

UEM – Universidade Estadual de Maringá
CCH – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes
PGE – Pós Graduação em Geografia

**O ARCAÍSMO DA MODERNIDADE: MOBILIDADE URBANA, BICICLETAS E O
TRÂNSITO EM MARINGÁ**

Eduardo Simões Flório de Oliveira

Maringá

2016

Eduardo Simões Flório de Oliveira

**O ARCAÍSMO DA MODERNIDADE: MOBILIDADE URBANA, BICICLETAS E O
TRÂNSITO EM MARINGÁ**

Dissertação apresentada à Universidade Estadual de Maringá como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Henrique Manoel da Silva

Maringá

2016

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca Campus Regional de Cianorte - UEM, Cianorte - PR, Brasil)

O48a Oliveira, Eduardo Simões Flório de
O arcaísmo da modernidade: mobilidade urbana,
bicicletas e o trânsito de Maringá / Juliane Campoe
Correa. -- Maringá, 2016.
141 f.: col. figs. tabs. mapas

Orientador: Prof. Dr. Henrique Manoel da Silva.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de
Maringá, Centro de Ciências Exatas e da Terra,
Programa de Pós Graduação em Geografia, 2016.

1. Geografia urbana. 2. Mobilidade por
bicicletas. 3. Direito à cidade. 4. Democratização
do espaço urbano. I. Silva, Henrique Manoel, orient.
II. Título.

CDD 22.ed. 981.62

MRP-003510

“O ARCAÍSMO DA MODERNIDADE: MOBILIDADE URBANA, BICICLETAS E O
TRÂNSITO EM MARINGÁ”


Dissertação de Mestrado apresentada a Universidade Estadual de Maringá, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia, área de concentração: Análise Regional e Ambiental, linha de pesquisa: Produção do Espaço e Dinâmicas Territoriais

Aprovada em **06 de maio de 2016.**

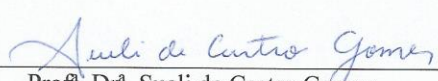
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Henrique Manoel da Silva
Orientador - UEM



Prof. Dr. Márcio Roberto Ghizzo
Membro convidado
UTFPR



Prof. Dr. Sueli de Castro Gomes
Membro convidado
UEM

Dedico este trabalho à minha avó Laura
Benzoni (*in memoriam*)

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha família e, em especial, à minha Mãe Maria Luiza e meu pai José Francisco, pois só eles têm a verdadeira dimensão da luta que foi para que eu chegasse até aqui. Também agradeço à minha esposa, Natalia, que esteve sempre presente com paciência em cada momento da elaboração desse trabalho, sobretudo nos mais difíceis e sua ajuda foi fundamental para o bom andamento da pesquisa, pois ela também sabe como foi esse processo.

À Universidade Estadual de Maringá pela oportunidade de cursar uma graduação nesta instituição e também ao corpo docente do departamento de Geografia. Em especial ao Prof. Dr. Henrique Manoel da Silva, pela valiosa orientação durante a execução desta pesquisa, paciência e imediata disponibilidade sempre quando preciso.

Um agradecimento especial aos colegas Matheus, John, Amanda e Alexandre pelo auxílio na reta final do trabalho.

Aos professores Márcio Mendes Rocha e Márcio Ghizzo por suas contribuições contundentes na qualificação.

Aos colegas do Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização (NEMO) que se consolidou como um importante espaço na minha formação, desde o início de minha vida acadêmica.

*O novo não me choca mais
Nada de novo sob o Sol
O que existe é o mesmo ovo de sempre
Chocando o mesmo novo*

Itamar Assumpção

RESUMO

A perspectiva desta dissertação é diagnosticar os aspectos geográficos e culturais envolvendo a mobilidade urbana com bicicletas no município de Maringá, Paraná, sinalizando para 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 de uma crítica ao predomínio automobilístico, que tem falhado em vários aspectos, pois as cidades baseadas nesse modelo urbanístico se mostram mais custosas e poluídas ambientalmente. Também será investigado o momento histórico em que se consolidou a preferência pelo transporte individual motorizado em detrimento dos demais, visto que Maringá 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, de forma a extrair informações qualitativas dos depoentes. Também será abordado o direito ao meio urbano, pois entendemos que o predomínio dos modais motorizados nas vias impossibilita o cidadão 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

ABSTRACT

The perspective of this dissertation is to diagnose the geographical and cultural aspects involving urban mobility with bicycles in the city of Maringá, Paraná, signaling to awareness policies and changes in the infrastructure in order to enable the use of this means of transportation and thus improve the conditions in urban displacements. This is a critic about the automotive dominance, which has failed in several aspects since the cities based on this urban model are too costly and environmentally polluted. It will also be investigated the historical moment in which the preference for individual motorized transport in detriment of others was consolidated, since Maringa already has had another picture in these aspects. The methodology adopted in the survey has a multidimensional character involving the sources crossing from: collection of statistical data, documentary research, bibliographic research, comparative analysis and semi-directed interviews, in order to extract qualitative information of the deponents. It will also address the right to urban areas, because we believe that the predominance of the motorized means in roads precludes citizens their "right to the city", therefore a new meaning to the city is necessary.

KEYWORDS: Urban Geography, Mobility through bikes, right to the city, democratization of urban space

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Primeiro meio de transporte terrestre coletivo de passageiros datado de 1828 na França	31
Figura 2 - Capa do álbum musical de Peter Hammil que mostra os bonecos de teste que são utilizados nos medições de colisão.....	41
Figura 3 - Prédio em construção na Avenida Prudente de Moraes em Junho de 2015.	62
Figura 4 - Estádio Willie Davids na década de 60	63
Figura 5 - Parte frontal do Jornal o Diário na década de 1970	64
Figura 6 – Reportagem sobre a Revendedora autorizada da Volkswagen como motivo de celebração	66
Figura 7 - Propaganda de uma locadora de automóvel mostrando a ligação do uso desse modal com um discurso de ascensão social.....	67
Figura 8 - Bicletário do colégio CAP no dia 29 de Junho, no período da tarde.....	71
Figura 9 : Ciclovía da Avenida Brasil em Maringá - PR.....	73
Figura 10: Trilhas realizadas de bicicleta aos finais de semana transitando entre a área urbana e rural dos municípios	77
Figura 11: Ciclista utilizando a ciclovía da Avenida Brasil em Maringá em Março de 2016	93
Figura 12: Passeio noturno que ocorre as quintas desde 2012	99
Figura 13: Início de obras no local em que será feita uma rua para acessar um novo estacionamento, como destacado no mapa anterior	113
Figura 14: Entornos do Parque do Ingá sendo utilizado para a prática esportiva por ciclistas e pedestres	115
Figura 15: Entorno do Parque do Ingá em Maringá fechado aos domingos	116
Figura 16: Crianças desenhando no Parque do Ingá	117

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização da área de estudo com Maringá	18
Mapa 2 - Fábricas de automóveis no Brasil até 2013	54
Mapa 3 - Proposta para a Av. Brasil, com um terminal central mais dois outros terminais, o leste e o oeste.....	81
Mapa 4 - Infraestrutura cicloviária existente em Maringá (2012).....	89
Mapa 5: Distribuição das zonas urbanas de Maringá.....	107
Mapa 6 - Proposta do contorno leste e oeste da Universidade Estadual de Maringá.	111
Mapa 7 - Campus sede da Universidade Estadual de Maringá.....	112
Mapa 8: Rede cicloviária indicada por Tiago Neri com 73% de atendimento às zonas de Maringá	121
Mapa 9: Polos geradores de tráfego	122
Mapa 10 – Proposta da rede cicloviária da Prefeitura Municipal de Maringá	126
Mapa 11: Estrutura cicloviária em Maringá até o ano de 2012.....	128

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Divisão da participação de cada meio de transporte em diferentes tamanhos de cidades - 2011	43
Gráfico 2 - Crescimento populacional e do número de veículos em Maringá de 2001 a 2011	55
Gráfico 3 - Crescimento da população urbana e rural no Brasil.	58
Gráfico 4 - Evolução da frota de veículos no Brasil (1970 até 1998).....	59
Gráfico 5 - Evolução da população urbana e rural no Município de Maringá (1950 – 2000).	68
Gráfico 6 - Porcentagem de famílias que adquiriram pelos menos uma bicicleta por faixa de renda familiar (Janeiro de 2009).	95
Gráfico 7 - Vítimas fatais de acidentes de trânsito por modal no Brasil.	121

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Lista das indústrias automobilísticas no Brasil até 2003.	53
Tabela 2- Renda média familiar do brasileiro comparado com a renda dos que compraram bicicletas(Jan/09)	91
Tabela 3 - Meio de transporte utilizado pelos trabalhadores em Maringá (2002).....	96

LISTA DE SIGLAS

Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM)
Associação dos Ciclistas do Noroeste do Paraná (Ciclonoroeste)
Associação Nacional de Transporte Público (ANTP)
Associação Paulista de Estradas e Rodagem (APER)
Banco Internacional do Desenvolvimento Social (BID)
Câmara Americana de Comércio (CAC)
Colégio de Aplicação Pedagógica (CAP)
Council for Mutual Economic Assistance (COMECON)
Departamento de Trânsito (DETRAN)
Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)
Instituto Brasileiro De Geografia E Estatística (IBGE)
Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)
International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA)
Museu Dinâmico Interdisciplinar (MUDI)
Pesquisa de Orçamento Familiar (POF)
Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)
Secretaria de Trânsito e Segurança (SETRANS)
Secretaria Municipal de Transporte (SETRANS)
União de Ciclistas do Brasil (UCB)
Universidade Estadual de Maringá (UEM)
Universidade Federal do Mato Grosso do Sul (UFMS)

SUMÁRIO

Introdução.....	16
CAPÍTULO 1: MOBILIDADE URBANA: ALGUMAS ABORDAGENS.....	23
1.1 Do moderno ao caos urbano.....	28
1. 2. Novos deslocamentos para antigas soluções.....	33
1. 3. Sitting targets in the car	41
1.4 A chegada da indústria automobilística no Brasil	45
1.4.1 Os reflexos da expansão da indústria automobilística no Brasil contemporâneo.....	49
CAPÍTULO 2 – Os diversos perfis de usuários da bicicleta em Maringá.....	57
2.1 A presença histórica da bicicleta em Maringá e seus usuários.....	57
2.2 A utilização dos transportes ativos no espaço escolar	70
2.3 Bicicleta como esporte de aventura nos espaços urbanos e rurais	76
2.4 A mobilidade sob a ótica dos planejadores e os dilemas da modernização dos transportes em Maringá	79
2.5 O cicloativismo na produção do espaço urbano.....	87
2.6 A força de trabalho sobre duas rodas.....	92
2.7 Os usuários da bicicleta para prática de lazer: uma nova forma de uso	97
2.8 A utilização composta da bicicleta e do automóvel: um uso multimodal dos meios de transporte	100
CAPÍTULO 3 – POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS À MOBILIDADE URBANA: UMA BUSCA PELO DIREITO ÀS CIDADES	105
3.1 O contorno da Universidade Estadual de Maringá (UEM): uma área de conflito na Cidade Verde	106
3.2 Projeto Domingo no Parque: a temporária reconquista do espaço urbano	113
3.3 Considerações quanto à rede cicloviária de Maringá.....	119
CONSIDERAÇÕES FINAIS	130
REFERÊNCIAS.....	134

APÊNDICE.....	138
---------------	-----

INTRODUÇÃO

As cidades perderam sua escala humana e tem sido movida e projetada para as máquinas, mais especificamente para os automóveis que tem sido hegemônico nesses espaços. As ruas foram reduzidas a lugares de passagem, esse contexto força para que as pessoas não se conheçam, não conhecem os lugares por onde passam para romper com esse modelo que impossibilita o cidadão ao seu “direito à cidade”. É preciso ressignificar essa cidade por meio da “democratização do espaço urbano”, ou seja, possibilitar os indivíduos a terem o direito de usufruir e vivenciar esses espaços de forma mais ampla.

Uma das ferramentas que possibilita a democratização e essa experiência de vivência nas cidades é justamente o uso da bicicleta como meio de transporte, pois os ciclistas e os pedestres fomentam o processo de reapropriação desses lugares pela comunidade, tornando esses cidadãos verdadeiros agentes na “democratização do espaço urbano”, devido também a justa inserção destes. A ocupação desses locais tornou os mesmos mais “vivos” por conta do aumento da circulação de transeuntes, bicicletas e, conseqüentemente, estimulando o comércio pelo aumento do uso desses espaços, sinalizando, portanto, que quanto maior a inserção de pessoas ocupando o lugar, mais seguro ele se torna.

Além do compromisso teórico em desenvolver um trabalho científico, essa pesquisa também envolveu a experiência do pesquisador que adotou a bicicleta como meio de transporte, proporcionando um entendimento teórico e prático da pesquisa, pois, com o tempo, constata-se objetivamente o quanto esse modal é marginalizado, seja pela sua organização, estrutura ou conceito criado pelos municípios.

O projeto buscou responder a questão da mobilidade urbana principalmente no Brasil, onde a política de transporte adotada centrou-se no veículo individual motorizado, deixando em segundo plano os transportes coletivo e não motorizado.

O adensamento das viagens dentro do município faz com que esse assunto se torne cada vez mais relevante. Por isso, essa pesquisa explora o uso da bicicleta como meio de transporte de grande potencial, já considerando que esse modal ainda se encontra à margem de iniciativas que mitigariam os problemas do trânsito na cidade.

Já é sabido que o uso da bicicleta como meio de locomoção não soluciona todos os problemas de mobilidade no espaço urbano, destarte, ela se mostra como uma das principais ferramentas na solução dos maiores problemas das cidades contemporâneas.

O objetivo aqui foi de avaliar as condições para uma mobilidade urbana com bicicletas com enfoque no espaço geográfico e seus desdobramentos culturais e políticos, intervindo e viabilizando, assim, políticas públicas eficientes em Maringá. Dessa forma, tivemos como objetivo:

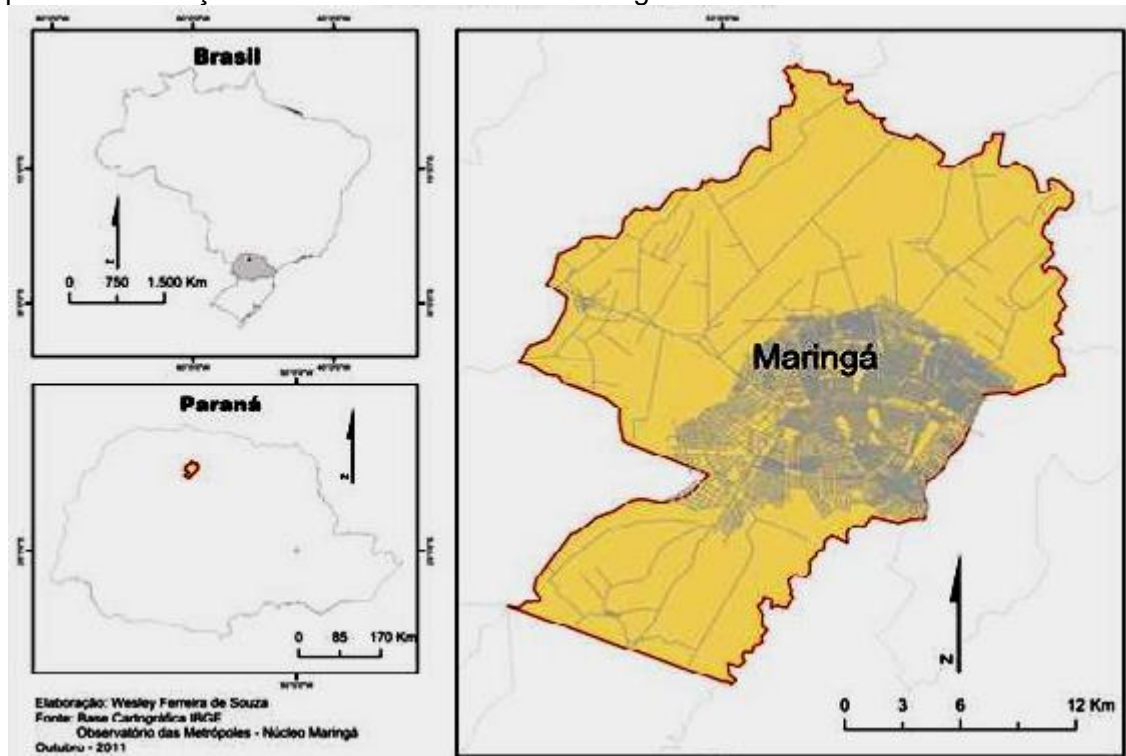
- Investigar junto aos usuários deste modal quais são as rotas mais utilizadas;
- Investigar os motivos que limitam o bom convívio e a melhor mobilidade com bicicletas;
- Fazer uma breve contextualização geográfica e histórico/ideológica do automóvel e da bicicleta.

Sobre a área de estudo, trata-se do município de Maringá, que se encontra na Região Norte Central do Paraná, com Latitude 23°25'S e Longitude 51°57'W, com 596m de altitude. De relevo suave ondulado, situada no Terceiro Planalto paranaense, o solo da região apresenta formação basáltica, com clima subtropical úmido, verão quente e invernos amenos. Já sua vegetação pertence a Floresta Estacional Semidecidual. Sua população é de 397. 437 habitantes (Censo IBGE de 2015), sendo ela a terceira maior cidade do estado do Paraná.

O município, portanto, proporcionou condições privilegiadas para este estudo e, ao mesmo tempo, se constitui num bom exemplo das mudanças ocorridas no país durante esse processo ao longo das últimas três décadas.

A cidade é sede da Região Metropolitana de Maringá (RMM), que abrange 26 municípios. O mapa 01 localiza Maringá em relação ao Brasil e também sua posição dentro do Estado do Paraná.

Mapa 1 - Localização da área de estudo com Maringá



Fonte: Base Cartográfica. Observatório das Metrôpoles – Núcleo Maringá, 2011
 Elaboração: Wesley de Souza

A metodologia adotada nesta pesquisa possui um caráter multidimensional, envolvendo o cruzamento de fontes a partir de: coleta de dados estatísticos, pesquisa documental, levantamento bibliográfico e uma abordagem envolvendo 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 projeto.

Também foi aproveitado a vivência do pesquisador como usuário da bicicleta enquanto meio de transporte. Esta vivência proporcionou uma imersão no objeto pesquisado, enriquecendo o trabalho e aproximando-o da realidade estudada, resultando em uma visão mais ampla desse processo. Com esse conjunto de dados qualitativos e “pesquisador usuário”, construiu-se uma visão mais ampla e real do objeto estudado.

Com o propósito de complementar os dados, após a fundamentação teórica e bibliográfica, elaborou-se entrevistas semi-direcionadas a grupos específicos. Essas

entrevistas foram realizadas a fim de compreender como os ciclistas observam e se inserem no espaço urbano diário, usando a bicicleta como meio de transporte, abordando assim: os riscos que enfrentam, suas demandas, o desrespeito por parte dos não-usuários; as políticas públicas de incentivo e outros fatores que poderão ser percebidos .

A opção por entrevistas-relatos, ou seja, dados qualitativos, foi feita por não existir uma contagem do número de ciclistas na cidade de Maringá, o que dificultaria o delinear do universo destes usuários para a correta aplicação de questionários. Contudo, os relatos são dados de extrema importância em que se busca os principais atores neste processo e sua importância para entender a realidade. Uma vez que a “memória de um pode ser a memória de muitos, possibilitando a evidência dos fatos coletivos” (THOMPSON, 1992, p. 17).

Neste sentido, os depoentes da pesquisa estão inseridos em uma sociedade, ou seja, não é só a lembrança de um indivíduo, mas de um sujeito inserido em um contexto social, familiar e comunitário, de tal modo que suas lembranças estão embebidas por inferências coletivas (ALBERTI, 1989).

A metodologia qualitativa explorada pela história oral não pretende produzir dados estatísticos que possam ser generalizados, mas se propõem compilar um quadro empírico que possibilite entender o grupo a ser pesquisado. Além disso, essa abordagem nos permitiu estabelecer um contato mais próximo entre o pesquisador e seus informantes, sobretudo em entrevistas semi-estruturadas nas quais se buscou deixar o sujeito pesquisado a vontade para se expressar, produzindo uma espécie de diálogo.

Dentre as muitas formas de entrevistar a “mais indicada é a semi-dirigida, é um meio termo entre a fala única da testemunha e o interrogatório direto” (MATOS; SENNA, 2011, p. 104). Essa interpelação semi- dirigida ou, também conhecida como semi- estruturada, permite a um espaço mais livre para o depoente se expressar sem necessariamente ter uma pergunta, e mantém um norte na obtenção dos relatos, assegurando a objetividade das informações necessárias à pesquisa.

A coleta de relatos “pode conseguir algo mais penetrante e mais fundamental para a história. [...] transformando os ‘objetos’ de estudo em ‘sujeitos” (THOMPSON, 1992: 137). Essa mudança de objetos da pesquisa para sujeitos é possível, já que os/as depoentes tem sua histórias contadas por meio dos seus, além dessa

aproximação proporcionar um *feedback* positivo e ajudando a aproximar o pesquisador com o público alvo da pesquisa.

Para a aplicação dos questionários semi-diretivos, os grupos foram divididos em nichos específicos e esses, por sua vez, foram agrupados por suas semelhanças. Os depoentes tiveram sua identidade preservada tendo apenas as primeiras letras dos nomes reveladas, até porque, desse modo, os informantes sentiram-se mais à vontade, expressando-se melhor.

Esses trinta e nove depoentes foram divididos em grupos, sendo eles, usuários históricos que compartilharam sua experiência conosco, trabalhadores que algum tempo já adotaram esse meio de transporte.

Há aqueles que praticam o ciclismo como lazer e esporte, estudantes, que intercalam o uso do automóvel e da bicicleta para ir trabalhar e resolver as demais atividades cotidianas, e por fim, o grupo dos “usuários de aventura”, que praticam trilhas fora da área urbana.

Foi realizada ainda uma entrevista com um representante da prefeitura e outra com um representante da Associação dos Ciclistas de Maringá, ambos de instituições de grande importância à questão tratada nesta pesquisa.

Quanto as principais linhas teóricas que adotamos, temos três que se destacam, sendo a primeira a Jane Jacobs autora que buscou compreender através de um estudo sobre como fazer uma cidade ser dinâmica, mais “viva”, o que pode provocar sua decadência. Até por esse motivo o livro dela é intitulado “morte e vida de grandes cidades”, além disso, ela comprova que a diversidade e o uso democrático da cidade é a forma mais eficaz, deixando os espaços seguros e convidativos. Essa questão do uso diversificado do espaço urbano também se aplica na mobilidade urbana, a autora defende que a rua deve ser compartilhada e utilizada por todos os meios de transporte sem privilegiar uns em detrimento de outros.

Outro importante referencial teórico foi a Jaqueline Beaujeu Garnier que em seu trabalho delineou relevantes comparações entre os meios de transporte e ainda expôs insuficiências de cada modal. Por consequência disso à autora acabou constatando que o uso indiscriminado dos veículos individuais é um problema a ser debatido, tendo em vista sua pouca eficiência. Também foi observado um uso intenso da bicicleta como meio de transporte na Europa dos anos de 1980.

A “teoria do Não Transporte: a tese da rua humanizada” tem como um dos pontos centrais a diminuição da dependência dos veículos motorizados e impelir as

peças a andar a pé ou de bicicleta. Entretanto, para que isso seja possível, o autor propõe uma reformulação total das cidades e do modelo de transporte que temos adotado. Essa é uma teoria revolucionária, pois busca alterar profundamente as cidades, mesmo tendo essa dimensão utópica que almeja ir à raiz dos problemas urbanos.

Esses três referenciais dialogam intensamente entre si, mesmo as duas primeiras autoras sendo obras clássicas, evidentemente mais consolidadas com as ideias que se complementam e acabam por trilhar caminhos semelhantes guardados as devidas proporções. Todo esse referencial nos leva a uma perspectiva do conceito de mobilidade urbana que está vinculado ao “direito às cidades”, compreendendo que o urbano deve considerar todos os meios de transporte para ser democrático, uma vez que para desfrutar o que os aglomerados urbanos possibilitam é necessário que todos os modais consigam se mover até o local almejado com segurança.

Nesse sentido, esta dissertação divide-se em três capítulos, sendo o primeiro capítulo dedicado a apresentação do conceito histórico de mobilidade urbana e sua abordagem por diversos autores. Conta ainda com um resgate da chegada da indústria automobilística no país e seus desdobramentos na contemporaneidade. A finalização desta parte apresenta uma introdução da realidade maringense, bem como as dinâmicas dentro da cidade.

O segundo capítulo foi fruto das atividades de campo realizadas em que abordamos os diversos tipos de uso da bicicleta em Maringá, tendo como base os relatos dos depoentes.

O uso é diverso: existem os praticantes de lazer, que utilizam a bicicleta sazonalmente, há também os trabalhadores que adotaram como principal meio de locomoção e, por fim, os que intercalam carro e bicicleta no cotidiano, entre outros que trataremos no segundo capítulo. Esses perfis foram classificados assim devido à realidade que encontramos nas atividades de campo, de modo que o método empregado consistiu em extrair os relatos dos indivíduos envolvidos.

Já o terceiro capítulo buscou as políticas públicas de mobilidade urbana do município em questão, como por exemplo, as obras de mobilidade urbana do contorno da Universidade Estadual de Maringá.

A propósito, esta intervenção parcialmente implantada, representa a lógica da gestão municipal vigente, interferindo nas questões de mobilidade urbana por meio da ampliação de vias que, supostamente, desafogariam o trânsito de veículos.

Contudo, existem alguns planos exitosos, como o Projeto Domingo no Parque, que diversifica o uso do espaço urbano, dando maior folego, vitalidade e propiciando a possibilidade das pessoas interagirem e contemplarem os ambientes públicos, mesmo que limitado aos finais de semana.

Por último, realizou-se um diagnóstico acerca da proposta da Prefeitura de Maringá de materializar uma rede cicloviária que, até a atual data, encontra-se no início das obras.

CAPÍTULO 1: MOBILIDADE URBANA: ALGUMAS ABORDAGENS

“De bicicleta somos protagonistas do nosso próprio caminho. Quando pedalo pela cidade consigo vivenciar o espaço que me cerca. Porém, o uso da bicicleta não é um fim em si mesmo: pedalar é apenas um dos caminhos para a transformação do atual modelo de mobilidade, e quiçá social.”
(Roberta Raquel)

Mobilidade significa a capacidade dos corpos se deslocarem 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.

Ou seja, a mobilidade está ligada às opções e necessidades pessoais. Mas ainda existem processos muito amplos que tergiversam a escala pessoal e são determinantes na mobilidade dos sujeitos, se impondo para certa coletividade, a exemplo do êxodo rural, um fenômeno importante e que se generalizou. Isto significa que as questões balizadoras da mobilidade podem ser compreendidas logicamente e serem estudadas de forma científica, de maneira relevante para uma determinada sociedade.

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 debate.

Inicialmente a mobilidade urbana esteve mais ligada à engenharia de tráfego que focava predominantemente na fluidez e velocidade do trânsito 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)

Outro ponto forte a ser destacado é a relação das pessoas com o seu espaço de vivência e isso muda consideravelmente dependendo do meio de transporte que se está utilizando, pois podemos ser pedestres, ciclistas, motoristas ou usuários de transportes coletivos. Neste sentido, podemos classificar em duas formas de se deslocar: os transportes ativos¹ e os motorizados. Desse modo, a mobilidade de fato reflete muito bem as características culturais de uma sociedade traduzindo as opções políticas econômicas, ideológicas e o que essa coletividade entende por desenvolvimento ou projeto de sociedade.

Neste contexto, mostraremos como cada autor escolhido usa e entende o conceito de mobilidade urbana, para que seja possível sua compreensão e as semelhanças e diferenças da abordagem de cada autor.

Cicile (1995), que trata a mobilidade urbana por mobilidade pessoal ou *la mobilité personnelle* na Europa, aborda a mobilidade das pessoas em seus vários meios de transporte, desde os coletivos como metrô, trens e ônibus até os individuais como os automóveis e, inclusive, a bicicleta. O estudo tem um caráter quantitativo, compara países e seu percentual de uso de cada modal de transporte por categoria.

A mobilidade pode ser caracterizada pela associação dos movimentos de pessoas de bens, tendo diferentes respostas por indivíduos, sendo essas norteadas por suas necessidades e também determinadas pela estrutura do espaço urbano e suas funções. Esse deslocamento pode correr na forma mais simples como os deslocamentos a pé, e também utilizando os modais não motorizados (bicicleta ou animais) ou os motorizados (automóveis, ônibus, motocicletas, trens, metrô e etc). É importante destacar que fatores como renda, condições físicas e gênero não devem ser desconsiderados. Outra questão é a acessibilidade a urbes que são determinadas pela estrutura e estado das vias, os espaços de passeio (calçadas),

¹Transportes ativos: são as forma de se locomover onde a força motriz é propulsão humana

além das condições e preço para utilizar o transporte coletivo, sinalização, entre outros (AFFONSO, 2008).

O trabalho clássico de Jacqueline Beaujeu-Garnier “Geografia da População”, tem um capítulo dedicado ao que ela denomina de ‘Migrações Rítmicas’: movimentos de temporada e cotidianos - os movimentos de temporada não estão muito ligados aos deslocamentos dentro da cidade, mas são trabalhados também neste capítulo. De início a autora já busca entender os motivos para se deslocar no cotidiano, porém destaca que esses motivos são uniformes “podem ser uma reação às necessidades de trabalho ou simplesmente o agradável emprego dos movimentos de lazer” (GARNIER, 1980, p. 280)

Já em meados dos anos 1970, Jacqueline Beaujeu-Garnier observava a profunda alteração ocorrida nos deslocamentos cotidianos por conta da melhoria dos meios de transporte e destacou como essas mudanças resultaram em um aumento dos deslocamentos diários em números e em distâncias percorridas. Para comprovar sua afirmativa a autora apartou que houve um significativo aumento nessas distâncias percorridas no trajeto de casa para o trabalho, chegando a encontrar trabalhadores que se deslocavam até 100 quilômetros por dia de sua moradia até os postos de trabalho na região da grande Paris. Mas essa realidade não era algo exclusivo da França, pois outro exemplo relatado era da cidade de Londres que atraía trabalhadores no raio de até 120 quilômetros de distância.

As forças de atração de algumas cidades centrais são importantes questões para os deslocamentos cotidianos, e influenciam na dinâmica interna das cidades. Beaujeu-Garnier mostra essa questão ao revelar trabalhadores que viam de outras cidades para Paris em 1901: era aproximadamente 100.000 operários, já em 1921, havia 309.000 mil e, por fim, em 1945 chegou a 1.025.000. A autora atribui isso a uma maior eficiência nos transportes que o próprio avanço tecnológico proporcionou e, ainda, à falta de planejamento territorial, pois se concentram muitos postos de trabalho em um único local e isso prejudica a mobilidade dentro da cidade.

Esse processo, guardada as devidas proporções, também ocorre na Região Metropolitana de Maringá (RMM), onde muitos indivíduos das cidades vizinhas como, por exemplo, Sarandi, Paiçandu, Marialva e Astorga, se deslocam diariamente para trabalhar/estudar/comprar na RMM, e acabam por concentrar muitos deslocamentos dentro da cidade, contribuindo para o fluxo de veículos.

Tendo em vista este problema dos deslocamentos cotidianos Beaujeu-Garnier aponta como uma das causas a questão da moradia e a sua distância em relação aos locais de trabalho dos indivíduos.

“Devemos procurar outras causas; a primeira é a ausência de políticas públicas coordenadas no que toca à relação entre os locais de moradia e os de trabalho” (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 296). De fato não é possível falar em mobilidade urbana ou deslocamentos cotidianos (assim chamados pela autora) sem entrarmos na questão da moradia e local de trabalho e, também, o arranjo entre ambos. A configuração da moradia e local de trabalho deve ser concebida de forma a aperfeiçoar os deslocamentos, bem ao menos na teoria, já que o que ocorre na prática é muito mais complexo e muito difícil de controlar, pois a dinâmica das cidades cresce mais rapidamente que a capacidade do poder público de mapeá-las e, assim, contendo em parte esse processo.

Também devemos somar a essa questão o fato de que o solo urbano é uma mercadoria que promove os mais diversos interesses, ou seja, como um bem a ser comercializado. Isso restringe o seu acesso só para quem tem poder aquisitivo e não dá muito espaço para uma política social de moradia. O exemplo do Reino Unido, onde se planejou o crescimento das cidades buscando coordenar ao máximo essa questão da moradia e local de trabalho, neste projeto as cidades mais novas foram as mais bem sucedidas e isso se deve ao fato delas estarem em formação e ainda não terem áreas de cristalização (CORRÊA, 1989).

Outro exemplo dado foi a da cidade de Varsóvia, na Polônia, que a época fazia parte do COMECON (Council for Mutual Economic Assistance) liderado pela ex-URSS, mas que teve um interessante planejamento na “construção feita por meio de cuidadosa localização das zonas industriais, distritos comerciais e das áreas de residência” (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 296).

Essa crítica da autora é bastante pertinente, considerando que muitos dos problemas dos movimentos cotidianos se estendem até o presente, já que convivemos com essa pendência diariamente de forma mais aprofundada, porque esses mesmos problemas nunca foram resolvidos em sua plenitude.

Na mesma obra Beaujeu-Garnier traz o debate sobre os dois principais meios de transporte de massa que, para a autora, são as rodovias e as ferrovias, destacando algumas características de cada um. O mais relevante nesta discussão

são os dados trazidos sobre a participação de cada meio de transporte no total dos deslocamentos das cidades.

Nos Estados Unidos, o exemplo utilizado foi da cidade de Boston em que somente 9% dos deslocamentos eram feitos por ferrovias contra 91% para as rodovias e, ainda dentro da porcentagem das rodovias, mais da metade é feito por automóveis particulares (57%) e o restante por transporte coletivo (34%). Também foi abordado o caso de Nova York, no qual foi constatado que em 1890 as viagens pendulares feitas por ferrovias eram de 350.000 e, em 1920, o número caiu para 208.000.

Ao tratar de Paris, na França, podemos observar que mais da metade dos deslocamentos eram feitos por transporte coletivo. Outra forma de pensar os deslocamentos é o caso da grande região de Londres que era feito por “múltiplos meios: de automóvel particular (...) para estacionamentos de veículos; depois de trem, para a estação terminal, segue-se, talvez, o trem subterrâneo ou ônibus” (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 305).

Em Amsterdã, uma pesquisa muito criteriosa conseguiu delinear zonas concêntricas, com raios de 12, 25 e 30 quilômetros e dentro de cada uma dessas zonas foi possível estratificar cada meio de transporte utilizado. Para os anéis de 12 quilômetros, metades dos deslocamentos eram feitos por bicicletas. Na zona de 25 quilômetros, o bonde era o principal meio de transporte. E o mais interessante é que “(...) de todos os “commuters” de Amsterdã, somente 7% da viagem é de automóvel particular” (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 305-306).

Esses exemplos demonstram que cada cidade tem um principal meio de locomoção, e que para cada uma existe um perfil diferente. O que fica em aberto na discussão são os motivos pelos quais cada uma delas optou por determinado modelo, pois observa-se que há nas cidades estadunidenses um paradigma fortemente ligado ao uso do transporte individual motorizado. Já em Amsterdã, o uso dos transportes ativos, sobretudo as bicicletas, tem importante presença, ficando em última escolha o uso do transporte individual motorizado. Neste meio do caminho está Londres, que mescla meios de locomoção de múltiplas formas, mas o automóvel tem um lugar de destaque nesse modelo. Por fim, Paris apostou no transporte coletivo metroviário.

Sobre a participação de cada meio de transporte no total dos deslocamentos de algumas cidades, existem os problemas das viagens diárias. Cabe destacar a

perda de tempo nos deslocamentos cotidianos na cidade de Paris, pois calcula-se que os trabalhadores já aposentados perderam em média um ano de vida no trânsito entre o trajeto casa - trabalho, apenas no contexto parisiense da década de 1970 (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

Quanto à análise do caso dos Estados Unidos, Beaujeu-Garnier faz uma crítica radical no sentido de ir a fundo na fonte do problema, do modelo adotado, pois os custos por essa opção mesmo para um país desenvolvido economicamente se torna oneroso.

Nos Estados Unidos, a mania pelos automóveis particulares está a ponto de criar uma catástrofe, e o custo está se tornando enorme: um trem pode transportar 200 ou 300 passageiros a 90 quilômetros por hora usando apenas 1.500 cavalos-vapor e uma tripulação de três ou quatro pessoas, enquanto 200 pessoas que viajam de automóvel consomem dez vezes mais energia que o trem, requer pelo menos 100 choferes, sem contar a força policial para dirigir o tráfego. Calcula que para substituir uma linha Ferroviária, na hora culminante do “rush”, se exigiriam 141 ônibus. (...) o estado de Connecticut reservou a terça parte do seu orçamento governamental e local a rede rodoviária, quantia mais elevada que em qualquer outro Estado e que representa mais do que foi despendido com o ensino; (...) Assim, todo o esforço é despendido, apesar de os “commuting”² abandonaram as vias férreas e de seus orçamentos deficitários em mantê-las, pois os responsáveis pelo planejamento na “Megalópole” são de opinião que há perigo de ocorrer completo estrangulamento que região se permitir que os “commuting” diário de automóveis particulares prossiga livremente (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 307-308).

A ineficiência dos automóveis em comparação aos veículos sobre trilhos conforme a autora, comprova sua fragilidade e possibilita repensar o seu uso. Outro ponto crítico é a irracionalidade nas quantidades de recursos gastos dos orçamentos públicos para prover uma rede rodoviária que chega a ser superior ao gasto com ensino. Assim, é possível ter uma idéia da força e influência da indústria automobilística sobre os governos. Também deve ser lembrado que desde o período relatado, na década de 1970, a indústria automobilística vem ganhando mais espaço progressivamente, pois a importância deste setor para a economia mundial só vem aumentando desde então.

1.1 Do moderno ao caos urbano

Inicialmente, a cidade se restringia a escala das pessoas e tinha como base os deslocamentos a pé. Porém, com o rápido desenvolvimento dos meios de

²Commuting: deslocamentos diários entre casa e trabalho

transportes motorizados, a cidade se transformou significativamente e o seu tamanho aumentou. Os bairros se desenvolveram e as necessidades de deslocamentos só cresceram assim como sua frequência. Esses movimentos se classificam em dois grandes grupos: movimentos por necessidade de trabalho, que tem uma frequência previsível; e outros, distribuídos de forma mais difusa.

Com o desenvolvimento dos transportes as pessoas começaram a se deslocar mais, como o ocorrido nas regiões de Berbier e Merlin na França, onde o número de viagens diárias por família aumentou e a distância percorrida também. Muitos fatores compõem o hábito de vida de cada sociedade e isso influencia na mobilidade diária. Por exemplo, nas grandes cidades americanas as pessoas se deslocavam em média oito vezes ao dia, já em Londres ou em algumas províncias da França esse número caiu pela metade nos anos de 1970. E na capital francesa a média foi de três vezes e meia (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

Um motivo pelo qual os estadunidenses se deslocavam mais que a média estava diretamente ligada ao modelo disperso de cidade que eles adotaram. Esse modelo delineou-se para os transportes motorizados, criando-se a necessidade demasiada desses meios. Sendo assim, tudo fica mais distante, gerando um aumento nos deslocamentos diários e contribuindo para a marginalização dos transportes mais adequados às curtas distâncias como, por exemplo, a bicicleta.

Um dos fatores para a grande quantidade de deslocamentos diários nos Estados Unidos estava ligado ao modelo de cidade dispersa adotada por essa sociedade, e a cultura do automóvel, também destacado por Beaujeu-Garnier.

A convergência e a centralidade das grandes e médias cidades se tornaram um encontro complexo de vias muito variadas, e esse encontro pode dificultar o trânsito entre os mais diversos modais. Ou seja, existem fluxos de pessoas e mercadorias ao mesmo tempo, com cruzamentos complexos de se transitar. E foi justamente na tentativa de amenizar esse problema que se iniciou a construção de autovias à margem das cidades, para contorná-las.

Esse modelo foi aplicado por cidades americanas, parisienses e até chegou ao leste europeu influenciando o modelo da ex-União Soviética. Esta por sua vez não possuía uma grande frota de veículos motorizados particulares. A construção das vias de circulação externas as cidades tinha a limitação de nem sempre “progredirem tão rapidamente como a construção de habitações” (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 163).

A escolha entre transporte público e privado pode parecer uma simples opção pessoal, mas na realidade, é uma questão política e social complexa. Se fossem providenciar estrutura para atender a vontade de todos, essa conta nunca fecharia, pois os gastos seriam tão altos que não poderiam ser assimilados sem que a sociedade fosse prejudicada. Isto porque, em média, as grandes cidades já dispõem da metade de todo o seu espaço urbano para a circulação de veículos e estacionamentos. Ainda existe o caso de Los Angeles em que chegou a 59% de seu espaço destinado a vias de circulação e estacionamentos (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

Contudo, existem também modelos opostos aos citados, como é o caso da ex-União Soviética que procurou investir em um sistema de transporte de massa coletivo, buscando unir o conjunto de países do bloco e movimentando multidões porque “a evolução econômica é avançada e os meios de transporte privados são pouco desenvolvidos, apesar do impulso recente do automóvel” (GARNIER, 1980, p. 163). Inversamente, nos países capitalistas ocidentais o transporte individual é mais utilizado, sobretudo quando se eleva o nível de renda. O modelo soviético e sua economia planejada se afirmaram em priorizar o transporte coletivo, por isso tem baixos índices de deslocamentos de automóveis, ficaram em torno de 20% a 30%.

Essa questão dos soviéticos priorizarem o transporte coletivo enquanto alguns países ocidentais capitalistas terem dado preferência ao transporte individual, estava em parte relacionado ao conflito ocorrido neste período e ao modelo adotado por essas sociedades, o que se traduzia por suas afirmações ideológicas, que buscava evidenciar suas diferentes opções de organização e de mobilidade.

O impulso dado pelos meios de transportes nos deslocamentos definitivamente transformou as cidades. Essas mudanças fizeram com que novas formas de transporte coletivo fossem criadas, como foi o caso de Paris, no ano de 1828 (Figura 1), em que apareceram as primeiras carroças levando vários indivíduos pela cidade toda. Já em 1905 se iniciou a circulação de veículos motorizados em Paris e, de forma semelhante, guardadas as devidas diferenças, esse processo também ocorreu em Berlin, Boston, Glasgow e Nova Iorque (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

Figura 1 - Primeiro meio de transporte terrestre coletivo de passageiros datado de 1828 na França



Fonte: Fotos históricas transportes³

O automóvel transformou as cidades e a forma de se locomover e, desse modo, libertou as pessoas das escalas de deslocamentos a pé ou por tração animal, possibilitou fluxos fora das linhas pré-determinadas dos transportes coletivos proporcionando mais liberdade ao se deslocar. A entrada desse novo componente no espaço urbano aumentou sua complexidade, pois agora os deslocamentos ocorriam de forma mais difusa e em maior quantidade.

Com um fluxo mais controlado e previsível, uma “(...) linha ferroviária acarreta o preço e a amortização da infraestrutura e do material, estritamente especializado, mais o funcionamento” (BEAUJEU -GARNIER, 1980, p. 165). Os custos para esse tipo de transporte são mais facilmente questionados porque tem um fluxo fixo na linha ferroviária e não há uso compartilhado, como ocorre nas vias para os

³ Fonte: Disponível em <<http://www.juntosabordo.com.br/busologos/curiosidades-o-primeiro-onibus/#>> Acessado em junho de 2015

automóveis. No planejamento das rodovias esses cálculos ficam mais difíceis de serem feitos, já que sua forma de deslocamento é muito difusa, e a entrada de novos veículos no sistema é muito mais intensa que nas ferrovias (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

Outro ponto fundamental no debate é a escolha entre o transporte coletivo ou privado que se apresenta de forma muito complexa. Existem grupos homogêneos nas cidades e cada um deles assimila de forma própria essa questão. A população é a primeira categoria delimitada, e os urbanistas são outra categoria. Os membros da segunda categoria, assim chamada por Beaujeu-Garnier, projetam a cidade e prezam pela eficiência, teoricamente, de forma mais econômica, tanto para o governo quanto para o indivíduo. Já a população leva em consideração elementos como comodidade, conforto e o preço, principalmente, para escolher seu principal meio de transporte.

Os urbanistas tem um ponto de vista técnico e buscam mais eficiência dos deslocamentos, por isso os meios de transportes coletivos atenderiam melhor a essa necessidade. Contudo, de acordo com a população que usa os transportes diariamente, o transporte coletivo não comporta todos os elementos necessitados por ela. E de outro lado estão os aspectos políticos, que deveriam atender a demanda de toda a sociedade buscando mais eficiência e economia, já assinalada pelos técnicos e urbanistas, mas devido a complexidade dos interesses em jogo, as decisões acabam indo por um caminho que contrarie o mínimo de grupos sociais possíveis, sobretudo os que detém maior poder político/econômico (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

Ao comparar os meios de locomoção comumente usados nas cidades, faz-se necessário entender a eficiência e as limitações de cada um. Por exemplo, os bondes podem “transportar de 100 a 400 ou 500 pessoas, ou seja, até 20.000 por hora e os investimentos necessários representam apenas cerca de 10% do preço correspondente no metrô” (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 168). Mesmo os dados sendo da década 1980, esse valores não mudaram substancialmente e podemos utilizá-los para a análise. O problema dos bondes é que necessitam de uma estrutura específica nas vias para transitar.

O ônibus tem uma capacidade inferior na quantidade de pessoas que podem ser transportadas. Entretanto, devido à sua maleabilidade, não precisa de estrutura tão específica para se deslocar. O automóvel particular é o mais flexível em relação

à rota e proporciona ao seu condutor total liberdade. Porém é o mais limitado quando pensamos em capacidade de transporte e acaba ocupando muito espaço (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

A utilização dos meios de transporte na grande Paris foi muito variada e muda em função da distância a ser percorrida. Quando se tem longas distâncias para percorrer, os transportes motorizados foram os mais utilizados. Mas quando se trata de curtas distâncias dentro da cidade, no centro e na periferia, a “bicicleta tem grande importância e é um novo meio de transporte que começa a fazer-se cada vez mais presente” (BEAUJEU-GARNIER, 1980, pag. 170).

Essa retomada da bicicleta como “novo” modal de transporte, destacado por Garnier, representa o período de 1970 em Paris. Esse movimento atualmente já se consolidou, visto a estrutura cicloviária e a relativa cultura de respeito entre os meios de transportes na cidade luz.

É possível constatar que a bicicleta, desde sua criação, nunca deixou de fazer parte da paisagem urbana, mas ainda assim tem se configurado como um “novo” meio de transporte, porque se adaptou e foi evoluindo juntamente com as cidades. Essa observação sobre a maleabilidade da bicicleta foi muito explorada no livro “Pedalando na Modernidade” de André Maia Schetino e vai ao encontro da perspectiva de Beaujeu-Garnier.

A gestão e a utilização dos diferentes meios de transporte determinam uma melhor ou pior fluidez dos deslocamentos. Além dos meios de transporte, os deslocamentos a pé são praticados em áreas rurais ou em cidades com pouca infraestrutura. A prática do pedestrianismo também é comum no centro de algumas cidades em calçadas, etc (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

1. 2. Novos deslocamentos para antigas soluções

Em meados da década de 1980, voltaram os meios de transportes ativos, sobretudo a “bicicleta está mesmo, de novo, em moda, por exemplo, na França” (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 172). Também em outras cidades como Amsterdam, nos deslocamentos de curta distância (até 12km), metade deles eram feitos por bicicletas; em Milão mais da metade dos percursos com até 30 minutos eram feitos de bicicleta. Assim, percebe-se uma retomada desse meio de transporte, especialmente entre os jovens.

Quando se trata dos custos dos meios de transporte, na prática deveria ser examinado o investimento e a rentabilidade de cada modal procurando minimizar os custos de deslocamento. A realidade é bem distante, pois esse tema é mais complexo do que parece e engloba até mesmo opções pessoais. A mobilidade, como já destacado anteriormente, passa por uma opção política, que pode privilegiar o indivíduo ou o coletivo, o econômico ou o social.

Globalmente, o transporte coletivo é deficitário, e revela ainda a preferência pelos transportes individuais. Muitas vezes uma avaliação simplificada desses deslocamentos não considera todos os elementos dos custos de cada meio de transporte, como: tempo parado no trânsito, gastos com suporte e assistência a acidentes, entre outros. Em uma pesquisa realizada por Beauvais (1978), na França, foi possível concluir que, se fossem cobrar todos os custos do transporte coletivo, a passagem seria cinco vezes mais cara e o combustível dos transportes individuais doze vezes maior que o preço praticado na época. Esses dados revelam a quantidade de subsídios que o estado aporta para a mobilidade, sobretudo para os meios de locomoção individual.

As diretrizes viárias e a forma como se utilizam os meios de transporte em uma cidade determinam fortemente a espacialização dos equipamentos urbanos:

Com efeito, em função dos transportes utilizáveis, das suas qualidades e da sua eficácia, podemos perceber a sua influência na superfície e desenvolvimento urbano, e na natureza e localização das atividades, nas densidades de população, nos modos de vida urbana, na estrutura urbana e na sua expansão espacial, novos preços do solo e na segregação dos habitantes, nas possibilidades de emprego. É do traçado e do equipamento material da rede de comunicação que, finalmente, depende a coerência da acessibilidade dos organismos urbanos. . (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 179)

Essa influência é notável e cada meio de transporte demanda uma configuração urbana específica. Por exemplo, quando se constrói uma via marginal (um contorno fora da área urbana mais densamente povoada), ela redesenha a cidade e acaba expandindo as distâncias entre centro e periferia.

No Congresso Brasileiro de Transporte Público no Rio de Janeiro, em 1989, presidido pelo político e ambientalista Fernando Gabeira, foi lançado um questionamento se seria possível resolver os problemas de mobilidade urbana mantendo o atual modelo, que tem onerado profundamente a sociedade moderna

que gasta cada vez mais com medidas paliativas para tentar amenizar a dificuldade dos deslocamentos.

Então, foi apresentada pela primeira vez no referido congresso a chamada “teoria do não-transporte: tese da rua humanizada”. Tal teoria buscava elucidar sobre o espaço que cada modal tem na sociedade, provocar alguma reflexão sobre a priorização de alguns meios de locomoção em detrimento de outros e, principalmente, questionar o atual modelo de mobilidade utilizado em grande parte das cidades.

O principal pilar da “teoria do não-transporte” é justamente o questionamento dos padrões adotados por governos e empresas na tentativa de solucionar os problemas atuais de deslocamento urbano, que demandam cada vez mais transporte sem se preocupar com os riscos e custos para toda a sociedade. Essa demanda, de fato, só tende a aumentar, assim como os deslocamentos mais distantes e frequentes, contribuindo para a fragmentação da malha urbana.

As ações do não-transporte têm por objetivo diminuir a dependência da humanidade com os meios de locomoção motorizados, incentivar a circulação a pé e de bicicleta, para que possa melhorar a cidade ambientalmente e reconquistar os espaços urbanos e sua acessibilidade (AFFONSO, 2008).

Congestionamentos nas cidades, mortos e feridos no trânsito, uma queda progressiva na qualidade de vida, aumento dos transportes clandestinos, transporte coletivo sem prioridade de investimentos nas escalas federais, estaduais e municipais são apenas alguns dos problemas de mobilidade no Brasil. A forma encontrada para resolver foi optar por uma solução de mercado ao investir em uma política de incentivo ao uso do automóvel facilitando o seu acesso por meio de “gasolina a preços subsidiados, dos inúmeros subsídios públicos federais e estaduais para implantação de fábricas ou repassado diretamente às montadoras” (AFFONSO, 2008, p. 94).

As desonerações para o combustível e as facilidades para instalação de fábricas destacadas por Affonso proporcionaram uma popularização dos automóveis, incluindo as facilidades das linhas de crédito, resultaram em um aumento de vendas deste bem.

A partir do surgimento dessa opção, da transformação das cidades com a priorização dos automóveis e da ineficiência da mobilidade, o transporte coletivo acabou se tornando inviável para 37 milhões de pessoas – a camada mais popular

da sociedade. Ainda segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), os indivíduos à margem desse processo possuem muitas limitações para usar o transporte coletivo em boa parte dos seus deslocamentos. O resultado disso foi uma queda de 30% no uso do transporte coletivo nos últimos dez anos, segundo a Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), o que acaba elevando o preço da passagem, pois um número menor de indivíduos entra na conta para dividir as despesas. (AFFONSO, 2008)

Com a mundialização e a difusão do uso do automóvel, as cidades foram se adaptando às necessidades desses veículos, adquiridos principalmente pela classe média que foi se tornando cada vez mais dependente dele “através de uma cultura automobilística que tem seu próprio modo de vida.” (AFFONSO, 2008, p. 95) Essa cultura provocou custos urbanos elevados, pois além de poluir e causar mortes por acidentes, ainda é responsável por menos de 30% das viagens diárias dentro da urbe. (AFFONSO, 2008)

A ANTP calculou quanto se gasta em mobilidade urbana no Brasil, e o valor ultrapassa 82 bilhões de reais, dos quais, 66 bilhões ou 86%, é consumido pelo automóvel. Assim, as vias, antes públicas, vão sendo privatizadas pelos automóveis que se apropriam de 30 a 90% delas. Segundo o DENATRAN, do total dos acidentes de trânsito, 80% deles o automóvel é o responsável. Esses custos acabam sendo repassados para toda a sociedade sendo ela usuária de automóveis ou não, mas “majoritariamente (quase 80%), se desloca a pé, de bicicleta e em transportes públicos” (AFFONSO, 2008, p. 95).

Neste sentido, é possível afirmar que para começar a deliberar os problemas da mobilidade urbana, há necessidade de uma ruptura radical com as práticas atuais que reproduzem o modelo atual de produção de mais transporte. Também é necessário reordenar o uso do solo das cidades com o objetivo de descentralizar os serviços, de maneira a proporcionar uma elevada autonomia aos bairros, reduzindo ao máximo as distâncias e os tempos de deslocamento. Esse novo desenho “não implica redução das acessibilidades a outros locais, o ‘viver’ localmente não compromete a capacidade de integração cosmopolita” (AFFONSO, 2008, p. 98).

A lógica do não transporte busca dar mais eficiência nos deslocamentos através da ampliação de metrô e ônibus, de forma geral, os transportes coletivos de massa devem ter prioridade nos investimentos públicos. Além disso, a reordenação

das cidades deve reduzir ao máximo os espaços vazios, retidos com reversa para a especulação imobiliária. Outro ponto fundamental é a restrição drástica a médio e longo prazo do uso do automóvel, limitando seu uso nos horários de maior fluxo, no centro das cidades e em determinadas ruas de bairros que possuem grande fluxo de transportes ativos, restituindo o uso social e mais democrático aos espaços públicos de mobilidade. (AFFONSO, 2008)

No sentido de retomar as ruas em alguns bairros, sobretudo nos mais populares, o poder público poderia fechá-las nos fins de semana para o trânsito dos veículos motorizados não passarem. Isto é, ressignificando esse local, onde a “rua possivelmente voltaria a ser local de encontro, de lazer e de paz, onde talvez pudéssemos ver novamente a ‘pelada’ dos meninos e as cadeiras nas calçadas” (AFFONSO, 2008, p. 99). Ou seja, é possível recompor os espaços por meio da redução de tráfego e criando áreas de convívio onde os cidadãos voltem a ter as ruas que foram dominadas pelos automóveis.

Uma das formas de desestimular o uso do transporte individual e ao mesmo tempo fomentar o transporte coletivo é taxando o primeiro e, com a arrecadação, investir nos meios de locomoção coletivos (AFFONSO, 2008).

É notório que a teoria do não-transporte ainda é uma utopia na atual conjuntura, mas ela pode ser assim classificada por não haver as condições ideais para que se materialize. Contudo, a teoria não pode ser desconsiderada em sua totalidade, ela deve ser entendida como um objetivo para uma cidade democrática mais perto do ideal.

Em um momento de grande efervescência da cultura do automóvel, nos anos de 1960 nos Estados Unidos, quase ninguém se atrevia a questionar o uso e a cultura deste. Mas uma autora, chamada Jane Butzner Jacobs, teve essa coragem publicando o livro intitulado de “Morte e Vida das Grandes Cidades”, com uma crítica direta e afiada contra a arrogância intelectual que uma considerável parte dos planejadores modernistas cultivavam na época. Jacobs veio com uma abordagem baseada em sua própria experiência como moradora do Greenwich Ville, em Nova York.

“Atualmente, todos que prezam as cidades estão incomodados com os automóveis.” (JACOBS, 2011, p. 376). Essa preocupação está ligada aos equipamentos urbanos que os automóveis necessitam que vai desde boa parte do espaço viário, junto com estacionamentos, postos de combustível, drive-ins entre

outros. Para prover esse espaço, as ruas foram destruídas e transformadas em lugares próprios para os automóveis e impróprios para os pedestres (JACOBS, 2011).

Jacobs defendia espaços públicos mais democráticos que considerassem todos os indivíduos sem exceção. Porém, ela percebeu que no movimento modernista de sua época existia, por parte dos planejadores uma forte tendência higienista urbana, que não compreendia a diversidade e o uso misto dos espaços públicos como forma de dar vivacidade a estes mesmos espaços, podendo trazer inclusive segurança de fato.

Um sistema de mobilidade eficiente não é fácil de atingir, mesmo sendo uma necessidade básica das cidades. A questão fundamental que permeia esse aspecto é a multiplicidade de modais⁴ que cada cidade pode proporcionar, pois quanto mais diversificado for, menor é a dependência de um meio de transporte. Essa multiplicidade é possível justamente quando se estimula os diversos meios de se locomover (JACOBS, 2011).

A erosão das cidades pelos automóveis promove uma série de consequências sócio-ambientais que já são conhecidas por todos que habitam as cidades. Esse processo de erosão ocorre devagar como pequenas perdas: primeiro se alarga uma via para acomodar melhor o número crescente de automóveis e não haver congestionamento, depois uma avenida larga transforma-se em mão única, instalam-se semáforos sincronizados para dar mais velocidade aos automóveis, criam-se pontes elevadas e se esgotam sua capacidade, são duplicadas, abre-se vias expressas e, por fim, ainda criam vias do mesmo estilo na periferia das cidades de forma a contorná-las rapidamente. Progressivamente o solo urbano é consumido por esse modelo, transformando grandes áreas abertas em estacionamentos para os carros e confinando as pessoas em espaços cada vez mais diminutos (JACOBS, 2011).

Nenhuma dessas etapas isoladamente é prejudicial. Mas o efeito cumulativo de todas juntas é muito sério. “Cada etapa, que de forma isolada não é crucial, é crucial no sentido de que não só acrescenta seu quinhão à mudança total, mas também acelera o processo” (JACOBS, 2011, p. 398). Esse processo é um exemplo clássico de retroalimentação positiva, em que cada ação produz uma reação que,

⁴ Modal é um de meios de transporte.

por sua vez, aumenta a ação produzida inicialmente criando um ciclo sem fim. Ou seja, é mais ou menos como adquirir um vício por hábito.

Pode-se entender, assim, que quanto mais espaço se dá para os automóveis na cidade, maior se torna a necessidade de seu uso que, conseqüentemente, proporciona mais espaço e eles. Isso faz com que cada vez mais se justifique o uso desse meio de transporte até mesmo quando não é necessário, criando um hábito ou uma dependência, que também consome mais espaço (JACOBS, 2011).

Com o excessivo uso do automóvel, o sensato seria que os órgãos normativos das cidades tomassem alguma providência, mas na realidade é exatamente o oposto que acontece: “a redução dos automóveis pelas cidades é quase sempre acidental. A redução, ao contrário da erosão, raramente é planejada por alguém e nem é reconhecida ou praticada como política.” (JACOBS, 2011, p. 400)

Desenvolver medidas de pressão sobre a utilização do automóvel com o intuito de criar condições menos favoráveis, devem ser adotadas de forma gradual e constante. Essas ações são necessárias para diminuir a dependência dos veículos motorizados, valorizando a diversificação e aumentando a intensidade de uso dos mesmo (JACOBS, 2011).

A pressão sobre o uso do transporte individual é a única forma de valorizar e viabilizar o transporte público, e também intensificar a vitalidade nos centros urbanos. Essas medidas podem começar a partir da diminuição do leito carroçal, aumentando a área de passeio para os pedestres. Desta forma, o processo deve ser gradual, mantendo algumas estruturas pretéritas, mostrando assim para a população o que essas mudanças trouxeram de positivo para a reestruturação urbana (JACOBS, 2011).

As formas para diminuir o uso excessivo do automóvel são variadas, mas a priorização dos pedestres sobre carros é um ponto chave. Temos como exemplo, o ajuste da frequência dos semáforos dando mais tempo para a travessia do pedestre e dessincronizando-os nas vias expressas. Essas são medidas contra a erosão das cidades, contribuindo para a segurança dos mais frágeis (JACOBS, 2011).

De acordo com o autor do Livro “Pedalando na Modernidade”, que em seu trabalho traça um paralelo entre a cidade do Rio de Janeiro e Paris, e como o modelo francês pode influenciar na urbanização do Rio de Janeiro dispondo de umas das maiores redes cicloviárias do Brasil, com 300 quilômetros até 2012.

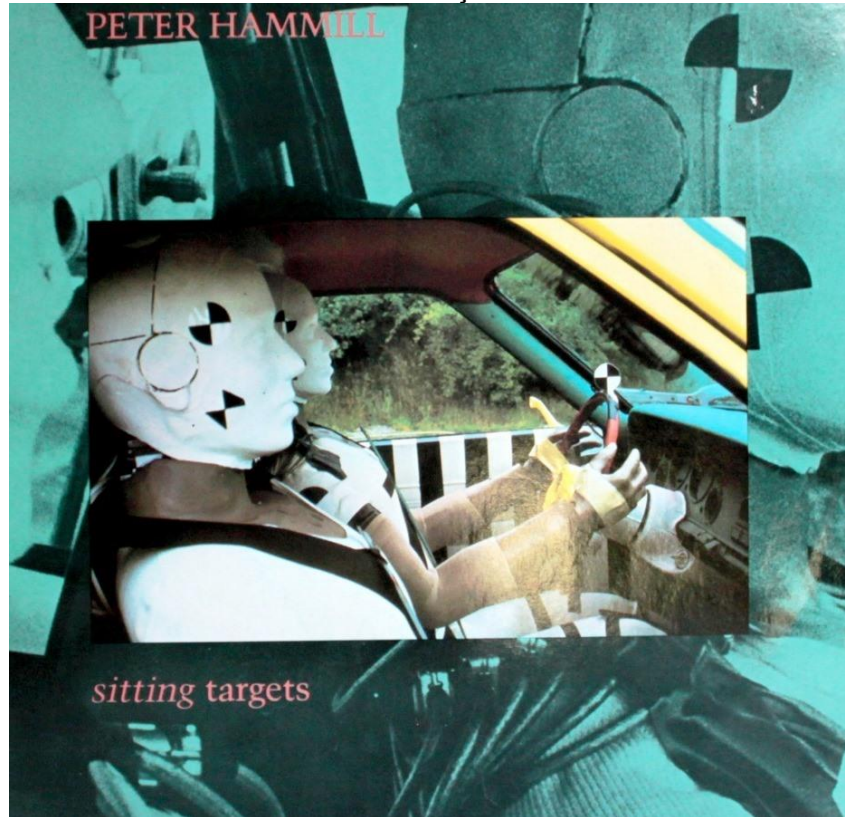
A relação entre esses dois espaços apresenta que, mesmo em intensidades diferentes, as duas cidades têm como componente cultural importante o ciclismo e a mobilidade urbana com bicicletas. Entretanto no Rio de Janeiro a utilização da bicicleta está mais ligada a uma prática de lazer e um atrativo turístico, distanciando essa rede cicloviária da periferia. No entanto, em Paris, essa cultura e mobilidade urbana é mais intensa e abrange um número maior de usuários, visto que a cidade interpreta a bicicleta como meio de transporte.

(...) A escassez das políticas públicas para a utilização das bicicletas, ou mesmo a franqueza dessas políticas em um país dominado pela cultura do automóvel. Mesmo assim é notavelmente perceptível a presença da bicicleta no Brasil. Seja em seus espaços apropriados ou mesmo em meio ao tráfego intenso, seja como objeto de lazer ou meio de transporte, a bicicleta invade o nosso dia-a-dia (SCHETINO, 2008, pág.16).

Essa lacuna apontada pelo autor em relação às políticas públicas, voltadas ao modal bicicleta, é notável no modelo urbano rodoviarista do Brasil que mesmo a "(...) bicicleta é um invento que evoluiu, se transformou e foi ocupando grande espaço no cotidiano das cidades" (SCHETINO, 2008, pág.14).

1. 3. Sitting targets in the car⁵

Figura 2 - Capa do álbum musical de Peter Hammill que mostra os bonecos de teste que são utilizados nos medições de colisão



Fonte – Site oficial do Peter Hammill

No livro *Apocalipse Motorizado* de 2005, uma coletânea organizada por Ned Ludd, apresenta-se vários teóricos dedicados ao tema, apontando para uma leitura crítica ao modelo centrado no automóvel. Para um destes autores, André Gorz, o carro nasceu como artigo de luxo. Porém, sua disseminação em massa já o comprometeu como tal pois, é impossível existir artigos de luxo vendidos em massa.

Na teoria e nas propagandas, o automóvel veio com a suposta ideia de resolver o problema de mobilidade urbana nas cidades, mas acabou se tornando seu maior algoz, já que “o carro, como uma mansão à beira-mar, é somente desejável e vantajoso a partir do momento em que a massa não dispõe de um” (GORZ, 2008, p. 78).

Apesar de todos os problemas ocasionados pelo carro, sua desvalorização ideológica ainda não aconteceu, pois continua sendo visto como símbolo de status

⁵ Tradução : alvos sentado no carro, nesse subtítulo fazemos uma alusão a fragilidade que os condutores de automóvel se expõem a empregar esse meio de transporte

quo. No que diz respeito ao valor ideológico dos automóveis, a obra citada evidencia o debate sobre o consumo desse produto, super valorizado pela sociedade e, ainda, corrobora as muitas limitações deste modal.

Ned Ludd, em seu artigo "Carros e Remédios", do mesmo livro Apocalipse Motorizado, coloca em discussão os acidentes de trânsito ocorridos no Brasil e os gastos relacionados a eles, também criticando esse modelo rodoviarista e seus ônus para a sociedade.

A cada 13 minutos ocorre uma morte por "acidente" de trânsito no Brasil. A cada sete minutos ocorre um atropelamento. Além das 46 mil mortes anuais por "acidentes" de trânsito, 300 mil pessoas ficam feridas, 60% com lesões permanentes. Desses mortos, 44% foram vítimas de atropelamento e 41% estão na faixa etária entre 15 e 34 anos. Cerca de 60% dos leitos de traumatologia dos hospitais brasileiros são ocupados por "acidentados" no trânsito (LUDD, 2005, p.16).

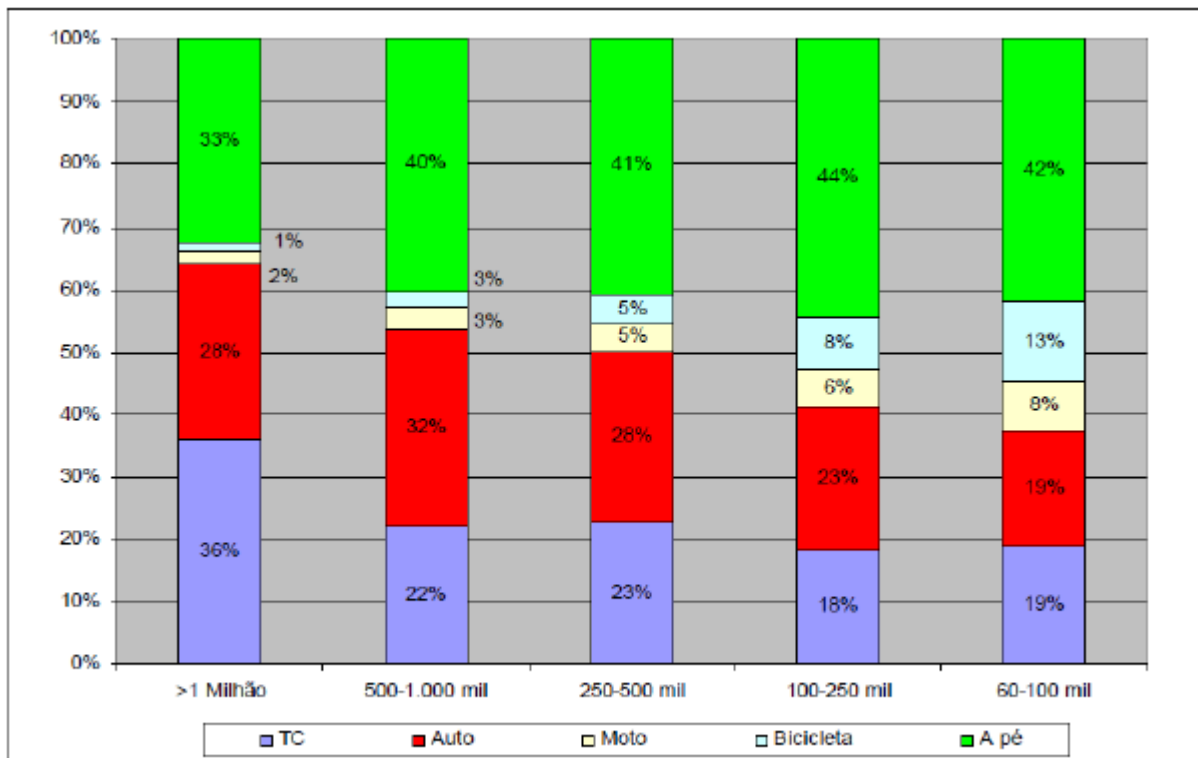
O material elaborado pelo Observatório das Metrôpoles da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ de 2011, intitulado "Da Crise da Mobilidade ao Apagão Urbano", tem informações relevantes que ajudam fundamentar nossa abordagem. Como exemplo do crescimento populacional e do número de veículos em Maringá, comparado à média nacional do crescimento da frota veicular nas metrôpoles, o tempo de deslocamento da população nas cidades brasileiras, além de trazer uma análise sobre a forma e a função do espaço urbano, trás também uma reconfiguração para suportar o crescimento da frota de veículos motorizados. Nesta mesma perspectiva Ribeiro (2011) afirma que:

A resposta tem sido a realização de projetos rodoviários que submetem ainda mais a mobilidade urbana da autolocomoção das pessoas e das coisas. Se os congestionamentos aumentam, é desencadeada a construção de "rodos-anéis" em torno das cidades, cujo resultado é consolidar o irracional modelo urbano brasileiro. As vultosas obras rodoviárias fazem a felicidade real das empresas de obras públicas e das montadoras de automóveis. Também da coalisão de interesses que comanda a política macroeconômica, pois é mais um veículo para tudo acelerar e sacrificar em nome da manutenção de elevadas taxas de crescimento. A não realização da imperiosa e ainda possível Reforma Urbana neste momento, justificada pela infundada crença que o crescimento econômico irá resolver automaticamente os gargalos do apagão urbano, poderá impor pesadas perdas estruturais da capacidade produtiva das cidades suportando este crescimento. (RIBEIRO, 2011, p. 4)

Como destacado na citação, o apelo e a pressão econômica da indústria automobilística para manter os altos índices de venda ocorre em detrimento da

mobilidade de uma maioria da sociedade, que não utiliza esse meio de transporte individual motorizado, já que este não é o principal meio de transporte nas cidades como demonstra gráfico abaixo:

Gráfico 1 - Divisão da participação de cada meio de transporte em diferentes tamanhos de cidades - 2011



TC: transporte coletivo (ônibus, trens e metro)

Fonte: Associação nacional de transporte público (ANTP)

Esse gráfico rompe com o mito de que o transporte individual (em vermelho no gráfico 1, seria o principal meio de locomoção das pessoas, sendo que, na verdade, é o contrário.

O livro "Introdução à Mobilidade Urbana" é dividido em alguns eixos como: a cidade pedestre; a cidade sobre duas rodas: bicicletas; a cidade sobre duas rodas: motocicletas; a cidade do automóvel; a cidade do transporte coletivo; a cidade sobre trilhos. Esses capítulos abordam a cidade sobre vários ângulos apontando a importância de cada modal de transporte nas cidades sob uma perspectiva mais complexa a respeito da mobilidade, pois busca mostrar um espaço urbano em sua totalidade sem priorizar um meio de transporte em detrimento dos outros, tecendo críticas ao modelo automobilístico e como as cidades foram se moldando as essas demandas.

Muitas grandes cidades foram adaptadas para o uso eficaz de automóvel particular. As cidades tiveram seu sistema viário ampliado como resposta a um crescimento acelerado deste sistema modal, até mesmo suprimindo o transporte público e fazendo com que o automóvel seja valorizado sobre outros sistemas modais de transporte (DUARTE, 2007, p.12).

Na mesma obra é destacado que a bicicleta traz uma "visão ambiental (...) símbolo do transporte sustentável e acessível à grande parte da população, necessitando uma infra-estrutura simples e de custo mais baixo." (DUARTE, 2007, p.31) Ao contrário dos veículos motorizados, a estrutura necessária para inserir a bicicleta como meio de transporte no espaço urbano é simples e requer pouco investimento.

O melhor aproveitamento das áreas centrais das cidades para moradias de baixa renda, que possuem toda uma infra-estrutura instalada vai nesse sentido. Deve-se evitar, também, a consolidação de áreas "monofuncionais" nas cidades, pois estas aumentam as necessidades de viagens. Com a implantação de diretrizes desse tipo criam-se melhores condições de oferta de transporte coletivo e de acessibilidade urbana – o que favorece, inclusive, o uso de meios de transporte não motorizados (bicicletas, por exemplo). (...) A mobilidade é uma demanda derivada das necessidades sociais das pessoas, tais como trabalhar, estudar, cuidar da saúde, visitar amigos etc. Assim, qualquer ação no sentido de ampliar a mobilidade dos segmentos mais pobres será de pouca eficácia se não for de modo complementar às políticas mais amplas nas áreas de emprego, educação, saúde (GOMIDE, 2006, p.249).

Neste trecho da citação fica claro que a mobilidade urbana é uma questão ampla, pois este tecido urbano junto com outros temas como moradia de baixa renda, transporte coletivo e acessibilidade urbana associada a políticas, de aspecto mais amplo, podem se constituir como uma política social.

Neste trabalho, a mobilidade urbana é entendida como um direito social, assim como é garantida educação ou saúde, por exemplo, pois a falta de políticas públicas para um transporte mais acessível a todos contribui para a redução de oportunidades, porque impede essas populações de acessar os equipamentos e serviços básicos que as cidades oferecem como: escolas, hospitais, lazer, emprego, entre outros.

O trabalho intitulado "A espacialidade das mobilidades humanas – Um olhar para o Norte Central Paranaense" de M. Rocha, contribuiu para um entendimento mais amplo da Mobilidade, colaborando mais precisamente com o conceito de Mobilidade Física Horizontal que é desdobrado para outros dois conceitos, o de Macromobilidade e Micromobilidade. Esse último se adequou bem a essa pesquisa,

pois é entendido como uma mobilidade intra urbana que se desenvolve em uma "escala temporal e curta, cotidiana, diz respeito aos deslocamentos diários de casa ao trabalho, às compras" (ROCHA, 1998, p. 14).

O Geógrafo David Harvey tem um trabalho notável que é reconhecido na ciência geográfica e também fora dela. Uma das contribuições do autor está ligada a uma releitura dos autores marxistas, mas com abordagem mais geográfica, com um enfoque no espaço geográfico que foi negligenciado em alguns aspectos, desta forma privilegia o tempo e a história em detrimento do espaço. Por isso ele destaca a crise em relação ao espaço a ser expandido, pois o capitalismo requer uma permanente expansão e esta esbarra nos limites físicos do espaço em sua dispersão. Essa lógica de permanente expansão se reproduz na geografia urbana. Também é interessante lembrar que David Harvey no início de sua carreira trabalhou com geografia urbana. Além disso, foi principalmente no trabalho "A cidade da liberdade" que o autor se debruçou especificamente na realidade urbana brasileira ocorrida nas Jornadas de Junho de 2013.

O conceito clássico de direito a cidade e de como usufruir dela vem mudando constantemente. Inicialmente era mais limitado, visto de forma contemplativa/passiva, ou seja, simplesmente como o direito de visitar aquele espaço, mas sem pensar em mecanismos de fazer parte dele ou até mesmo mudá-lo. Esse conceito mais contemplativo sobre as cidades, não responde mais aos anseios da sociedade e se mostra pouco atual. "A liberdade da cidade é, portanto, muito mais que um direito de acesso àquilo que já existe: é o direito de mudar a cidade mais de acordo com o desejo de nossos corações" (HARVEY, 2013, p. 47-48).

1.4 A chegada da indústria automobilística no Brasil

Os países emergentes, como o Brasil, sofrem mais com os problemas de mobilidade urbana porque optaram politicamente pelo transporte individual motorizado em detrimento do coletivo e dos não motorizados, provocando o que é chamado de "imobilidade urbana". A escolha política centrada no automóvel no Brasil vem desde o governo de Washington Luís e se intensificou no governo de Juscelino Kubistchek a partir da priorização da indústria automobilística. Deste

modo, se iniciou a saturação da estrutura urbana, intensificada ainda mais na segunda metade do século XX.

Através da consolidação da Política Nacional de Abertura às Rodovias, do desenvolvimento industrial e do aumento vertiginoso da população urbana em relação a rural (êxodo rural), por volta de 1960 e 1970, o carro se tornou o principal símbolo de modernização do século XX.

Para compreender melhor o histórico da mobilidade no Brasil, um dos primeiros personagens a ser tratado é Washington Luís e sua ligação com o início da indústria automobilística. Nascido em Maceió em 1869, fez direito em São Paulo e foi prefeito no interior do estado, em Batatais, onde iniciou sua carreira política. Se casou com a filha do Barão de Piracicaba se articulando com a oligarquia agrária paulista.

No século XX os caminhões e automóveis já faziam parte da vida da oligarquia agrária paulista e foram uma importante mercadoria de diferenciação social em uma sociedade ainda rural mas, em contra partida, em pleno processo de modernização. Nesse cenário o automóvel ainda era um artigo de luxo e apenas desejado pela maioria da população brasileira, pois a aquisição desse bem era para bem poucos. Neste contexto de efervescência econômica alguns jovens da oligarquia paulista se tornaram defensores dos automóveis e, dentre eles estavam: Washington Luís, Sylvio Álvares Penteado (filho de Antônio Álvares Penteado) e Antônio Prado Jr., que tornaram-se então os mais ativos publicistas do automóvel e de suas vantagens sobre as ferrovias.

Neste movimento em defesa do automóvel foram realizados eventos como corridas e excursões em precárias estradas. Em uma dessas aventuras automobilísticas foi percorrido o trajeto Rio de Janeiro – São Paulo em quinze dias, de automóvel logicamente, e assim foi se desenhando a entrada do automóvel no país primeiramente como uma forma de aventura ou uso mais esporádico para, então, seu uso em viagens e como artigo de luxo mais exclusivo, para progressivamente se popularizar.

Washington Luís foi desenvolvendo sua carreira política e sempre manteve seus ideais como defensor do automóvel. Quando prefeito de São Paulo (1914-1919) obteve a primeira máquina moderna para construção de asfalto do Brasil, além de uma Lei (N 1.404 de 1913) de sua autoria que levou ao projeto de construção de rodovias por trabalhadores penitenciários. Quando foi governador do

estado de São Paulo entre 1920 e 1924 “expôs sistematicamente a sua doutrina rodoviária da economia e da sociedade” (LAGONEGRO, 2008).

Para fortalecer a política de fomento ao uso de automóveis e reafirmar o sistemático projeto rodoviarista, em 5 de janeiro de 1927 foi criado o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagens Federais para financiar o desenvolvimento rodoviário do Brasil. Outra relevante obra rodoviária foi a finalização do trecho São Paulo - Rio de Janeiro que era uma importante pendência na época, tendo em vista a grande centralidade dessas cidades naquele período, sendo ainda mais intenso que os dias atuais. A inauguração ocorreu em maio de 1928 e por muito tempo foi à única ligação entre as duas cidades, pois só em 1950 foi inaugurada a Rodovia Presidente Dutra.

O problema de circulação, produção e consumo é de longa data e Washington Luís buscou impor maior eficiência para esse circuito visando tornar o país mais competitivo no mercado mundial. Dentre os três (circulação, produção e consumo) a circulação era um ponto delicado e considerado prioridade pelo governo paulista, sendo assim, a proposta de Washington Luís era melhorar a circulação de bens e serviços para o interior do estado, e como tal o meio escolhido foram os caminhões.

É justo e necessário ressaltarmos que as rodovias são mais flexíveis, rápidas (dependendo das condições das vias) e podem entregar a mercadoria na porta do destinatário final. O problema é que a priorização dada a esse modelo foi desmedida, o que levaria no futuro ao sucateamento o sistema ferroviário, assunto a ser discutido de forma mais aprofundada adiante neste trabalho.

A opção de Washington Luís pelo modelo automobilístico fez com que ele criasse o primeiro Congresso Paulista de Estradas de Rodagem (1917), que foi uma importante instituição de pressão para a ampliação das políticas de fomento ao uso dos automóveis e de abertura de rodovias. Houve também a criação da Associação Paulista de Estradas e Rodagem (APER) primeiramente presidida pelo próprio Washington Luís, exatamente no sentido de aumentar a influência por políticas a favor dos automóveis. E, ainda, foi criado em 1920 a Câmara Americana de Comércio (CAC) com fortes ligações com a APER.

Essas ações relatadas acima como a criação da CAC, APER e o Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, proporcionaram visibilidade e propaganda mundo afora sobre Brasil e seus interesses no setor automobilístico. Um dos mais

expressivos resultados foi a chegada da montadora Ford em São Paulo em 1919. A CAC e a APER, em parceria, conseguiram trazer os renomados engenheiros Luiz Romeiro Samsan e Donald Derrom para desenvolver projetos na área de transportes e que posteriormente foram os responsáveis pela expressiva expansão da rede rodoviária do estado de São Paulo. Mais um detalhe fundamental foi também a vinda da Chevrolet para a capital paulista em 1925, começando a montar a base industrial necessária para a futura escalada da produção de automóveis do Brasil.

É necessário destacar que toda essa mudança foi imprescindível para tornar possível que os automóveis adquiridos tivessem onde circular. As políticas de abertura de rodovias e chegada das montadoras estrangeiras foram criando uma demanda induzida para a compra de automóveis e tudo relacionado a essa indústria, aquecendo esse mercado e contribuindo com a economia da época, e também para a formação ideológica, envolvendo os automóveis e seus fetiches.

Quando foi presidente da república de 1926 até 1930, Washington Luís aprofundou sua crítica de forma desmedida ao modelo ferroviário que o Brasil vinha seguindo até então. O seu discurso pode ser classificado com “anti-ferroviário” segundo Marcio Aurélio Lagonegro no seu artigo “A ideologia rodoviarista no Brasil”, atesta que a proposta de Washington Luís era que as rodovias deveriam complementar a ferrovia por um tempo e depois deveriam ser substituídas progressivamente até que a rede ferroviária extinguisse totalmente. E por fim provou ao setor automobilístico privilégios tributários como se pode observar na citação abaixo.

Conclui sua missão tributando os insumos automobilísticos para tornar o setor imune a restrições orçamentárias e flutuação da economia. É pouco provável que Getúlio Vargas, seu ministro da fazenda, ignorasse suas ideias ou impor a industrialização do país em 1937, com a cidade de São Paulo se preparando rapidamente para sediar o complexo automobilístico rodoviário (LAGONEGRO, 2008, p. 42).

As medidas protecionistas para blindar o setor automobilístico dizem muitas coisas, a primeira é que essas medidas oneraram outros setores e também demonstram a o tratamento privilegiado que o setor recebia. A outra questão, é que esse investimento massivo foi em detrimento dos outros modais de transporte, sobretudo o ferroviário. Isso fica evidente quando Washigton Luiz propôs o fim progressivo das ferrovias através de um discurso “anti-ferroviário”, somado a entrada incisiva da indústria automobilística que trouxe a reboque muitas propagandas e

considerável força política, que proporcionaram um valor diferenciado para esse bem em relação aos demais.

O entendimento de Washington Luís sobre a modernização e como governar tem uma forte ligação com suas políticas de incentivo à indústria automobilística, já que ele compreendia que para governar era necessário abrir estradas. Sua famosa frase representa muito bem esse fato: “Governar é povoar; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; Governar é, pois, fazer estradas!”.

A entrada do setor automobilístico no Brasil se iniciou de forma evidente justamente no governo do presidente Washington Luís, que implementou inúmeras rodovias em toda sua história política e mesmo quando era ainda governador do estado de São Paulo. Como um fomentador da cultura automobilística, em 1928 foi construída a rodovia do Rio de Janeiro até a cidade de Petrópolis, a primeira rodovia asfaltada do Brasil, uma importante e emblemática obra na história do país e também na própria história política de Washington Luís.

É evidente que a abertura de algumas rodovias foi um avanço na mobilidade e havia uma necessidade naquele período, mas o que deve ser questionado é o abandono da rede ferroviária em detrimento da rodoviária, quando na verdade ambas deveriam trabalhar em conjunto e proporcionar uma rede de transporte mais estável, sem a dependência exclusiva de um único modelo. Um sistema de transporte que investe e depende de apenas um modal de transporte está estrategicamente equivocado em relação ao desenvolvimento do país, pois sempre terá problemas sem uma segunda alternativa de circulação de bens e pessoas.

1.4.1 Os reflexos da expansão da indústria automobilística no Brasil contemporâneo

Todas as políticas de incentivo ao uso e à comercialização dos veículos motorizados foram desenvolvidas ao longo do tempo, de forma gradual, chegando ao ponto mais atual, quando houve um incremento da frota de veículos e, assim, o sistema de circulação das cidades foi sucumbindo progressivamente, perdendo sua eficiência e gerando prejuízos às cidades, como será visto a seguir, no exemplo de São Paulo.

Vale ressaltar que a priorização rodoviarista provocou uma fragilidade na mobilidade para médios e grandes deslocamentos, sobretudo na escala intraurbana (deslocamentos dentro da cidade) em que a concentração de veículos é maior. Com

isso, os prejuízos em São Paulo, por exemplo, no ano de 2002 eram de 17 bilhões de reais, já em 2012 chegaram a 40 bilhões. O estudo realizado pela Fundação Getúlio Vargas observou o tempo gasto em congestionamentos e levou em consideração o desperdício de combustível, o aumento no custo do transporte de cargas, os danos causados ao meio ambiente e as horas de trabalho desperdiçadas, para chegar a esses números, só em São Paulo. O objetivo desses dados é demonstrar que o ônus da opção exclusivista pelo transporte rodoviário recai, precisamente, na sociedade toda (LAGONEGRO, 2008).

O transporte por rodovias, a saber, tem a vantagem de ser mais flexível e chegar com o produto até a porta de seu destinatário e até mais rápido, dependendo das condições das vias. Contudo, peca no que se refere à capacidade de carga, pois segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT), um caminhão pode carregar até quarenta toneladas, enquanto os trens conseguem transportar até seis mil toneladas, além de terem um custo de operação muito menor, sem falar na vida útil de um caminhão, que é de oito anos, sendo que a de um trem chega aos trinta e cinco anos. A respeito das distâncias, é fato que o trem torna-se muito mais eficiente para longas distâncias, ao passo que o caminhão é melhor para trajetos curtos. Por fim, se for levado em consideração que o Brasil é um país quase continental e que a maior parte das distâncias a serem percorridas são longas, cabe questionar se o projeto rodoviário é, realmente, a melhor opção para essa realidade.

Mesmo sabendo dessas limitações do transporte rodoviário, a opção por ele foi mantida, e configurou-se como uma decisão político-ideológica e não apenas técnica. Sobre o aspecto político, havia grandes pressões internacionais objetivando a adesão dos países periféricos, como o Brasil, para que optassem por esse modelo de transporte. De quebra, as nações poderiam aprofundar a dependência tecnológica com os países centrais, que detinham o domínio do setor da indústria automobilística e a extensão territorial e populacional do Brasil, o que fazia dele um importante mercado consumidor a ser expandido para o setor.

Outro aspecto que incentivou fortemente essa política econômica é o fato de que a indústria automobilística carregar consigo uma cadeia produtiva considerável. Essa ampla cadeia foi um mecanismo fundamental para trazer investimentos estrangeiros ao país nas décadas de 1940 a 1950. Para ilustrar a idéia da cadeia produtiva ligada a essa indústria, Hermínia Maricato descreve bem esse processo: “A indústria do automóvel não engloba apenas a produção de automóveis, inclui a

exploração de minério, a indústria de autopeças, de metalúrgica e os serviços de mecânica e de manutenção, além de uma grande infraestrutura viária para a circulação dos automóveis" (MARICATO, 2008, p.8) Nesse sentido, é evidente que a cadeia produtiva do automóvel possui uma força política e ideológica imensurável.

Mas a rede de negócios de interesse em torno do automóvel vai bem mais longe, envolvendo inclusive o coração da política energética, estratégica para qualquer projeto de poder nacionalista ou imperialista. Exploração, refinanciamento e comercialização do petróleo, com as extensas e significativas redes de distribuição constituem, na verdade, a parte mais importante na disputa pelo poder no mundo. As últimas guerras promovidas pelas nações mais poderosas do Globo confirmaram tal assertiva. O argumento falacioso que justificou a invasão do Iraque pelos Estados Unidos não resistiu até o fim do governo Bush. (...) As razões da Guerra foram outras. Como afirma Harvey: o acesso ao petróleo do Oriente Médio é, portanto, uma questão de segurança comercial para Estados Unidos, bem como para economia Global como um todo (MARICATO, 2008,p.8).

Dessa forma, é possível compreender como é vital tal questão para a economia mundial, que é calcada fortemente nesse modelo de exploração, o qual necessita de combustíveis fósseis para manter-se crescente e "saudável". É, portanto, dessa extensa cadeia produtiva e de seu apelo ideológico que vem o poder político da indústria automobilística, que é capaz de causar uma guerra, como é destacado por Harvey (2008).

Ao analisar a representação ideológica da indústria automobilística, ela pode ser definida como o principal símbolo da modernidade no Século XX, pois o automóvel representa a independência da tração animal ou humana, significa o progresso, de fato, nos deslocamentos. Roberto Kurz considera o automóvel um símbolo máximo da modernidade econômica de mercado, constituindo a principal máquina de consumo do capitalismo (ROCHA, 2008). Assim como Maricato, também Roberto Kurz entende que a indústria automobilística é um dos principais pilares do modelo econômico capitalista, como já abordado anteriormente, já que a cadeia produtiva ligada a ela tem muita capilaridade e consegue atingir os mais variados setores.

Nesse contexto de valorização do automóvel e ele se configurando como imponente símbolo da modernidade ocorreu uma massiva entrada do setor automobilístico no Brasil e, por consequência, um aumento na produção de automóveis. Assim, ao fim da década de 1950, sucedeu um aumento expressivo na produção de veículos, chegando a serem fabricadas 145 mil unidades em 1961,

sendo que, em média, os seus componentes chegavam a ser 93% nacionais. Juscelino Kubitschek foi um dos grandes entusiastas da indústria automobilística e via nela um dos principais pilares do seu Plano de Metas, que objetivava planejar e modernizar as ações administrativas e de fomento à industrialização e consequente substituições de importações do Brasil. Em linhas gerais seu plano foi redimensionado e ampliado nos governos militares aumentando a participação e atuação das indústrias automobilísticas no país e o predomínio do transporte rodoviário sob os demais modais.

Ademais é pertinente explicarmos que no período da ditadura militar, mesmo este tendo arruinado com todos os dispositivos de representação democrática, foram realizadas neste ciclo obras de ampliação da estrutura rodoviária pelo Brasil e, a exemplo disso, temos a Transamazônica e a ponte Rio Niterói. Além disso, a relevância da “participação da indústria automobilística na configuração do PIB nacional, transformou-a em um dos principais pilares da expansão durante o milagre econômico”. (ROEHE, 2012, p.11) Vê-se aí que os militares mantiveram a opção de desenvolvimento econômico pautado no setor automobilístico.

Com a necessidade de escoar os novos veículos produzidos, foi essencial encontrar mecanismos para facilitar a compra de automóveis. Portanto, foram abertas novas linhas de crédito para o consumo desse tipo de bem, assim “o recém-estruturado setor conduziu o chamado milagre de 1968 a 1973, crescendo as taxas médias de 20% ao ano e alavancando uma nova fase de investimentos” (MARINI, 2003, p.31).

Mesmo com uma pequena recessão ao fim da década de 1970, provida de um corte de subsídios de estado na década seguinte, o crescimento do setor já foi retomado, mas isso foi possível devido a alguns cortes, entre eles, o arrocho salarial dos trabalhadores, além de um cenário de baixo custo dos recursos naturais, de matéria-prima, assim, possibilitando preços mais competitivos.

Já entre 1992 a 1995, as modificações foram relacionadas à modernização do setor e à criação de novos projetos. Porém, mesmo com esse incremento, a demanda por produção exigiu mais investimentos das multinacionais automobilísticas para o Brasil (MARINI, 2003).

Esse movimento de modernização, de crescimento econômico, de abertura de linhas de crédito específicas, de melhoria de renda das famílias e de aumento da

frota de veículos resultou na abertura de mais fábricas pelo Brasil afora. A Tabela 1, mostra bem tal transformação.

Tabela 1 - Lista das indústrias automobilísticas no Brasil até 2003.

País de origem	Montadora (produto)	Local de Instalação - Ano	Invest. (US\$ milhões)	Capacidade anual (unidades)
Alemanha	Mercedes (classe A)	Juiz de Fora (MG) 1999	820	70.000
	VW-Audi (Golf, A3)	São José dos Pinhais (PR) 1999	800	160.000
	VW (caminhões)	Resende (RJ) 1996	250	50.000
	VW (motores)	São Carlos (SP) 1996	250	300.000
	BMW-Land Rover(Defender)	S. Bernardo do Campo (SP) 1998	150	15.000
EUA	Chrysler (Dakota)	Campo Largo (PR) 1998	315	12.000
	Chrysler/BMW (motores)	Campo Largo (PR) 1998	600	400.000
	GM (celta)	Gravatá (RS) 2000	600	120.000
	Ford (Fiesta, EcoSport)	Camaçari (BA) 2001	1.200	250.000
	Internatinal (caminhões)	Caxias do Sul (RS) 1998	50	5.000
França	Renault (Clio, Scenic)	São José dos Pinhais (PR) 1998	750	100.000
	Renault (motores)	São José dos Pinhais (PR) 1999	100	100.000
	Renault (Master)	São José dos Pinhais (PR) 2001	150	20.000
	Peugeot-Citroen(206, Picasso)	Porto Real (RJ) 2001	600	100.000
	Peugeot-Citroen (Motores)	Porto Real (RJ) 2002	50	70.000
Itália	Iveco (caminhões)	Sete Lagoas (MG) 2000	250	20.000
	Fiat (motores)	Betim (MG) 2000	500	500.000
Japão	Toyota (Corolla)	Indaiatuba (SP) 1998	150	15.000
	Mitsubishi (L200)	Catalão (GO) 1998	35	8.000
	Honda (Civic)	Sumaré (SP) 1997	100	30.000
	Nissan (Frontier, X-Terra)	São José dos Pinhais (PR) 2001	100	10.000

Fonte: Anfavea (2003).

Com essa tabela podemos ver como a indústria automobilística foi expandindo no Brasil e como a maioria dessa indústria concentra-se até o início do século nas regiões Sul e Sudeste, sendo que as únicas que fogem dessa regra são as fábricas da Mitsubishi, em Catalão (GO), e a da Ford, na cidade de Camaçari (BA). Já o mapa seguinte é mais atualizado, tanto que nele poderemos observar algumas mudanças.

Mapa 2 - Fábricas de automóveis no Brasil até 2013



Fonte: Internet Group, adaptado pelo autor.

No mapa 2, constatamos uma expansão das indústrias para o estado de Goiás, Bahia e também para a região do Amazonas, em Manaus. Isso se deve ao processo de desconcentração desse tipo de setor nas regiões Sudeste, sobretudo, do estado de São Paulo, que foi o primeiro a receber esse tipo de indústria, mas com o desenvolvimento das outras regiões do Brasil foi possível pulverizar mais montadoras de automóveis. Além disso, é importante lembrar da chamada “guerra fiscal”, denominada por Milton Santos de “guerra dos lugares”, em que as cidades e os estados entram em conflito para receber as fábricas e a forma de incentivá-las é subsidiando impostos, disponibilizando terrenos, entre outras práticas, e, portanto, essa questão beneficia as multinacionais desse campo.

Diante disso, o consumo de automóveis no Brasil aumentou vertiginosamente, tanto que nosso país é o oitavo maior produtor de veículos do mundo e ocupamos o segundo lugar como fabricante na América Latina, ficando atrás do México. Esses são os dados disponibilizados pela OICA – International Organization of Motor Vehicle Manufacturers sobre o segundo semestre de 2015.

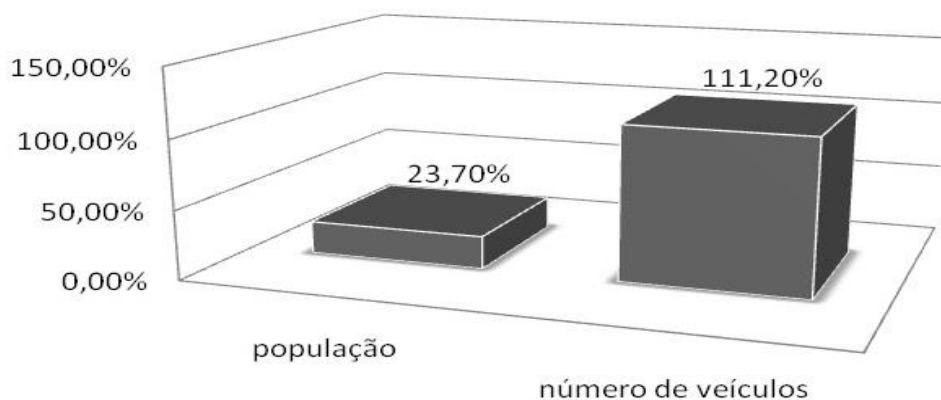
Com todas essas informações e o delineamento da história da entrada dos veículos motorizados no Brasil, começamos a ter elementos para entender os atuais

problemas de modalidade que têm assolado as cidades, já que a escolha automobilística gerou um considerável aumento da frota brasileira que, nos anos 1970, contava com 2.615.472 e, na década seguinte, atingia a marca de 10.766.765 de veículos e, que em 2012, alcançou o número de 35 milhões de veículos, sendo que 27 milhões deste montante correspondem aos automóveis de passeio e utilitários leves, e, por fim, em 2015, chegaram a 45 milhões de veículos automotores (DETRAN 2015). O aumento da frota veicular, porém, fez com que, em pouco tempo, o espaço urbano não suportasse essa mudança, assim intensificaram os problemas de mobilidade urbana.

A questão da ineficiência nos deslocamentos é conhecida da maioria dos cidadãos e boa parte dessa dificuldade está ligada ao elevado número de automóveis circulando na urbe e o seu uso excessivo, sobretudo, os veículos individuais motorizados, que consomem a maior parte das vias públicas (aproximadamente mais de 50%), mesmo sendo responsáveis por apenas 29,0% dos deslocamentos ocorridos no espaço urbano, segundo estudo realizado pela ANTP – Associação Nacional de Transporte Público.

Agora, quando avaliamos nosso objeto de estudo, que é a cidade de Maringá, ela tem refletido uma tendência marcante no crescimento do número de veículos. Como podemos constatar, os estudos realizados pelo Observatório das Metrôpoles, em 2011, mostram que o crescimento no número de veículos é quase cinco vezes maior do que o crescimento da população.

Gráfico 2 - Crescimento populacional e do número de veículos em Maringá de 2001 a 2011



Fonte: RIBEIRO, L. C. Q; RODRIGUES, J. M, adaptação pelo autor

O gráfico demonstra como tem havido um crescimento muito elevado no número de automóveis e, como já mencionado, é evidente que a estrutura da cidade não consegue assimilar um crescimento neste nível. Para termos uma ideia, Maringá tem, atualmente, 302.118 veículos (DETRAN), dados de setembro de 2015, já sua população é de 397.437 (IBGE), ou seja, temos 1,31 carros por pessoa, que é um número bem elevado.

Ademais, existem outros fatores, como o transporte coletivo de baixa qualidade e com preços abusivos, fortalecendo a ideia do automóvel como meio de transporte mais viável, somado ao fetiche ligado a esse consumo e o preconceito contra o usuário do transporte coletivo e ciclistas, além do crescimento das cidades, aumentando as distâncias da periferia em relação ao centro, limitando o uso dos transportes ativos.

Esse é o quadro atual da mobilidade urbana, que é pouco eficiente, com políticas equivocadas relacionadas ao assunto, o que provocou, em diferentes graus, uma imobilidade urbana em algumas cidades, e Maringá não foge a tal lógica. Neste capítulo, portanto, foram mostrados alguns autores e as autoras que trabalham com mobilidade urbana, além de ter feito um histórico da chegada da indústria automobilística no Brasil, mostrando sua importância para o modelo de sociedade moderna.

O próximo capítulo fará um resgate histórico de ascensão da frota de veículos motorizados e da redução dos transportes ativos no espaço urbano maringaense. Delinear-se-á também os atores sociais nesse processo, sobretudo, os ciclistas, em suas muitas formas de usar a bicicleta, desde o lazer até meio de transporte. No capítulo seguinte, será abordado como se materializa o conceito de mobilidade na cidade de Maringá, pois cada agente da mobilidade possui uma perspectiva singular de compreender, vivenciar e interagir com a cidade.

CAPÍTULO 2 – OS DIVERSOS PERFIS DE USUÁRIOS DA BICICLETA EM MARINGÁ

"Só há real leitura de tempo e espaço quem vai a pé ou no máximo de bicicleta. O resto é pressa."
(Renata Falzoni)

Neste capítulo, vamos abordar os diversificados perfis de usuários de bicicleta em Maringá. Para delinear esse grupo foi necessário determinar alguns critérios para dividirmos esses nichos. Mesmo o enfoque sendo a bicicleta como meio de transporte, as recentes mudanças cunharam novas formas de utilização da bicicleta. Esse processo correu nos últimos cinco anos quando houve um crescimento notável da bicicleta como prática esportiva e lazer, o que nos trouxe novos elementos para a discussão.

Na última década um movimento social em prol da bicicleta como meio de transporte teve um considerável crescimento, foi denominado de movimento Cicloativismo. Sua origem remonta de coletivos com estruturas horizontais como a Massa Crítica, ou também batizado em alguns lugares como Bicicletada. Segundo Schetino (2008) “no Brasil, tem como estímulo formador a união de ciclistas militantes dispostos a tomar as ruas das cidades em manifestações pela utilização da bicicleta com meio de transporte” (SCHETINO, 2008, p. 15). Atualmente alguns desses coletivos se converteram em associações, como é o caso de Maringá.

Todavia algumas formas de uso da bicicleta são mais consolidadas se mantiverem, como por exemplo, os trabalhadores e os estudantes que já têm um histórico de utilização desse modal. Essa realidade nos levou a esturrar esse segundo capítulo abordando cada grupo trabalhado compondo um subtítulo.

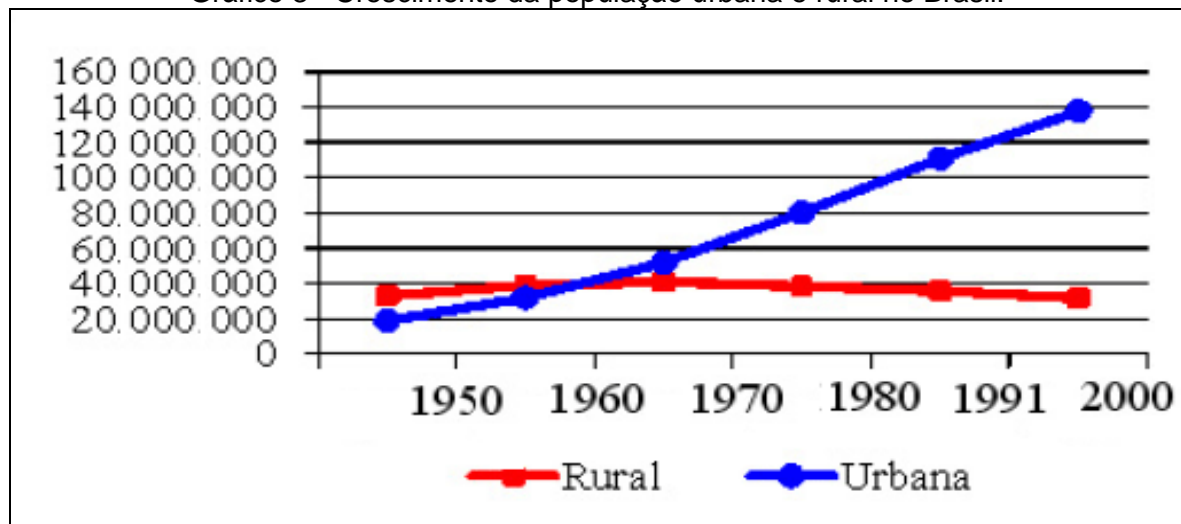
2.1 A presença histórica da bicicleta em Maringá e seus usuários

A priorização da indústria automobilística, como já foi tratado no primeiro capítulo, iniciou-se com Washington Luiz e depois surgiu de maneira significativa com governo de Juscelino Kubistchek. Ela teve sua importância para o crescimento econômico e para a estratégia desenvolvimentista ancorada na participação expressiva do capital estrangeiro, sobretudo ligadas às indústrias multinacionais de

produção de máquinas e de bens duráveis, como o automotivo. Tais presenças maciças destes setores contribuiriam não apenas para a mudança da base industrial brasileira como também implicariam numa alteração substancial das estruturas urbanas do país, caracterizada pela progressiva saturação de sua malha viária e de estrutura habitacional.

Através da consolidação da Política Nacional de Abertura às Rodovias, reunido com o desenvolvimento industrial e do aumento vertiginoso da população urbana, por conta do êxodo rural nos anos de 1960 à 1970, o automóvel se tornou o principal símbolo de status e da modernização do século XX, já que “no mercado de bens duráveis, não há nada que se equipare ao automóvel” (ROCHA, 2008). Além disso, a indústria automobilística passou a ditar os rumos das políticas urbanas promovidas pelos governos.

Gráfico 3 - Crescimento da população urbana e rural no Brasil.



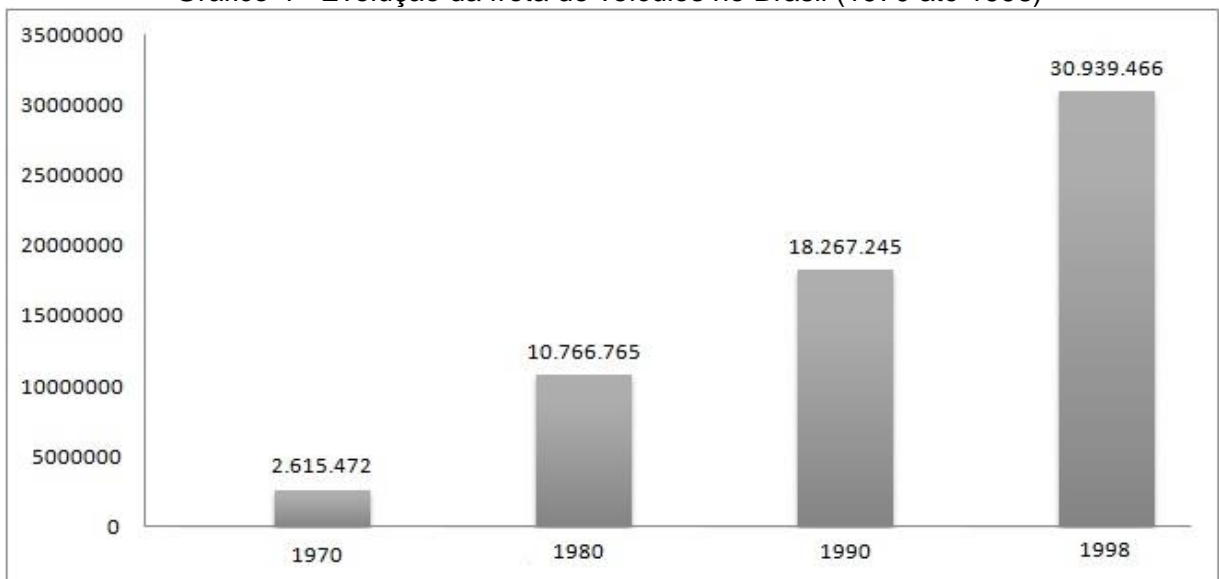
Fonte - IBGE (2007) Ramão, F. e adaptação pelo autor

De acordo com o gráfico 3 é possível entender o contexto no qual a indústria automobilística se inseriu de forma mais intensa no país, ou seja, da mudança de uma população rural para urbana de forma crescente e constante. Ao mesmo tempo, o emprego de veículos motorizados também aumentou, sendo favorecido por essa mudança nas estruturas sócio econômicas do país de caráter rural para uma configuração intensamente urbana, que de certa forma permitiu a constituição de expressiva classe média cujo ideário espelhava-se no padrão de vida e consumo das classes médias dos países centrais, principalmente estadunidense. Tal inflexão socioeconômica exigiu a estruturação de uma composição rodoviária mínima para

suportar esses novos modais tendo em vista que toda a logística de transporte de cargas e passageiros se tornaram predominantemente rodoviários.

O avanço da indústria automobilística está intimamente ligado ao fenômeno da urbanização, pois sem esse processo a venda de veículos se limitaria consideravelmente, visto que a maioria das zonas urbanas até meados de 1970 não comportava esse tipo de modelo de transporte centrado no automóvel e um desses motivos que o Brasil ainda era, a época, um país rural.

Gráfico 4 - Evolução da frota de veículos no Brasil (1970 até 1998)



Fonte - Sistema Nacional de Estatística de Trânsito. Brasília, 2008

Com todo esse fomento para a aquisição de um automóvel, o índice de motorização (relação habitantes/veículos) se elevou vertiginosamente junto com a industrialização, proporcionando um crescimento importante naquele período que era o objetivo do momento e continua sendo até o presente.

Portanto, nossa investigação teve como objetivo compreender a substituição do uso das bicicletas como meio de transporte por veículos automotores em Maringá-PR, que ocorreu de modo mais acentuado a partir do início dos anos de 1980 e de 1990 e que foi justamente quando houve um incremento mais significativo no uso dos modais motorizados, considerando os aspectos socioeconômicos, infra estruturais e comportamentais constitutivos desse processo. Sendo assim, a fala do Sr. R. A. é elucidativa da situação vivenciada durante aquele momento:

Eu diria pra você que, surpreendentemente, houve um período entre aquela época e hoje em que houve uma transição e até mesmo uma diminuição das bicicletas, sabe? E agora que está havendo uma retomada com essas práticas ciclísticas de incentivo ao seu uso. Mas houve um período, eu diria ali pelos anos 80, que houve uma diminuição porque nesse tempo houve um aumento do tráfego de automóveis e o incentivo para o uso de carro foi impressionante, era tão grande quanto hoje ou até maior. Então, quem podia comprava e as ruas foram engrossando. O que aconteceu foi uma inversão de uso, e uma diminuição do uso da bicicleta. Isso mesmo. Houve uma queda no uso das bicicletas, e um crescimento no número de veículos.⁶

Esse relato é muito ilustrativo e objeta algumas questões importantes como, por exemplo, que de fato houve uma progressiva substituição do uso da bicicleta nas décadas de 1980 e 1990 pelos modos de transporte motorizados.

Também será esclarecido como o processo de urbanização e o aumento acentuado da população urbana em relação a rural está relacionado ao aumento da frota de veículos, levando em consideração a demanda por esse tipo de modal nas médias e grandes cidades. Com isso, também coube investigar mais profundamente o uso da bicicleta em décadas passadas em Maringá e traçar um paralelo com a atualidade para que fosse possível entender a presença destas em tempos pretéritos, mais notoriamente nas décadas de 1960 e 1970.

Na época a gente tinha uma grande vantagem, porque, era uma cidade cômoda como também é hoje, mas era uma cidade quase vazia em termos de veículos, então você podia andar com bastante sossego nas avenidas. A gente nem utilizava a calçada, não precisava disso. Tinha a comodidade da ausência de tráfego, e só o problema em relação ao casamento das vias, mas ainda assim dava para andar tranquilo, não havia problema nesse sentido. A quantidade de bicicletas, eu diria para você, era até uma quantidade razoável na época em proporção à população, muita gente usava a bicicleta.⁷

Como fica perceptível no relato, a bicicleta era mais frequente, pois não se tinha ainda um número muito elevado de veículos nas ruas, e assim os ciclistas se sentiam mais seguros para transitar. O que ocorre atualmente é justamente o conflito entre os modais nas vias urbanas, quando os ciclistas e pedestres são os mais vulneráveis nesse conjunto. Ou seja, o crescimento do número de veículos levou ao aumento da disputa de espaço entre ciclistas e motoristas que, por sua vez, inibe o uso dos transportes ativos. Neste ponto é que devemos falar em políticas

⁶ ⁶ Relato Sr. R. A. tem 60 anos trabalha na prefeitura de Maringá desde 1967 usou a bicicleta como meios de transporte na cidade, 01 mai. 2015.

públicas que visem estimular o uso da bicicleta e as estruturas, como por exemplo, as ciclofaixas e ciclovias são importantes políticas de fomento ao uso da bicicleta nas suas mais diversas formas (lazer, meio de transporte, prática esportiva, entre outras), sobretudo para quem está iniciando no modal e tem uma maior insegurança ao se deslocar. Outro aspecto relevante da estrutura cicloviária é a função de assegurar a vida de quem já utiliza esse modal de transporte.

Todos os fatores abordados anteriormente contribuem para a complexa conjuntura que inibe o uso da bicicleta, considerando, principalmente, a sua vulnerabilidade em termos de segurança viária. O modelo de crescimento automobilístico que se caracteriza como uma escolha econômica e também, de modernização do país, gerou um considerável aumento da frota brasileira nos anos 1980, com 10.766.765 de veículos e na década seguinte atingiu a marca de 18.267.245. Dessa forma, em 2012 o número de veículos alcançou os 35 milhões de unidades, sendo que 27 milhões deste montante correspondem aos automóveis de passeio e utilitários leves (DETRAN 2012).

Tal fenômeno teve desdobramento em escala nacional atingindo todos os municípios. Em nossa pesquisa destacaremos o município de Maringá/PR que, segundo os dados de 2012 da Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM), indicavam a existência de 45 estabelecimentos comerciais especializados na venda e revenda de veículos para uma população de 397 437 habitantes (IBGE, 2015) e que a cidade possuía a maior frota de veículos motorizados por habitante do estado do Paraná, com um automóvel para cada 1,31 habitantes, a frente até mesmo da capital, Curitiba. Esse quadro atual é reflexo do processo de substituição das bicicletas em tempos passados, pois nas décadas de 1960 até o início dos anos 1980 a bicicleta era mais presente na paisagem urbana do que atualmente. Para consolidar tal afirmação, algumas imagens históricas de Maringá e relatos de indivíduos que vivenciaram esse período ajudam a entender essa conjuntura.

Eu trabalhava mais em obra de prédio e dava pra ver muita bicicleta. Geralmente elas ficavam no térreo e via de doze a treze bicicletas. Moto eram duas ou três, mas eu acho que hoje isso já se inverteu. Eu tinha uma empresa prestadora de serviços e teve uma época de eu ter catorze funcionários, e a maioria ia de bicicleta. Dos catorze, pelo menos doze usavam bicicleta.⁸

⁸ Relato A. T. B. tem 62 anos trabalho na construção civil, chegou Maringá em 1967 e usa a bicicleta como meio de transporte desde esse período, 11Mai. 2015.

A exposição anterior vai ao encontro da hipótese de uma existência mais marcante da bicicleta e sua substituição pelos meios motorizados, mais precisamente nos anos 1970, período citado na fala em questão. Fazendo um paralelo com a atualidade, encontrou-se em campo esses dados da construção civil, e a figura 3 exemplifica isso.

Figura 3 - Prédio em construção na Avenida Prudente de Moraes em Junho de 2015.



Fonte: Próprio autor

A figura 3 mostra a mudança na forma de se locomover da construção civil, há cerca de sete motos e quatro bicicletas.

Ao analisar fotografias antigas de Maringá (figuras 4 e 5), é possível identificar algumas bicicletas que revelam esse passado não tão distante.

Figura 4 - Estádio Willie Davids na década de 60



Fonte - Acervo fotográfico do Grêmio Maringá⁹

A figura 4 demonstra a quantidade elevada de bicicletas utilizadas pelas pessoas da foto no período em questão, fornecendo uma idéia de como ela era mais comum no cotidiano dos deslocamentos intra-urbanos na cidade. Evidentemente, Maringá mudou muito nos últimos anos, e a malha urbana se expandiu consideravelmente, assim como sua população: em 1980 eram 168.232 habitantes e na década seguinte 239.000. Mas outros fatores também foram fundamentais, como a ideia do status e de elevação social relacionado ao consumo dos veículos motorizados que também contribuíram para essa progressiva substituição da bicicleta.

⁹Fonte :Disponível em: http://reliquiasdofutebol.blogspot.com.br/2012_12_23_archive.html

Figura 5 - Parte frontal do Jornal o Diário na década de 1970



Fonte – Blog histórico relíquias do futebol¹⁰

A foto tirada em frente ao Diário do Norte do Paraná revela o uso quase predominante da bicicleta no período em questão para entrega de jornais. Contudo, apesar de ser utilizada para essa função, nesse caso específico, é possível compreender que era o modal mais viável naquele momento. Isso levanta algumas questões, pois o que se vê hoje é um crescente uso da bicicleta como forma de lazer, diferente do que se via no período de 1970 até meados dos anos de 1990, quando ela ainda se caracterizava como meio de transporte até mesmo para fins comerciais.

Procurando apreender melhor o uso das bicicletas entre as décadas de 1970 e 1980, e o relato seguinte agrega informação sobre as intensas atividades de uma Bicletaria localizada na Avenida Tuiuti em Maringá.

Aqui tinha um fluxo intenso de bicicleta que a minha bicicletaria não venciam, mesmo tendo eu e mais dois funcionários trabalhando e eu abrindo às cinco da manhã e atendia de quinze a vinte bicicletas todo dia. Aí depois ainda abriu outra bicicletaria aqui do lado e nós dois não dávamos conta, e ele também tinha dois funcionários, na realidade era um tumulto de bicicleta ocupava toda a calçada, tinha tanta gente que até ligava na prefeitura reclamando.¹¹

Ao conversar com um informante para elucidar como a bicicleta era utilizada na década de 1970, questionamos se o perfil sócio econômico e a forma de uso

¹⁰ Fonte: Disponível em http://reliquiasdofutebol.blogspot.com.br/2012_12_23_archive.html

¹¹ Sr. N. proprietário de bicicletaria na Avenida Tuiuti desde a década de 1970.

possuía alguma diferença significativa comparada ao que vemos atualmente. Neste sentido os entrevistados afirmam:

Não, isso aí não existia. Esses encontros de ciclistas, essa parte não existia. Usava a bicicleta quem realmente não podia ter um carro, as pessoas usavam por necessidade. Meu pai ia trabalhar de bicicleta, pois naquela época não existia vale transporte ou coisa do tipo.¹²

Hoje em dia o que mais me aparece aqui é manutenção de bicicletas pra prática de lazer, naquela época não tinha nem dez por cento de atendimentos pra bicicletas de lazer, era mais bicicletas de trabalhadores mesmo que usavam como meio de transporte.¹³

Analisando a questão levantada sobre o uso da bicicleta no período (1970 a 1980), constata-se que a utilização desta para lazer ou esporte não existia, pelo menos não de forma muito expressiva já que não é lembrado em nenhum dos relatos. Além disso, também é possível perceber que era mais usada como meio de locomoção principalmente por necessidade, por ser a opção mais viável para os deslocamentos intra-urbanos.

Ao mesmo tempo em que foi se valorizando os transportes motorizados em detrimento da bicicleta, vemos uma contradição com o transporte coletivo, pois foi igualmente colocado em segundo plano. E o que os dois tem em comum? Ao que tudo indica, é o fato de não estarem associados a um status, mas sim a um significado pejorativo construído historicamente. E o próximo relato ratifica.

A bicicleta era mais para o pessoal que trabalhava e era uma classe assim meio que desfavorecida. É que naquela época havia preconceito muito grande com pessoal de bicicleta mas, em relação a carro e moto, na verdade existia mais respeito do que hoje, mesmo tendo essa discriminação de classe que existia na época de que quem andava de bicicleta era pobre.¹⁴

A entrevista acima demonstra essa visão compartilhada em relação aos ciclistas, que demarcava uma condição de classe. Foi justamente por esse modal ser mais acessível do que outros meios de locomoção que as classes populares faziam um uso mais freqüente, o que levou à associação da bicicleta com falta de recursos materiais, "meio de transporte das pessoas pobres".

¹² Relato Sr. C. tem 55 anos trabalha em uma escritora é natural de Maringá e usa a bicicleta desde a década de 1970, 2 Jun. 2015.

¹⁴ Relato Sr J. tem 50 anos trabalha como micro empresário e desde jovem usa a bicicleta como meio de transporte , além da pratica esportiva de forma amadora, 07 Mai. 2015.

De outro lado, é evidente o advento do fator comercial relacionado ao carro, quando observamos um anúncio de um jornal local de 1972, e que coloca os automóveis como forma de progresso e desenvolvimento de toda a sociedade.

Figura 6 – Reportagem sobre a Revendedora autorizada da Volkswagen como motivo de celebração

DE MÃOS DADAS, COM MARINGÁ, PELO BRASIL

DAMA S. A.

Uma "estória" do comércio que tem vontade de participar em todos os setores do desenvolvimento integral... Evolução empresarial ligada por vínculos do pioneirismo de seus diretores, à história de Maringá. A princípio, revendedor dos automóveis DKW VEMAG. Atualmente, Revendedor autorizado, VOLKSWAGEN Automóveis, peças e serviço especializado.

Fonte – Maringá ilustrada¹⁵

A figura 6, sobretudo, o texto logo abaixo dela, demonstra a estreita relação dos automóveis com a concepção de desenvolvimento, integração, evolução empresarial e a inserção de Maringá na chamada "modernidade", e os veículos movidos a combustíveis faziam parte dessa ideia. Neste período, pela dificuldade do acesso ao automóvel ainda ser evidente, tornava-o ainda mais exclusivo e valorizado ideologicamente. Ou seja, "o carro, como uma mansão à beira-mar, é somente desejável e vantajoso a partir do momento em que a massa não dispõe de um" (GORZ, 2008, p. 78).

¹⁵ Disponível em: <http://issuu.com/maringahistorica/docs/maringailustrada1972?e=3457405/2718193>; acesso em junho/2014.

Mesmo sendo apresentadas as limitações dos automóveis, a sua depreciação ideológica não ocorreu. Quanto ao seu valor simbólico, constatamos que essa mercadoria continua sendo supervalorizada por nossa sociedade.

Figura 7 - Propaganda de uma locadora de automóvel mostrando a ligação do uso desse modal com um discurso de ascensão social



Fonte: Campanha Publicitária Unidas 2014¹⁶

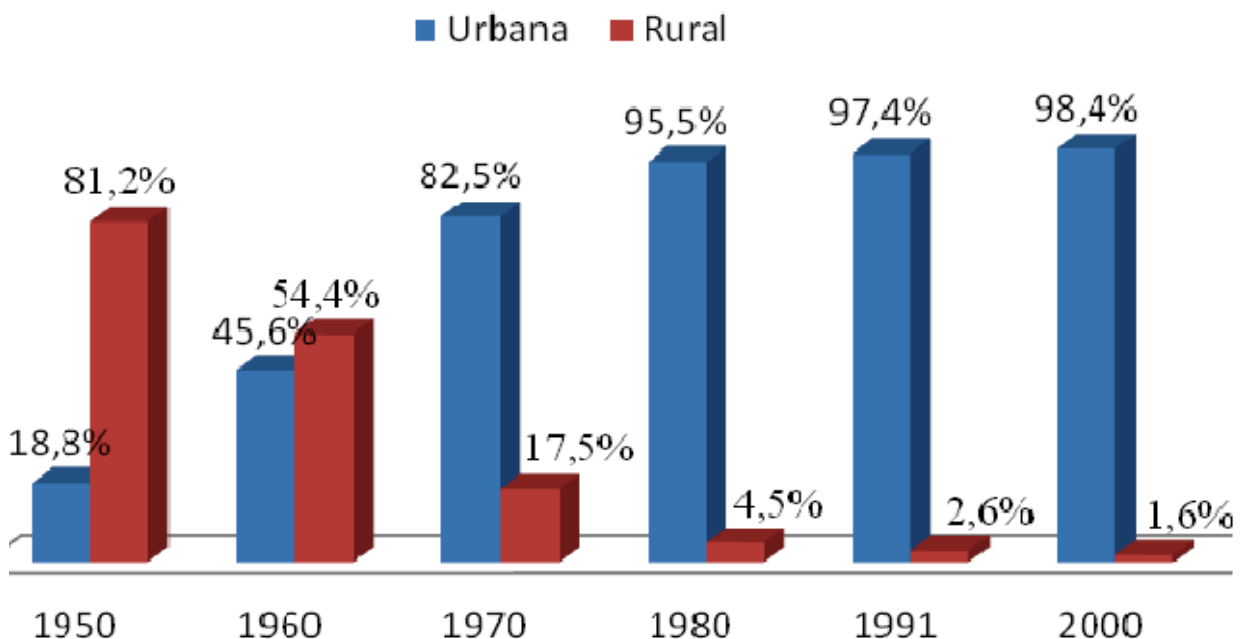
Essa propaganda (figura 7) é mais recente, mas demonstra a exacerbação dos benefícios prometidos com o consumo do automóvel, e que evoluíram muito com o tempo, confirmando a ligação desse modal com o tão cobiçado status, respeito e conforto de acordo com o slogan. Portanto, é necessário compreender esse processo sob ótica do imaginário, pois ele também contribuiu para a progressiva substituição da bicicleta pelo automóvel para os mais abastados, e pela motocicleta para os que dispõem de uma renda mais modesta.

¹⁶ Disponível em: <http://raizasas.blogspot.com.br/2011/02/10-bons-motivos-para-nao-ter-um-carro.html>; Acesso em junho de 2014.

O automóvel confrontou as cidades e definiu, ou pelos menos foi o mais forte elemento a influenciar, o modo de vida urbana na era da industrialização. Daquilo que era inicialmente uma opção – para os mais ricos evidentemente – o automóvel passou a ser uma necessidade de todos. E como necessidade que envolve todos os habitantes da cidade, ele não matou apenas a cidade, mas a si próprio. (MARICATO, 2008, p.6)

A urbanização foi se adaptando estruturalmente aos modais motorizados e impossibilitando outros meios de transporte, desde o início do surgimento de maior parte das cidades brasileiras, uma vez que os centros urbanos cresceram juntamente com a indústria automobilística para atender esse novo mercado, como destacado por Maricato na citação acima.

Gráfico 5 - Evolução da população urbana e rural no Município de Maringá (1950 – 2000).



Fonte: IBGE: Censo Demográfico de 1950, 1960, 1970, 1980, 1991 e 2000. Adaptação pelo autor de SOBRINHO, A. P. M. 2011

Com essa elevada taxa de urbanização a partir de 1970 e o consequente aumento da zona urbana, são evidentes que as distâncias se acentuaram entre o centro e a periferia da cidade e os deslocamentos como um todo se modificaram. Essa nova espacialização limita o uso da bicicleta como meio de transporte, até mesmo para Maringá que possui uma topografia ideal para esse modal, sem

esquecer os fatores ideológicos e estruturais já tratados no presente trabalho e que fundamentais para compreender o processo de substituição das bicicletas. Também fica claro no gráfico a íntima ligação entre o aumento da urbanização e o aumento da frota de veículos, pois ambas se consolidaram nos anos 1980.

Quando se trata da limitação do uso da bicicleta relacionado ao crescimento da cidade, é possível contornar essa situação através de uma política de multimobilidade, ou seja, o uso integrado de vários modais de transporte nos deslocamentos. Temos como exemplo, a conexão entre o transporte coletivo e a bicicleta para abranger uma distância ainda maior sem que, desta forma, o tempo de deslocamento se prolongue.

Neste sentido, a priorização dos modais motorizados em Maringá tem reflexos na atualidade, em que não existe uma rede ciclovária adequada e políticas de incentivo à mobilidade urbana com bicicletas são escassas e, mesmo quando feitas, são ineficientes, pois não contam com um estudo sério de demanda, além de não haver diálogo com o público usuário. Cabe ressaltar a conexão das escolhas do passado interferindo na conjuntura contemporânea. Maringá tem perpetuado uma apologia ao uso do automóvel sem uma ponderação em relação aos outros meios de transporte como: a bicicleta, o transporte coletivo e o pedestrianismo.

Buscamos também outra cidade do norte do Paraná a título comparativo e ilustrativo dessas mudanças ocorridas mais recentemente e a mais emblemática na região encontrada foi Araçongas, outrora conhecida como a cidade das bicicletas nas décadas de 1980 e 1990. Ainda hoje, observamos um número relevante desse modal na cidade, sobretudo em uma área de fábricas que é cortada por longas ciclovias que se estendem por 12 km, onde se vê muitas pessoas indo e voltando de bicicleta ao trabalho e muitos bicicletários dentro das próprias empresas.

E por fim, constatamos ao investigar o processo de substituição do uso de bicicletas como meio de transporte pelos veículos automotores, percebe-se que o mesmo ocorreu de modo acentuado justamente no período em que houve um incremento no uso dos modais motorizados. Destaca-se que tal substituição se deu em maior número pela motocicleta, sobretudo entre os trabalhadores de renda menor que a média nacional. Fatores como a melhora do poder aquisitivo e principalmente o acesso a linhas de crédito e financiamentos podem explicar essa mudança, além dos subsídios concedidos pelo Estado às indústrias montadoras,

que desse modo ampliaram a oferta e a gama de seus produtos no país gradativamente.

2.2 A utilização dos transportes ativos no espaço escolar

Um dos nichos que se pode delimitar é dos estudantes, que têm um uso diferente da bicicleta como meio de locomoção. Para eles, a bicicleta representa uma importante autonomia em seus deslocamentos, pois, com ela, podem fazer seus trajetos sem a necessidade de um automóvel que, por sua vez, requer um investimento relativamente alto para estudantes universitários que, por conta da deficiência do transporte coletivo urbano, acabam evitando utilizá-lo. Vale ressaltar que esse grupo é composto parte por jovens da classe média e, de acordo com a pesquisa de campo, percebe-se uma quantidade relevante de estudantes, entre secundaristas e universitários, provém de famílias cuja fragilidade econômica e social é mais atenuante, implicando na necessidade de trabalhar e estudar.

Um ponto a ser destacado, que inibe o uso da bicicleta pelos estudantes, sobretudo os do ensino fundamental e médio é a questão da insegurança, tanto que foram mapeados pontos em comum em relação ao assunto. Um deles envolve os estudantes que alegam a preocupação dos responsáveis em deixar que façam uso desse meio de transporte por considerarem o veículo inseguro, sobretudo para os alunos abaixo da faixa etária de 15 anos de idade. Na entrevista, isso fica bem claro.

Meus pais tinham bastante medo que eu viesse de bicicleta. Por esse motivo, correr risco de alguém tentar me assaltar ou sofrer algo no trânsito.¹⁷

Essa questão da insegurança, sobretudo com os alunos mais jovens pode ser constatada em um relato cedido pela coordenadora do Colégio de Aplicação Pedagógica (CAP), no qual ela explica que os alunos do período da tarde são os que mais utilizam a bicicleta como meio de transporte, isso se deve à presença mais representativa de alunos mais velhos, que são os discentes que cursam o ensino médio. Também é ratificado esse ponto, quando observado o perfil do aluno do relato (logo acima), que tem exatamente quinze anos e só tinha começado a usar a

¹⁷ Relato de G. A., estudante de quinze anos, do colégio CAP-UEM, 29 Jun. 2015.

bicicleta há um ano, depois da autorização de seus pais, pois antes os responsáveis o consideravam jovem demais para tal ação.

Figura 8 - Bicletário do colégio CAP no dia 29 de Junho, no período da tarde



Fonte: Próprio autor

Dentro desse âmbito, ainda, outro relato pode evidenciar mais uma vez a dúvida dos pais em autorizar os seus filhos a se locomoverem em Maringá, inutilizando a bicicleta, é o que explora a fala abaixo.

Porque meu pai acha perigoso ir de bicicleta [...] Isso porque meu pai acha que as ruas aqui têm pouca sinalização e não favorecem para gente andar, e, como eu ando mais por avenidas, já que eu moro longe ele acha perigoso pedalar.¹⁸

Novamente, os responsáveis demonstram medo em deixar seus filhos andarem de bicicleta, e isso tem fundamento se pensarmos que, estruturalmente e culturalmente, a cidade ainda está se desenvolvendo para a adaptação a esse meio de transporte. No caso do colégio CAP ainda há um agravante, pois a escola já está passando por problemas em uma rua próxima de sua saída, em que os automóveis passam em alta velocidade e têm colocado os alunos em risco, especialmente nos horários da saída, quando há cerca de 500 alunos em trânsito.

No próximo relato vamos tratar das ações do poder público, e neste assunto será vinculado a ciclovia da Avenida Brasil. Esta se encontra na área central da cidade no sentido leste - oeste, com uma topografia plana que se apresenta bastante favorável ao uso da bicicleta. Esse equipamento urbano busca ligar importantes regiões da cidade, pois localiza-se em um espaço comercial de grande importância, acessibilidade e na visibilidade que essa ciclovia proporciona.

Já quando questionamos as ações do poder público em relação a políticas a favor dos ciclistas, as respostas são mais difusas, porém, o ponto em comum é como a ciclovia da Av. Brasil é comentada com frequência nos relatos dos estudantes, mas alguns indivíduos têm uma percepção mais crítica acerca disso. Notem o relato, a seguir, quando perguntamos sobre as ações da prefeitura para a mobilidade com bicicletas.

Só na zona do centro, na Av. Brasil, foi feito a ciclovia e lá perto da UEM também, eu acho que no centro sim, mas nos bairros tem que ficar andando pela rua mesmo.¹⁹

Mesmo que esse aluno entrevistado tenha feito a advertência sobre a falta de investimentos nas áreas mais distantes do centro da cidade, fica evidente que a implantação da ciclovia na Avenida Brasil mostra avanços importantes. Contudo, são muito incipientes e não atendem a sociedade em sua totalidade, visto que se encontra em regiões centrais e de grande visibilidade, como já comentado pelo estudante entrevistado. Também cabe ressaltar que não existem projetos dessa

¹⁸ Relato de J., treze anos, estudante do colégio CAP-UEM, 29 Jun. 2015.

¹⁹ Relato de R. S., dezesseis anos, o qual usa a bicicleta como meio de transporte há quatro anos e é estudante do colégio CAP-UEM . 29 Jun. 2015.

natureza a curto e médio prazo nos bairros mais populares e distantes do centro da cidade. Tal fato denota o caráter propagandístico dessa intervenção municipal, apesar de sua importância simbólica, pois ela não se constituiu num projeto integrado de mobilidade.

Assim, por meio desses projetos centralizados voltados a um público específico, fica claro que a promoção política é mais forte do que o atendimento da real demanda da sociedade e dos trabalhadores ou camada popular da cidade, ou seja, os que mais necessitam de meios de transportes alternativos e viáveis.

Apesar disso, como já ponderamos anteriormente, a ciclovia da Av. Brasil é um importante passo, e é lembrado no relato de uma aluna que a usa diariamente em seu percurso casa – escola.

Figura 9 : Ciclovia da Avenida Brasil em Maringá - PR



Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá

A figura 9 apresenta a ciclovia da Avenida Brasil que já foi muito citada nos relatos aqui apresentados.

Agora, com a ciclovia da Brasil é melhor, mas ainda tem alguns pontos, por exemplo, quando a gente vai atravessar a Colombo é meio complicado, dá um pouco de medo ao atravessar, mas é tranquilo pelo fato de a Av. Brasil ter vários acessos pra várias avenidas.²⁰

Interessante observar nesses relatos como as ciclovias são lembradas, mesmo que considerando que os indivíduos façam uso delas apenas em uma parte de seu trajeto. Nestes, elas são lembradas como algo positivo e seguro. Com base nisso, cabe destacar como é importante a construção de um projeto cicloviário, ainda mais se ele tiver uma conectividade em rede.

Tendo em vista a atualidade do tema mobilidade urbana e sua importância, foi indagado aos alunos se em algum momento de sua vida escolar a bicicleta foi tratada de alguma forma nas salas de aula e, em sua maioria, os estudantes declararam que não. Percebe-se, então, que o principal motivo para isso é o fato de que a escola reproduz os valores da sociedade, e já que ela ainda não incorporou totalmente a bicicleta como meio de transporte e até mesmo os livros didáticos em sua maioria, essa modalidade dos transportes ativos não é tratada.

Outro motivo foi à saída do tema geografia dos transportes das grades curriculares dos colégios, pois neste período alguns eixos de trabalho foram suprimidos, por serem considerados muito tradicionais.

Também sondamos o motivo pelo qual os estudantes se deslocam utilizando a bicicleta, e o que foi mais recorrente nas respostas é que a bicicleta é um meio de locomoção eficiente e, muitas vezes, mais rápido que o transporte coletivo, ou seja, essa comparação esteve presente na discussão dos indivíduos. Logo em seguida, outro ponto a ser destacado é que muitos alunos se deslocam de bicicleta por ser mais saudável, caracterizando-se como uma prática de exercício, além disso, foi comentada as vantagens do pouco custo para a pessoa adquirir e manter uma bicicleta.

Eu, particularmente, ando mais por causa da saúde, vamos dizer assim, já que é melhor ficar andando de bicicleta do que de carro ou ônibus porque eu gosto de andar e é bom pro meio ambiente.²¹

Eu acredito que seja o meio de transporte mais rápido, porque se for pegar um ônibus ficará meia hora esperando no ponto.²²

²⁰ Relato de N. F., estudante de dezessete anos, que usa a bicicleta como meio de transporte há seis meses. 24 Set. 2015.

²¹ Relato G. A., quinze anos, estudante do colégio CAP-UEM. 29 Jun. 2015.

²² Relato de N. F., estudante de dezessete anos, que usa a bicicleta como meio de transporte há seis meses. 24 Set. 2015.

Com base nesses relatos, já podemos delinear dois grupos, os que usam a bicicleta por sua eficiência e outros que veem na bicicleta a possibilidade de uma prática de exercício físico. Deve ser destacado que a comparação da bicicleta com o transporte coletivo, que foi recorrente nas falas dos estudantes, apresenta os transportes ativos como uma alternativa, mas também aponta a fragilidade, a ineficiência e o preço elevado do transporte coletivo, tendo em vista o serviço que se oferece. É importante destacar que em Maringá há o desconto de 50% na tarifa do transporte coletivo para os estudantes, e esse direito acaba por proporcionar maior acessibilidade a esse meio de transporte.

Um assunto que foi indagado é sobre o uso da bicicleta depois de retirar a habilitação para dirigir os veículos automotores. Foi possível traçar que, em sua maioria, os respondentes pretendem fazer uso misto de veículos motorizados e da bicicleta.

Se você usar a bicicleta pra ir ao trabalho, mas tem em casa um carro, seria melhor utilizado quando estiver chovendo ou quando ficar muito frio.²³

Essa foi a fala mais encontrada, que é maneira híbrida, ou seja, o uso dos veículos motorizados e da bicicleta, sendo que esse tipo de modo é muito relevante, tanto que foi delineado pelo grupo só para esses indivíduos nessa pesquisa, pois entendemos que essa forma de uso dos meios de transporte é a mais adequada para a atual realidade urbana, sobretudo em cidades de porte médio e grande, já que para longas distâncias nem sempre a bicicleta é a modalidade mais apropriada.

A realidade é que cada meio de transporte tem suas características próprias e mostram-se mais eficientes em um quadro específico. Por exemplo, quando há longas distâncias a percorrer e com vários locais distintos para ir, o veículo individual motorizado é o mais adequado, pois ele permite um trajeto muito flexível. Já quando a pessoa tem, por exemplo, poucos lugares como destino, sobretudo, se for a uma área muito movimentada da cidade, como o centro, o uso do transporte coletivo é mais apropriado.

Os dois relatos a seguir abordam o fato de os sujeitos pretenderem substituir a bicicleta pelos veículos motorizados ou de se continuar utilizando a bicicleta como seu principal modal de transporte. Nosso objetivo aqui é contrapor

²³ Relato M. A., dezesseis anos, estudante que usa a bicicleta desde criança, mas nos últimos dois anos tem usado como meio de transporte. 29 Jun. 2015.

dois pontos de vista distintos, dando mostras da amplitude desse universo estudantil no que concerne a mobilidade urbana.

Na verdade, eu já penso bastante nisso, eu nem penso em tirar a habilitação, porque eu já gosto bastante de andar de bicicleta, acho que vou manter assim. Porque não tenho vontade de ter um carro devido à obrigação de ter que levar pro conserto, revisão e pagar imposto todo ano.
24

Eu acho que quando tiver dezoito anos a bicicleta vai ficar guardada... Mas se a gasolina ficar cara é claro eu vou usar a bicicleta.²⁵

Vale destacar, portanto, que os estudantes são um relevante grupo, pois a retenção desses cidadãos nos transportes ativos, sobretudo entendendo a sua importância no contexto urbano é o ponto chave para a formação de uma geração que saiba fazer um uso mais racional dos transportes motorizados.

2.3 Bicicleta como esporte de aventura nos espaços urbanos e rurais

Os denominados passeios de aventura são recentes na geografia do município, a observar o atual número de adeptos que, nos últimos quatro anos, tem sido mais expressivo, dado que esse tipo de prática esportiva, normalmente, tem a proposta de fazer trilhas fora da área urbana e rurais, pois a intenção em teoria é proporcionar um contato com a natureza, já que é isso que os praticantes dessa modalidade procuram.

Meu interesse pela bicicleta não é em passeios ciclísticos, eu gosto mais de aventura, trilha e fora da cidade. [...] Também procuro um contato com a natureza, um esforço físico forte, gosto de trilhas fortes, pesadas. É o amor pelo esporte, eu sou um esportista, não posso dizer que eu sou um ciclista.²⁶

Esse informante traz um dado curioso, primeiro, concretamente, a busca desse nicho é por uma prática esportiva, fora da cidade, um contato com o meio natural e, o mais intrigante, é que esse indivíduo não se considera um ciclista, o que é uma contradição, mas isso tem uma explicação lógica.

²⁴ Relato G. A., quinze anos, estudante do colégio CAP-UEM. 29 Jun. 2015.

²⁵ Relato R. S., dezesseis anos, estudante do colégio CAP-UEM, e usa a bicicleta como meio de transporte há quatro anos. 29 Jun. 2015.

²⁶ M. A. J. trabalha como construtor e pedala há aproximadamente dez anos, como prática esportiva. 5 Ago. 2015.

Isso ocorre porque alguns integrantes desse tipo de grupo usam a bicicleta quase que, exclusivamente, para a prática esportiva, além de o equipamento que é usado ter um custo elevado, esse modelo de bicicleta não é muito adequado para o uso urbano, já que tal produto é desenhado para estradas de terra. Como já destacado, o tipo de bicicleta, por ter preço alto, faz o proprietário ter receio em deixar a bicicleta presa em um lugar com pouca segurança, portanto, essa é uma barreira constatada. Essa figura 10 consegue expressar bem como se desenvolve esse tipo de uso da bicicleta.

Figura 10: Trilhas realizadas de bicicleta aos finais de semana transitando entre a área urbana e rural dos municípios



Fonte: Acervo Bicicultura Maringá de Julho de 2013

Nota-se que essa imagem é bem representativa quando a esse tipo de uso da bicicleta, já que essas ocorrem nos locais urbanos e rurais, e a foto evidencia captou exatamente essa transição. Deste modo podemos aferir que muitos buscam um contato com espaço rural como elucidado no relato 25.

A gente usa a bicicleta, mais depois do expediente, pós-serviço, né [...] Eu particularmente não uso como transporte, mas tem gente que até usa.²⁷

Quando um entrevistado é questionado se ele usa a bicicleta como meio de transporte, responde que “infelizmente não, porque o carro é uma ferramenta de trabalho, eu uso muito o carro para ir atrás de cliente e fazer entrega”.²⁸

Observamos, no relato dos entrevistados que não usam a bicicleta como meio de transporte, que eles têm os seus motivos, alguns devido a uma profissão que dificulta o uso da bicicleta, já outros a utilizam, mais exclusivamente, como uma prática esportiva e essa é uma das muitas formas de empregar a bicicleta. Ainda, há aqueles que adéquam o automóvel e a bicicleta como meio de transporte.

Eu tenho adaptado a bicicleta até pra ir ao meu trabalho, mas não todos os dias, dependendo da manhã eu vou de carro, mas na volta, depois do almoço eu vou de bicicleta, assim eu vou mesclando um com o outro. [...] E o motivo de pedalar é mais para o treino, assim você vai pegando o gosto pela bicicleta e você vai buscando mais objetivos, mais desafios, e eu peguei gosto mesmo.²⁹

Quando indagado sobre o motivo pelo qual também faz uso da bicicleta como meio de transporte, o informante explica que é uma forma dele deslocar-se, mas, o principal motivo, é manter-se praticando exercícios. Esse relato mostra como é variada a motivação para o uso da bicicleta em Maringá.

Além disso, há quem pense que Maringá não tem perfil para adotar a bicicleta como um meio de transporte.

Minha atividade eu preciso me locomover rapidamente, então a bicicleta não serve pra mim. [...] Eu acho o seguinte, essas ações da prefeitura com relação às ciclovias que estão fazendo, eu acho uma utopia querer no nosso clima utilizar a bicicleta como meio de locomoção. [...] Locomoção assim, que não seja lazer, aí beleza, mas eu acho dificilmente um comerciarío ou um bancário sairia de casa de bicicleta numa temperatura pra chegar no local de trabalho, então eu acho que não deve funcionar, mas eu encaro e vejo como boa as pistas ai as ciclovias como lazer.³⁰

Também tratamos sobre a segurança no trânsito e verificamos que os ciclistas não se sentem muito seguros no trânsito da "Cidade Verde".

²⁷ J. , 33 anos, trabalha como empreendedor e pedala há quatro anos. . 5 Ago. 2015.

²⁸ C. G. F. trabalha como empresário e pedala há dez anos. 10 Ago. 2015.

²⁹ F. K., 43 anos, trabalha como vendedor no ramo de peças automotivas e pedala há menos de um ano. 5 Ago. 2015.

³⁰ M. A. J. trabalha como construtor e pedala há aproximadamente dez anos, como prática esportiva. 5 Ago. 2015.

Eu acho, desde quando eu comecei a pedalar, o trânsito piorou pra quem pedala, mesmo com essas ciclovias aí porque aumentou no número de carro e aumentou também o número de ciclistas. Eu não tenho medo de pedalar não, mas a gente passa apurado. [...] A minha esposa mesmo, até pedalaria mais, mas só se fosse mais seguro.³¹

Uma vez em frente ao parque do Ingá, uma senhora abriu a porta sem olhar pra trás e eu acabei quebrando duas costelas na queda, quando eu bati na porta. Eu acho que tá muito perigoso andar em Maringá.³²

Essas duas explicações sobre a questão da segurança do ciclista quando se desloca pela cidade são importantes para esclarecer como os casos citados contribuem para a criação de uma imagem de insegurança no uso da bicicleta, seja como modalidade de transporte ou de lazer. É fato, então, que para uma maioria, o trânsito como está gera um medo naqueles que circulam pela cidade, mas há também quem não se intimida com isso, como vamos ver no próximo relato.

É que na verdade eu já tenho uma experiência com moto, eu já rodei de moto a América Latina, mas a maioria das pessoas tem medo, receio de andar de bicicleta, mas pra mim é tranquilo é impotente estar bem sinalizado e respeitar as leis de trânsito.³³

Nesta exposição, vemos uma exceção à regra, visto que esse cidadão não se intimida com o trânsito na cidade e isso advém de uma ampla experiência como condutor de motocicleta.

2.4 A mobilidade sob a ótica dos planejadores e os dilemas da modernização dos transportes em Maringá

Este item tratará dos projetos elaborados pela prefeitura e o entendimento desta instituição para com a mobilidade urbana na cidade de Maringá, priorizando as políticas voltadas à bicicleta como meio de transporte. O primeiro ponto discutido pela prefeitura foi a diminuição da velocidade na Av. Brasil, que inicialmente tinha como velocidade máxima 60 quilômetros por hora e posteriormente, foi alterado para 50 quilômetros por hora. Dessa forma, a intervenção urbana promovida pela prefeitura, foi de grande relevância para promover uma maior segurança no trânsito,

³¹ C. G. F. trabalha como empresário e pedala há dez anos. 10 Ago.2015.

³² V. B. é um estudante de quinze anos que usa a bicicleta como meio de transporte e para participar de trilhas. 20 Ago. 2015.

³³ J. tem 33 anos, trabalha como empreendedor e pedala há quatro anos. . 5 Ago. 2015.

pois sabemos que esse tipo de política faz com que os veículos motorizados desloquem-se mais devagar, diminuindo assim, as colisões de maior gravidade.

Estamos construindo a ciclovia e baixando a velocidade para 50 quilômetros pra deixar mais calmo o trânsito e também temos projetos de ruas acalmadas, estamos estudando pra Maringá.³⁴

Um outro mote é a conexão da bicicleta ao transporte coletivo, que é um ponto central na atual discussão da mobilidade urbana, já que esse tipo de intervenção proporciona ao usuário da bicicleta um maior raio de ação no uso desse modal e, especificamente no caso de Maringá, o novo terminal intermodal incluirá um estacionamento específico para as bicicletas.

O projeto da Prefeitura para essa demanda é, primeiramente, aumentar a malha cicloviária para que haja uma conectividade, assim, transformando os atuais trechos que estão isolados em uma rede cicloviária. Essa rede tem como ponto central o futuro terminal intermodal e é nele que a prefeitura pretende fazer a multimobilidade, mas isso ocorrerá parcialmente, pois não será possível adentrar no ônibus com a bicicleta, entretanto, no novo terminal existirá um estacionamento para as bicicletas.

Todas as ciclovias com conectividade vão convergir para o terminal intermodal. O terminal intermodal vai ter espaço pra bicicleta, um estacionamento, aí vem a parte de ligação com o transporte coletivo e também o transporte ferroviário porque o nosso terminal vai também ligado lá no subsolo com a linha férrea.³⁵

É necessária a instalação de um estacionamento no terminal porque isso pode promover uma multimobilidade de fato, uma vez que um cidadão ao sair da sua residência utilizando a bicicleta como modalidade de transporte pode chegar ao terminal e deixá-la lá, depois, terminar o seu percurso utilizando o transporte coletivo.

Constatamos que esse novo terminal intermodal é um ponto positivo para a mobilidade urbana da cidade, mas o local escolhido é o mesmo em que, hoje, encontra-se o atual terminal urbano e essa opção tem alguns gargalos, porque manterá o terminal no centro da cidade, sendo que já tem apresentado pontos de

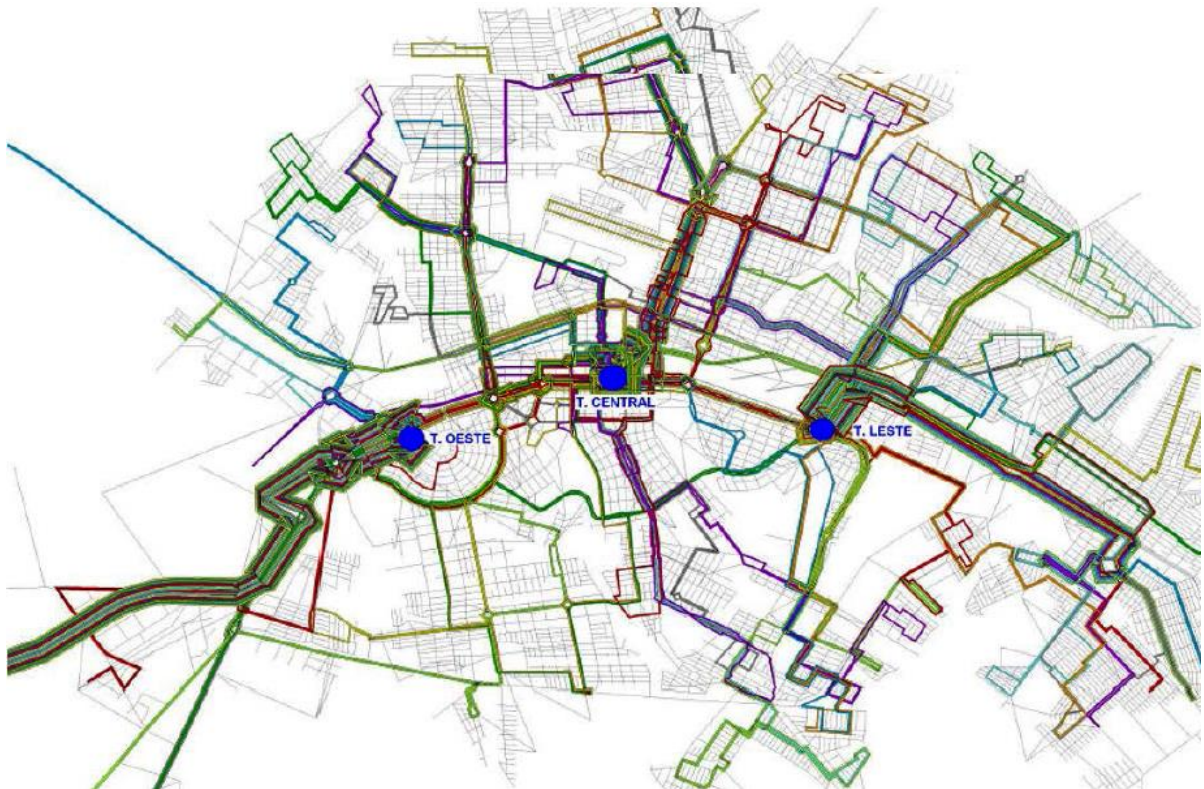
³⁴ L. B., representante da prefeitura, trabalha como Secretário de Planejamento Urbano de Maringá. 20 Jan. 2016.

³⁵ L. B., representante da prefeitura, trabalha como Secretário de Planejamento Urbano de Maringá. 20 Jan. 2016.

imobilidade, entretanto, o mais importante seria descentralizar mais esse projeto, buscando, assim, descongestionar o então saturado centro da cidade (zona 1).

O mais interessante é que um estudo contratado com a empresa Logitrans pela Prefeitura de Maringá previa três terminais urbanos, com o objetivo de capilarizar o transporte coletivo pela cidade, conforme observado no mapa 3.

Mapa 3 - Proposta para a Av. Brasil, com um terminal central mais dois outros terminais, o leste e o oeste.



Fonte: LOGITRANS, 2007.

A atual proposta já foi definida pela prefeitura, que executou o projeto de apenas um terminal, descartando os terminais leste e oeste. Todavia, “é relevante destacar que o BID³⁶ incluiu a execução dos dois terminais em cláusula contratual. E eles seriam a primeira etapa do projeto” (SAVI, 2014, p.97). Esse novo terminal intermodal prevê ponto de coleta de passageiros ao longo da Avenida Brasil, mas nenhum deles caracteriza-se como outro terminal, que teria a aptidão de irradiar mais as viagens do transporte coletivo, de tal modo, descentralizando o terminal central, na zona 1.

Para a implantação do terminal intermodal foi realizada uma audiência pública, na qual foi possível constatar uma participação pouco expressiva dos

³⁶ Banco Internacional do Desenvolvimento Social - BID.

munícipes de Maringá e um número elevado de pessoas com cargos comissionados pela prefeitura. Nesse contexto, os poucos que se manifestaram com perguntas para a mesa que apresentava o projeto foi o Sindicato dos Motoristas de Transporte Coletivo e a Associação dos Ciclistas Urbanos da Cidade do Ciclo Noroeste. Esse quadro de esvaziamento dos mecanismos de pressão da população faz com que o poder público tenha pouco conhecimento das questões populares, assim, praticando políticas públicas deslocadas da realidade, ou seja, mesmo que essas audiências públicas sejam apenas consultivas, não há poder de decisão.

Também foi questionado o tipo de público que a Prefeitura pretende atingir com as ciclovias.

Pretendemos atingir todos os públicos pela pesquisa que nós fizemos aqui, no ano de 2015. É claro que pessoas mais simples não acessaram, mas a gente tem visto muito ainda o uso de bicicletas profissionais que atuam em vários segmentos da indústria da construção civil, metalúrgica e eles fazem o uso da bicicleta. Um fato muito importante, Maringá recebe muitos trabalhadores da região de Paiçandu e mais ainda da região de Sarandi e nós estamos estendendo a ciclovia, nosso projeto está pronto até a divisa com Sarandi, pra criar um espaço onde o trabalhador faça esse percurso com segurança. Também dentro desse perfil, pessoas da sociedade médica que fazem o uso da bicicleta, temos aqui pessoas do Fórum, Justiça Federal, inclusive, tem um juiz aí que é muito defensor das ciclovias, ele faz uso da bicicleta pra ir trabalhar.³⁷

Essa pesquisa, à qual o secretário se refere, ficou disponível no site da Prefeitura de Maringá, mas, devido a poucas respostas, as conclusões não podem ser muito categóricas, como é mencionado por nosso informante. O que a prefeitura quer mostrar, porém, é que o uso da bicicleta é muito diverso, pois abarca desde um trabalhador da construção civil até um juiz de direito. Também é destacado o fluxo intenso de bicicleta nas cidades conurbadas com Maringá e uma ciclovia nessa região é urgente, considerando que estamos tratando de vias com trânsito pesado, nas quais os veículos motorizados desenvolvem altas velocidades.

³⁷ L. B., representante da prefeitura, trabalha como Secretário de Planejamento Urbano de Maringá. 20 Jan. 2016

É claro aí que nós pegamos uma situação que estava estagnada a mobilidade em Maringá, começou com o prefeito Silvio Barros, onde ele faz algumas ciclovias e, como a cidade tinha outras prioridades na área de saúde e educação e que essas prioridades foram vencidas, elas continuam como prioridade, mas está sendo mais fácil de administrar. Então, a partir de 2014 e 2015 foi instituído pelo prefeito pra que nós trabalhássemos com um apelo pra mobilidade urbana e sempre em todos nossos projetos o preferencial é o pedestre e a bicicleta, portanto, é importante frisar os novos loteamentos que estão saindo em Maringá e onde tem avenidas nós já estamos exigindo a implantação de ciclovias.[...] Nós queremos deixar dentro desse ano de 2016 essa conexão já concluída das ciclovias.³⁸

Essa argumentação de que na gestão Silvio Barros (2011-2014) houve implementação de ciclovias não é verdade, pois em seu último mandato como prefeito não houve ampliação da rede cicloviária da cidade, somente no início de 2014 que se iniciaram as obras da ciclovia da Av. Brasil.

Também esse discurso de que a prefeitura sempre faz projetos pensando no pedestre e no ciclista é mais um discurso oficial, pois muitos projetos, como a mudança para o trânsito binário em avenidas de maior fluxo, que possibilitou o aumento da velocidade dos veículos, resultaram no aumento do número de acidentes mais graves. As ampliações de estacionamentos em detrimento das áreas públicas (como exemplo a antiga rodoviária que foi demolida); o alargamento de algumas vias de rodagem; as obras do contorno da Universidade Estadual de Maringá e a caótica e difícil situação dos transportes coletivos, além de seu preço abusivo, tendo em vista o serviço prestado, são medidas que acabaram por fomentar e incentivar ainda mais o uso do transporte individual motorizado.

O poder público demoliu o prédio histórico da antiga rodoviária de Maringá que se localizava no eixo principal do plano inicial da cidade. [...] é importante destacar que os terrenos do futuro terminal e da antiga rodoviária foram transformados provisoriamente em estacionamentos. A importância simbólica desta ação juntamente com a paisagem constituída no novo centro reflete a prioridade pelo poder público ao transporte motorizado individual neste município (SAVI, 2014 p.110).

Essas ações são equívocos do poder público e expressam suas prioridades, pois é inconcebível demolir um prédio histórico para a construção de qualquer equipamento urbano, ainda mais se for para a ampliação de estacionamentos, que estão como provisórios desde maio de 2010. Além disso, caracteriza-se como uma política de estímulo ao uso do transporte individual motorizado, já que a cidade extinguiu um prédio histórico em detrimento da ampliação de estacionamentos.

³⁸ L. B., representante da prefeitura, trabalha como Secretário de Planejamento Urbano de Maringá. 20 Jan. 2016.

Tem existido, porém, uma relativa vontade da prefeitura em promover a bicicleta como meio de transporte, mas há um limite nessa política, que é não conflitar com o espaço que o automóvel já tem na cidade, prova disso é que as ciclovias, em sua maioria, são feitas no canteiro central. Outro ponto a destacar é que quase nunca se faz um ciclovia ou ciclofaixa na área de estacionamento. Por exemplo, nas vias em que se tem o trânsito fluindo no sentido binário seria muito simples retirar um dos lados do estacionamento e ali abrigar uma ciclofaixa, todavia, esse tipo de intervenção entra em conflito com o espaço já conquistado pelo automóvel.

Vale ressaltar o ocorrido com a Avenida Brasil, que teve seus estacionamentos do canteiro central substituído por uma ciclovia construída no início de 2014. Na ocasião essa mudança provocou muitas críticas e resistências por parte dos comerciantes locais, resultando na obstrução temporária da obra. Portanto, vale refletir que a rua é um espaço público e deve atender as necessidades de toda a sociedade, inclusive dos ciclistas.

Naquele período, um grupo de ciclistas chegou a fazer algumas reuniões com os comerciantes, na Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM), buscando mostrar os pontos positivos da intervenção, mas alguns comerciantes ainda se mantiveram relutantes à mudança. Com este impasse, o grupo de ciclistas, com a assessoria de um advogado, chegou a ir à prefeitura solicitar a volta das obras de construção da ciclovia, já que a via pública é um bem de direito difuso coletivo e uma associação de comerciantes e empresários não poderia colocar seus interesses como prioritários e acima dos da população em geral.

Mesmo com esse contexto inicial conturbado na execução da ciclovia da Avenida Brasil, vemos que o poder público, pelo menos no discurso oficial, anseia por avanços na aplicação da rede cicloviária de Maringá. Esse programa fica mais tangível com o relato abaixo prestado pelo secretário de planejamento do município:

Então nós estamos fazendo essa conectividade e fazendo essa expansão, nós devemos atingir aí até o final de 2016, cerca de 50 km de ciclovias, isso contando com que já tinha, assim, fechando com 50 km e temos aí mais cerca de 80 km de projeto da malha cicloviária que vai estar incluído no nosso plano diretor de mobilidade urbana e nós já temos todo o eixo temático pronto. Agora nós vamos partir pro fechamento desse plano diretor e convocar uma revisão do nosso plano diretor e também levar pra conferência o plano de mobilidade urbana.³⁹

Segundo Neri (2012), Maringá dispõe de cerca de 17 km de ciclovias, portanto, a prefeitura pretende construir 33 km de ciclovias e ciclofaixas, além dos 80 km já projetados. A inclusão da rede cicloviária no plano de mobilidade urbana é um progresso, se for de fato implantado. Já o Plano Municipal de Modalidade Urbana está parado desde o fim do ano passado e esse plano em específico está alinhado com a Lei 12.587, de 2012, que é a Lei Nacional de Mobilidade Urbana, que dá preferência em primeiro lugar ao transporte coletivo e, logo em seguida, aos transportes não motorizados. O prazo para a entrega do Plano Municipal de Modalidade Urbana era até ano passado, 2015, mas como a maioria dos municípios não entregou ao Ministério das Cidades seus respectivos planos, o Governo Federal prorrogou até abril deste ano, 2016, sendo importante destacar, que as cidades que não entregarem esse plano não poderão mais pleitear nenhum tipo de subsídio federal.

A revisão do plano diretor com a apresentação do Plano Municipal de Modalidade Urbana em um mesmo momento é uma pauta muito extensa para ser debatida em uma única conferência, pois, provavelmente, resultará em pouca discussão, assim, não possibilitando muitas mudanças e intervenções dos munícipes nos projetos. Com isso, o poder municipal tem percebido algumas insuficiências nos projetos de mobilidade urbana, como evidenciamos na citação a seguir:

³⁹ L. B., representante da prefeitura, trabalha como Secretário de Planejamento Urbano de Maringá. 20 Jan. 2016.

Maringá deveria estar mais avançada, mas também não está atrasada, por conta de que as administrações anteriores tiveram que dar prioridades à saúde e educação. A mobilidade começou a ganhar força, a partir da lei 12.587 tivemos críticas quando abrimos a Avenida Brasil, mas nós retomamos esse processo e todos os projetos e aberturas de vias com projeto básico pronto, nós refizemos todos os projetos colocando ali ciclovias, a exemplo da Ipororó, a Avenida Carlos Borges que vai ser duplicada, então nós retomamos esse espaço de tempo perdido, porque Maringá até pouco tempo atrás se elogiava muito Maringá, por ter o maior número de carros por habitante, então, eu particularmente entendo que o poder público tem que oferecer outros meios, outras condições de transporte com segurança.[...] Agente vê de forma positiva porque é uma cidade que ela tem um potencial econômico muito bom, só que esse pessoal que usam o carro também estão pedindo uma alternativa pra deixar o carro dois ou três dias o carro em casa pra ir de outra forma.⁴⁰

Essa explicação foi em resposta, quando indagamos se a Prefeitura de Maringá se sentia atrasada nas políticas públicas voltadas à mobilidade por bicicletas. Já no início da resposta, observamos uma certa insegurança, pois a própria prefeitura entende que ainda é necessário melhorar, tanto que na continuidade da fala do secretário ele diz "então nós retomamos esse espaço de tempo perdido", referindo-se aos últimos anos, em que pouco se fez pelo modal bicicleta.

Segundo nosso entrevistado, foi após a aprovação, em 2012, da Lei 12.587, a Lei Nacional de Mobilidade Urbana, que iniciaram de forma mais intensa as políticas voltadas a outros meios de transporte que não os motorizados de uso particular, sendo que, nesse contexto, ele fala sobre a ciclovia da Avenida Brasil e as críticas que a prefeitura sofreu no período e, por pressão da Lei 12.587, alguns projetos tiveram que ser readequados. É relevante lembrar que até a aprovação dessa lei pouco se fazia por outros meios de transporte que não os automóveis, mas com essa nova regra, por exemplo, alguns órgãos de financiamento têm como requisito que considerassem nos projetos os transportes ativos, ou seja, a prefeitura teve que se adequar a essas normas e nem tudo que foi feito recentemente partiu da vontade política da gestão municipal.

Maringá tem 1,35 automóveis para cada habitante, que é uma média considerada elevada. E, sem nem tocar nesse assunto, o representante da prefeitura trouxe à tona esse ponto e esse tipo de resposta foi possível, uma vez que os relatos conseguem captar tal elemento, que é obtido mais frequentemente em um

⁴⁰ L. B., representante da prefeitura, trabalha como Secretário de Planejamento Urbano de Maringá. 20 Jan. 2016.

diálogo, assim, proporcionando uma informação muito relevante, que é como o poder municipal enxerga esse alto número de veículos nas ruas. A resposta nos surpreendeu, já que esse quadro pode levar a cidade a ter mais congestionamentos e essa ideologia ou idéia de que em cidades que têm muitos automóveis a população tem um bom poder aquisitivo não procede, pois não existem estudos que comprovam essa relação, mas isso mostra como os automóveis são supervalorizados em nossa sociedade e o poder público reflete bem isso.

2.5 O cicloativismo na produção do espaço urbano

A Associação dos Ciclistas do Noroeste do Paraná é uma entidade representativa dos ciclistas de Maringá e região, legalmente é uma organização não governamental sem fins lucrativos, e como o próprio coordenador geral explicou, essa associação congrega a vontade de um grupo de pessoas em sentir-se representado. Também é destacado que a associação foi formalizada há mais um ano.

Quando dialogamos sobre a rede cicloviária em processo de construção, a associação explicou a importância dessa estrutura para o público que ela representa.

A ciclovia, com certeza, para o próprio ciclista comum que não está muito preocupado com conceitos urbanos e nada disso, a ciclovia sempre vai ser uma ferramenta importante, ela vai encorajar essas pessoas a utilizarem a bicicleta como meio de transporte, porque ela vai se sentir um pouco protegida sem se preocupar com o fato mais filosófico de que ela está sendo segregada do trânsito aonde a bicicleta é um veículo lícito, ou seja, o espaço da via, da rua normal já é da bicicleta, por lei nós não precisamos de ciclovias pra se mover por bicicleta, porém, a ciclovia é uma ferramenta importante pra você aprofundar a cultura pela bicicleta se você tem uma cidade que tem ciclovia você está fazendo a bicicleta ser uma coisa viável. [...] Mas se você não tem a ciclovia você não demonstra isso, muito embora já é tácito que a rua é da bicicleta também, só que a educação do trânsito no Brasil não é lá grande coisa.⁴¹

A associação reconhece a importância das ciclovias e explica que esse tipo de equipamento urbano caracteriza-se como uma política pública de estímulo ao uso da bicicleta, desenvolvendo mais a cultura do uso de tal veículo. Convém lembrar que a estrutura urbana de Maringá está muito pautada para o uso dos carros motorizados como já enfatizamos e, portanto, redesenhar a urbe incluindo outros

⁴¹ A. R. J., 51 anos, é representante da Associação dos Ciclistas do Noroeste do Paraná, trabalha como engenheiro civil na Sanepar e pedala há mais de dez anos. 10 Jan. 2016.

modais é democratizá-la e, assim, incluir os que ficaram à margem desse direito à cidade.

Como dito no relato, a ciclovia tem seu valor, mas o ciclista tem o direito de transitar na rua juntamente com os outros veículos, como é indicado na lei número 9.503, no artigo 58 do Código de Trânsito Brasileiro em que destaca-se:

Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores (CBT, lei 9.503/1997, artigo 58).

Observamos que foi muito comum ouvir casos de ciclistas que se sentem inseguros ao transitar nas vias de circulação misto e, quando exercem esse direito, criam uma indisposição com os veículos motorizados, pois os motoristas não compreendem essa lei e isso é reflexo da falta de uma educação no trânsito.

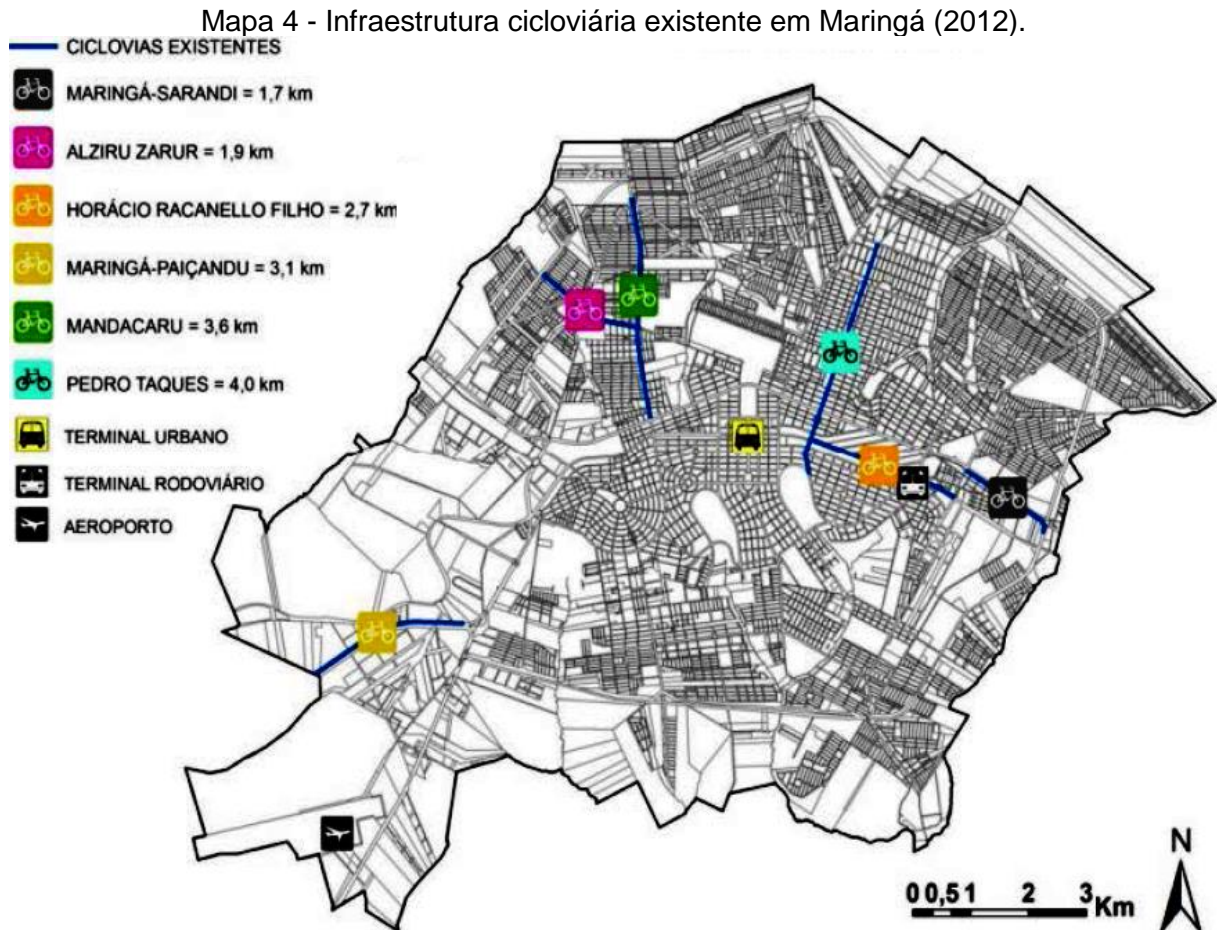
Até o momento que vai ter tanta bicicleta demandando por conta ciclovias e, é claro que não vai ter ciclovia em todos os lugares, ela não vai ter uma capilaridade ideal, mas você tendo uma estrutura de ciclovia que vai fazer o usuário usar a bicicleta, dando prioridade pra bicicleta em lugar do carro, você vai de uma forma inevitável acabar usando as outras vias também chega lá perto da sua casa vai ter que sair da ciclovia e entrar na rua, mas já vai ter tanta bicicleta fazendo isso, a bicicleta vai se inserir e vai ser normal.⁴²

O que podemos concluir com base nesse relato é que a ciclovia é primordial, ou melhor, uma rede cicloviária, mas, sem a adesão dos indivíduos em acolher a bicicleta como meio de transporte torna-se limitado o uso desse modal, portanto, uma política de conscientização sobre a aceitação e o uso da bicicleta é um ponto a ser discutido, assim como foi com a campanha Pé na Faixa em Maringá, pois, anteriormente, essa cultura de respeito à faixa de pedestres era muito incipiente.

Atualmente, a Associação dos Ciclistas quer ter uma voz mais ativa nas políticas voltadas à mobilidade urbana e vê que, muitas vezes, o poder público quer fazer algo, mas não tem muito conhecimento de causa e é neste ponto que eles entram, pois ouvindo o público alvo é possível adequar as ações e acertar, para que o investimento aplicado em tal causa seja bem aproveitado. Exemplo disso é a

⁴² A. R. J., 51 anos, é representante da Associação dos Ciclistas do Noroeste do Paraná, trabalha como engenheiro civil na Sanepar e pedala há mais de dez anos.

ciclovía da Avenida Guaiapó na zona 26 da cidade, a qual foi subutilizada e acabou deteriorando-se com o tempo. No mapa produzido por Neri (2012) podemos vê-la na porção leste da pólis.



Fonte: NERI, 2012, p.113. Adaptado pelo autor.

A ciclovía referida é aquela denominada na legenda como: Maringá- Sarandi = 1,7km, sendo que essa estrutura urbana, atualmente, está muito deteriorada, sem a possibilidade de uso. Esse exemplo mostra bem, como é importante haver um diálogo entre o público alvo e as entidades representativas, a transcrição abaixo reforça a importância na sinergia entre as necessidades da população e as respostas do poder público, para que esses equipamentos urbanos não fiquem subutilizados.

Então a ideia é agente impelir eles ou induzir eles a fazer uma ciclovía, já que eles querem fazer ciclovía que venha a ter reflexo na utilização, se não vai fazer uma coisa como muitas ciclovias aqui que já existiam e ninguém sabia que existia, já até sucumbiram.⁴³

⁴³ A. R. J., 51 anos, é representante da Associação dos Ciclistas do Noroeste do Paraná ,trabalha como engenheiro civil na Sanepar e pedala há mais de dez anos. 10 Jan. 2016.

Esse movimento em prol do uso da bicicleta apresenta a limitação de ter pouca participação das camadas mais populares da sociedade e vendo isso dialogamos com a associação sobre o tema.

Sinceramente não sei, nós vamos ter que pensar, nos reunir e debater esse assunto. O ciclista trabalhador ou o usuário que já sempre usou a bicicleta e, por incrível que pareça, agente tem mais a aprender com eles que ensinar, pois eles já estão usando a bicicleta há décadas e agente está tentando fazer a sociedade usar. [...] E maior desafio é fazer os que eram ciclistas e deixaram de ser voltar a ser ciclista. Aquela população que antigamente usava a bicicleta porque não tinha acesso a outro tipo de veículo, hoje tem e abandonaram a bicicleta nós vamos ter que fazer um trabalho de resgate das pessoas que deixaram a bicicleta.⁴⁴

Esse relato mostra que alguns grupos que usam a bicicleta ainda são difíceis de serem captados, como é o caso dos trabalhadores que usam a bicicleta há muito tempo, mas mesmo assim existem poucos dados sobre eles. E, diante dessa carência de dados e as relevâncias desse nicho, reservamos um espaço específico para eles nessa pesquisa.

Nesse sentido, a tarefa de resgatar os cidadãos trabalhadores que já usaram a bicicleta a voltar a essa prática tem algumas características, considerando que tal substituição se deu em maior número devido à aquisição da motocicleta, sobretudo entre os trabalhadores de renda mais baixa que a média nacional. Lembramos então de fatores que já foram destacados antes, como a melhora do poder aquisitivo, principalmente o acesso a linhas de crédito e financiamentos, que podem explicar essa mudança, além dos subsídios concedidos pelo estado às indústrias montadoras, que desse modo ampliaram a oferta e a gama de seus produtos no país.

Agora, se notarmos, a tabela 2 evidencia que as famílias que investiram na aquisição de uma bicicleta têm renda inferior à média nacional. Portanto, promover condições mais dignas e seguras para os usuários de bicicleta deveria ser uma política pública de fato, para beneficiar efetivamente essa camada da população, diminuindo o processo de substituição da bicicleta por modais motorizados, que se estende até a atualidade.

⁴⁴ A. R. J., 51 anos, é representante da Associação dos Ciclistas do Noroeste do Paraná, trabalha como engenheiro civil na Sanepar e pedala há mais de dez anos. 10 Jan. 2016.

Tabela 2- Renda média familiar do brasileiro comparado com a renda dos que compraram bicicletas(Jan/09)

	2008/2009
Todas as famílias	R\$ 2.763,53
Famílias que adquiriram bicicletas	R\$ 2.438,39
Δ	-11,77%

Fonte - Pesquisa de Orçamento Familiar – IBGE Elaboração: Instituto Tendência.

A educação do ciclista é uma preocupação nesse grupo pesquisado, mas no sentido de proteger o ciclista, pois ele é mais frágil que os veículos motorizados. E, quando ocorre algum acidente envolvendo ciclistas, a associação tem observado um discurso na mídia de que o ciclista é culpado e ainda cria uma atmosfera de medo para toda uma sociedade sobre o uso desse meio de transporte, assim, gerando notícias negativas.

Eu acho que associação é uma voz legítima, acho que a sociedade inteira poderia abraçar a nossa associação, porque a associação tá se estruturando, tem uma equipe técnica, gente que pensa, tem gente que pesquisa. A associação não é pra ciclistas, a associação é pra sociedade, se agente melhorar a mobilidade da cidade o beneficiário é a população total, o motorista vai se beneficiar disso, o usuário de carro vai se beneficiar da associação, mas eu não quero usar a bicicleta nunca na minha vida ou eu não posso, tenho problema ou não tô disposto, mas você fomentando o uso da bicicleta todo mundo vai ser beneficiado, a economia vai ser beneficiada, o fluxo vai ser mais tranquilo, vai ter menos acidente.⁴⁵

Essa discussão desenvolveu-se quando indagamos sobre a relevância da Associação dos Ciclistas para a cidade de Maringá, sendo que o ponto central na argumentação é de que a associação não promoverá melhorias somente para os ciclistas da cidade, mas sim um progresso para todos, até mesmo para os motoristas de veículos motorizados. O que devemos ver, portanto, é se esse grupo terá a capacidade de sensibilizar a sociedade do automóvel, que ainda tem limitações em aceitar esse novo modelo de mobilidade urbana.

⁴⁵ A. R. J., 51 anos, é representante da Associação dos Ciclistas do Noroeste do Paraná, trabalha como engenheiro civil na Sanepar e pedala há mais de dez anos. 10 Jan. 2016.

Também é importante lembrar que a associação não é o único órgão representativo dos ciclistas em Maringá, pois sabemos que existem coletivos de pessoas que agem a favor da ciclomobilidade e não fazem parte da entidade.

2.6 A força de trabalho sobre duas rodas

A pertinência de examinar um grupo de indivíduos trabalhadores dá-se pela carência de informações que os afeta, tanto é que a prefeitura realizou uma pesquisa on-line em seu sítio abrangendo o universo de 155 munícipes, sobre o uso da bicicleta, mas não fez uma investigação em campo complementar, o que deixa alguns nichos como esse à margem da coleta de dados.

Esses indivíduos, em sua maioria, já utilizam a bicicleta como transporte há algum tempo, ou seja, são ciclistas mais experientes, que têm uma vivência com o uso desse modal como transporte e isso resulta em outro perfil. Alguns desses sujeitos, por exemplo, usam a bicicleta há trinta anos, mas têm um carro, porém, é usado mais para o lazer e para as compras.

Eu pedalo há trinta anos já eu nunca peguei vale transporte. [...] Eu moro no Jardim Alvorada, dá uns quatro quilômetros, eu venho todo dia pro trabalho de bicicleta, mas eu tenho carro um ponto zero, não interessa vim, não tem jeito, porque fica pesado não só por gasolina, tem desgaste e manutenção, então agente corre um pouco de risco, você sabe né? Eu procuro andar nos lugares menos movimentados, mas mesmo assim você pega uns trecho de avenida e sempre eles fecha muito e o trânsito é muito pesado e outra que falta é ciclovia em Maringá.⁴⁶

Esse grupo investigado tem um discernimento muito crítico acerca das políticas voltadas à mobilidade por bicicletas e isso ocorre porque eles têm um uso diário do veículo em deslocamentos, sendo assim precisam conviver mais com a falta de políticas voltadas a esse meio de transporte. A forma como eles utilizam os veículos motorizados é moderada, tendo em vista os custos ligados a esse modal e isso resulta em um uso mais atenuado de tais veículos, sendo parecido com o que ocorre em lugares nos quais há políticas de desincentivo ao automóvel, entretanto, os motivos são diferentes.

⁴⁶ A. R. trabalha na construção civil e usa a bicicleta como meio de locomoção há trinta anos. 11 Set. 2015.

Há, ainda, trabalhadores que usam a bicicleta há menos de cinco anos, porém, são minoria. Já no que se refere à segurança nos deslocamentos, os ciclistas, sobretudo os urbanos, sentem-se inseguros.

Eu pedalo há três anos , é por aí. [...] Não tem mudado muito não, a única relação que eles mudaram foi na Avenida Brasil, que fizeram aquele negócio lá pro ciclismo, mas de mais não. É ali, às vezes, na Colombo é meio perigoso, não tem segurança nenhuma pro ciclista.⁴⁷

Como no relato anterior, ambos os entrevistados destacam a insegurança e as poucas intervenções, como ciclovias ou ciclofaixa, que resultam da falta de segurança destacada por eles. A ciclovia da Avenida Brasil é lembrada, mas considerada insuficiente pelo entrevistado e, de fato, a atual rede cicloviária de Maringá não passa de 20 quilômetros, mas a ciclovia da Avenida Brasil está na segunda etapa das obras e a rede poderá ser ampliada. Também temos ciclovias no início da implementação nas Avenidas Guairá e XIX de Dezembro. A figura 11 mostra o uso dessa estrutura pelo grupo tratado.

Figura 11: Ciclista utilizando a ciclovia da Avenida Brasil em Maringá em Março de 2016



Fonte: Autor Solano Bordim de Março de 2016

⁴⁷ J. trabalha na Sanepar, como porteiro, usa a bicicleta como transporte há mais de três anos e já teve um automóvel, 06 jul. 2015.

Ainda em relação à segurança viária para os ciclistas, sobretudo os urbanos, estes sentem-se desamparados neste quesito e foi possível captar que esses indivíduos já passaram por alguma situação de risco. Como veremos no dado extraído em entrevista de campo como no relato abaixo.

Já me pegaram, faz umas três semanas, me atropelaram com a outra bicicleta que eu tinha, eu estava descendo a ciclovia achei que ia dar tempo aí bateram atrás de mim na Racanello, mas eu nem cheguei a cair, só bateu atrás da bicicleta, entortou o aro e nem pararam, foram embora.⁴⁸

Esta passagem esclarece alguns dos riscos em se locomover em uma cidade sem uma estrutura adequada para bicicletas, uma vez que o ato de pedalar, em si não é perigoso, todavia, em um contexto sem estrutura e sem respeito para com esse tipo de veículo, tal prática torna-se uma verdadeira aventura. Por isso, a estrutura e uma cultura de respeito entre os meios de transporte são fundamentais e podem proporcionar outro tipo de experiência.

Aqui a gente se sente mais segura, né? Eu acho que deveria ter em todos os locais de avenida, todo local de avenida poderia ter uma ciclovia pra poder andar, principalmente na Colombo.⁴⁹

Quando o entrevistado fala “aqui a gente se sente mais seguro”, no momento estávamos na ciclovia da Avenida Pedro Taques e ele refere-se a ela como um espaço mais seguro. Com base nisso, são latentes as demandas dos ciclistas por uma melhor estrutura para esse modal e como esses cidadãos vêm propostas de mudança para a cidade como, por exemplo, a desse sujeito que indica fazer ciclovias em todas as avenidas da cidade e, é claro, estudos prévios relacionados ao assunto são necessários, mas é de suma importância ouvir o público interessado para se ter uma confluência entre os estudos de viabilidade técnica e as demandas populacionais.

Eles têm projeto na teoria, mas na prática nada, tem muito projeto que vejo eles falando de fazer, muita ciclovia tal, mas na prática nada. Sair só a Brasil é pouco, agora Maringá eu não sei se não tem jeito deles montar pra

⁴⁸ E. tem 33 anos de idade, trabalha como frentista em um posto de combustível e utiliza a bicicleta desde a adolescência, 22 agos. 2015.

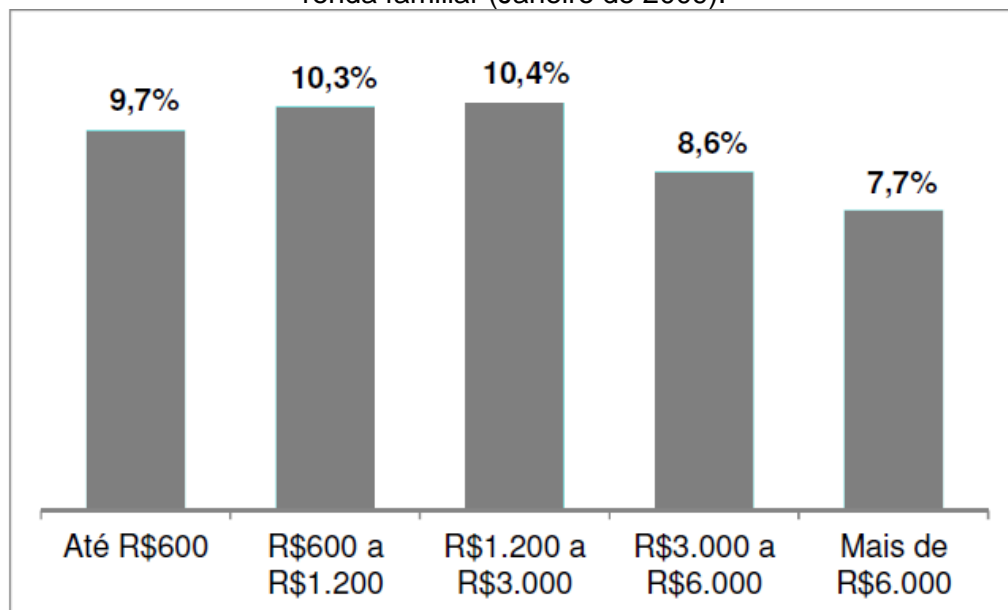
⁴⁹ R. trabalha com entrega de panfletos, tem 42 anos de idade, usa a bicicleta como modal de transporte desde os 15 anos e percorre em média 40 quilômetros por dia com seu veículo. 4 Set. 2015.

ciclista, pro trânsito já é difícil esse monte de engarrafamento, eles abrindo rua por aí. Se pro trânsito já tá difícil, pro ciclista piorou.⁵⁰

A crítica sobre a demora na execução dos projetos voltados aos ciclistas é um reflexo de anos sem praticamente nenhuma ação nesse sentido. Portanto, existe uma dúvida sobre quando se concretizarão os projetos que ainda estão no papel. Vale ressaltar que, além da ciclovia da Avenida Brasil, citada no relato, foram construídas duas ciclofaixas novas, uma na Rua Prof. Lauro Eduardo Werneck, com aproximadamente 400 metros. A outra, passando por parte da Rua Prof. Itamar Orlando Soares até a Rua Cristal e terminando na Avenida Alexandre Rasgulaeff, com 1,3 quilômetros aproximadamente, sendo que existe uma limitação de ambas e uma total ausência de conectividade entre elas.

Essas pessoas que entrevistamos mantiveram-se usando a bicicleta como seu principal meio de transporte. Contudo, observamos que muitos companheiros de trabalho desses nossos depoentes acabaram por substituir a bicicleta pelos modais motorizados, especialmente pelas motocicletas. Isso se deve ao perfil socioeconômico desse consumidor, ou seja, a população de menor renda, e é possível observar esse aspecto ao analisar os dados da Pesquisa de Orçamento Familiar (POF), realizada pelo IBGE, em 2009, abaixo relacionadas.

Gráfico 6 - Porcentagem de famílias que adquiriram pelos menos uma bicicleta por faixa de renda familiar (Janeiro de 2009).



Fonte: Pesquisa de Orçamento Familiar – IBGE Elaboração: Instituto Tendência.

⁵⁰ A. B. tem 38 anos de idade, trabalha como porteiro e, atualmente, usa a bicicleta como meio de transporte, mas já teve um carro e uma moto. 20, Jul, 2015.

Nesse sentido, as famílias de menor renda, situadas nas três primeiras categorias, são as que mais adquiriram bicicletas, sendo mais expressiva entre aqueles que recebem de R\$600,00 a R\$1.200,00, seguida das classes com renda entre R\$1.200,00 a R\$3.000,00. Já entre aquelas situadas nas faixas mais elevadas, seu consumo é consideravelmente menor, apresentando menor representatividade em termos gerais. Esse grupo, portanto, consolida a bicicleta como um meio de transporte acessível e eficiente para seus deslocamentos, tendo em vista os elevados preços do transporte coletivo e sua pouca eficiência em virtude de seus constantes atrasos.

Outro proeminente dado e difícil de ser encontrado foi coletado pela Prefeitura Municipal de Maringá (PMM), com a Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM), quando realizavam o Censo Econômico no ano de 2002, em que se verificou que a bicicleta é muito utilizada em Maringá e suas cidades próximas. “Apesar dos dados serem de 2002, ainda é possível verificar *in loco*, uma quantidade expressiva de trabalhadores, que fazem o movimento pendular, utilizando a bicicleta como meio de locomoção” (SAVI, 2014, p.66).

Tabela 3 - Meio de transporte utilizado pelos trabalhadores em Maringá (2002).

Itens	%			
	Indústria	Comércio	Serviço	Total
Carro próprio	44,5	52,2	57,0	53,6
Ônibus de linha	44,8	44,5	43,5	44,1
A pé	23,7	21,5	19,0	20,6
Moto	22,2	16,0	14,2	15,8
Bicicleta	28,1	13,4	12,6	14,6
Ônibus fretado pela empresa	1,4	0,7	0,9	0,9
Carona	0,0	0,2	0,1	0,1
Caminhão	0,0	0,1	0,2	0,1
Van	0,0	0,1	0,0	0,0

Fonte - PMM-ACIM, 2002. Adaptado pelo autor.

De acordo com a tabela 3, em média, 14,6% dos trabalhadores usam a bicicleta em seu trajeto diário, o que já é considerado um número elevado. O que nos chamou a atenção, porém, foram os 28,1% no setor da indústria, sendo que

esse é um número bem significativo e essas informações são as mais atuais que temos, todavia, muito provavelmente esse percentual pode ter diminuído se considerarmos que “muitos usuários da bicicleta tenham substituído esse modal pela moto, tendo em vista o expressivo aumento da frota de motocicletas” (SAVI, 2014, p.66). Esse quadro comprova, então, como esses cidadãos têm um intenso uso da bicicleta até hoje, mesmo que muitos deles tenham migrado para os transportes motorizados, sobretudo a motocicleta, como mostrado.

2.7 Os usuários da bicicleta para prática de lazer: uma nova forma de uso

Conforme estabelecido antes das atividades de campo para esse grupo, uma de nossas dúvidas era sobre o perfil socioeconômico desses usuários. Previamente, isso foi possível observar nos passeios ciclísticos que, em sua maioria, os integrantes possuem bicicletas mais equipadas, cujo custo de aquisição é sempre mais caro. De modo geral esses passeios agregam um público bastante diversificado envolvendo desde adultos até crianças.

O perfil eu acho que é classe média, porque pelos valores das bicicletas não são assalariados, então é perfil de esporte, assim pra quem quer fazer trilhas, essas coisas assim, não vai com uma bicicleta de quinhentos reais não.⁵¹

O relato ratifica o que conjecturamos em nossas observações, pois, de fato, em sua maioria, os passeios de lazer abarcam sujeitos da classe média. Uma relevante informação é saber se os praticantes desses passeios utilizam a bicicleta para outra finalidade, além de uma prática de lazer, considerando que, se esse indivíduo já tem uma bicicleta, detém alguma habilidade ao pedalar e, portanto, está introduzido na cultura da bicicleta, mesmo que o uso do veículo seja de cunho mais recreativo/esportivo.

Faz tempo já, eu tinha uma bicicleta velha antes e faz mais ou menos uns cinco anos que eu já pedalava. [...] No dia a dia do meu trabalho eu vou entregar os ofícios e vou com a bike.⁵²

⁵¹ S. é técnica administrativa, tem 30 anos de idade e usa a bicicleta como forma de lazer e prática esportiva há cinco meses, 09 Jul. 2015.

⁵² R. trabalha como secretária, tem a prática de pedalar há 5 anos e há três meses tem participado dos passeios de bicicleta em grupo, 09 Jul. 2015.

Este exemplo é de uma mulher que utiliza a bicicleta como lazer e meio de transporte. Porém, o número de pessoas do gênero feminino que utiliza a bicicleta ainda é baixo, especialmente como meio de locomoção. Destacamos que, dos cinco sujeitos que tiveram seus relatos colhidos neste circuito, dois deles empregavam a bicicleta como modal de transporte.

Eu não uso como meio de transporte pela questão assim, eu acho que vou pedalar, vou chegar suada, o trânsito não está preparado, eu fico estressada e não tem uma ciclovia assim bacana. [...] Vemos a bicicleta só como exercício, agente acabou transferindo tudo pro carro.⁵³

Observamos o caso de quem não utiliza a bicicleta como meio de transporte e os motivos são os mais comumente encontrados, como a insegurança, a falta de um preparo estrutural e um tráfego não adequado para a ciclomobilidade. Apesar disso, o sujeito tem a clareza do demasiado protagonismo do automóvel para nossos deslocamentos habituais.

Trabalho com assistência técnica, é serviço bem parado, fico o dia inteiro sentado no laboratório, então, o esporte de bike me ajuda bastante nesse ponto, eu não faço nenhum tipo de exercício, fazia musculação, mas eu comecei a andar de bike com a galera, acabei gostando mais da bike que é um esporte ao ar livre, você conhece bastante gente e é um esforço físico muito grande. [...] Mas se fosse trabalhar fora, em Maringá mesmo, eu usaria como meio de transporte, antigamente eu trabalhava em uma empresa e usava a bike como meio de transporte.⁵⁴

Não só na fala desse informante, mas também de outros, é ressaltada positivamente a interação que esse tipo de passeio em conjunto proporciona, já que nesses espaços são cunhadas amizades e um contato interpessoal que faz com que os participantes criem vínculos com o seu grupo, além de sentirem-se inseridos em uma comunidade.

Também é justo lembrar que esse tipo de prática acaba por tirar as pessoas de espaços privados, levando-as para uma interação com os ambientes públicos das cidades. Esse tipo de uso do espaço é muito raro se lembrarmos de que estamos enfrentando um esvaziamento dos lugares públicos de convivência.

O ritmo desses grupos é bem dinâmico, porque há um passeio adequado para cada perfil de ciclistas, por exemplo, o chamado “pedal noturno de quinta”, que

⁵³ A. tem 43 anos de idade, trabalha como dentista e usa a bicicleta como lazer, 12 Jun. 2015.

⁵⁴ F. G. tem 35 anos de idade, trabalha como técnico em informática e utiliza a bicicleta como esporte para se exercitar e desestressar. 2 de Set, 2015.

é organizado pela Bicicultura⁵⁵ e adequado para iniciantes, tem um número de participantes de 100 até 350 pessoas e conta com o apoio da Secretaria de Trânsito e Segurança (SETRANS), portanto, passam muitas pessoas por esse passeio e, quando elas desenvolvem mais condicionamento físico, passam a integrar outros passeios noturnos. Presentemente, em Maringá, esse tipo de esporte/lazer é praticado todos os dias da semana e, na maioria das vezes, à noite, após o horário comercial, com exceção dos que acontecem aos fins de semana.

Figura 12: Passeio noturno que ocorre as quintas desde 2012



Fonte: Acervo Bicicultura Maringá de Maio de 2016

⁵⁵ Grupo de entusiastas, cidadãos e desportistas que se juntam de forma voluntária para promover condições favoráveis para a cultura da bicicleta.

A figura 11 dá o subsídio para observar o perfil desse tipo de ciclista que já detém equipamentos mais sofisticados e todo um aparato de segurança, como por exemplo, capacete, luz de sinalização, entre outros.

Ainda podemos notar que, se o sujeito procura um exercício físico com mais rendimento, passa a outra categoria, que são os ciclistas de aventura e trilhas, que já foram trabalhados neste capítulo, no item 2.3.

2.8 A utilização composta da bicicleta e do automóvel: um uso multimodal dos meios de transporte

Esse conjunto de sujeitos investe predominantemente em dois modais: o automóvel e a bicicleta. Lembrando que tal reunião existe partindo do princípio de que cada meio de locomoção tem um uso mais adequado, considerando a ocasião, conforme foi discutido no capítulo 1, pois tanto a bicicleta como o automóvel têm suas limitações, por isso o uso em conjunto é mais eficiente.

Basicamente pelas prioridades do dia, mas se eu puder vir com a bicicleta e ela me suprir eu venho com ela, eu prefiro muito mais. Agora trabalho, compras, quatro ou cinco lugares antes de vir pro trabalho, que eu tenho que passar, já se torna inviável, até daria pra fazer de bicicleta tranquilamente esse trajeto, mas são compra, né? Então, são coisas pesadas, bebidas, saco de laranja, essas coisas todos que não dá pra carregar numa bicicleta, mas quando de bicicleta eu consigo pôr um alforje ou então na cestinha, até mesmo, às vezes, vir com uma mochila eu prefiro a bicicleta.⁵⁶

Assim, percebemos que esses são os critérios estabelecidos por nosso relator no momento de escolher entre os veículos motorizados ou a bicicleta, sendo que, no contexto de muitas viagens e com mais cargas a serem levadas, é evidente que o automóvel é mais eficiente. Já para trajetos com pouca carga, nosso informante prefere a bicicleta que, na realidade, é o mais compatível para esse tipo de situação.

Notamos que esse nicho representa uma parcela daqueles que adotam uma forma de uso inteligente dos meios de transporte, já que avaliam, dentro de sua rotina, qual veículo melhor atende sua necessidade. Entendemos as limitações do uso da bicicleta, pois, nem sempre ela é o modal mais eficiente, o que é prejudicial para a cidade e sua comunidade, que adere ao uso irrestrito de um modal.

⁵⁶ P. C. tem 48 anos de idade, trabalha como microempresário, é proprietário de um café na cidade e usa o automóvel e a bicicleta para se locomover, 03 Jun. 2015.

Na maioria das vezes, a lógica de escolher usar o automóvel ou a bicicleta tem como critério básico a eficiência, contudo, uma informante declarou um ponto de vista que nos chamou a atenção.

No momento, de dia, eu tenho optado pela bike porque é mais seguro, aí eu procuro usar o carro mais de noite, mais por uma questão de segurança mesmo, o motivo é por eu ser mulher e pedalar sozinha de noite e morar um pouco longe também.⁵⁷

É fato, então, que esse tipo de conhecimento sobre a realidade só é proporcionado pela pesquisa de campo, ou seja, esse ponto levantado pela entrevistada evidencia uma demanda que é pouco tratada nas políticas públicas e até mesmo dentro do meio ciclístico. Com base nisso, é possível deduzir que tal falha ocorre devido à reprodução de uma cultura machista, que deixa à margem os temas de gênero. Tanto é verdade que, na Associação Ciclocidade de São Paulo existe um grupo de trabalho que trata de assuntos como esse, que são específicos para o gênero feminino.

Eu sempre fui adepto ao uso da bicicleta, desde criança, na adolescência e depois, como estudante universitário eu nunca deixei de lado a bike. Até quando eu mudei pra Maringá, nos primeiros seis meses eu fiquei sem bicicleta e foi ruim, assim, porque eu me senti em uma imobilidade muito grande, fazer tudo a pé e sentia uma carência de me locomover, depois que eu adquiri a bicicleta, a cidade começou a ter outro sentido pra mim, tanto a cidade quanto o meu tempo parece que houve uma compressão do tempo. [...] No começo era complicado porque eu cheguei a perder três bicicletas roubadas. [...] E durante muito tempo ela era a extensão do meu corpo.⁵⁸

A experiência do nosso entrevistado, com a bicicleta como veículo de transporte, proporcionou maior eficiência em seus deslocamentos e uma redescoberta da cidade na qual ele já residia. Essa nova forma de vivenciar o espaço urbano ao seu redor é uma característica desse meio de transporte, pois, com a bicicleta o indivíduo integra-se mais à cidade, se formos comparar com os meio motorizados.

Em nossas abordagens, indagamos sobre a dessemelhança na utilização do automóvel e da bicicleta como modal de transporte.

⁵⁷ C. C. tem 23 anos de idade, atualmente está estudando, e usa a bicicleta e o carro como seus meios de transporte, 11 Ago. 2015.

⁵⁸

Em termos de prazer, vamos dizer assim, com a bicicleta eu sinto um hedonismo muito grande em utilizar a bicicleta, por ela tenho sensações diferentes sobre a cidade, me mostra uma cidade mais viva. Eu acho que o próprio pedalar e o suor me dá sensação muito boa, eu acho que é a endorfina, me sinto ativo, já com o carro, a taxa de stress aumenta bastante, a questão de semáforos e trânsito, acho que as pessoas em Maringá dirigem um pouco mal, só que o engraçado, às vezes, eu me pego do outro lado, eu e cometo alguns erros que eu critico quando eu estou de bicicleta ou como pedestre e acabo por reproduzir as ações de quem está de automóvel, mas, por exemplo, algumas questões do meu trabalho que, às vezes, requer carregar coisas, o carro facilita o transporte.⁵⁹

O prazer ligado à prática da bicicleta é destacado pelo informante e uma sensação de mais tensão está relacionada ao uso do automóvel, devido ao trânsito parado e a imperícia de outros motoristas. No entanto, quando é necessário levar os materiais de trabalho, o carro responde bem à expectativa e acarreta uma maior agilidade ao seu condutor.

Eu sempre usei a bike pra lazer, mas eu tinha uma restrição como meio de transporte. Eu tinha essa restrição, eu estava com 45 anos de idade, comecei a pedalar por esporte, inicialmente, então, eu tinha uma restrição que o capacete amassava o cabelo, que eu tinha que vir com uma roupa especial pra vir no centro, enfim, eu tinha esse pré-conceito, mas eu fui descobrindo que tudo era desculpa, então, eu ganhei mais tempo, velocidade e eu era supere estressado e como fui por muitos anos motorista, então, você vê o erro de um motorista, você fica nervoso.⁶⁰

Expomos a experiência de uma pessoa que, inicialmente, resistiu em usar a bicicleta como veículo, mas os impedimentos que barravam tal prática, aos poucos, foram sucumbindo. A dificuldade de mudança está congruente com o forte apelo social em adquirir um automóvel, dado pelo seu valor ideológico e não somente pelo seu valor de uso, ou seja, o indivíduo sai do padrão estabelecido pela sociedade moderna.

Atualmente, o informante declarou que faz um uso mínimo do automóvel e sua mulher e duas filhas utilizam a bicicleta para a maioria das movimentações dentro da cidade. Desse modo, mesmo tendo um automóvel, este é usado quando uma de suas filhas não pode ir de bicicleta ao seu local de destino, como por exemplo, uma festa à noite. Assim, o carro da família é usado apenas duas vezes por semana.

⁵⁹ F. A. B. tem 27 anos de idade, trabalha como professor de geografia, já era ciclista e há um ano adquiriu um automóvel, 9 Set. 2015.

⁶⁰ D. T. tem 55 anos de idade, é microempresário no ramo de bicicleta há alguns anos. 20 Ago. 2015

Voltando ao mote de ideologia, fetiche de consumo, entre outros, para algumas pessoas, os transportes ativos podem materializar uma vontade de mudança de vida e o relato a seguir enquadra-se nesse perfil.

Eu inseri a bicicleta por uma questão de mudança de paradigma cultural, eu comecei a mudar de vida, mudei meus valores, as minhas necessidades e comecei a ter o entendimento de que a bicicleta é um meio de transporte mais evoluído, entre aspas, é uma coisa mais moderna, é uma coisa que faz de bem com a vida.⁶¹

Esse relato expõe um pensamento pessoal, em que o indivíduo enxergou a bicicleta como uma ferramenta de mudança. Nessa perspectiva, a bicicleta representa uma mudança de paradigmas na contemporaneidade, mesmo que em voga, atualmente, ela não seja um modelo para a grande maioria, ao menos em países como o Brasil, o qual carece de políticas de estímulo para a inclusão da bicicleta como alternativa de mobilidade urbana, tanto que acaba por ficar à margem dos processos e dos debates.

Aqui nós delineamos os diversos perfis da utilização da bicicleta em Maringá, também cada ator social que compõem as muitas formas de uso desse modal. Buscamos portanto, apresentar como a bicicleta se inseriu em Maringá desde os anos de 1970, quando esse meio de transporte era mais presente nos deslocamentos. Decorrente as facilidades de acesso aos veículos motorizados e o aumento de renda da população, esse meio de transporte foi sendo substituído por veículos motorizados, sobretudo na segunda metade dos anos de 1980, momento que esse processo começou a desenvolver em um ritmo mais acelerado.

O resgate histórico da presença da bicicleta em Maringá é uma importante ferramenta para distinguirmos duas fases: a primeira quando utilizavam esse modal na conjuntura de uma cidade com frota de veículos que ainda estava em crescimento, em um espaço urbano mais reduzido, ou seja, Maringá era menor geograficamente, posto que não havia ocorrido a expansão da zona urbana e os ciclistas, em sua maioria, usavam a bicicleta como meio de transporte. Já na segunda fase, podemos verificar novos atores que cresceram em circunstâncias de crise no modelo de transporte. Diante dessa característica, observamos uma mudança na forma e função urbana; portanto mudou também a forma de utilizar a bicicleta. Esse desdobramento vem com as novas formas de utilização desse modal,

⁶¹ C. A. L. tem 38 anos de idade, trabalha como advogado e há aproximadamente um ano inseriu a bicicleta como meio de transporte em seu cotidiano, juntamente com o automóvel. 1 Jul. 2015

já que, com o surgimento dos passeios de lazer, trilhas nas áreas peri-urbanas e rurais e o movimento em prol da bicicleta como meios de locomoção, acertaram uma mudança substancial, trazendo a este cenário elementos que não tínhamos na primeira fase.

CAPÍTULO 3 – POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS À MOBILIDADE URBANA: UMA BUSCA PELO DIREITO ÀS CIDADES

Ao tratar da questão mobilidade urbana em Maringá, deve-se considerar que o poder público municipal tem trabalhado com duas linhas de políticas urbanas, sendo que uma delas além de ser mais presente, já é consolidada no município. Ela tem base no modelo rodoviário e materializa-se em políticas que visam aumentar o número das vias, bem como o aumento do leito carroçal, ampliação de estacionamentos no lugar dos diversos equipamentos urbanos, como, por exemplo, edificações históricas, as áreas de ensino, entre outros.

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, além da diminuição da velocidade em algumas vias, com o objetivo de deixar o meio urbano mais convidativo e menos hostil aos que transitam nele.

Verificou-se ainda que as políticas de estruturação da rede cicloviária municipal basearam-se no estudo do arquiteto Thiago Neri intitulado de: Proposta metodológica para definição de rede cicloviária : um estudo de caso de Maringá (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 em relação a meta inicial de cinquenta quilômetros.

É válida a compreensão de que o mandato da atual gestão ainda não terminou, entretanto, levando em consideração o ritmo lento das obras, questiona-se se o poder municipal conseguirá alcançar a sua própria meta e fomentar políticas que promovam o direito às cidades.

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 e marginalizado os transportes coletivos e ativos.

3.1 O contorno da Universidade Estadual de Maringá (UEM): uma área de conflito na Cidade Verde

Antes de tratarmos especificamente do contorno da UEM, faremos um resgate histórico envolvendo o processo de perda de seu território, desde a sua fundação, em 1969.

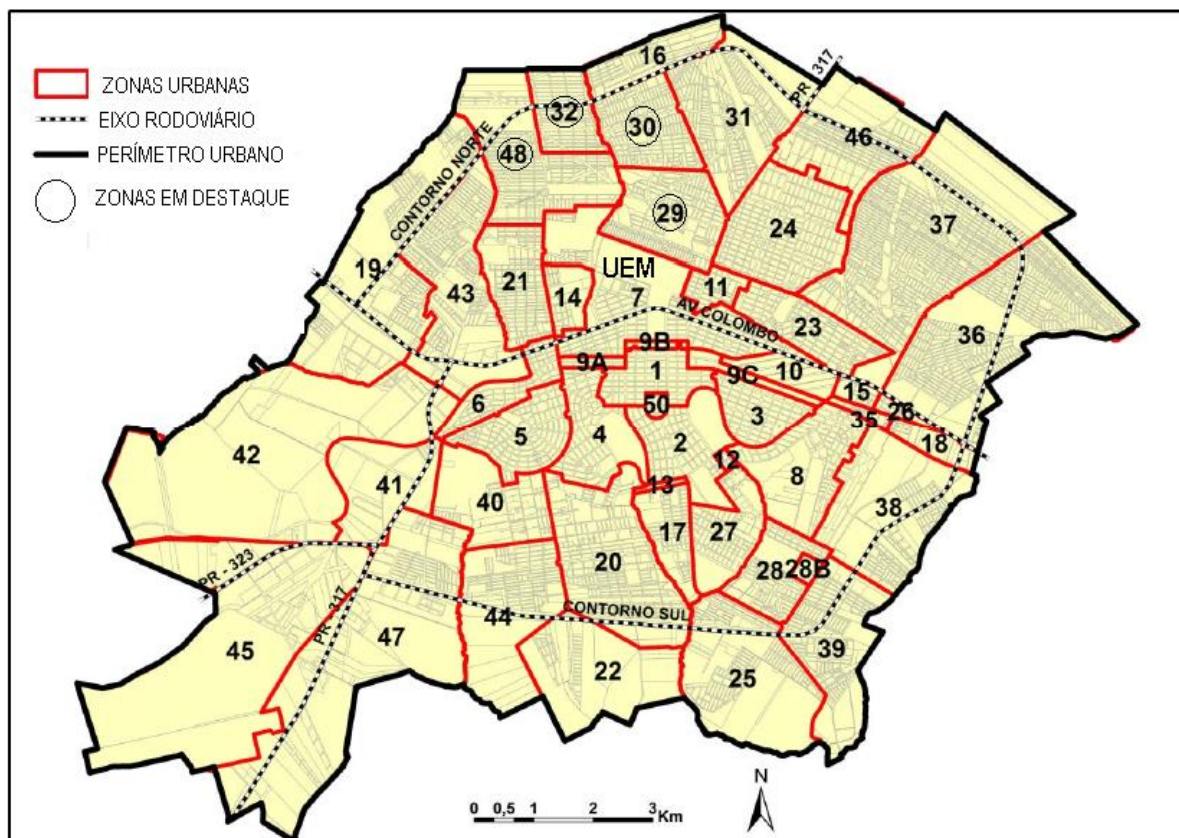
Naquela época, sendo a única instituição pública de ensino superior da cidade de Maringá e uma das poucas do Paraná, a UEM possuía um espaço 85 alqueires paulistas⁶². Quase cinco décadas depois, seu espaço fora reduzido 43%, o que significa 36 alqueires a menos.

Depois de todo este prejuízo, mais uma vez a UEM teve seu espaço perdido, mas agora para o projeto do “contorno da UEM”, que aumentou o espaço viário de algumas ruas nos arredores da instituição, deixando, assim, dilacerada uma porção considerável de sua área. O contraditório é que as instituições particulares da cidade não sofreram esse tipo de pressão, ou seja, a Universidade Estadual de Maringá vive outra realidade.

Convém ressaltar que a administração da cidade, junto com os grupos imobiliários, tem grandes interesses econômicos e políticos nos terrenos do entorno de tal instituição e, também, em dar mais fluidez ao trânsito de automóveis para a região de novos investimentos na zona norte, correspondentes às zonas 30, 32, 48 e 29. O mapa 05 apresenta em destaque as zonas supracitadas.

⁶² Um alqueiro paulista é igual a 24.200m²

Mapa 5: Distribuição das zonas urbanas de Maringá.



Fonte: NERI, 2012, p.113. Adaptado pelo autor.

Desse modo, nasceu o projeto político de "transposição da UEM" ou "contorno da UEM", tendo como plano de fundo uma questão estrutural do espaço urbano, que surge com o aumento da frota de veículos, de forma a provocar alguns pontos de imobilidade urbana na cidade. Entretanto, esse projeto político tem outros interesses e o poder público já está se movimentando, adquirindo terrenos no entorno da universidade e articulando-se politicamente.

A UEM foi maior trabalho pra liberar essa rua também, agora vai liberar esse daqui, mas eles queriam liberar essa outra avenida lá em cima, pra passar perto do RU, pra cortar a Vila Esperança, mas aí já não pode mexer na estação meteorológica aquilo lá já desativou viu? Não vai sair mais não, inclusive aquela casa que tinha na rua dez de maio, um colega meu que era dono dela. [...] Sempre foi um pensionato ali, uma casa bem antiga e grande, agora, desmanchou e tá uma data vazia, então, a prefeitura comprou aquela casa pra começar a fazer aquela avenida ali. [...] E saiu caro aquela casa, hein? Porque o meu colega comprou uma casa na Vila Moranguera e mais umas duas outras por ali.⁶³

⁶³ A. B. tem 38 anos de idade, trabalha como porteiro e, atualmente, usa a bicicleta como meio de transporte, mas já teve um carro e uma moto. 10 Jan. 2016

Essa informação prestada pelo senhor A. B. evidencia de modo bastante interessante como já estava avançado esse plano de transposição e que a prefeitura tinha muita segurança de que essa rua “sairia do papel”, desconsiderando a universidade como um todo e, mais especificamente, o bloco do Museu Dinâmico Interdisciplinar - MUDI e Estação Climatológica, entre outros circunscritos no traçado. Isso implica o questionamento: em nome de proporcionar mais fluidez ao trânsito, vale a pena demolir um museu e uma estação de pesquisa em detrimento dessas vias?

A falência desse modelo é clara em muitas cidades e, em Maringá, temos hegemonicamente mobilidade para os modais motorizados, especialmente o automóvel, impossibilitando o direito às cidades⁶⁴. Com esse direito cerceado, é necessário buscarmos a democratização do espaço urbano, almejando uma profunda reestruturação, pois, na contemporaneidade, não praticamos a livre escolha do modal de transporte que utilizamos, já que temos dois níveis de imposição para a manutenção da hegemonia do automóvel: ideológica/cultural e a outra estrutural/urbana.

Assim, para chegar mais perto da democratização do espaço urbano, temos que romper com duas principais esferas que já foram pontuadas anteriormente. Agora, vamos nos debruçar sobre uma delas: a imposição ideológica/cultural, que tem suas raízes na escolha política centrada no automóvel no Brasil, e que se vem se constituindo desde o governo de Washington Luiz, como explicado no capítulo um, quando tratamos da chegada da indústria automobilística no país.

Por meio, portanto, da concretização da política de abertura às rodovias, o automóvel tornou-se o principal símbolo de modernização do século XX, e isso se mantém até os dias atuais no imaginário da população. Logo, esse bem de consumo não é mais vendido pelo seu valor de uso, mas pelo seu valor de troca, pois existe uma carga ideológica agregada a essa mercadoria, nas questões como o status, intimamente associado ao automóvel, ou "pela ideia de liberdade, individualidade e rapidez. Não inventam nada. Não avaliam se há ou não outros meios de atender nossos desejos, as nossas condições de existência" (MOSCOVICI, 2007, p.206-207).

⁶⁴Esse conceito está ligado ao direito do indivíduo usufruir do espaço urbano e até mesmo intervir nele. Além disso, está relacionado a uma ideia de cunho mais democrático, de tornar a cidade um ambiente mais acessível a todos.

Outro importante aspecto que mantém a hegemonia dos transportes motorizados é a questão estrutural/urbana, imposta pela indústria automobilística, que passou a ditar os rumos das políticas urbanas promovidas pelos sucessivos governos, assim, arquitetando a cidade única e exclusivamente para o automóvel. Um exemplo é a Capital Federal, Brasília, que se apresenta com vias largas, proporcionando alta velocidade para os veículos e, em alguns pontos da cidade não apresenta calçada, portanto, fica a pergunta: é um planejamento para as pessoas se locomoverem livremente, ou apenas destinado aos automóveis?

Nessas condições, torna-se praticamente inviável a utilização de outros modais de transporte. A imposição estrutural para o uso dos veículos motorizados nos deslocamentos urbanos manifesta-se de forma óbvia, pois quando as pessoas buscam uma alternativa como meio de transporte, a exemplo, a bicicleta, logo constata-se o quão estruturado para o transporte motorizado é o projeto urbanístico e quanto isso dificulta o acesso de outros modais. Essa estrutura também inibe os pedestres, devido às grandes vias e aos tráfegos intensos, que ameaçam os transeuntes, pois, a cada dia, aumentam as mortes por atropelamento.

É fato que, estruturalmente, as cidades não estão adequadas para modais alternativos, basta observarmos a movimentação em uma via de trânsito rápido/intenso que fica claro que qualquer um, fora de um automóvel, sente-se ameaçado. Esse debate ampliou-se nos últimos anos, pois os trabalhos com mobilidade urbana ganharam maior peso e visibilidade dado a amplitude de sua temática e dos objetivos propostos.

Nesse sentido, temos como exemplo o "contorno da UEM", que prevê aberturas de vias dentro da universidade, extinguindo as escassas áreas de convivência, além de alguns centros de pesquisa, os blocos de ensino, o ILG (Instituto de Línguas), a Estação Climatológica e, além de tudo, vale destacar que tal ação desrespeita a dinâmica já existente nesse espaço.

Fora as muitas perdas que já foram pontuadas, esse projeto é tecnicamente inviável, pois a justificativa oficial é a promessa de melhora do fluxo do trânsito no bairro. Cabe, porém, indagar: será que a simples ampliação e criação de mais uma via pode resolver um problema tão complicado como o trânsito de uma cidade? Por que atravessar a UEM para apenas dar vazão aos carros?

Percebemos que são muitos os questionamentos, entretanto, essas ações não resolverão a fluidez de um sistema de mobilidade com apenas uma simples

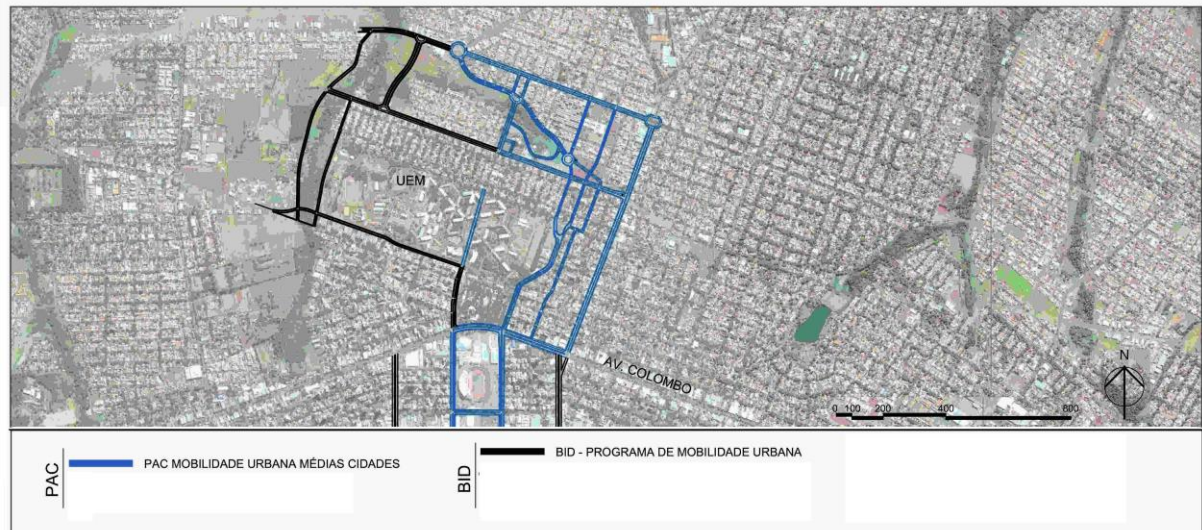
alteração pontual, pois ele apresenta muitas variáveis e as mudanças precisam ir além. Com base nisso, esse discurso infundado cai em uma das maiores ilusões do modelo rodoviarista, de que quanto mais rápidas e maiores forem as vias, melhor será resolvido ou amenizado o congestionamento no trânsito. Quando, na realidade, torna-se uma política de fomento ao uso dos veículos motorizados, mantendo a hegemonia do automóvel no planejamento, inviabilizando os outros modais de transporte, contribuindo, assim, para que cada vez mais se consolide a imposição estrutural/urbana discutida anteriormente. E por fim, ao custo de grandes obras viárias, proporcionando o aumento das despesas públicas e dos problemas causados por esse mesmo modelo. Tal qual a observação de Cristovam Buarque a este respeito, segundo o qual:

Fabricamos carros para ganhar tempo, e cada carro adicional significa mais perda de tempo em engarrafamentos; construímos infraestrutura urbana para ajustar nossas cidades ao automóvel, e cada obra significa menos área verde e menos recursos para investimentos sociais (BUARQUE, 2000, p.97).

Indo de encontro à ideia do autor, Maringá reflete em números essa opção, ficando em evidência tal ponto, quando analisamos a população em comparação com o aumento do número de veículos. Desta forma, o aumento de 23% da população, em comparação ao crescimento do número de veículos, 111% (dados de 2001 a 2011), demonstram, então, uma escolha por políticas de fomento aos veículos motorizados.

Voltando mais especificamente ao projeto “contorno da UEM”, que foi dividido em duas partes, sendo a primeira o contorno oeste, que alterou principalmente o sistema viário na área próxima ao córrego Mandacaru, como podemos observar no mapa a seguir.

Mapa 6 - Proposta do contorno leste e oeste da Universidade Estadual de Maringá.

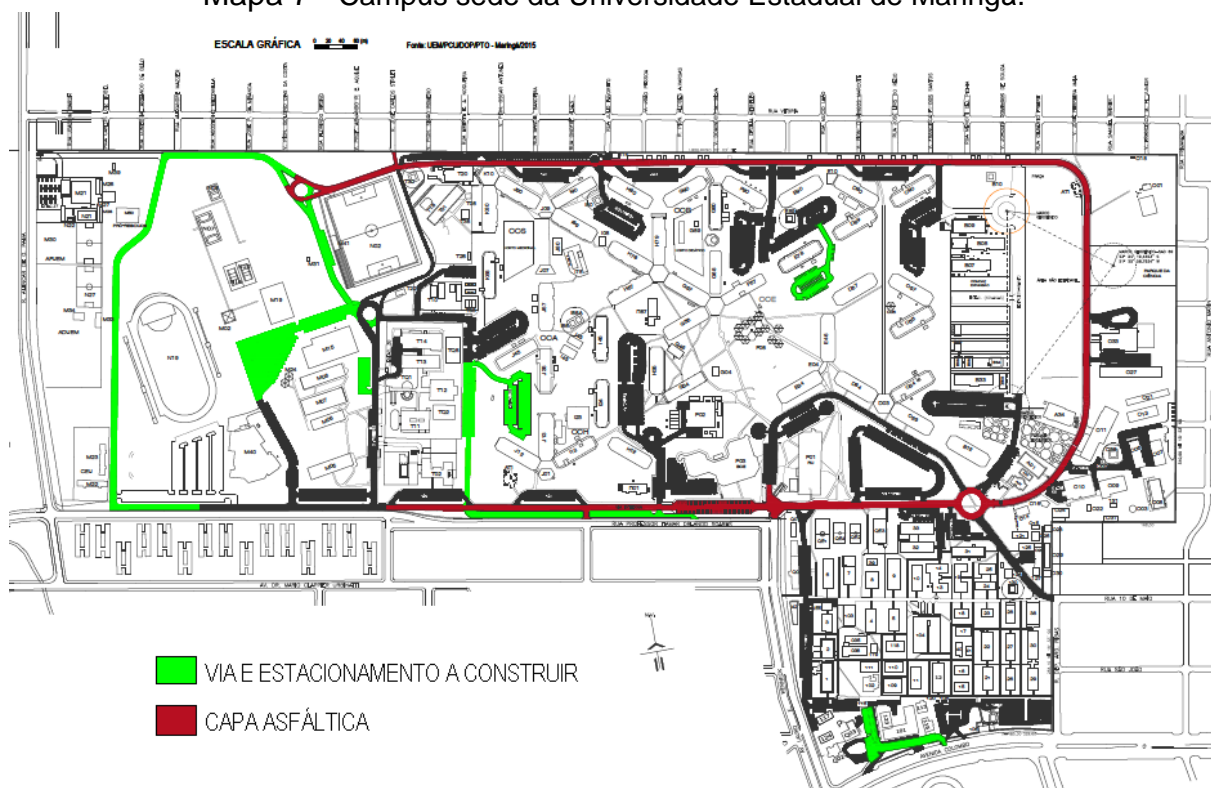


Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, adaptado por SAVI, 2014.

A segunda parte, envolvendo região do contorno leste (em cor azul no mapa) pretende fazer transformações mais radicais como, por exemplo, retirar a edificação onde hoje é o MUDI e a estação climatológica que, se tiver seu local alterado, perderá todo o histórico de dados de décadas, levando em consideração da necessidade de um período de no mínimo vinte anos para chegar a uma amostragem confiável. Exatamente por isso, essas obras foram sumariamente rechaçadas pela comunidade acadêmica da UEM e encontram-se, até então, suspensas.

Tendo em vista todas essas transformações, a Prefeitura de Maringá outorgou para a universidade algumas melhorias, como troca das cercas no entorno da instituição, a repavimentação das principais vias dentro do campus, a ampliação de estacionamentos e uma ciclofaixa nas ruas ampliadas pelo contorno oeste. Mais especificamente, sobre os estacionamentos e as vias. O mapa a seguir indica os locais dessa intervenção.

Mapa 7 - Campus sede da Universidade Estadual de Maringá.



Fonte – Site da Universidade Estadual de Maringá, adaptado pelo autor.

Vale ressaltar que o mapa 07 discrimina as áreas em que estão sendo construídos os novos estacionamentos e as ruas internas a serem ampliadas, além das vias que ganharam um novo asfalto.

Figura 13: Início de obras no local em que será feita uma rua para acessar um novo estacionamento, como destacado no mapa anterior



Fonte – Próprio autor em Janeiro de 2016

Por fim, também é importante refletir que, a partir da perspectiva de ampliação das vias no campus sede da UEM, com a crescente demanda de veículos mantendo essa lógica, é provável que, em muito pouco tempo, tenhamos ainda mais vias dentro do campus, chegando ao ponto crítico de perdermos esse espaço de ideias que muito tem contribuído para a cidade de Maringá.

3.2 Projeto Domingo no Parque: a temporária reconquista do espaço urbano

O Domingo no Parque enquadra-se no projeto de lei nº 9.560, de 2013, proposto pelo Vereador Ulisses Maia e aprovado na Câmara dos Vereadores no mesmo ano, mas só começou a ser executado em agosto de 2014. Ele propõe o fechamento das ruas às margens do Parque do Ingá ao trânsito de veículos motorizados, com o objetivo de as pessoas usarem esse espaço para a prática esportiva, a recreação e a própria ocupação do espaço público para atividades diversas. Esse “fechamento” das vias para os automóveis ocorre todos os domingos e feriados, das 08h00 às 18h00 sendo pertinente destacar que o Domingo no

Parque conta com o apoio e a assessoria da Secretaria de Cultura, que promove atividades no local.

Essa ideia surgiu no início de 2013, com o coletivo Bicicultura, que chegou a fazer essa proposta para o poder público e entregou-o para o então Presidente da Câmara dos Vereadores, Ulisses Maia, que tomou conhecimento do pedido e levou-o para votação, sendo aprovado em seguida. Já em 2015, o mesmo Vereador tentou apresentar uma lei que proibiria o estacionamento de automóveis em volta do Parque do Ingá e Bosque 2, todos os dias da semana, das 18h00 às 21h00. Entretanto, no dia em que a lei entrou em votação houve resistência de um grupo de cidadãos, que são proprietários de academias ao redor do parque, e alegavam que os seus clientes não teriam onde estacionar os seus veículos.

Também se encontravam na câmara dos vereadores ciclistas do grupo Bicicultura e da Associação dos ciclistas (Cicloroeste) e mesmo as duas partes tentando entrar em um acordo, não foi possível. Decorrente disso, a proposta foi retirada da ordem do dia, pois quando se perde a votação, só poderá ser inserida em pauta novamente após um ano.

Esse tipo de conflito é normal, pois sempre existem interesses diferentes para cada setor da sociedade, porém, aqui estamos tratando de um espaço público, neste caso, a rua, e o que é incoerente neste episódio é o sentimento de posse de algumas camadas da sociedade para com um bem público e como o direito de estacionar, que é um bem privado pode prevalecer sobre o de desfrutar um espaço público por uma coletividade.

Esse acontecimento expõe, portanto, como o poder público está embebecido no modelo urbano, voltado para os veículos motorizados. Sabemos que o que deve prevalecer é o direito de desfrutar o bem público, além do ir e vir dos indivíduos. Apontamos, então, que esse tipo de omissão caracteriza-se como um posicionamento no mínimo incoerente, visto que o poder público deveria interpelar a favor da coletividade, que almeja fazer um uso mais diversificado do local.

Isso tudo é agravado quando vemos os resultados positivos do projeto “Domingo no Parque do Ingá”. Segundo a prefeitura⁶⁵, mais de 6 mil pessoas passam pelo espaço no domingo e as atividades são as mais diversas, como corridas em grupo, atividades de leituras com crianças, piqueniques, prática de

⁶⁵ Fonte: <http://www2.maringa.pr.gov.br/site////////index.php?sessao=75ef97d56955>

exercícios com bicicleta, feira de adoção de animais, entre muitos outros. Isso mostra que a ação foi bem-sucedida, considerando que mesmo com o avanço de algumas políticas de esvaziamento urbano, há uma demanda reprimida desse tipo de opção de lazer para a população.

Esse esvaziamento urbano a que nos referimos pode ser verificado quando notamos a subutilização das praças pelas pessoas, sendo assim, políticas como o Domingo no Parque possibilitam reapropriação dos espaços e se caracterizam como impotentes mecanismos de revitalização dos ambientes urbanos. Em pesquisa de campo naquele local, tivemos a oportunidade de presenciar como se materializou essa ideia e a forma como os munícipes têm aproveitado o local.

Figura 14: Entornos do Parque do Ingá sendo utilizado para a prática esportiva por ciclistas e pedestres



Fonte: Próprio autor em Março de 2016

Figura 15: Entorno do Parque do Ingá em Maringá fechado aos domingos



Fonte: Próprio autor em Agosto de 2015

Essas duas figuras 10 e 11 foram capturadas no dia 6 de fevereiro, entre 10h30 e 11h00, um horário com menor fluxo, pois o movimento mais intenso ocorre por volta das 8:00 e, na parte da tarde, das 15:00 às 18:00. E, portanto, esse local costuma ser mais movimentado nos horários mencionados.

Essa experiência é embrionária em Maringá, pois esse tipo de intervenção assemelha-se aguardada às devidas proporções com a proposta de Nazareno Stanislau Affonso, em que “Recompôr o espaço urbano, partindo da redução do tráfego de passagem e criando espaços de convívio, onde a população possa voltar a se apropriar do espaço que foi privatizado pelo uso indiscriminado do automóvel” (AFFONSO, 2008, p.99). Esse é um dos princípios da “teoria do Não Transporte: a tese da rua humanizada”, que já foi referenciada no capítulo 1, ou seja, a retomada das ruas é essencial e esse tipo de política e deve ser ampliada, pois já está evidente que a população deseja usufruir tudo aquilo que o espaço urbano da cidade de Maringá pode proporcionar.

Figura 16: Crianças desenhando no Parque do Ingá



Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá⁶⁶

Vale lembrar que o fechamento das ruas em volta do parque, na realidade, é uma abertura para a população, rompendo temporariamente o processo de privatização dos espaços públicos, provida pelo uso do automóvel. Nesse sentido, realizou-se um diálogo com os agentes de trânsito que ali trabalhavam, questionando se existia algum tipo de queixa por partes dos motoristas, já que algumas ruas estavam interditadas. O agente de trânsito explicou que no início era comum ouvir algumas reclamações, no entanto, segundo ele, isso aconteceu até as pessoas acostumarem com a mudança.

Na segunda quinzena do mês de fevereiro do ano de 2016, a prefeitura ampliou o projeto Domingo no Parque, englobando também o Bosque 2, atendendo a pedidos dos moradores da região, ciclistas esportistas e grupos de corrida que ali praticavam o esporte. Segundo a Setran, essa ação ainda está em caráter de teste, até que seja implantada oficialmente. Para nós, isso indica que os maringenses têm a vontade de que se ampliem as áreas de lazer para aproveitar o ambiente urbano, mesmo que isso seja restrito aos domingos, é uma experiência que pode

⁶⁶<http://www2.maringa.pr.gov.br/site////////index.php?sessao=75ef97d56955>

despertar na população um maior entendimento de que as ruas devem ser compartilhadas.

Esse projeto de utilização dos Parques aos domingos e seu intenso uso aponta uma demanda reprimida da população em usar os espaços urbanos, entretanto, sua limitação só aos domingos evidencia que políticas urbanas procuram não confrontar o espaço do automóvel na cidade. Diante disso, o poder público opera de duas formas, sendo ao mesmo tempo, conservador e moderno.

A municipalidade pode ser contemporânea quando desenvolve políticas como a ampliação de corredores exclusivos ou semi-exclusivos para os ônibus, o projeto Domingo no Parque e a ampliação de rede cicloviária, que é uma opção sustentável de mobilidade. Contudo, quando vemos obras como o contorno da UEM, já mencionado neste capítulo, ou também a ciclovia da Avenida 19 de Dezembro, que teve o seu canteiro central arborizado removido para a ampliação de mais uma via, fica incontestável sua postura conservadora.

Essas intervenções conservadoras, na maioria das vezes, não se caracterizam por medidas de controle ao uso do veículo motorizado. Portanto, não têm a capacidade de proporcionar espaços urbanos mais diversificados e conter a erosão provocada pelo uso excessivo de veículos, sendo este processo também percebido por Jacobs.

Não se pode separar a consideração pelos pedestres nas cidades da consideração pela diversidade, pela vitalidade e pela concentração urbana. Na ausência da diversidade urbana, as pessoas que vivem nas grandes comunidades provavelmente se saem melhor com um carro do que a pé (JACOBS, 388, 2011).

A indissociabilidade das dinâmicas dos espaços urbanos é resultado de uma maior presença dos transportes ativos nas ruas, a exemplo disso, o projeto Domingo no Parque tem rompido com o pouco contato que os indivíduos têm com os espaços públicos.

Outro reflexo nocivo dessas políticas de esvaziamento urbano, é ascensão dos shopping centers nas cidades, pois esse tipo de centro comercial busca suprir a deficiência gerada pela sistemática política de abandono dos espaços de convivência, mas o shopping não é praça, nem rua, nem qualquer ambiente livre ao público; é uma simulação do espaço público. Entretanto, os shoppings têm horário de funcionamento, não sendo possível fazer, por exemplo, um piquenique nesses

lugares, já que eles têm dono, ou seja, são uma propriedade privada, onde quem dita as regras são seus proprietários e administradores.

Então, os shoppings são espaços públicos sintéticos ou, como denominado por David Harvey de espaços *fakers*, sendo estes elementos partes de um modelo de cidade que tem como um de seus subsidiários o urbanismo rodoviarista, que acaba por distanciar as pessoas das cidades em que vivem. Assim, condiciona a seguir um padrão, sendo um deles: sair de suas casas e locomoverem-se com um automóvel até o shopping, consumindo bens disponibilizados à venda naquele local.

Essa padronização comportamental que é estimulada por esses espaços privados, acaba por corromper e esvaziar os espaços públicos e, por esses motivos, insistimos na ampliação desse tipo de atividade nos ambientes públicos (Domingo no Parque), à medida que essas mudanças possam induzir os sujeitos a terem mais contato com a cidade e, quem sabe, desenvolverem uma maior preocupação com os lugares públicos.

3.3 Considerações quanto à rede cicloviária de Maringá

Abordaremos, neste tópico, as possibilidades e os projetos sobre a construção de uma rede cicloviária para a cidade de Maringá. O relevante é que a cidade já dispõe de alguns trabalhos ligados ao tema, sendo um deles a dissertação de Thiago Botion 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.

É demonstrado nesse estudo que Maringá dispõe de quase tudo para tornar-se 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 analogamente encontrada no presente trabalho e, quando fomos a campo e observamos nos relatos as dificuldades relatadas por nossos informantes. A transcrição que se segue, sem dúvida, mostra isso.

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.⁶⁷

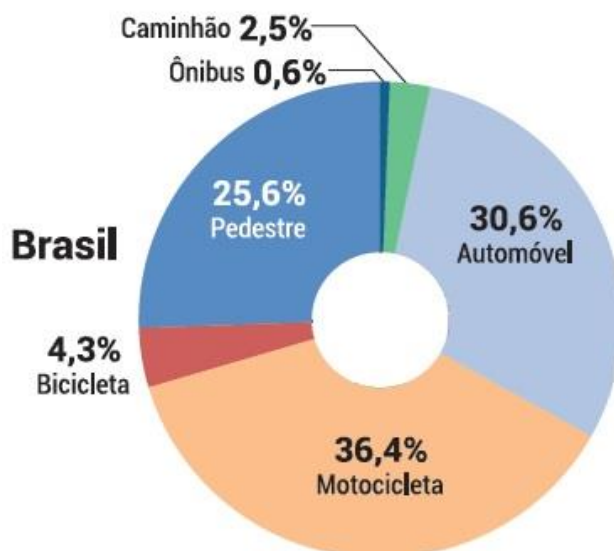
A falta de condições seguras para os transportes ativos é uma questão que pode resultar em acidentes mais graves, todavia, devemos refletir mais especificamente sobre o termo acidente, que é usado para denominar as colisões no trânsito. Entretanto, esse termo não representa o que ocorre na realidade, 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.

Pensando nisso, na Inglaterra, não se usa mais o termo “acidentes de trânsito”, exatamente para não retirar a responsabilidade dos condutores nas ocorrências de trânsito.

Neste conflito, quem paga a conta é o conjunto da sociedade mas, 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. O gráfico 07 elucida mais sobre esse grave problema.

⁶⁷ 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.

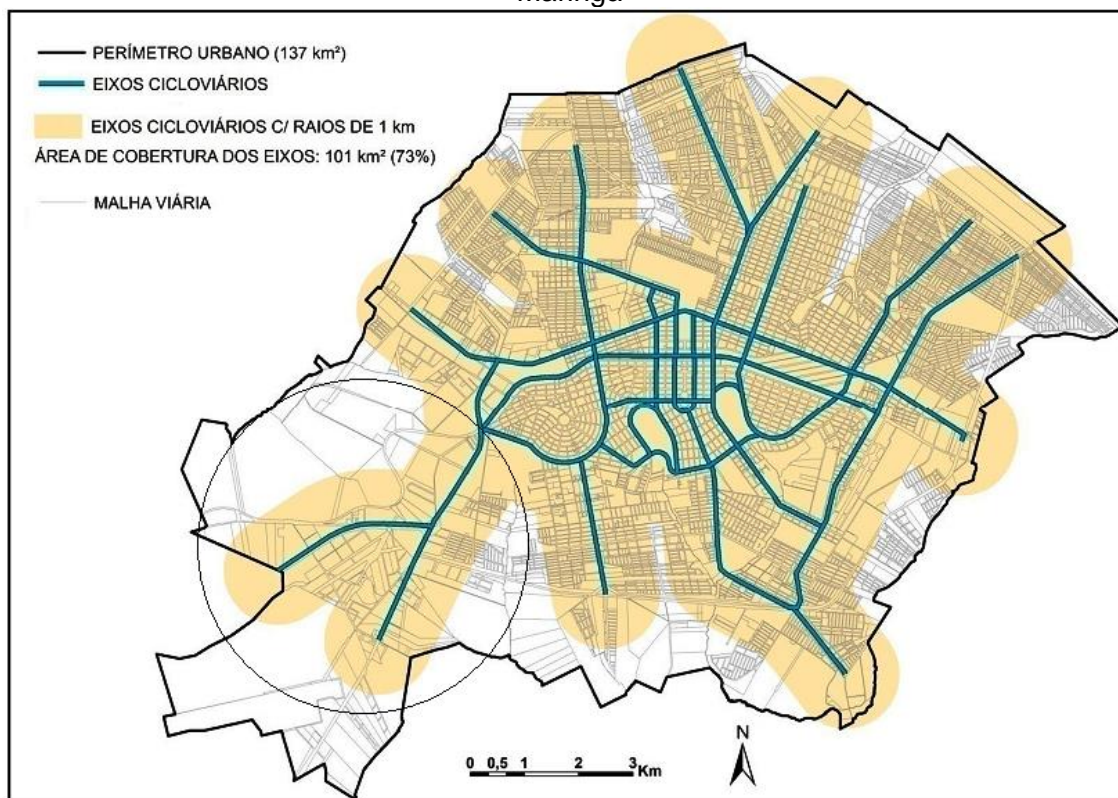
Gráfico 7 - Vítimas fatais de acidentes de trânsito por modal no Brasil.



Fonte – Ministério da Saúde. Elaborado – Fetranpor, 2014.

No gráfico também notamos que os pedestres detêm uma significativa parcela do total, já os ciclistas ficam com uma porcentagem pequena e isso se deve a um número reduzido de ciclistas nas ruas em proporção ao total de modais que transitam pela cidade.

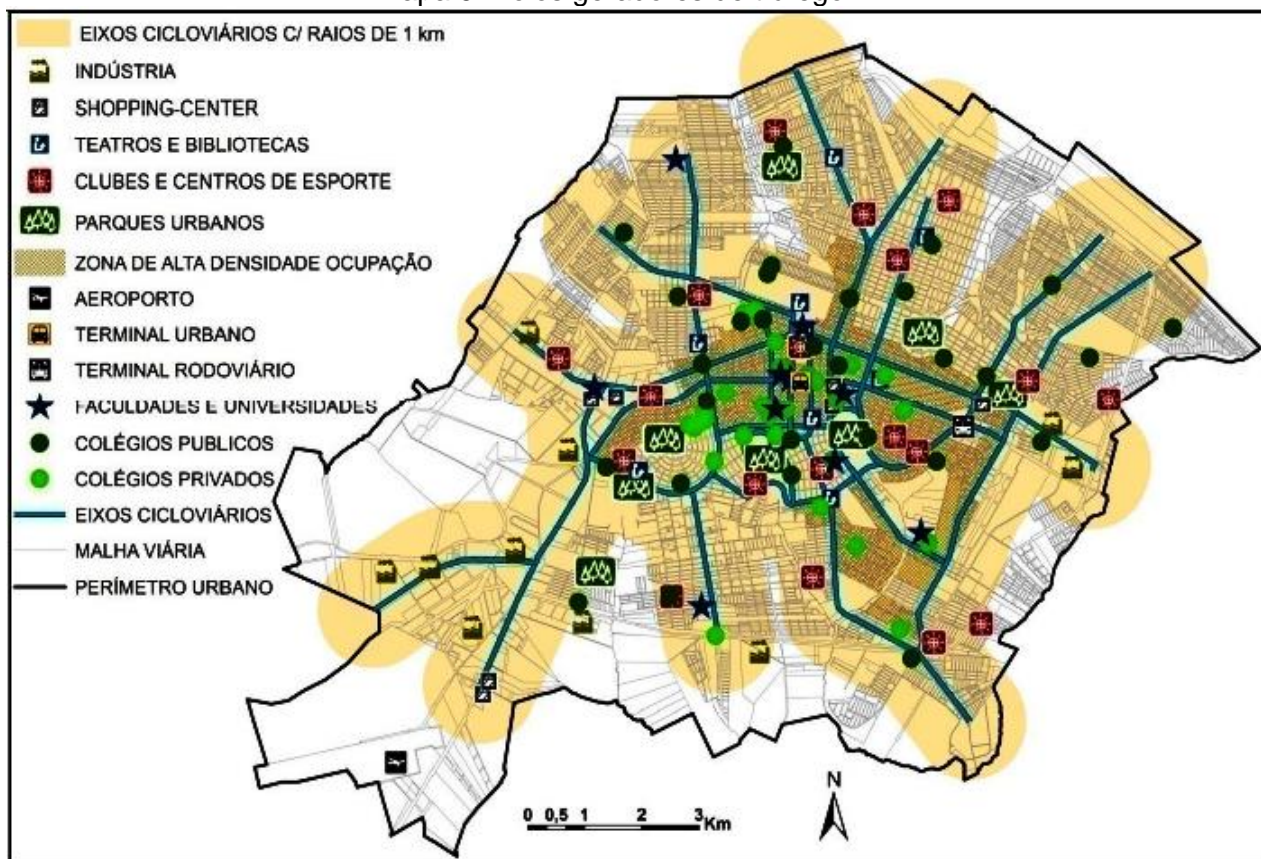
Mapa 8: Rede cicloviária indicada por Tiago Neri com 73% de atendimento às zonas de Maringá



Fonte - NERI, 2012. Adaptado pelo autor

Na área abrangida pela rede cicloviária no mapa 08, 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, por isso, necessita menos da rede.

Mapa 9: Polos geradores de tráfego



Fonte - NERI, 2012

O mapa 09 considerou vários outros itens, como: como mapa de densidade populacional, hierarquia viária, parques, clubes, teatros, shopping centers, polos educacionais e mapa de uso do solo. Esses elementos são importantes para que essa rede cicloviária seja usada pelos ciclistas. É importante observar neste mapa os polos geradores de tráfego, como por exemplo, indústrias, clubes, teatros, colégios, faculdades entre outros denominados na legenda.

Esse estudo se converte numa importante ferramenta para os avanços das políticas públicas voltadas ao uso da bicicleta. Dessa forma, a prefeitura tem mostrado conhecimento dessa pesquisa, pois utilizou-se dos conhecimentos como base para seus estudos, entretanto, vale ressaltar que é uma composição de rede

ciclovária. Visto isso e a etapa seguinte fez-se um estudo de campo, que consistiu na ida aos locais nos quais serão implementados 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, porque ir até o local, ter contato com a população, coletar dados estatísticos e também conversar com os antigos moradores sobre o tema em questão, é ampliar as possibilidades de acerto e, assim, um melhor aproveitamento dos recursos despendidos. Esse tem se constituído num importante ponto a ser destacado, porque Maringá já teve casos de ciclovias que ficaram subutilizadas, como a exemplo da recém implementada, ciclofaixa do contorno oeste da UEM e o caso da ciclovias da Avenida Guaiapó e da Avenida Mandacaru, já mencionadas no segundo capítulo.

O poder público municipal tem alegado a falta de funcionários para executar os estudos de campo. Entretanto, essa justificativa é questionável, pois temos exemplos de cidades com recursos mais limitados que Maringá que já executaram com eficiência o levantamento dessas informações, como exemplo, a cidade de Corumbá – MS, que se empenhou para fazer um estudo mais completo, incluindo também os estudos de campo. Para executar tal projeto, o município também não dispunha de muitos servidores, entretanto, buscando contornar esse problema, e a interpelou um pedido de ajuda para a Marinha, por meio do prefeito, disponibilizando 60 voluntários para as atividades de campo.

Além desse 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 e eles ganhavam uma bolsa, como forma de pagamento pelos serviços prestados. É importante destacar que esse estudo esteve vinculado ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana e nele foi incluso o estudo sobre a bicicleta.

A experiência de Corumbá revela que há alternativas, é claro que Maringá tem outros obstáculos a serem vencidos, mas 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 as 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 exemplo do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, da mobilidade urbana, além disso, 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, 2012).

Essa lei é chamada de Lei da Mobilidade Urbana e opera há cinco anos, tanto que é de conhecimento do poder público há algum tempo e foi citada até mesmo na fala do representante da prefeitura de Maringá (capítulo 2, item 2.3). 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, e que 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, eles entendem que sem pressão os avanços não ocorrem, pois o objetivo da entidade é impelir o poder público a fazer projetos com mais qualidade, ouvindo mais os ciclistas.

Maringá tem disposto de uma cultura da bicicleta que vem se devolvendo mais nos últimos cinco anos. Essa cultura envolve principalmente os passeios de lazer e o movimento cicloativista. O primeiro caracteriza-se como uma posposta 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 o 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, também é de nosso conhecimento que temos sujeitos incitantes nestes passeios, porém, esse

tipo de ação relata o quanto estamos longe de termos ruas seguras a todos os modais.

Anteriormente, citamos o Plano Municipal de Mobilidade Urbana que está sendo elaborado pelas prefeituras municipais brasileiras e tem como data final o de abril deste ano 2016. Observando esse fato 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.

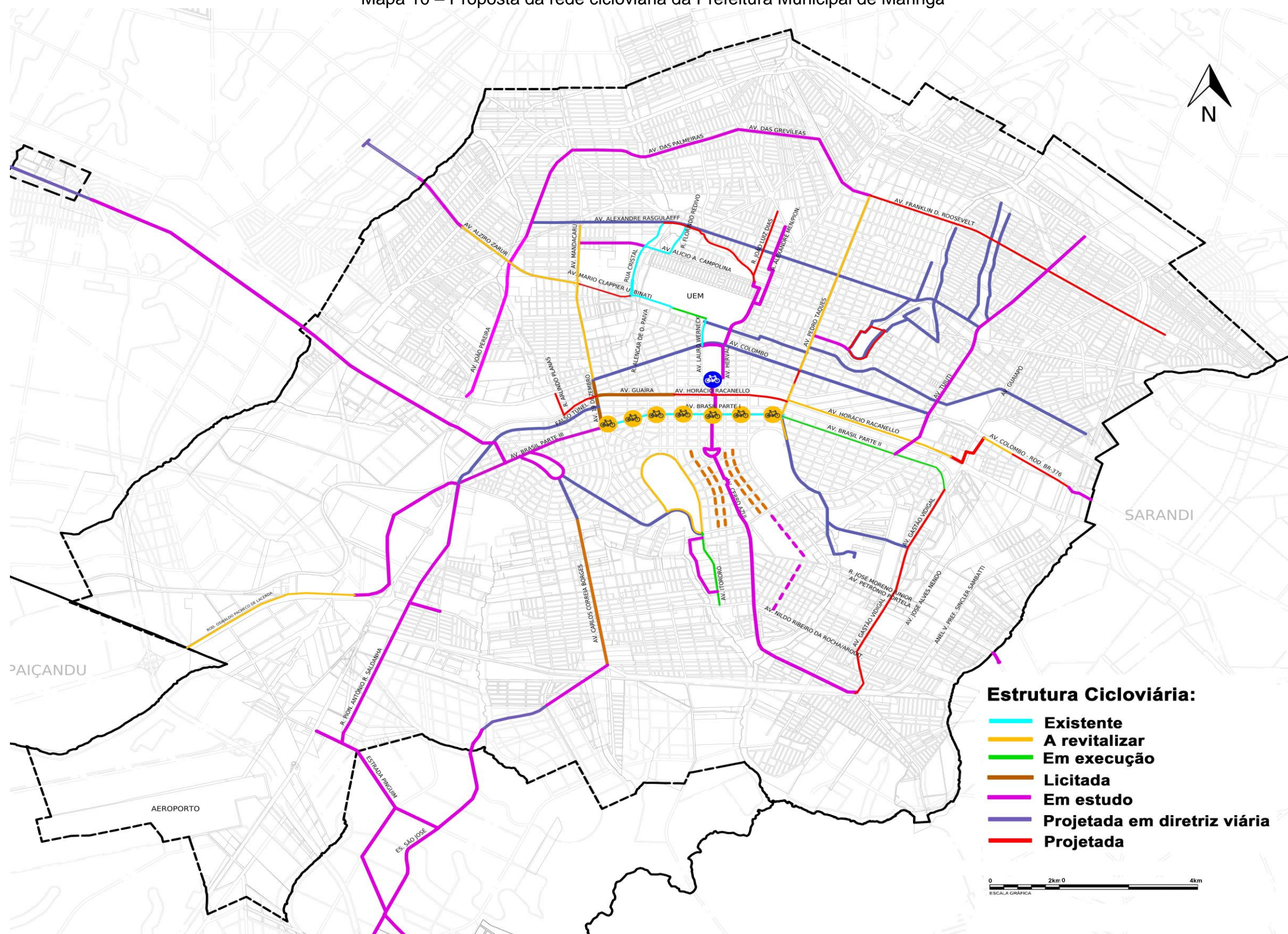
A entidade responsável por gerir esse plano é a União de Ciclistas do Brasil, que promoveu um processo seletivo que contemplaria dez entidades que teriam à sua disposição, treinamento, assessoria *in loco* e subsídio para operacionalizar tais ações, pressionando, desse modo, as prefeituras a realizarem estudos que incluam efetivamente o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Dessa forma, sabemos que 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 esta ainda estava em processo de elaboração e que a entidade poderia participar.

Por fim, atestamos 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, vamos desenvolver uma análise da rede cicloviária apresentada pelo poder público municipal. O mapa 10 que segue tem as informações do estado da arte da rede cicloviária.

Mapa 10 – Proposta da rede cicloviária da Prefeitura Municipal de Maringá



Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 2016.

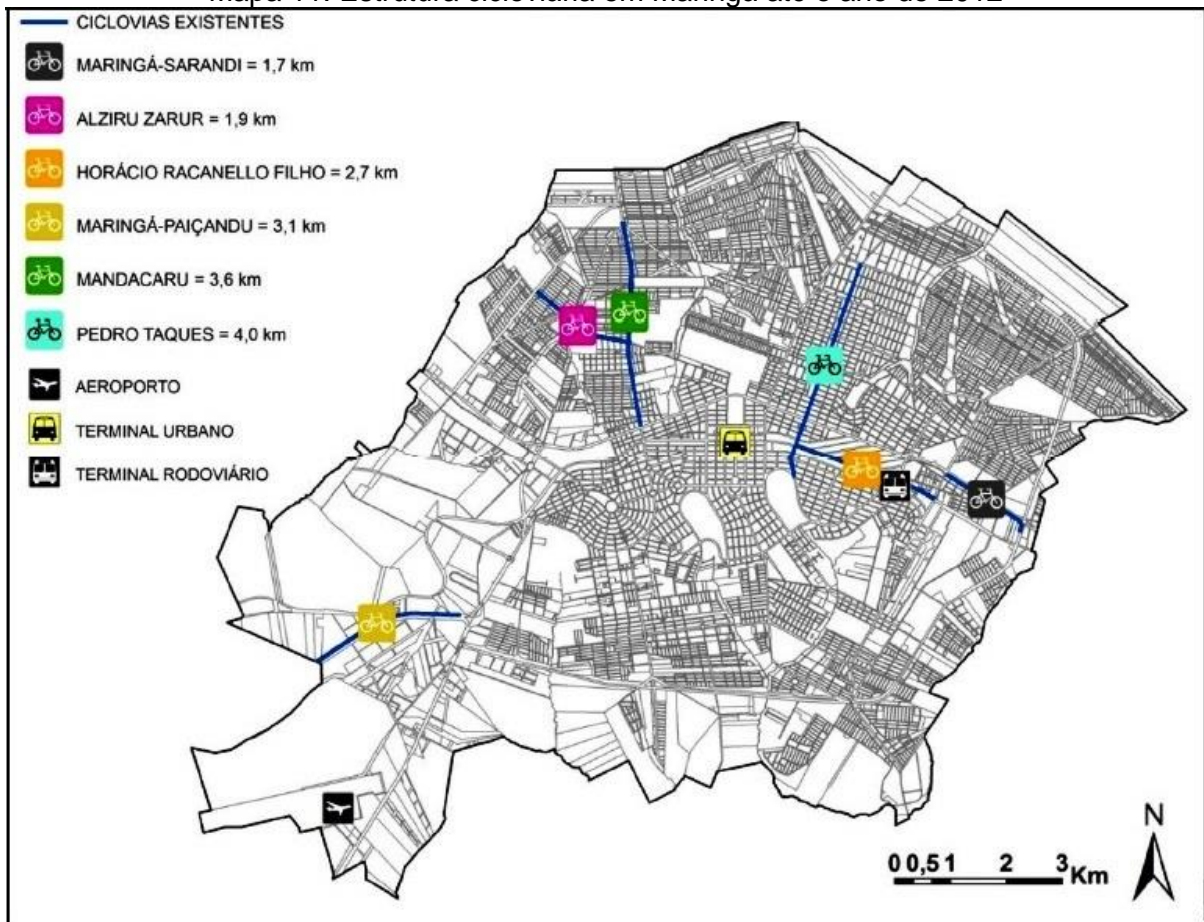
De pronto podemos perceber que há uma quantidade satisfatória da rede cicloviária planejada pela prefeitura, mas, infelizmente, pouco do que foi projetado saiu do papel, pois aproximadamente 70 % da rede encontra-se em três estágios: estrutura cicloviária em estudo, na cor roxa na legenda, na cor azul, 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 27 quilômetros de ciclovia e, na atual gestão foram feitos por volta de 10 quilômetros, que correspondem à ciclovia da Avenida Brasil, da Avenida 19 de Dezembro, Avenida Guaíra e da ciclofaixa que passa pelo contorno oeste da UEM, está sem ligação com outras ciclovias ou ciclofaixas.

O mapa 11 a seguir representa a realidade até o ano de 2012, no que se refere à rede cicloviária da cidade.

Mapa 11: Estrutura ciclovária em Maringá até o ano de 2012



Fonte: NERI, 2012

Neste produto cartográfico temos 17 quilômetros de ciclovias mapeadas, porém, das ciclovias descritas no mapa envolvendo Maringá – Sarandi = 1,7 quilômetros e Maringá – Paiçandu = 3,1 quilômetros, que por sua vez, encontram-se 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, p.67).

O mapa disponibilizado pela prefeitura inclui outras três categorias descritas na legenda, podendo ser agrupadas como ciclovias já licitadas, estruturas ciclovárias em execução e estruturas ciclovárias existentes a revitalizar. Esse 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 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.

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 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. Como exemplo, do ocorrido na Avenida Pedro Taques.

Contudo, a segunda fase da ciclovia da Avenida Brasil foi pavimentada com asfalto que proporcionou melhora na qualidade da ciclovia, e essa mudança ocorreu em virtude de uma solicitação da Ciclonoroeste, que alertou a prefeitura sobre os problemas da primeira fase da obra.

Sobre a primeira fase da ciclovia, foi desenvolvido um relatório técnico, analisando-o e propondo mudanças nesse trecho.

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

Também é importante salientar a vulnerabilidade dos ciclistas nas vias de rodagem, mesmo que previsto no Código de Trânsito Brasileiro, no qual os automóveis, ao ultrapassarem um ciclista, devem manter a distância de segurança de 1,5 metros.

Em suma, a rede cicloviária da prefeitura é uma ideia ousada, tendo em vista o tamanho da rede, mas precisaria sair do plano teórico, 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.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Observamos, na pesquisa de campo, variados perfis de uso da bicicleta na cidade, levando em consideração que esse meio de transporte perpassa em todas classes sociais, podendo, inclusive, ser usado por um trabalhador, que não dispõe de renda para adquirir um automóvel ou por pessoas que têm condições financeiras para a aquisição de um veículo automotivo, mas optaram por usar esse modal de transporte. Esses exemplos, não necessariamente, ocorrem assim, pois podemos ter um sujeito de renda limitada que possui um automóvel, entretanto, isso é mais incomum, já que não foi corriqueiro constatarmos isso em campo.

O histórico da bicicleta em Maringá mostra a sua condição necessária para termos um parâmetro de como era o uso desse modal, na década de 1970, para analisarmos as transformações até a atualidade. Em tal disposição foram constatadas duas fases, a saber, a primeira que iniciou-se na segunda metade dos anos de 1960, todavia, consolidou-se na década seguinte, deste período até os anos de 1990, o uso da bicicleta era intenso em proporção à população da época, contudo, após esse ciclo município aumentou sua frota de veículos motorizados, devido as facilidades de acesso a esse bem e, igualmente, pelo apelo publicitário ligado a esse consumo. Com isso, a frota de veículos desenvolveu-se em detrimento dos modais não motorizados, principalmente, substituindo a bicicleta pela motocicleta.

Vale lembrar que Maringá tinha uma área urbana menor que atualmente, e isso colaborava com o uso dos transportes ativos. A bicicleta, em especial, era utilizada pelos usuários como meio de transporte e os motivos para tal prática. Portanto, estavam mais ligados a uma necessidade, uma vez que até 1975 não havia transporte coletivo na cidade.

A segunda fase materializou-se mais claramente a partir de 2012, mesmo que quatro anos antes já houvesse movimentos políticos em prol da utilização da bicicleta, como a Massa Crítica, também conhecida no Brasil como Bicicletada.

Com esses novos elementos, que são notadamente os passeios de lazer e de esporte nas áreas urbanas, periurbanas e rurais da região, além do movimento cicloativista, que busca, principalmente, desenvolver melhores condições para a ciclomobilidade fora forjado em um momento de crise do modelo de transporte

vigente, em uma ocasião de dúvida sobre a eficiência dos automóveis para o uso dos deslocamentos em escala intraurbana.

Em razão das profundas mudanças ocorridas no município e também na sociedade como um todo, desde os anos de 1970, a forma de uso da bicicleta também foi alterada, envolvendo novos atores sociais neste processo, que têm uma forma distinta de utilização da bicicleta, ou seja, a prática de lazer e esportiva como elementos que não existiam anteriormente, além do movimento cicloativista, que tem promovido o uso da bicicleta como importante modal. Tais sujeitos ainda assimilam esse meio de locomoção como uma ferramenta política de transformação das cidades, portanto, tivemos mudanças substanciais no cenário, que levou a distinguirmos essas duas fases.

Assim, mesmo com essa divisão em dois momentos os processos acontecem concomitantemente, pois pode-se deparar com cidadãos que usam a bicicleta desde 1960, mas também, é notório que novas formas de uso da bicicleta tenham surgido nos últimos cinco anos. Nesse sentido, tratando mais especificamente sobre o planejamento urbano, apuramos que o poder público tem operado de duas maneiras distintas quanto à mobilidade urbana na cidade.

Constatamos que a atuação da prefeitura tem se voltado com maior atenção às questões relativas ao trânsito e a circulação dos veículos motorizados, concedendo a abertura de ruas, a criação de contornos, que segregam ainda mais o espaço urbano, bem como a ampliação de estacionamentos em espaços públicos fundamentais do município, como a exemplo da antiga rodoviária, que foi demolida e em seu lugar estabelecida uma grande área de estacionamento. Em suma, criam-se os mais diversos mecanismos para acomodar os automóveis como no caso emblemático do contorno da Universidade Estadual de Maringá, cujos efeitos sonoros e socioambientais sequer foram considerados.

A obsolescência dessas práticas faz com que as cidades fiquem adaptadas para um único meio de transporte, resultando numa política urbana pouco democrática e cidadã. No entanto a mesma municipalidade contraditoriamente tem promovido algumas ações no sentido oposto, como o domingo no Parque, as ruas acalmadas e a implantação de ciclovias e ciclo faixas com o fito de minimizar as críticas de setores da sociedade e ao mesmo tempo preservar o discurso e a imagem de "Cidade Verde" e da conseqüente ideia de qualidade de vida.

Devemos considerar como um avanço, mesmo que ainda pontual, a diminuição da velocidade em algumas vias, como no caso da Avenida Brasil, que passou de 60 para 50 quilômetros por hora, o que pode parecer irrelevante, mas em se tratando de uma área central e de comércio da cidade, e que possui um fluxo intenso de veículos e de pedestres se mostra um ganho qualitativo muito significativo.

A ampliação da rede cicloviária também é uma política que se encaixa nessa segunda forma de atuação do poder público, mesmo que os estudos da ampliação da rede cicloviária já tenham, em teoria, uma boa extensão e, por consequência, uma capilaridade satisfatória, ela se encontra ainda no plano das ideias. Pouco dessas metas foram implementadas, dos cinquenta quilômetros previstos nessa fase inicial do projeto da Prefeitura, somente dez quilômetros foram construídos. Cabe ressaltar também, que existe uma data limite até o fim de 2016 para execução dessas obras.

A atenção dada a esse tema, mesmo longe do ideal, tem sido a melhor da última década, entretanto, salienta-se que uma ciclovia não é um fim em si mesma. É um meio de proporcionar segurança para quem já usa esse modal, além de atrair novos adeptos e, assim, desenvolver uma cultura em relação ao uso da bicicleta.

Em relação à questão da segurança, esse ponto foi reiteradamente um alvo de crítica, ficando explícito nos relatos coletados nas atividades de campo. Na literatura há também um reforço da tese de que quando há falta de condições mínimas para deslocar-se com segurança, os indivíduos naturalmente procuram alternativas mais satisfatórias nesse quesito.

As melhorias quanto à ciclomobilidade, sobretudo quanto à rede cicloviária, envolvem políticas que perpassam as escalas de poder da prefeitura, pois, atualmente, já existem parâmetros legais, como a lei nº 12.587. Tal ordem prescreve dar preferência aos transportes coletivos e ativos, além de que, para a aprovação de alguns projetos em financiadoras estatais e privadas, já é obrigatório incluir a bicicleta.

Portanto, de algum modo, a insurgência de demandas dos movimentos sociais, bem como, o crescimento dos passeios de lazer que proporcionam visibilidade ao modal, somado a uma necessidade da municipalidade em manter-se atual, assegurando o discurso quase que publicitário de Maringá como “uma cidade verde”, que se preocupa com o equilíbrio ambiental.

Inferimos que, mesmo com os avanços já conquistados, ainda de modo geral, a viabilidade para a utilização do automóvel transcorre a dos outros meios de transporte ativos e coletivos. Deste modo, essa circunstância acaba impelindo ao uso dos transportes motorizados, por mais que o sujeito tenha a vontade de mudar de modal de transporte ou apenas fazer uma experiência, acaba por descartar essa opção, pois vê que a cidade ainda não dispõe das condições necessárias. Um exemplo de um uso multimodal abarca os usuários híbridos, que se apropriaram de dois meios de transporte: o automóvel e a bicicleta.

Ainda temos a fragilidade do transporte coletivo, pois o seu preço é elevado se levarmos em consideração a qualidade do serviço. A não aceitação de dinheiro em espécie para comprar a passagem também limita o tempo de espera em alguns pontos.

Mesmo com todas essas limitações e problemas, a empresa Transporte Coletivo Cidade Canção, recentemente, conseguiu manter sua concessão por mais trinta anos.

Todos esses elementos têm limitado o acesso dos municípios aos bens que a cidade proporciona, pois existe uma política de viabilizar um modal em detrimento do outro, por exemplo: “Porque não se ampliam os corredores exclusivos para o transporte coletivo, uma vez que esse transporte tem maior capacidade de carga que os automóveis?”, ou então, “Qual é o motivo para não se ampliar a rede cicloviária, retirando o estacionamento dos automóveis, quando necessário?”.

O motivo principal é que, no imaginário dos gestores públicos, também de uma parcela da população, ainda se tem a associação de ideias de que uma cidade com muitos automóveis é um indicativo de um município abastado, sendo possível afirmar isso uma vez que o próprio representante do poder público faz tal afirmação.

Assim, os avanços devem ser no sentido de proporcionar uma maior equidade nas políticas urbanas, pois o modelo de cidade que Maringá tem arquitetado impossibilita ao cidadão o seu “direito à cidade”, e a maneira de ressignificá-la é por meio da “democratização do espaço urbano”, ou seja, possibilitar às pessoas o direito de escolher a forma de deslocamento. Para tanto, é indispensável uma infraestrutura equilibrada, que englobe todos os meios de transporte.

REFERÊNCIAS

ACIM/PMM – **Censo Econômico de Maringá**. ACIM/PMM. Maringá. 2002.

ALBERTI, V. **História oral**: a experiência do CPDOC. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1990.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503 , de 23-9-97 - 3ª edição - Brasília: DENATRAN, 2008. 232 p.

BRASIL. **Estatísticas de Trânsito, Frota de Veículos Cadastrados PR**

. Disponível em: <

http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/estatisticasdetransito/frotadeveiculoscastradospr/2015/FROTA_SETEMBRO_2015.pdf >. Acesso em 07/02/16.

BRASIL. **Ministério da Justiça. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)**. Sistema Nacional de Estatística de Trânsito. Brasília, 2008. Disponível em: <<http://www.bibliotecavirtual.sp.gov.br/especial/docs/200809-dadostransito.pdf>> Acesso em: Abril de 2014.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro: instituído** pela Lei nº 9.503 , de 23-9-97 - 3ª edição - Brasília: DENATRAN, 2008. 232 p

BUARQUE, C. **O Desafio Ético**. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

CICILE, J. **La mobilité des personnes dans les grandes villes européennes** : de la congestion automobile à la régulation de la demande. Marseille,dec.1995. Thèse de Doctorat. Université de Provence Aix-Marseille I.

DUARTE. F; LIBARDI, R; SÁNCHEZ. **Introdução à Mobilidade Urbana**. Curitiba, Jurua, 2007. 108p.

GARNIER, B. **Geografia de população**. 2. ed. rev. - São Paulo: Editora Nacional, 1980.

GARNIER, B. **Geografia urbana**. 1. ed. rev. - Lisboa: Fundação Calouste Gulberkian, 1980.

GOMIDE, A. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**, 2006. p. 242-250.
Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf>. Acesso em 8 de Dezembro de 2014.

GUEDES, F. E. M. et al. **Análise Econômica Do Setor De Bicicletas E Suas Regras Tributárias**. São Paulo: Tendência Consultoria Integrada, 2013. 70p.

HARVEY, D. **A liberdade da cidade**. Disponível em: <<https://ujceara.files.wordpress.com/2014/01/cidadesrebeldes-passelivreemasmanifestac3a7c3b5esquetomaramasruasdobrasil.pdf>>. Acesso em: 13 de maio de 2015.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grande Cidades**. São Paulo.

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

MARICATO, E. **O automóvel e a Cidade**. *Ciência & Ambiente*, Santa Maria, v. 37, n. 1, p. 174, Junho de 2008.

MATOS, J. S.; SENNA, A. K. História Oral como Fonte: problemas e métodos, **Revista Historiæ**, Rio Grande, v 2 (1): p. 95-108, 2011.

México Supera o Brasil como Maior Produtor de Veículos da América Latina. **Jornal Estadão**. Disponível em: < <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,mexico-supera-o-brasil-como-maior-produtor-de-veiculos-da-america-latina,1644071> >. Acesso em: 18/09/15.

MARINI, M. L. **O Relacionamento e as novas Configurações entre Montadoras de Automóveis e seus Fornecedores**. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Programa de Pós-graduação em Engenharia de Produção. UFSC. Florianópolis, 2003.

MINISTERIO DAS CIDADES. **Gestão Integrada mobilidade urbana**. Brasília, 2006. 164p.

MOSCOVICI, S. **Natureza**: para pensar a Ecologia. Rio de Janeiro: Mauad X/ Instituto Gaia, 2007.

NAZARENO, S. A. **Revisando o “não-transporte”**: tese da rua humanizada. *Ciência & Ambiente*, Santa Maria, v. 37, n. 1, p. 174, Junho de 2008.

NED LUDD (org.). **Apocalipse Motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. Tradução Leo Vinicius ; ilustrações de Andy Singer.- 2. ed. rev. - São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

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.

RAMÃO, F. P.; WADI Y. M. **Espaço urbano e criminalidade violenta**: análise da distribuição espacial dos homicídios no município de Cascavel/PR. *Rev. Sociol. Polit.*, Curitiba, vol.18, no.35, Feb. 2010.

RAQUEL, R. **Espaço em transição: a mobilidade ciclística e os planos diretores de Florianópolis**; Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFSC, Florianópolis, 2010.

RIBEIRO, L. C. Q; RODRIGUES, J. M. **Da crise da mobilidade ao apagão urbano**. Disponível em: < <http://mercadoetico.terra.com.br/arquivo/da-crise-da-mobilidade-ao-apagao-urbano/> >.

ROEHE, N. S. **A Indústria Automobilística e a Política Econômica do Governo Geisel: tensão em uma parceria histórica (1974 - 1978)**, Tese de doutorado, PUC, 2011.

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

ROCHA, R. P. **Automatismo: qual uso, qual significado?**. *Ciência & Ambiente*, Santa Maria, v. 37, n. 1, p. 174, Junho de 2008.

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.

SCHETINO, A. **Pedalando na modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX-XX**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

SILVA, H. M. **Froteiros: as condicionantes históricas da ocupação do oriente paraguaio**. 1ª edição. Maringá: Eduem, 2010. 364 p.

SOBRINHO, A.; MENDES C. **Caracterização de um subcentro: o caso da avenida Pedro Taques – Maringá-PR**. *Revista Percurso - NEMO*, Maringá, v. 4, n. 1 , p. 175-202, 2012.

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

APÊNDICE

Roteiro de perguntas (entrevistas semiestruturadas):

Prefeitura:

- Quais as propostas para a mobilidade por bicicleta em Maringá?
- Existe interesse para o fomento da multimodalidade?
- Alguma data para a interligação das ciclovias?
- Que tipo de público a Prefeitura pretende atingir com as ciclovias?
- Existe a vontade de realização de ciclovias em bairros mais periféricos?
- A cidade de Maringá se sente atrasada quanto à mobilidade por bicicletas?

Ciclonoroeste

- Como a associação vê a implantação das novas ciclovias? Elas são suficientes pra demanda atual?
- Quais são as pautas defendidas pela Ciclonoroeste?
- Como a associação pretende chegar aos ciclistas trabalhadores, que não possuem clareza sobre o uso da bicicleta como ativismo?
- Qual é a causa defendida pela associação, e como esta causa é importante para a vida dos cidadãos?

Bicicultura (lazer)

- Qual o perfil das pessoas que pedalam com vocês?
- Vocês usam a bicicleta no dia-a-dia?
- Vocês acham que os passeios que promovem fomentam o uso da bicicleta como meio de transporte?

Ciclista Trabalhador

- Há quanto tempo você usa a bicicleta?
- Você se sente seguro no trânsito?
- Você acha que a prefeitura age a favor de quem usa a bicicleta como meio de transporte?

Estudantes

- Há quanto tempo você usa a bicicleta?
- Você se sente seguro no trânsito?
- Você acha que a prefeitura age a favor de quem usa a bicicleta como meio de transporte?
- Na escola, o transporte por bicicletas é tratado de alguma forma?
- Por que você anda de bicicleta?
- Você pretende usar a bicicleta mesmo depois de ter habilitação?

Usuário automóvel e bicicleta

- Como você escolhe entre o carro e a bicicleta?
- Qual a diferença que você sente entre o uso da bicicleta e o carro?
- Porque você usa o carro e a bicicleta de forma conjunta?
- Maringá está pronta para bicicleta como meio de transporte?

Aventura

- Quando você começou a pedalar?
- E como foi esse uso da bicicleta? Mais como lazer, ou também como meio de transporte?
- Qual é o perfil de quem vem para a trilha? Você acha que quem procura fazer as trilhas tem como objetivo sair da área urbana?
- Como você utiliza a bicicleta? Além de fazer trilhas, faz o uso misto de carro e bicicleta?
- Como você vê o trânsito de Maringá?

RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO DA EXECUÇÃO DA CICLOVIA NA AVENIDA BRASIL EM MARINGÁ/PR

DATA DA VISITA TÉCNICA - 08/11/2014

TRECHO DA PRAÇA 7 DE SETEMBRO (PRAÇA DO PELADÃO) - PRAÇA JOSÉ BONIFÁCIO

• PAVIMENTO:

- Irregular em alguns pontos, apresentando desníveis e certo desconforto ao pedalar;
- Aparecimento de fissuras transversais ao longo deste trecho que potencializam deteriorização mais rápida do pavimento;
- A textura da pista, neste trecho também apresenta característica escovada, com o aparecimento de sulcos para escoamento de água. Esta textura, assim como no trecho anterior, necessita ser amenizada para maior conforto do ciclista, bem como menor potencial de desgaste dos pneus com uma pintura específica (emborrachada);
- Algumas ocorrências de buracos no pavimento (marcas de pisada);
- Seção transversal aparentemente dentro dos parâmetros de inclinações;

• TRAÇADO

- Traçados descentralizados nas interseções, potencializando pontos de conflito com os demais veículos, além de alterações bruscas no alinhamento da ciclovia nestes pontos. Sugestão: centralizar as travessias pelo eixo central do canteiro (esta característica se acentua nos locais onde serão instalados pontos do corredor de ônibus);
- Largura da pista suficiente para potencial inicial de volume de ciclistas;

• ACESSIBILIDADE

- Rampas com inclinações de acordo com os parâmetros de projeto, porém apresentando desníveis com o pavimento do leito carroçável que poderá ser solucionado com o recapeamento das pistas;
- Mobiliários urbanos como suportes verticais de semáforos, por exemplo, instalados muito próximos à ciclovia;
- No cruzamento entre a Avenida Brasil e a Rua José de Alencar, existe uma haste vertical (antigo radar eletrônico) localizada no meio da ciclovia, onde se não for retirada, após o término da obra, exigirá remendos no pavimento da ciclovia neste local;

TRECHO DA PRAÇA JOSÉ BONIFÁCIO - AVENIDA PARANÁ

• PAVIMENTO

- Este trecho apresenta maior regularidade com relação á ondulações;
- Ocorrência mais frequente de buracos no pavimento (marcas de pisada);
- Seção transversal aparentemente dentro dos parâmetros de inclinações;
- A textura da pista, neste trecho também apresenta característica escovada, com o aparecimento de sulcos para escoamento de água. Esta textura, assim como no trecho anterior, necessita ser amenizada para maior conforto do ciclista, bem como menor potencial de desgaste dos pneus com uma pintura específica (emborrachada);

• TRAÇADO

- Traçados descentralizados nas interseções, potencializando pontos de conflito com os demais veículos, além de alterações bruscas no alinhamento da ciclovia nestes pontos. Sugestão: centralizar as travessias pelo eixo central do canteiro (esta característica se acentua nos locais onde serão instalados pontos do corredor de ônibus);
- Largura da pista suficiente para potencial inicial de volume de ciclistas;

• ACESSIBILIDADE

- Rampas com inclinações de acordo com os parâmetros de projeto, porém apresentando desníveis com o pavimento do leito carroçável que poderá ser solucionado com o recapeamento das pistas;

TRECHO DA AVENIDA PARANÁ - AVENIDA SÃO PAULO

• PAVIMENTO

- Este trecho apresenta maior regularidade com relação á ondulações;
- Ocorrência mais frequente de buracos no pavimento (marcas de pisada);
- Seção transversal aparentemente dentro dos parâmetros de inclinações;
- Na interseção entre a Avenida Brasil e a Rua Piratininga (em frente a loja A Brasileira), há um trecho irregular com relação à seção longitudinal (ative brusco da pista e sem necessidade), fato acentuado por ser uma curva;
- A textura da pista, neste trecho também apresenta característica escovada, com o aparecimento de sulcos para escoamento de água. Esta textura, assim como no trecho anterior, necessita ser amenizada para maior conforto do ciclista, bem como menor potencial de desgaste dos pneus com uma pintura específica (emborrachada). As travessias de pedestres executadas neste trecho apresentam uma textura do pavimento de concreto mais propícia para a ciclovia;
- Aparecimento de fissuras longitudinais entre as juntas de dilatação em vários pontos da ciclovia neste trecho;

• TRAÇADO

- Traçados descentralizados nas interseções, potencializando pontos de conflito com os demais veículos, além de alterações bruscas no alinhamento da ciclovia nestes pontos. Sugestão: centralizar as travessias pelo eixo central do canteiro

(esta característica se acentua nos locais onde serão instalados pontos do corredor de ônibus);

- Largura da pista suficiente para potencial inicial de volume de ciclistas;

- **ACESSIBILIDADE**

- Rampas com inclinações de acordo com os parâmetros de projeto, porém apresentando desníveis com o pavimento do leito carroçável que poderá ser solucionado com o recapeamento das pistas;

TRECHO DA AVENIDA SÃO PAULO - PRAÇA ROCHA POMBO

- **PAVIMENTO**

- Este trecho apresenta maior regularidade com relação á ondulações;
- Ocorrência frequente de buracos no pavimento (marcas de pisada);
- Seção transversal aparentemente dentro dos parâmetros de inclinações;
- A textura da pista, neste trecho também apresenta característica escovada, com o aparecimento de sulcos para escoamento de água. Esta textura, assim como no trecho anterior, necessita ser amenizada para maior conforto do ciclista, bem como menor potencial de desgaste dos pneus com uma pintura específica (emborrachada). As travessias de pedestres executadas neste trecho apresentam uma textura do pavimento de concreto mais propício para a ciclovia;

- **TRAÇADO**

- Traçados descentralizados nas interseções, potencializando pontos de conflito com os demais veículos, além de alterações bruscas no alinhamento da ciclovia nestes pontos. Sugestão: centralizar as travessias pelo eixo central do canteiro (esta característica se acentua nos locais onde serão instalados pontos do corredor de ônibus);
- Largura da pista suficiente para potencial inicial de volume de ciclistas;

- **ACESSIBILIDADE**

Rampas com inclinações de acordo com os parâmetros de projeto, porém apresentando desníveis com o pavimento do leito carroçável que poderá ser solucionado com o recapeamento das pistas;

Maringá, 28 de novembro de 2014.

Eduardo Simões
Geógrafo - Câmara Técnica

Thiago Botion Neri
Arquiteto e Urbanista - Câmara Técnica