



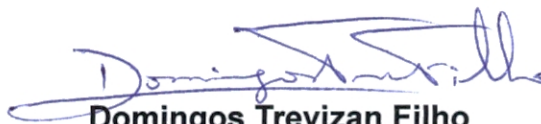
**Ofício nº 4624/2017-GAPRE**

Maringá, 11 de dezembro de 2017.

Senhor Presidente,

Em atenção ao Requerimento nº 1357/2017 apresentado pelo Vereador **Carlos Emar Mariucci** para a construção de um viaduto no cruzamento da Avenida Colombo com a Avenida Mandacaru, anexamos o parecer da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana.

Atenciosamente,



**Domingos Trevizan Filho**  
Chefe de Gabinete

A Sua Excelência o Senhor  
**MARIO MASSAO HOSSOKAWA**  
Presidente da Câmara Municipal de Maringá  
Nesta

## **Viaduto av. 19 de Dezembro x Av. Colombo**

A implantação de viadutos em áreas urbanas deve levar em consideração os aspectos de fluidez mas também do impacto urbano que este tipo de obra causa no seu entorno, e afeta a característica urbana da cidade, que a princípio se baseou no conceito de Cidade Jardim.

Viadutos tipo trincheira, como o utilizado na Av. Colombo com Av. Guaiapó, deterioraram o entorno e mesmo com o volume que passa sob o viaduto, os veículos que tem que convergir à direita ou à esquerda enfrentam um cruzamento semaforizado na superfície que apresenta graves problemas de fluidez. Portanto esta é uma alternativa que se aplicada hoje na Av. Mandacarú com Av. Colombo já se apresentaria saturada, pois o volume de tráfego destas vias é superior ao da Av. Guaiapó.

Quando se projeta uma obra deste porte deve ser levado em consideração que o investimento tem que gerar benefícios por pelo menos vinte anos, antes que haja nova saturação.

A conclusão é que viaduto tipo trincheira já não se aplica neste local pois não haverá ganho significativo.

Outra proposta de viaduto mais funcional e não tão agressivo quanto a trincheira é o viaduto com 4 alças (semelhante ao da av. Colombo com Av. Tuiuti), onde não há semáforos e o deslocamento à direita ou à esquerda é feito através de alças com saída à direita. Este tipo de viaduto é mais agradável pois gera áreas livres de jardins e elimina conflitos. Porém para sua implantação é necessária uma área livre muito grande, gerando enormes gastos com desapropriações no seu entorno, que só por sua localização tem terrenos de valores muito altos. A área a ser desapropriada neste caso seria de aproximadamente 10.000m<sup>2</sup>.

Há ainda um outro óbice para a consecução deste tipo de viaduto, a segurança na travessia dos pedestres. Como o viaduto proporciona uma fluidez contínua dos veículos, os pedestres não tem local nem tempo suficiente para realizar a travessia de modo seguro, gerando um problema de difícil resolução, considerando que a cidade é feita pra as pessoas e não para os carros.

A secretaria de mobilidade vem trabalhando para que os pedestres tenham cada vez mais e melhores condições de segurança em todos os cruzamentos da cidade, mas isto implica em tirar tempo nos semáforos dos veículos e aumentar os tempos de travessia dos pedestres, e é claro e óbvio que esta atitude piora as condições de tráfego para os veículos, no entanto é uma ação absolutamente necessária diante das queixas dos pedestres.

As ações que poderiam ser feitas para melhorar as condições de fluidez para os veículos e segurança para os pedestres já foram realizadas. Todas as travessias possuem tempo exclusivo e semáforos para os pedestres e houve alargamento das vias de modo que todas as aproximações possuem 4 faixas para os veículos, não havendo neste cenário alternativas para melhorar as condições de fluidez no local.

  
José Gilberto Purpur  
Secretário Mun. Mobilidade Urbana  
Decreto nº 14/2017