

POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS À MOBILIDADE URBANA: CONSIDERAÇÕES QUANTO À REDE CICLOVIÁRIA DE MARINGÁ-PR

Eduardo Simões Flório de Oliveira

Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá, Pesquisador do Grupo de estudos NEMO-UEM, Coordenador de núcleos da Associação de Ciclistas do Noroeste do Paraná. E-mail: eduflorio@gmail.com

Alexandre Luís Ponce Martins

Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá - PGE/UEM e Bolsista Capes-Fundação Araucária. E-mail: poncemartins@hotmail.com

Henrique Manoel da Silva

Professor doutor do Departamento de Fundamentos da Educação (DFE) e do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PGE) da Universidade Estadual de Maringá – UEM. E-mail: h-manoel@uol.com.br

RESUMO: A perspectiva deste artigo é diagnosticar os aspectos geográficos e culturais envolvendo a mobilidade urbana com bicicletas no município de Maringá-PR. Neste aspecto se busca sinalizar políticas de conscientização e mudanças na infraestrutura no sentido de viabilizar o uso deste meio de transporte e, assim, melhorar as condições nos deslocamentos urbanos. Trata-se, também, de uma crítica ao predomínio automobilístico, pois as cidades baseadas neste modelo urbanístico se mostram mais custosas e poluídas ambientalmente. Será investigado ainda o momento histórico em que se consolidou a preferência pelo transporte individual motorizado em detrimento dos demais, visto que a cidade já teve outro retrato nestes aspectos. A metodologia adotada na pesquisa possui um caráter multidimensional envolvendo o cruzamento de fontes a partir de coleta de dados estatísticos, pesquisa documental, levantamento bibliográfico, análise comparativa e entrevistas semi-direcionadas com ciclistas locais, de forma a extrair informações qualitativas dos depoentes. Será abordado o direito ao meio urbano, pois entende-se que o predomínio dos modais motorizados nas vias impossibilita o ciclista ao seu “direito à cidade”, sendo assim, é preciso ressignificá-la.

Palavras-chave: Geografia urbana; mobilidade por bicicletas; direito à cidade; democratização do espaço urbano.

PUBLIC POLICIES BACK TO URBAN MOBILITY: CONSIDERATIONS REGARDING THE BICYCLE PATHS NETWORK OF MARINGÁ-PR

ABSTRACT: The perspective of this article is to diagnose the geographic and cultural aspects involving the urban mobility with bicycles in the municipality of Maringá-PR. In this aspect, it is sought to signal awareness policies and changes in infrastructure in order to make feasible the use of this means of transport and, thus, improve the conditions in the urban displacements. It is also a criticism of the predominance of cars, as cities based on this urban model are more costly and environmentally polluted. It will also be investigated the historical moment in which the preference for individual motorized transportation was consolidated, to the detriment of the others, since the city already had another portrait in these aspects. The methodology adopted in the research has a multidimensional character involving the crossing of sources from statistical data collection, documentary research, bibliographical survey, comparative analysis and semi-directed interviews with local cyclists, in order to extract qualitative information from the deponents. It will be approached the right to the urban environment, since it is understood that the predominance of the motorized modals in the roads makes it impossible for the cyclist to his "right to the city", therefore, it is necessary to re-signify it.

Keywords: Urban Geography; Mobility through bikes; right to the city; democratization of urban space.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo objetiva discorrer quanto à mobilidade no que tange o uso de bicicletas no município de Maringá-PR. O trabalho se subdivide em dois itens, o primeiro pondera quanto às questões teóricas de mobilidade e uma breve apresentação quanto ao caso da cidade, em um segundo momento tratar-se-á das pesquisas de campo e das entrevistas semi-direcionadas com os ciclistas locais.

Mobilidade está associada à capacidade dos corpos se deslocarem (ROCHA, 1998), sendo eles humanos ou não humanos. Nesta pesquisa o foco foi na mobilidade urbana. Há muitas motivações para as pessoas se deslocarem e é justamente o que faz esse conceito tão complexo. Algumas das motivações que levam a esses movimentos são as buscas por emprego, trabalho, motivos pessoais, compras, estudos, entre outros.

A mobilidade está ligada às opções e necessidades pessoais. Mas ainda existem processos muito amplos que derivam a escala pessoal e são determinantes na mobilidade dos sujeitos, assim se impõem para certa coletividade, exemplifica-se tal fato a partir do êxodo rural, um fenômeno que se generalizou a partir da mecanização da agricultura. Isto significa que as questões

balizadoras da mobilidade podem ser compreendidas de maneira lógica e serem estudadas de forma científica, de maneira relevante para uma determinada sociedade.

A metodologia adotada na pesquisa possui um caráter multidimensional envolvendo o cruzamento de fontes a partir de: coleta de dados estatísticos, pesquisa documental, levantamento bibliográfico e uma abordagem de entrevistas semi-direcionadas, caracterizando-se como dados qualitativos. Vale ressaltar que essas duas últimas, em especial, se complementam, consolidando uma base de dados para o desenvolvimento do artigo. Com o propósito de complementar os dados levantados, isto é, fundamentação teórica e dados coletados, houve a aplicação de entrevistas semi-direcionadas¹. Quanto à metodologia qualitativa explorada pela história oral não se pretende produzir dados estatísticos que possam ser generalizados, contudo se propõem a compilar um quadro empírico que possibilite entender o grupo a ser pesquisado. (MATOS; SENNA, 2011).

Quanto ao tema principal neste artigo, ou seja, os projetos sobre a construção de uma rede cicloviária para a cidade de Maringá, é relevante salientar que a cidade já dispõe de alguns trabalhos ligados ao tema, como de Neri (2012), que desenvolveu uma proposta metodológica para a definição de uma rede cicloviária, por meio do estudo de caso sobre Maringá, segundo o qual uma rede cicloviária com 94 km de extensão poderia atender satisfatoriamente toda a cidade.

2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS QUANTO À MOBILIDADE URBANA E A SUA RELAÇÃO COM A CIDADE DE MARINGÁ-PR

O conceito de mobilidade urbana, desde sua criação nos anos de 1940 e início dos anos 1950 na América do Norte (SAVI, 2014), vem passando por mudanças, já que os conceitos são criações que sofrem influência de seu meio social e tempo histórico. Mas existe um ponto estruturante neste conceito que não sofreu alteração e corresponde à facilidade ou não dos deslocamentos das pessoas ou de bens, e este é o ponto de partida deste artigo.

¹ Estas são aplicadas em grupos que foram divididos em nichos específicos e estes, por sua vez, foram agrupados por suas semelhanças de modo que cada um representa perfil de usuário da bicicleta. Estas entrevistas serão realizadas a fim de compreender, principalmente como os ciclistas observam e se inserem no espaço urbano diário, usando a bicicleta como meio de transporte; os riscos que enfrentam; suas demandas; o respeito a este modal por parte dos não usuários; as políticas públicas de incentivo ou não ao uso da bicicleta; entre outros fatores que poderão ser percebidos por estes usuários.

Inicialmente a mobilidade urbana esteve mais ligada à engenharia de tráfego, que focava predominantemente na fluidez e velocidade do trânsito de veículos motorizados principalmente, deixando em segundo plano as questões sociais. Esse conceito atualmente mudou consideravelmente, pois é entendido como um direito do cidadão em usufruir dos equipamentos urbanos de uma cidade e de se deslocar de forma mais eficiente possível. Ampliando um pouco mais o diálogo podemos compreender mobilidade urbana assim:

Vista dessa maneira, a mobilidade, muito além de ser uma questão apenas das condições de deslocamento e de uso de meios de transporte, traduz relações dos indivíduos com o espaço – seu local de vida – com os objetos e meios empregados para que o deslocamento aconteça, e com outros indivíduos. É, portanto, produto de processos históricos que refletem características culturais de uma sociedade. (MINISTÉRIO das Cidades, 2006, p.19).

A partir do recorte explanado no trecho anterior, pode-se considerar a mobilidade urbana um viés progressista, haja visto que compreende os deslocamentos como um direito social das pessoas. Também quanto à mobilidade, tem-se uma outra perspectiva mais arcaica e conservadora que é a visão da mobilidade que se originou na engenharia de tráfego nos anos de 1950 e que naquele momento priorizou o conceito em prol da dos veículos motorizados seguindo um modelo mais voltado ao modelo *rodoviarista*. (LAGONEGRO, 2008).

Tendo em vista esses dois paradigmas apresentados, é possível observar a materialização destes nas políticas públicas do município de Maringá, que tem trabalhado com os dois entendimentos quanto a mobilidade urbana, sendo que uma delas além de ser mais presente, já está consolidada. As prioridades têm como base o modelo rodoviário e se materializa em investimentos que visam aumentar o número das vias, bem como o aumento do leito carroçal para os veículos individuais motorizados, ampliação de estacionamentos no lugar dos diversos equipamentos urbanos, como edificações históricas, caso da antiga Rodoviária da cidade que estava em processo de tombamento e foi demolida; e terrenos da Universidade Estadual de Maringá (UEM), que foram desapropriados para criação de vias para automóveis.

A outra abordagem é mais tímida, entretanto acontece mesmo que de forma escassa. Um exemplo a ser destacado é o projeto "Domingo no Parque", que tem proporcionado um interessante uso e ocupação do espaço público, onde algumas vias de automóveis são fechadas

próxima a parques verdes. Destaca-se ainda, a diminuição da velocidade em algumas vias, com o objetivo de deixar o meio urbano mais convidativo e menos hostil aos que transitam nele. E por fim, a aplicação da rede cicloviária.

Verificou-se ainda que as políticas de estruturação da rede cicloviária municipal se basearam no estudo de Neri (2012). Ao incorporar este projeto no plano de diretrizes viárias da cidade, além de se ampliar a rede, implementaram-se algumas intervenções que, embora deficitárias, são significativas tendo em vista a reduzida malha cicloviária da cidade.

O que se tem visto, porém, são mudanças pontuais, ou seja, ainda há uma concepção equivocada sobre mobilidade urbana que privilegia o uso do automóvel, levando a uma maior imobilidade urbana (vias congestionadas que produzem um cenário de imobilidade) e marginalizado os transportes coletivos e ativos (Meios de transporte por propulsão humana).

A seguir apresentar-se-á os resultados da pesquisa de campo tendo como base de abordagem a história oral com o relato de alguns indivíduos. Procurou-se desenvolver um aprofundamento da discussão teórica com uma maior interação dos exemplos práticos ao qual se constatou em Maringá. (THOMPSON, 1992).

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

É demonstrado nesse estudo que Maringá dispõe de quase todas as condições para se tornar um espaço urbano adequado para os ciclistas. No entanto, a falta de condições básicas e estruturais provoca o sentimento de insegurança, conforme apontado nos resultados do trabalho de Neri (2012), além do quesito mais importante, a ação efetiva do poder público em obras de infraestruturas e de campanhas educativas.

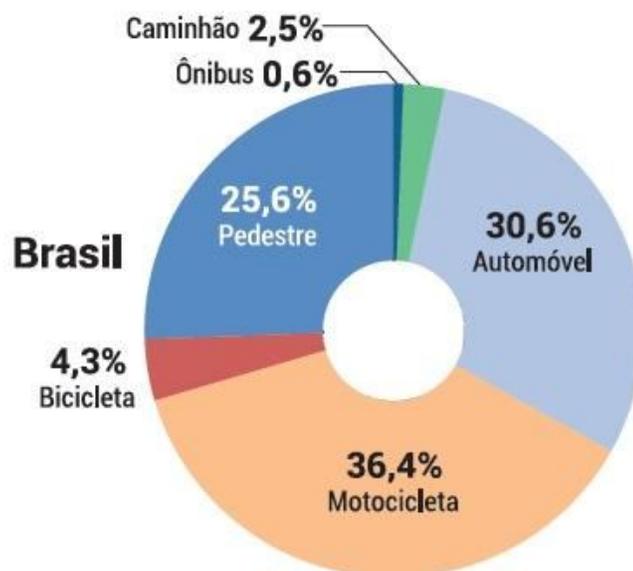
A sensação de insegurança apontada no estudo de Neri (2012) foi similar a encontrada no presente trabalho e, observa-se nos relatos, apreendidos em campo, as dificuldades relatadas pelos entrevistados. A transcrição que se segue, demonstra tal situação:

Não nem um pouco seguro, se não tem as poucas ciclovias pra gente andar o restante é tudo em cima da calçada, dificilmente eu ando na rua de bicicleta porque é muito perigoso e não tem como andar só em ruas muito paradas, mas na zona central faz muito tempo que eu não ando de bicicleta, só na ciclovia da Brasil ou senão empurrando a bicicleta ou trancando ela antes de chegar ao terminal, então eu saio e faço tudo a pé. [...] Porque não tem jeito se for andar na calçada é muita gente, mas o maringaense pra andar de bicicleta é difícil, só a ciclovia da Pedro Taques, da Brasil, agora fizeram na 19 de Dezembro e a da UEM pode ver que não tem mais.²

A falta de condições seguras para os transportes ativos é uma questão que pode resultar em acidentes mais graves, todavia se deve refletir mais especificamente sobre o termo acidente, que é usado para denominar as colisões no trânsito. Entretanto, esse termo não representa o que ocorre na realidade, pois acidentes são acontecimentos que não têm um dolo, já que no trânsito, na maioria das vezes há um responsável e o uso desse termo resulta em minimizar a responsabilidade dos culpados e normalizar as mortes no trânsito. Vale ressaltar que na Inglaterra não se usa mais o termo “acidentes de trânsito”, exatamente para não retirar a responsabilidade dos condutores nas ocorrências de trânsito. Neste sentido, o uso de “incidente de trânsito” seria mais adequado.

Nesse conflito, quem arca com as consequências é a sociedade, todavia alguns modais como as motocicletas têm sofrido mais nesse processo, justamente devido ao aumento do número de motos, sua fragilidade e, por vezes, a imprudência de seus usuários responde por esse expressivo evento. A figura 01 elucida mais sobre esse grave problema.

² A. B. tem 38 anos, trabalha como porteiro e, atualmente, usa a bicicleta como meio de transporte, mas já teve um carro e uma moto.

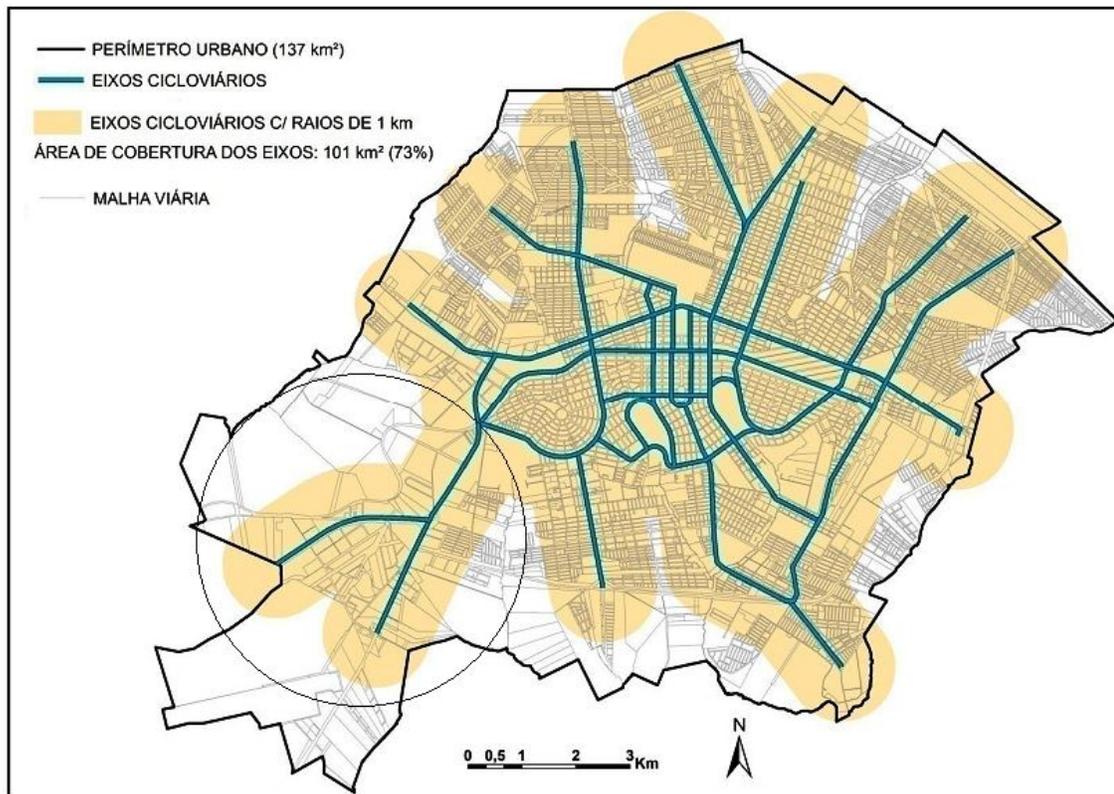
Figura 01: Vítimas fatais de acidentes de trânsito por modal no Brasil.

Fonte: Ministério da Saúde. Elaborado – Fetranspor, 2014.

Na figura 01 se nota que os pedestres são uma significativa parcela do total, já os ciclistas ficam com uma porcentagem pequena e isso se deve, provavelmente, ao número reduzido de vias ciclísticas proporcionalmente em relação ao total de modais que transitam pela cidade.

A figura 02, a seguir, vem elucidar o que foi tratado anteriormente, ou seja, a cidade de Maringá possui muitos elementos favoráveis a ciclomobilidade e uma delas é a característica de ter uma rede urbana ainda não muito extensa, apesar do crescimento urbano recente.

Figura 02: Rede cicloviária indicada por Tiago Neri com 73% de atendimento às zonas de Maringá.

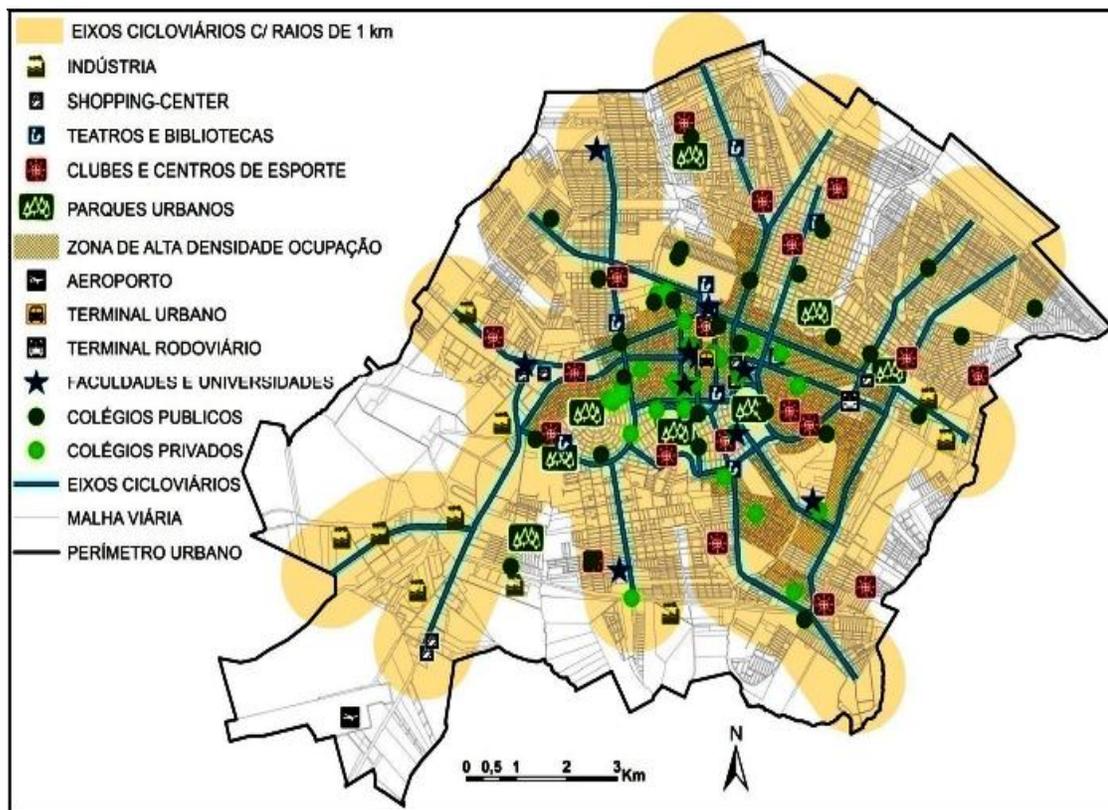


Fonte: NERI, 2012. Adaptado pelo autor.

Na área abrangida pela rede cicloviária, na figura 02, observa-se que com apenas 94 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas é possível atender satisfatoriamente toda a cidade, visto que apenas a região sudoeste (área destacada com um círculo) ficaria com um alcance mais limitado. Entretanto, essa ainda é uma área com pouca densidade populacional e por esta razão, necessita menos da rede.

A figura 03 considera vários outros itens como densidade populacional, hierarquia viária, parques, clubes, teatros, shopping centers, polos educacionais e uso do solo. Estes elementos são importantes para que essa rede cicloviária seja usada pelos ciclistas. É significativo observar, neste mapa, os polos geradores de tráfego, como as indústrias, clubes, teatros, colégios, faculdades, entre outros denominados na legenda.

Figura 03: Polos geradores de tráfego



Fonte: NERI, 2012

O Estudo de Neri (2012), converte-se em uma importante ferramenta para os avanços das políticas públicas voltadas ao uso da bicicleta. Ressalta-se, a prefeitura tem mostrado interesse nesta pesquisa, pois utilizou dados desta como base para seus estudos, entretanto vale salientar que é uma composição de rede cicloviária. Visto isto, a etapa seguinte fez um estudo de campo, que consistiu no deslocamento aos locais nos quais serão implementadas as ciclovias, verificando a realidade nas quais essas questões ficaram inseridas.

Diante do exposto, o estudo de campo se mostra de suma importância, uma vez que possibilita com maior clareza a eficiência da política urbana, ter contato com a população, coletar dados estatísticos e também conversar com os antigos moradores sobre o tema em questão, o que contribui para ampliar as possibilidades de acerto e, assim, um melhor aproveitamento dos recursos despendidos. Este tem se constituído num importante ponto a ser destacado, porque em

Maringá já ocorreram casos de ciclovias que ficaram subutilizadas, como a recém implementada ciclofaixa do contorno oeste da UEM, as ciclovias das avenidas Guaiapó e Mandacaru.

O poder público municipal tem alegado falta de funcionários para executar os estudos de campo. Entretanto, esta justificativa é questionável, pois há exemplos de cidades com recursos mais limitados que Maringá ao qual já executaram com eficiência o levantamento dessas informações. Neste aspecto, destaca-se a cidade de Corumbá-MS, esta se empenhou em fazer um estudo de campo mais completo. Para executar tal projeto, não dispunham de muitos servidores, entretanto buscando contornar esse problema, interpelou-se um pedido de ajuda para a Marinha por meio de uma ação da prefeitura, de modo que aquela disponibilizou 60 voluntários para as atividades de campo.

Além deste apoio dos soldados da Marinha, em caráter voluntário por dois dias, ao mesmo tempo, a administração de Corumbá entrou em contato com a Universidade Federal do Mato Grosso do Sul (UFMS), para constituir uma parceria, na qual a universidade disponibilizava seus graduandos para ajudar na elaboração do plano, em contrapartida ganhavam uma bolsa pelos serviços prestados. É importante destacar que este estudo esteve vinculado ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana daquele município e neste foi incluso o estudo sobre a bicicleta.

A experiência de Corumbá revela que há alternativas para tratar de ações quanto à mobilidade urbana, todavia se salienta que Maringá tem outros obstáculos a serem vencidos, o que deve ser extraído do exemplo, é o empenho e a vontade política em incluir a bicicleta nos planos urbanísticos e de mobilidade a partir de um estudo amplo e completo.

De certo modo, o que vem sendo realizado em Maringá envolvendo a ciclomobilidade decorre de razões alheias às esferas políticas da prefeitura. Atualmente, para pleitear financiamentos estaduais, federais e de alguns institutos é imposto como pré-requisito que o projeto inclua, de alguma forma, a bicicleta, como a do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, da mobilidade urbana. Com a aprovação da lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012, que prevê “Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado” (BRASIL, Cap. 1, seção II, art. 6º, inc. II, 2012).

Essa lei é chamada de Lei da Mobilidade Urbana e opera há cinco anos. Além disso, existe uma vontade do poder público em manter-se atualizado e a bicicleta está na ordem do dia,

portanto, para a municipalidade sustentar o discurso que Maringá é uma cidade preocupada com o meio ambiente, moderna, planejada e assim assegurar status de “cidade verde”, é necessário promover avanços na ciclomobilidade.

Convém destacar que Maringá possui uma associação chamada Ciclonoroeste, esta tem por objetivo representar os ciclistas da cidade. A associação tem buscado uma boa relação com a prefeitura, procurando sempre ampliar o diálogo, uma vez que o poder público consulta os associados na maioria das vezes. Entretanto, entendem que sem pressão os avanços não ocorrem, o objetivo da entidade é impelir o poder público a fazer projetos com mais qualidade, ouvindo mais os ciclistas. (CICLONOROESTE, 2017).

Maringá tem disposto de uma cultura da bicicleta que vem se desenvolvendo de forma mais intensa nos últimos cinco anos, tal fato pode ser observado a partir das ciclovias e ciclofaixas construídas e reformadas no período. (NERI, 2012). Essa cultura envolve principalmente os passeios de lazer e o movimento cicloativista. O primeiro caracteriza-se como uma proposta de passeios de lazer e/ou esporte utilizando a bicicleta.

Nesse sentido, os passeios desse tipo pela cidade resultam em uma maior visibilidade da bicicleta, uma vez que até a Secretaria de Trânsito e Segurança (SETRANS) tem realizado escoltas, devido ao grande número de participantes.

Tais escoltas promovidas pelo SETRANS dão mostras da insegurança vivenciada por aqueles que querem se locomover de bicicleta, haja vista a necessidade de um bloqueio de faixa nas ruas por onde trafegam o grupo, existem sujeitos iniciantes, ou pouco experientes, nestes passeios, todavia esse tipo de ação relata o quanto se encontra distante a idealização das ruas seguras quanto a todos os modais urbanos.

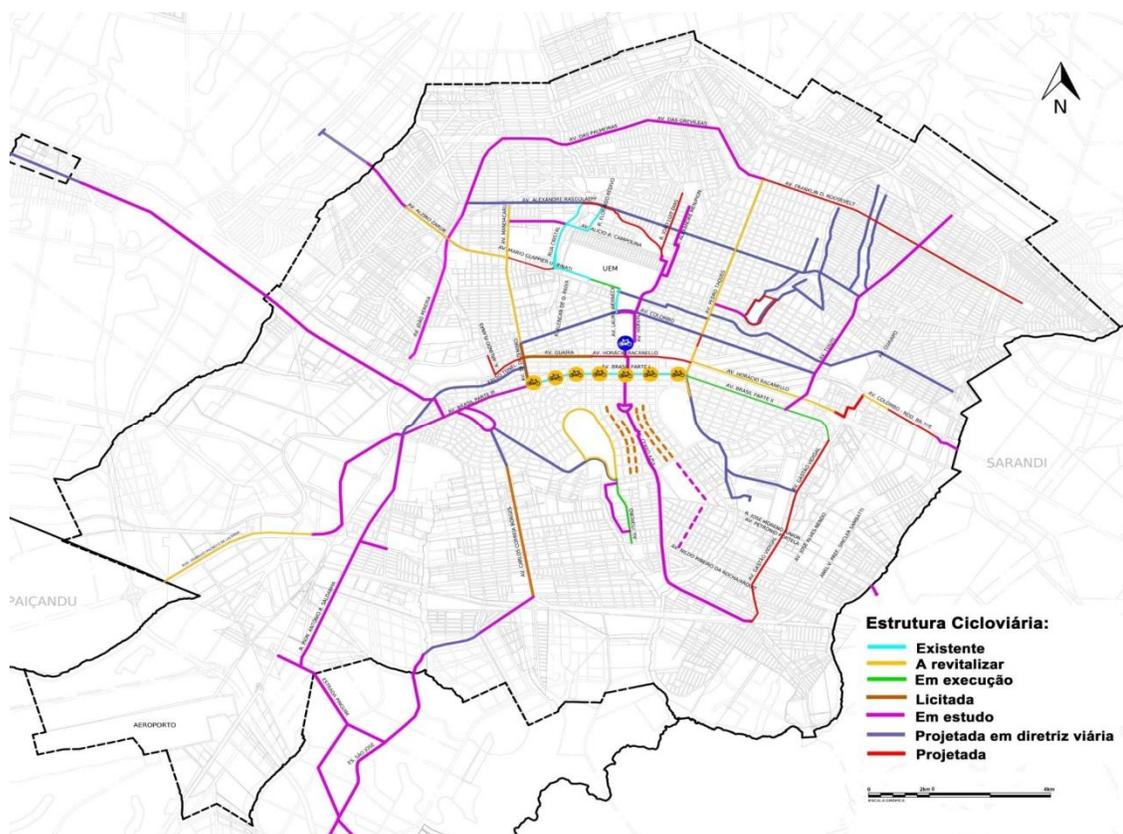
Anteriormente, citou-se o Plano Municipal de Mobilidade Urbana que está sendo elaborado pelas prefeituras municipais brasileiras e tem como prazo final abril de 2019. Observando esta questão e sua importância para o movimento cicloativista nacional, a União de Ciclistas do Brasil (UCB), a Rede Bike Anjo e a Transporte Ativo lançaram a campanha “Bicicleta nos Planos”, que tem por objetivo inserir a bicicleta nos Planos Municipais de Mobilidade Urbana.

A entidade responsável por gerir esse plano é a União de Ciclistas do Brasil, que promoveu um processo seletivo que contemplaria dez entidades que teriam à sua disposição,

treinamento, assessoria *in loco* e subsídio para operacionalizar tais ações. Deste modo, pressionam as prefeituras a realizar estudos que incluam efetivamente o Plano Municipal de Mobilidade Urbana. Desta forma, uma das assessoradas é a Ciclonoroeste, sendo assim a associação procurou o poder público para saber como está sendo feito esse plano, sendo informada de que ainda está em processo de elaboração e que a entidade poderia participar. (CICLONOROESTE, 2017).

Por fim, atesta-se que existem consideráveis elementos que influenciam a Prefeitura Municipal a fazer melhorias para a mobilidade urbana por bicicletas, revelando que nem tudo parte da boa vontade do poder público, uma vez que “fica clara a preocupação em se preservar a largura das ruas que, desde o projeto inicial da cidade, permite o conforto e o estímulo à velocidade dos automóveis” (SAVI, 2014, p.90), ou seja, uma política que não entra rigorosamente em conflito com as benfeitorias já cedidas aos veículos motorizados.

Para elucidar melhor os avanços da prefeitura em termos de ciclomobilidade, desenvolveu-se uma análise da rede cicloviária apresentada pelo poder público municipal. A figura 04 tem as informações do estado da arte da rede cicloviária.

Figura 04: Proposta da rede cicloviária da Prefeitura Municipal de Maringá

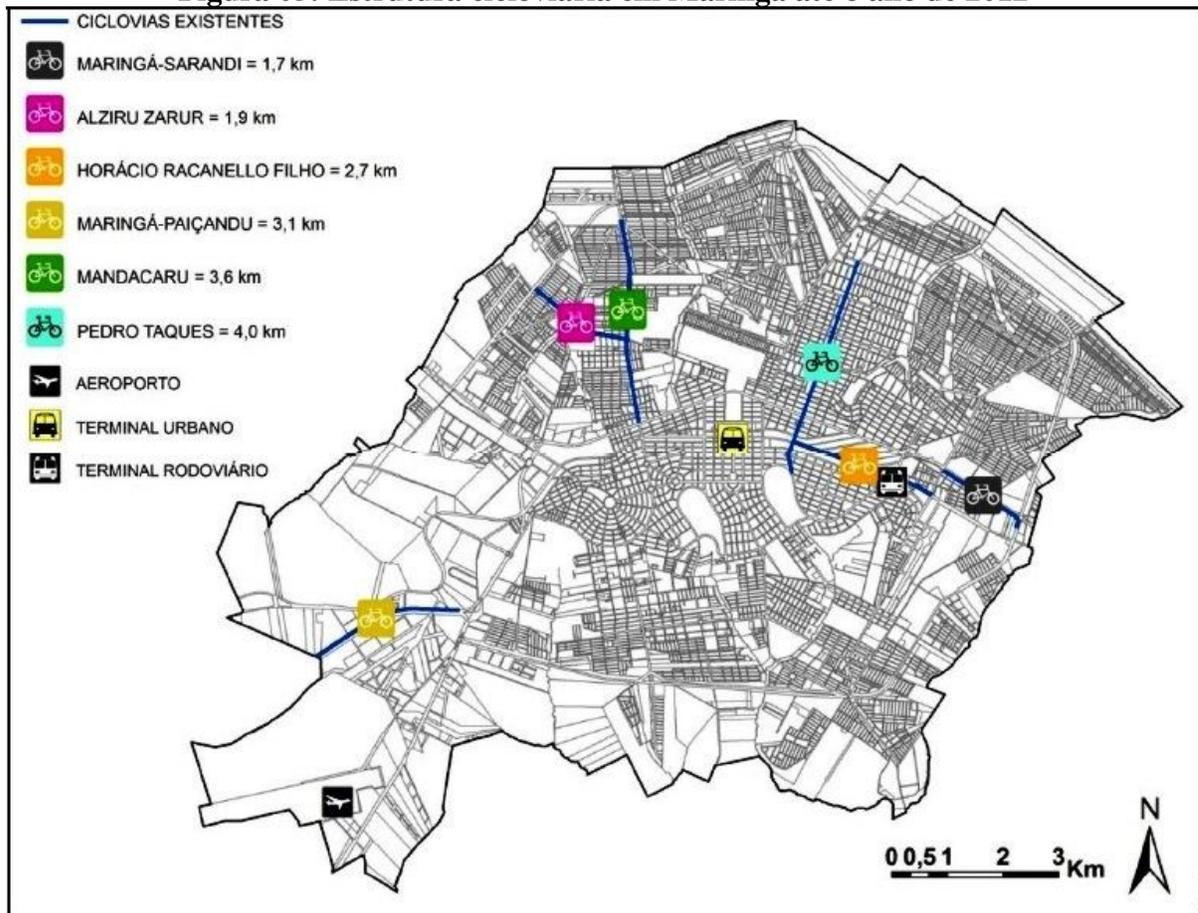
Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 2016.

De pronto se pode perceber que há uma quantidade satisfatória de rede cicloviária planejada pela prefeitura, mas infelizmente, pouco do que foi projetado saiu do papel, aproximadamente 70 % da rede encontra-se em três estágios: estrutura cicloviária em estudo, na cor roxa na legenda; na cor azul, estrutura cicloviária projetada em diretriz viária e; em vermelho, ciclovia projetada.

A rede cicloviária é extensa, no entanto, essa argumentação é pouco sólida, uma vez que, desse total projetado pela prefeitura pouco foi executado. Maringá, atualmente, tem aproximadamente 29 quilômetros de ciclovia e, na atual gestão foram feitos por volta de 10 quilômetros, que correspondem à ciclovia das avenidas Brasil e Guaíra e das ciclofaixas das avenidas 19 de Dezembro e a ciclofaixa próxima a UEM na Rua Prof. Lauro Eduardo Werneck na Rua Cristal que ainda está sem ligação com outras ciclovias ou ciclofaixas.

A figura 05, a seguir, representa a realidade até o ano de 2012, no que se refere à rede cicloviária da cidade.

Figura 05: Estrutura cicloviária em Maringá até o ano de 2012



Fonte: NERI, 2012

Neste produto cartográfico temos 17 quilômetros de ciclovia mapeados, porém das ciclovias descritas no mapa envolvendo Maringá – Sarandi = 1,7 quilômetros e Maringá – Paiçandu = 3,1 quilômetros, que por sua vez se encontram em condições muito precárias e pouco seguras aos ciclistas. Há de se observar que essas ciclovias foram construídas entre os anos 1970-1980. (SAVI, 2014).

A figura 04, disponibilizada pela prefeitura, inclui outras três categorias descritas na legenda, podendo ser agrupadas como ciclovias já licitadas, estruturas cicloviárias em execução e estruturas cicloviárias existentes a revitalizar. Este último encontra-se em um estágio mais

avançado, como a própria informação da legenda evidencia, dentre as três, as que têm maior quilometragem são as ciclovias já existentes a se revitalizar, pois necessitam de uma reforma, porém essas melhorias ainda não começaram e elas contabilizam 17 quilômetros, que são ciclovias já mapeadas no estudo de Neri (2012).

O que restou foram as ciclovias mapeadas na cor azul claro, denominadas de estrutura cicloviária existente, representando, dentre todas, a categoria de menor extensão e mais adequadas para uso.

Essas estruturas cicloviárias são compostas pelas ciclofaixas do contorno oeste da UEM (ciclofaixas da Rua Prof. Lauro Eduardo Werneck e da Rua Cristal) e da ciclovia da Avenida Brasil que, em sua primeira fase, foi pavimentada com cimento escovado, não sendo o material adequado dada a sua precoce deterioração. Um exemplo, ocorreu na ciclovia da Avenida Pedro Taques. Contudo, a segunda fase da ciclovia da Avenida Brasil foi pavimentada com asfalto, fato que proporcionou melhora na qualidade da ciclovia, essa mudança ocorreu em virtude de uma solicitação da Ciclonoroeste, que alertou a prefeitura sobre os problemas da primeira fase da obra.

A rede cicloviária desenhada pela Prefeitura teve como base o estudo de Neri (2012), sendo seu projeto ampliado. É possível observar as semelhanças entre a proposta do poder público e o estudo de Neri (2012). O estudo é uma proposta metodológica para a inserção de uma rede cicloviária, sendo os 94 quilômetros valores indicado pelo autor naquele momento, mas no próprio trabalho, o autor deixa claro que esse valor pode ser alterado na perspectiva de aumentar a rede cicloviária.

Em suma, observa-se a importância de uma rede cicloviária na construção de uma cidade mais inclusiva e democrática para todos os meios de transporte. Além disso, evidencia-se a importância da ampliação de estruturas adequadas para a ciclomobilidade a entendendo como política pública de mobilidade urbana.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Foi possível observar que os avanços ligados a ciclomobilidade em Maringá ainda estão sendo promovidos e os principais motivos para tal melhoria são alguns fatos que delinear-se-á a seguir.

Um deles é que alguns financiamentos como, por exemplo, o do Banco Interamericano de Desenvolvimento tem como pré-requisito ou contrapartida a construção de estruturas cicloviárias, outro ponto é a lei número 12.857, popularmente Lei da Mobilidade Urbana, que orienta a priorização do transporte coletivo e do transporte não motorizado em relação ao modais individuais motorizados, esta lei representa um importante suporte legal e uma forma de avanços para uma mobilidade diversificada.

Neste sentido, argumenta-se que a inserção da bicicleta no espaço urbano contribui para a sustentação dessa ideia, tendo em vista que a bicicleta é de maneira clara um símbolo de sustentabilidade. Mais um elemento que se constatou como um fator contribuinte para essa conjuntura, é de um relativo desenvolvimento da ciclomobilidade em Maringá, por meio dos movimentos sociais ligados à bicicleta e os diversos grupos de passeio e esporte que circulam pela cidade. Ambos acabam por pressionar a municipalidade, seja por meio de uma ação política que normalmente são feitas pelas associações ou pela presença marcante dos passeios na área urbana e rural. Para se ter uma noção, um desses passeios fazem parte da agenda cultural do município, sendo impossível ignorá-los.

Em suma, a rede cicloviária proposta pela prefeitura é uma ideia ousada, tendo em vista o tamanho (aproximadamente 100km) da rede, mas precisaria sair do plano teórico/planejamento, adotando uma metodologia de verificação de campo nos locais de sua implantação. Todavia, mesmo que toda a rede seja executada e implementada, ainda seria insuficiente para se humanizar os deslocamentos pela cidade, pois não havendo uma diminuição na velocidade das vias e políticas educacionais que promovam o respeito entre todos os meios de transporte, o verdadeiro direito a cidade continuará sendo uma quimera e um sonho para o futuro.

5 REFERÊNCIAS

BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Lei nº 12.587. Brasília: Presidência da República, 2012.

CICLONOROESTE, Associação dos ciclistas do Noroeste do Paraná. **Quem somos**. 2017. Disponível em <<http://www.ciclonoroeste.org.br/www/index.php>> Acesso em: 15/12/2017.

LAGONEGRO, Marco Aurélio. **A ideologia rodoviarista no Brasil**. *Ciência & Ambiente*, Santa Maria, v. 37, n. 1, p. 174, Junho de 2008.

MATOS, Julia Silveira; SENNA, Adriana Kivanski. **História Oral como Fonte: problemas e métodos**. *Revista Historiae*, Rio Grande, v 2 (1): p. 95-108, 2011.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Gestão Integrada mobilidade urbana**. Brasília, 2006.

NERI, T. B. **Proposta metodológica para definição de rede cicloviária: um estudo de caso de Maringá**. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Maringá, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, 2012.

ROCHA, Márcio Mendes. **A espacialidade das mobilidades humanas: Um olhar para o Norte Central Paranaense**. Tese de doutorado, USP. 1999.

SAVI, E. **Do direito as cidades a mobilidade urbana: o caso da aglomeração urbana de Maringá-PR**. Maringá-PR, Universidade Estadual de Maringá, 2014. p.140, Dissertação de mestrado - Programa de Pós-Graduação de metodologia em projetos. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2014.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado**. São Paulo: Paz e Terra, 1992.