefonia, pontos de ônibus, placas de sinalização, semáforos entre outros. As calçadas estão em condições regulares, no entanto não são, de forma geral, receptivas à acessibilidade, também, algumas vezes foram encontrados elementos terceiros obstruindo a passagem livre nas calçadas, como mesas de bares.

Levando em conta a análise feita em campo, foram elaborados desenhos esquemáticos, que particularmente, podem ser vistos como uma representação da via atual (figura 04), a nova proposta elaborada de intervenção (figura 05), foca principalmente no canteiro central, partindo do pressuposto de que a ciclovia presente no trecho é utilizada indevidamente por pedestres, complicando o trânsito das bicicletas o que gera grande perigo de acidentes, propõe-se que a ciclovia seja mantida somente em um lado do canteiro, deixando um dos lados como pista de caminhada.

A ciclovia será restaurada no canteiro do lado direito, e será implantada uma pista de caminhada no lado oposto. Para a renovação da mesma é necessário que a pista já existente seja refeita, pois hoje ela apresenta muitas falhas, o canteiro tem largura de 7.25m, a ciclovia varia no trecho analisado de 2m a 2.20m, o resto possui grama e arborização. A proposta é que seja mantida a ciclovia com 2.20m padrão e pista de caminhada com 2 m. Como já é característico da avenida, o “corredor verde” formado pela copa das árvores será mantido e até mesmo intensificado, visando o conforto térmico daquela região, além de ser um atrativo e ícone de beleza para o traçado urbano.

No canteiro central, visando estreitar as relações entre os moradores da região que residem ou que passam pelo local, e criar um espaço de convívio a qualquer hora do dia, serão implantados bancos ao longo do trecho, próximos a pista de caminhada. Esses espaços terão contato com a natureza, e trarão a sensação de tranquilidade e segurança aos usuários, pois estarão envoltos a postes de iluminação pública. Equipamentos urbanos novos serão instalados, tais como: postes, placas, e lixeiras, sendo colocado em número suficiente e de maneira planejada, o desenho do canteiro sendo orgânico e bonito esteticamente, com os espaços de convívio. Futuramente bicicletários em pontos estratégicos seria acessíveis e convenientes, combinados com lojas e locais de serviços, facilitando o transporte e a integração das bicicletas. Podendo prever um sistema de locação de bicicletas, e programas de conscientização direcionada tanto aos motoristas como aos próprios ciclistas.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A existência de um plano ciclo viário poderia estimular as pessoas a se transportarem em bicicletas, reduzindo a quantidade de veículos em circulação. Muitas pessoas não se animam a sair de bicicleta de suas casas justamente por causa dos riscos que o trânsito traz. O plano poderia prever, além da construção planejada da ciclovia, oferecer espaços seguros para estacionamento de bicicletas como a instalação de

bicicletários. Isso permitiria que as pessoas utilizassem a bicicleta naquele último quilometro de seu trajeto, que também inclui transporte publico e carros.

Bicicletas emitem menos poluentes, ao mesmo tempo, melhoram a saúde de seus usuários em vários aspectos. Desafios intermodais em várias cidades mostram a bicicleta como um dos mais rápidos veículos em percursos de até 4km. Além de promoverem uma diminuição das várias externalidades do tráfego motorizado. Analisando o perfil dos usuários desse tipo de transporte, notamos que a maior parte é de renda baixa, que não possuem condições econômicas de utilizar de outros meios, ou usuários de boa renda conscientes dos benefícios da utilização deste meio de transporte.

Apontando as vantagens do uso da bicicleta e enfatizando as desvantagens do uso carro, isso estimular uma maior troca do carro pela bicicleta, pelos próprios engarrafamentos e pelas várias outras dificuldades criadas pelo número excessivo deles na cidade. Uma observação deve ser apontada, de que a bicicleta não está sendo apresentada como a solução mágica e única para a mobilidade urbana, mas como a abertura de mais alternativas de transportes na cidade. A criação das pistas de caminhada associada às ciclovias seria uma solução para o problema de pedestres que circulam por estas, para que deixassem livre a passagem somente para bicicletas, para evitar acidentes, e acabar com uma recorrente reclamação dos ciclistas, que apontam isto como um empecilho para a utilização das ciclovias.

O uso da bicicleta enfatiza um impacto econômico positivo, mesmo que os custos do uso do automóvel ainda sejam compatíveis com a renda de seus proprietários, seu custo total a cidade é elevado e grande parte desses recursos é enviada para fora da economia local. A troca do carro pela bicicleta, ao invés de um desestímulo à economia, liberaria parte desses recursos para serem usados em outros gastos, provavelmente com maior estímulo à economia local. Sendo considerada viável e de custos iniciais e manutenção relativamente baixos, em comparação com investimentos feitos em outras formas de transportes.



Figura 01: O mapa acima apresenta em amarelo o trecho selecionado para a intervenção.

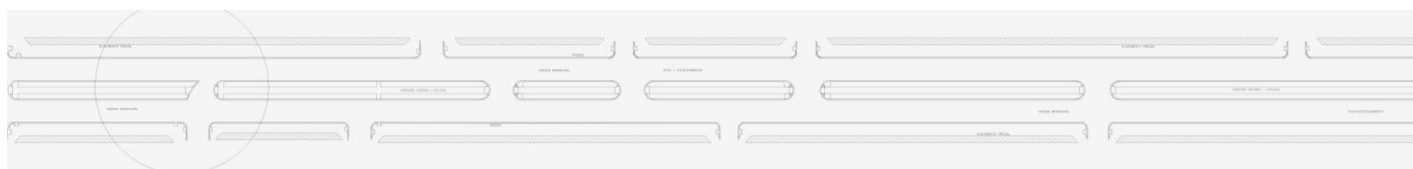


Figura 02: Parte do trecho de análise.

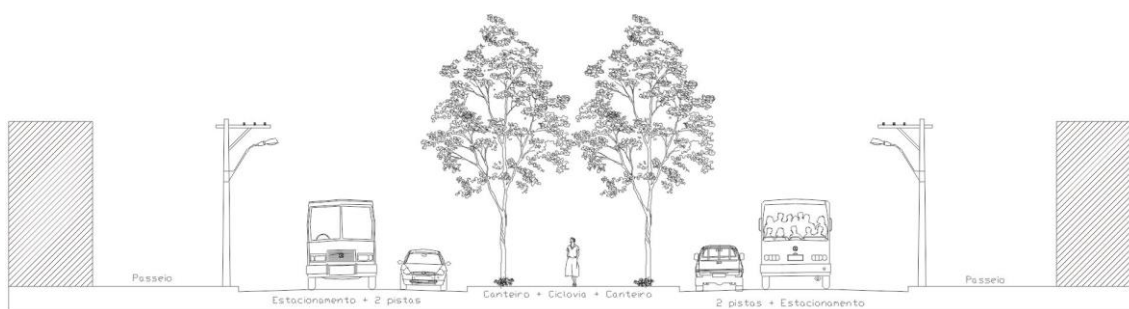


Figura 03: Perfil de via; AV. Mandacaru.

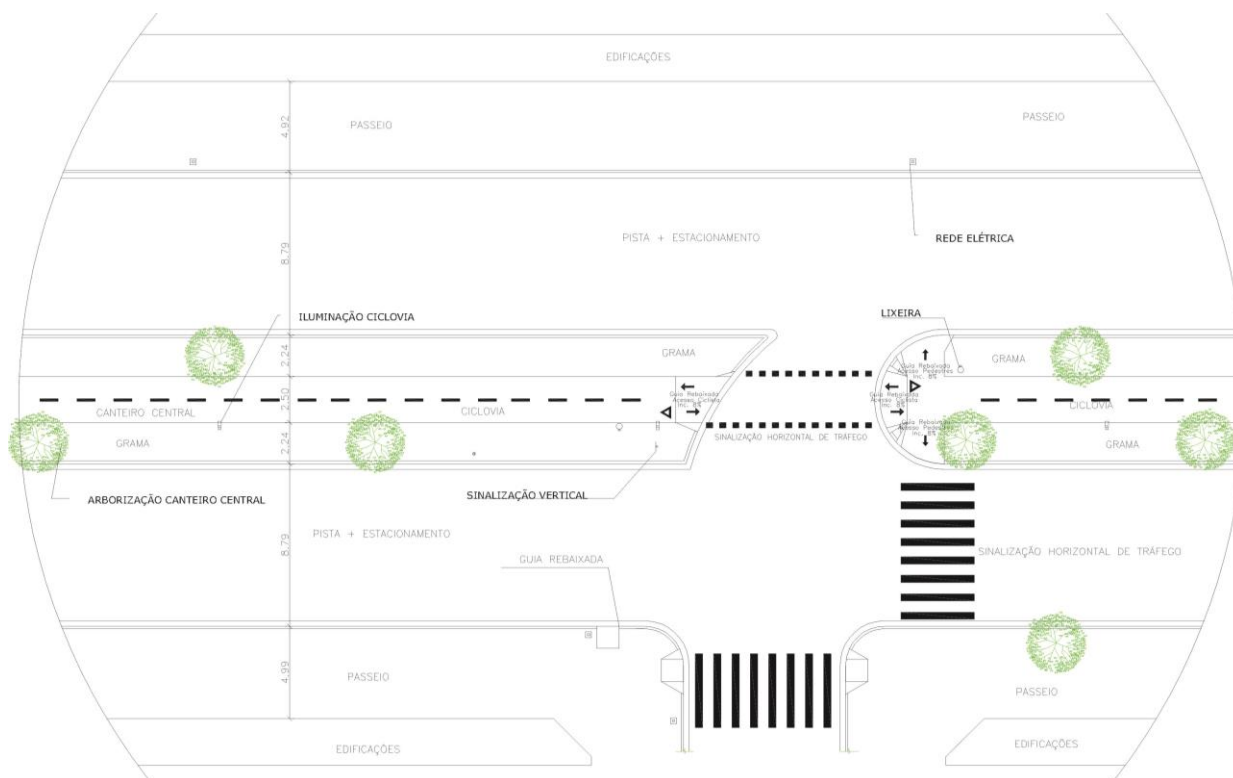


Figura 04: Parte do trecho atual do canteiro central com ciclovia.

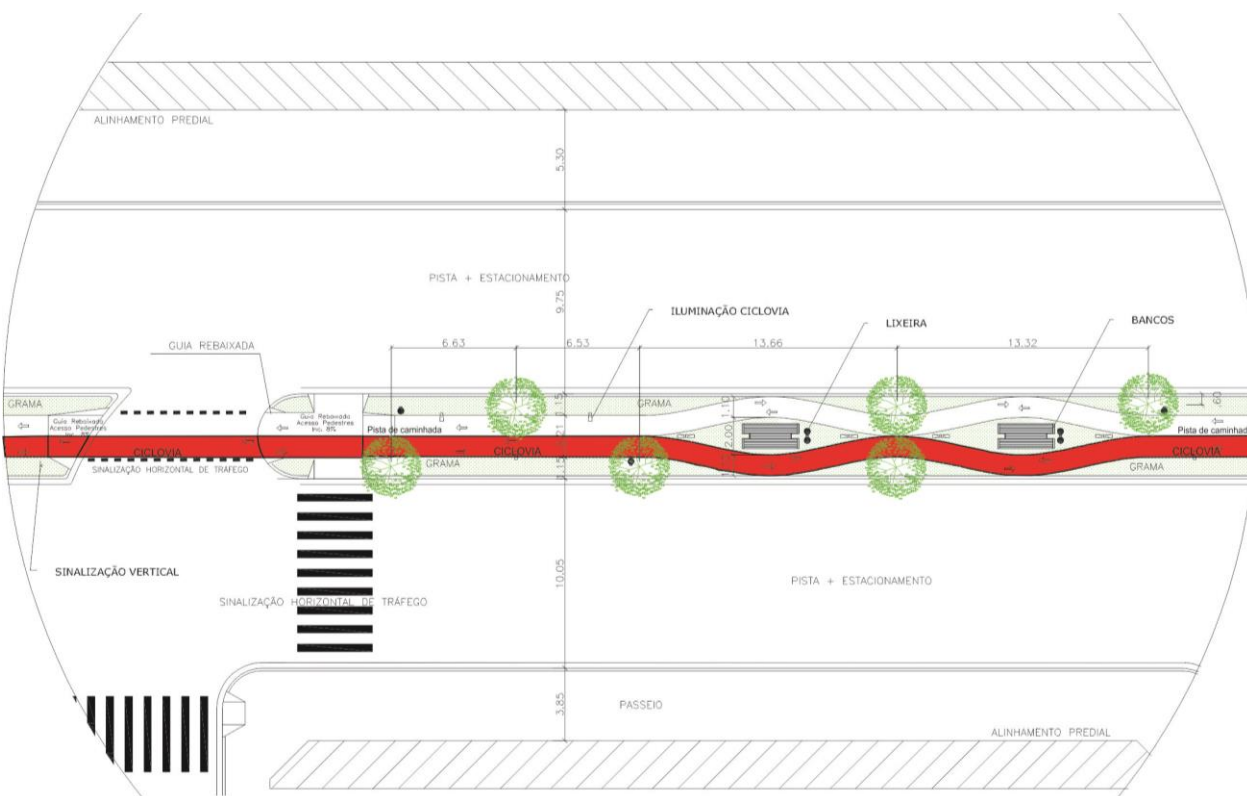


Figura 05: Proposta de intervenção no trecho .

4. CONCLUSÃO

A reestruturação e implantação desta ciclovia e pista de caminhada na avenida Mandacaru, apesar de suas limitações, possui grandes condições de se desenvolver e de

valorizar a área, a cidade e o ser humano ganham pela não emissão de gases poluentes, sendo considerada sustentável, e saudável, pois traz saúde física e mental, e um meio de se realizar atividades físicas, que proporcionam maior rentabilidade e disposição, no âmbito social, por ter baixo custo em aquisição e manutenção, proporciona a inclusão do indivíduo no sistema de transporte, trazendo economia para seu usuário uma vez que este economiza com combustível. É possível estimular o uso da bicicleta por meio de um planejamento da cidade, com uma distribuição mais harmoniosa dos vários usos da cidade e a diminuição da necessidade de deslocamentos de maior distância. A experiência adquirida com a realização deste trabalho foi de suma importância, adquirindo um melhor conhecimento do local e de análise, relatando seus problemas, limitações e propondo melhorias e novas perspectivas procurando valorizar a área de maneira sustentável.

5. REFERÊNCIAS

ACIOLY, Claudio. Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana / Claudio Acioly e Forbes Davidson; (tradução: Claudio Acioly) – Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

ANTUNES, Bianca; FIQUEROLA, Valentina. Ciclovias em debate. Cidades Cicláveis, AU Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, Edição 215, p. 54-59, Fev/2012.

JUNIOR, Orlando Alves dos Santos Junior; MONTANDON, Daniel Todtmann. Os Planos Diretores Municipais, Pós-estatuto da Cidade: balaço crítico e perspectivas. Letracapital. p.155-171.

SIQUEIRA, Mariana. MetrÓpole Multimodal. Cidades Cicláveis, AU Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, Edição 215, p. 36-41, Fev/2012.

SOBRAL, Laura. Pioneirismo de Duas rodas. Cidades Cicláveis, AU Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, Edição 215, p. 30-35, Fev/2012.