



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

CELSO NICOLA ROMANO

**MORTE NO TRÂNSITO NA ÁREA CONURBADA DA REGIÃO
METROPOLITANA DE MARINGÁ (PR): UMA ANÁLISE DA
RELAÇÃO ENTRE MOBILIDADE URBANA, SEGREGAÇÃO
RESIDENCIAL E ACIDENTES**

**MARINGÁ
2011**

CELSO NICOLA ROMANO

**MORTE NO TRÂNSITO NA ÁREA CONURBADA DA REGIÃO
METROPOLITANA DE MARINGÁ (PR): UMA ANÁLISE DA
RELAÇÃO ENTRE MOBILIDADE URBANA, SEGREGAÇÃO
RESIDENCIAL E ACIDENTES**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Estadual de Maringá, como um dos requisitos para obtenção do título de mestre.

Orientadora:
Prof^a. Dr^a. Ana Lúcia Rodrigues

MARINGÁ

2011

CELSONICOLA ROMANO

**MORTE NO TRÂNSITO NA ÁREA CONURBADA DA REGIÃO
METROPOLITANA DE MARINGÁ (PR): UMA ANÁLISE DA
RELAÇÃO ENTRE MOBILIDADE URBANA, SEGREGAÇÃO
RESIDENCIAL E ACIDENTES**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Estadual de Maringá, como um dos requisitos para obtenção do título de mestre.

COMISSÃO EXAMINADORA:

Orientadora: Prof^a. Dr^a.
Ana Lúcia Rodrigues.

Prof^a. Dr^a.
Celene Tonella

Prof^a. Dr^a.
Dalva Maria B. de L. Dias de Souza

MARINGÁ, ____ de _____ de 2011

DEDICATÓRIA

À minha esposa, Cidinha, pelo apoio
a esta minha mania de querer
estudar e compreensão pelo meu
isolamento em alguns momentos da
fase final de conclusão da
dissertação.

Ao meu neto e grande amigo Felipe,
pelas vezes que não pude brincar ou
assistir seus filmes preferidos. Estou
em débito com ele.

Às minhas cinco filhas, genros e o
netinho Olavo, mesmo distante.

À professora Ana Lúcia Rodrigues,
minha orientadora, pelas palavras
motivadoras, especialmente quando
me via titubeante, pela sua
competência e profissionalismo.

Ao meu amigo inseparável Altair, que
foi o grande responsável ao meu
retorno aos bancos escolares e
divide comigo as angústias do
cotidiano.

AGRADECIMENTOS

Passado este período de dois anos, e agora, fazendo uma retrospectiva das várias pessoas, que de alguma forma, me ajudaram na conclusão deste trabalho, penso que não daria para nominar a todos, pois ficaria muito extenso e cuja leitura seria cansativa e também porque correria o risco de esquecer alguém. Desta forma, prefiro agradecer a todos, de forma generalizada, que de alguma forma, direta ou indiretamente me auxiliaram neste trabalho, que para mim foi muito importante.

Aos professores do programa de pós-graduação em Ciências Sociais, pela competência comprovada e pelo carinho demonstrado para comigo

Às professoras, que neste caso preciso nominar, Simone Dourado e Márcia da Silva, que participaram da banca de qualificação e que, com suas sugestões bastante pertinentes, contribuíram demais para a conclusão de minha pesquisa.

Aos colaboradores do Observatório das Metrópoles, núcleo Maringá, pela colaboração na montagem dos mapas, na discussão de temas relacionados com minha pesquisa e por dividirem comigo aquele pequeno espaço físico, mas de grande calor humano.

Ao Quarto Batalhão da Polícia Militar do Estado do Paraná, de Maringá, de Sarandi e de Paiçandu, pela atenção, solicitude e presteza no atendimento ao meu pedido de dados para a pesquisa

Aos demais onze concluintes da primeira turma de mestrado e aos colegas com quem dividimos sala de aula das diversas disciplinas que cursamos.

A todos que de alguma forma, me ajudaram muito nestes dois anos, para alcançar meus objetivos.

ROMANO, Celso Nicola. Morte no Trânsito na Área Conurbada da Região Metropolitana de Maringá (PR): Uma análise da relação entre mobilidade urbana, segregação residencial e acidentes. 2011. 155 folhas. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais - Universidade Estadual de Maringá. Maringá, 2011

RESUMO

A cidade de Maringá, norte do Estado do Paraná, com uma taxa de 7,9 homicídios por 100 mil habitantes, no ano de 2003, foi proclamada, por um *ranking* do IPEA, como a menos violenta do Brasil, entre as cidades com mais de 150 mil habitantes. Porém, no mesmo período e nos anos seguintes, as mortes causadas por acidentes de trânsito, no perímetro urbano, tiveram taxas três vezes maiores, chegando ao alto índice de quase 30 mortes por 100 mil habitantes no ano de 2010, suscitando a questão de que, as mortes no trânsito não seriam um indicador de violência suficiente para invalidar a imagem de cidade não violenta. O presente trabalho pretende analisar os óbitos ocorridos no trânsito urbano da cidade pólo metropolitana de Maringá e das duas cidades conurbadas a ela, Sarandi e Paiçandu, nos anos de 2006 a 2008. Para se aprofundar na temática desta modalidade de violência urbana, serão analisadas a falta de acessibilidade, de mobilidade e transporte decorrentes da fragmentação social do espaço urbano e da conseqüente segregação residencial e sua vinculação com o número de mortes por acidentes de trânsito no território metropolitano. A partir de pressupostos conceituais, que ajudarão na reflexão sobre os dados coletados, referentes à mobilidade, violência, espaço e segregação social, e levantamento das condições sócio-econômicas das pessoas vitimadas no trânsito, verificar-se-á a possibilidade de confirmação da tese de que o número de mortes no trânsito do perímetro urbano ocorre em maior proporção nas classes mais pobres da população, em que se verifica um perfil de vítima diferente do perfil do acidentado no trânsito das rodovias.

Palavras-chave: acidente de trânsito; violência urbana; área conurbada; mobilidade.

ROMANO, Celso Nicola. Death in the Transit in the Urban Area of the Metropolitan Region of Maringá (PR): An analysis of the relation between urban mobility, residential segregation and accidents. 2011. 155f. Dissertation (Master in Social Sciences) Postgraduate Program in Social Sciences - State University of Maringá. Maringá, 2011

ABSTRACT

The city of Maringá, north of Paraná State, with a rate of 7,9 homicides for a 100,000 inhabitants in 2003, was proclaimed by the IPEA ranking as the less violent of Brazil, considering cities with more than 150 thousand inhabitants. However, in the same period and the following years, deaths caused by traffic accidents in the urban area, had rates three times higher, reaching a high rate of nearly 30 deaths per 100,000 inhabitants in the year of 2010, raising the question of that The deaths in the transit would not be an indicator of violence enough to invalidate the non-violent city image. The present work intent to analyze the deaths occurred in the urban transit of the city, polar metropolitan region of Maringá and its two conurbadas cities, Sarandi and Paiçandu, in the years of 2006 to 2008. To go deep itself the thematic one of this modality of urban violence, will be analyzed the need of accessibility, mobility and transport, due of the social fragmentation of the urban space and the consequent residential segregation and its link with the number of deaths by traffic accidents in the metropolitan territory. From estimated conceptual that they will help in the reflection on the collected data, referring mobility, violence, space and social segregation, and survey of the partner-economic conditions of the people victimized in traffic, it will be check the possibility of confirmation of the thesis that the number of traffic deaths in the urban area occurs mostly in the poorer classes of the population, where is verified a different profile of victims of the victims profile in the highways transit.

Word-keys: traffic accidents; urban violence; urban areas; mobility.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Percentual da população residente de 15 anos e + que trabalha e realiza movimento pendular segundo tipo e AED – RMM - 2000	57
Tabela 2	Frota de veículos 2007/2010 e população 2000/2010	75
Tabela 3	Frota de veículos de duas e quatro rodas – Anos 2007/2010	75
Tabela 4	Relação frota de veículos e população – Ano 2010	76
Tabela 5	Sexo das vítimas – Anos 2006 a 2008	109
Tabela 6	Relação Sexo e Condição das Vítimas - Anos 2006 a 2008	109
Tabela 7	Idade das vítimas – Anos 2006 a 2008	110
Tabela 8	Mês do acidente com vítima fatal – Anos 2006 a 2008	112
Tabela 9	Dia da semana do acidente com vítima fatal – Anos 2006 a 2008	113
Tabela 10	Horário dos acidentes com vítima fatal – Anos 2006 a 2008	114
Tabela 11	Local de residência das vítimas por ocasião dos acidentes - Anos de 2006 a 2008	116
Tabela 12	Condição das vítimas – Anos 2006 a 2008	122
Tabela 13	Brasil – Frota de Veículos 2000/2009 – Em mil unidades	125
Tabela 14	Relação motocicletas x população – Ano 2010	126

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1	Local do Óbito – Anos 2006 a 2008	108
-----------	-----------------------------------	-----

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Estado do Paraná - Localização da cidade de Maringá	50
Mapa 2	A Institucionalização da Região Metropolitana de Maringá (1998 - 2010)	52
Mapa 3	Percentual de pessoas que trabalham ou estudam fora do local de moradia por AED's - RM Maringá	54
Mapa 4	Maringá - Principais ruas e avenidas	80
Mapa 5	Maringá - Sistema Viário	90
Mapa 6	Transporte Coletivo - Itinerários metropolitanos, urbanos e total de passageiros do sistema de transporte coletivo - Maringá - 2002	95
Mapa 7	Região do endereço domiciliar e do local do acidente de trânsito envolvendo morte - Maringá - 2006	117
Mapa 8	Região do endereço domiciliar e do local do acidente de trânsito envolvendo morte - Maringá - 2007	118
Mapa 9	Região do endereço domiciliar e do local do acidente de trânsito envolvendo morte - Maringá - 2008	119
Mapa 10	Faixas de renda do chefe do domicílio dos municípios de Maringá, Sarandi e Paiçandu - 2000	120

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Maringá - O Projeto original (destaque da separação funcional)	31
Figura 2	Destaque da legenda que consta no projeto inicial de Maringá	37
Figura 3	Propostas para o Novo Centro Urbano de Maringá	43
Figura 4	Projeto Ágora - de Oscar Niemeyer	81
Figura 5	Maringá - Sistema binário	85
Figura 6	Significado de algumas placas de Sinalização Vertical	88

LISTA DE FOTOS

Foto 1	Maringá - Conjunto Maurício Schulmann -2010	41
Foto 2	Maringá noturna - Catedral - 2010	42
Foto 3	Maringá - Rotatória da Av. Cerro Azul - Preferência para os veículos da avenida - out/2010	71
Foto 4	Maringá - Rotatória do cruzamento das Av. Cerro Azul e Avenida J. K. preferência para os veículos da rotatória - out/2010	71
Foto 5	Maringá - Av. Horácio Racanello (Novo Centro) - 2010	82
Foto 6	Antiga Rodoviária de Maringá	84
Foto 7	Maringá - Cruzamento da Av. Duque de Caxias com Rua S. Dumont	87
Foto 8	Maringá - Contorno Norte	89
Foto 9	Sarandi - Cruzamento da Rua Jaçanã com Rua Pedro G. Garcia	92

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1	Vítimas fatais em acidentes de trânsito em Maringá - Ano 2006	147
Anexo 2	Vítimas fatais em acidentes de trânsito em Maringá - Ano 2006	150
Anexo 3	Vítimas fatais em acidentes de trânsito em Maringá - Ano 2006	153

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABRACICLO	Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares
AED	Área de Expansão Demográfica
ANTP	<i>Associação Nacional de Transportes Públicos</i>
AT	Acidente de Trânsito
AV	Avenida
BO	Boletim de Ocorrências
CAT	Categorias Sócio-Ocupacionais
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
DATASUS	Banco de dados do Sistema Único de Saúde
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento de Trânsito
DETRAN-PR	Departamento de Trânsito - Paraná
DO	Declaração de Óbito
DPVAT	Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LC	Lei Complementar
OMS	Organização Mundial da Saúde
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAC-2	Programa de Aceleração do Crescimento – 2
PIB	Produto Interno Bruto
R	Rua
RM	Região Metropolitana
RMM	Região Metropolitana de Maringá
SETRAN	Secretaria Municipal dos Transportes
SINET	Sistema Nacional de Estatística de Trânsito
SUS	Sistema Único de Saúde
TCU	Tribunal de Contas da União

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
1 MARINGÁ E SEU ENTORNO: O TERRITÓRIO EM ESTUDO	23
1.1 Maringá : Um mosaico de influências conceituais	25
1.1.1 Revisitando a teoria das cidades	27
1.1.2 Refletindo sobre a cidade de Maringá(PR) à luz de sua origem planejada	30
1.1.3 Uma cidade jardim ?	35
1.1.4 Uma cidade das torres ?	39
1.1.5 A cidade bela e sem problemas	44
1.1.6 A proclamada "singularidade" da cidade pólo	47
1.2 Nem jardim, nem torre: um pólo metropolitano	49
2 MARINGÁ PLANEJADA PARA O AUTOMÓVEL	59
2.1 O trânsito como política pública	62
2.1.1 O Código Brasileiro de Trânsito	67
2.2 Trânsito de metrópole e sua frota	74
2.3 O sistema viário	78
2.4 O transporte coletivo : solução não priorizada no território maringaense	93
3 ACIDENTES COM VÍTIMAS FATAIS NOS ANOS DE 2006 A 2008	96
3.1 Caracterização dos óbitos	103
3.1.1 Local do Óbito	107
3.1.2 Gênero	108
3.1.3 Idade das Vítimas	110
3.1.4 Meses dos Acidentes	111
3.1.5 Dias da Semana	113
3.1.6 Horário dos Acidentes	114
3.1.7 Considerações sobre os acidentes com vítimas fatais	115
3.2 A moradia das vítimas e o local do acidente	115
3.2.1 Logradouro dos acidente	121
3.3 Condição das vítimas	122
3.3.1 Os pedestres	123
3.3.2 Os motociclistas	124
3.3.3 Os ciclistas	128
3.3.4 Condutores e passageiros de automóveis de passeio	129
3.4 Considerações sobre a condição da vítima	129
CONSIDERAÇÕES FINAIS	132
Referências bibliográficas	141
Anexos	146

INTRODUÇÃO

*Vocês que fazem parte dessa massa
Que passa nos projetos do futuro,
É duro tanto ter que caminhar
E dar muito mais do que receber,
E ter que demonstrar sua coragem
À margem do que possa parecer,
E ver que toda essa engrenagem
Já sente a ferrugem lhe comer.*

*Ê, vida de gado... Povo marcado,
Povo feliz...*

*Lá fora faz um tempo confortável,
A vigilância cuida do normal;
Os automóveis ouvem a notícia,
Os homens a publicam no jornal,
E correm através da madrugada,
A única velhice que chegou;
Demoram-se na beira da estrada
E passam a contar o que sobrou.*

*Ê, vida de gado...Povo marcado,
Povo feliz...*

*O povo foge da ignorância,
Apesar de viver tão perto dela,
E sonham com melhores tempos idos,
Contemplam essa vida numa cela,
E esperam nova possibilidade
De verem esse mundo se acabar;
A Arca de Noé, o dirigível
Não voam nem se podem flutuar.*

*Ê, vida de gado...Povo marcado,
Povo feliz...*

INTRODUÇÃO

No ano de 2003, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), realizou uma pesquisa sobre a taxa de homicídios nas cidades brasileiras acima de 150 mil habitantes. Esse trabalho revelou que os maiores índices de homicídio estão concentrados nas regiões metropolitanas, mas não nas cidades pólos destas regiões. Dos 20 municípios mais violentos, apenas quatro são capitais e sedes metropolitanas: Recife (10º lugar), Vitória (16º), Maceió (18º) e Porto Velho (19º). Na verdade o que esse estudo mostra é que as regiões mais violentas estão localizadas na periferia das metrópoles, em cidades com indicadores de vulnerabilidade econômica e social alarmantes, aquelas que apresentam os piores índices de escolaridade, gravidez precoce, desemprego, condições de habitação e desenvolvimento humano.

Em contrapartida, as cidades com os índices mais baixos de violência, são também as que apresentam os melhores indicadores sócio-econômicos. No topo do *ranking* do IPEA aparece Maringá (PR), com um índice de 7,9 homicídios por 100 mil habitantes, que servirá como um dos referenciais para este estudo.

Esta informação é relevante, pois dela se tem inferido que Maringá seja uma cidade segura, proclamada como a menos violenta do Brasil. Questionamo-nos se as ocorrências de trânsito, que em Maringá matam mais pessoas que as mortes causadas por homicídio, não seriam um indicador de violência suficiente para invalidar a imagem de cidade não violenta com a qual o pólo desta região metropolitana vem sendo identificado. Em 2003, no mesmo ano em que morreram apenas 17 pessoas por homicídio, houve 85 mortes no trânsito urbano de Maringá. Mais recentemente, no período compreendido de 2006 a 2008, as estatísticas confirmam a continuidade desse processo com média anual de 70 mortes por acidente de trânsito, índice bastante alto, que induz a concluir *a priori* uma possível inexistência de políticas públicas que estejam enfrentando tais questões. Podemos dizer que a harmonia, a paz e a tranquilidade tanto reproduzida e disseminada pelo mito da cidade “menos violenta do Brasil” está, na verdade, alicerçada no baixo

número de homicídios que encobre os demais dados que mostrariam Maringá, também composta por contradições sociais de toda ordem, contrariando a imagem a ela associada de uma cidade “*sui generis*”.

Vale notar que, no campo teórico, violência tem sido abordada de forma bastante ampla, um fenômeno que se manifesta sob inúmeras formas, por isso a discussão sobre a temática é, também, algo extenso. Dessa forma, optamos por delimitar nossos estudos no que se refere à violência urbana, mais especificamente à violência no trânsito. Todavia, pensar violência no trânsito não é apenas pensar em acidentes e/ou mortes no trânsito, mas é, também, pensar em planejamento, mobilidade, legislação, meio ambiente, transporte público coletivo, urbanização, comportamento humano e cidadania, enfim, uma série de outras temáticas que se articula diretamente com o espaço que chamamos de trânsito, constitutivo do sistema viário urbano.

A discussão desta temática relacionada à violência no trânsito urbano, que a cada ano mata somente no Brasil mais de 30 mil pessoas, sendo a maioria do sexo masculino e jovem, entre 18 e 30 anos de idade, pode ser entendido como um tema intensamente relacionado com a sociologia, pois, sendo o principal fator gerador da mobilidade urbana, definido por modos de circulação e padrões de deslocamento, é um fenômeno social em que as interações e os conflitos entre as pessoas, motorizadas ou não, estão em constante envolvimento.

E, portanto, essas relações sociais que se entrelaçam no trânsito, principalmente o urbano, são fatos sociais, nos moldes conceituais de Émile Durkheim, já que “consistem em maneiras de agir, de pensar e de sentir, exteriores ao indivíduo, e que são dotados de um poder de coerção em virtude do qual esses fatos se impõe a ele” (DURKHEIM, 2003, p.3), conforme as análises que veremos no desenvolvimento deste trabalho. Ou, entendido também, como um fato social total, definido por Marcel Mauss como fenômenos que, tanto na sua estrutura própria quanto nas suas relações e determinações, possuem dimensões interdisciplinares, ou seja, abrangem interpretações de várias áreas do conhecimento humano (MAUSS, 2003).

A sociologia, na busca de construção de uma sociedade mais crítica, pode se valer do seu caráter intervencionista como estratégia para o exercício

consciente da cidadania, por meio da percepção do que se está ocorrendo no mundo ou na comunidade próxima à realidade do dia-a-dia.

O acidente de trânsito, em particular, apresenta elementos fundamentais para ser caracterizado como um processo social e suas conseqüências, pela sua regularidade e gravidade, pode proporcionar os mais variados objetos de pesquisas sociológicas ou antropológicas, podendo subsidiar estudos na sociologia urbana, cultural, econômica, médica, das relações de gênero, do trabalho, da violência e criminalidade etc.

No presente trabalho procuraremos aprofundar os estudos sobre a temática da violência urbana na Região Metropolitana de Maringá, vinculando-a à falta de acessibilidade, de mobilidade e transporte, decorrentes da fragmentação social do espaço urbano e da conseqüente segregação residencial e sua vinculação com o número de mortes por acidentes de trânsito no território metropolitano.

E para consecução desses objetivos, procuraremos realizar estudos sobre violência e mobilidade urbana, relacionando as ocorrências de trânsito que resultam em vítimas fatais a um conjunto variado de aspectos e determinações, com apresentação de uma análise que associa o perfil sócio-econômico das vítimas fatais de acidentes de trânsito, no período 2006-2008, à mobilidade por elas realizada entre o local de moradia, o local de trabalho e o local da ocorrência do acidente, por meio de um mapeamento temático georreferenciado dos dados levantados. Ainda, procuraremos incluir as ocorrências de trânsito no cenário regional de violência urbana com possibilidade de oferecimento de subsídios à elaboração de políticas públicas que auxiliem a melhoria do trânsito com diminuição dos acidentes com vítimas fatais, através da disponibilização dados coletados e das conclusões alcançadas.

Pretendemos tratar nessa oportunidade apenas os casos de acidentes que geraram vítimas fatais, assim consideradas os mortos no local do acidente e os que chegaram ao óbito nos hospitais, em decorrência do acidente, considerados aqueles ocorridos nos anos de 2006 a 2008, no perímetro urbano de Maringá e das cidades do seu entorno conurbado, apresentado mais adiante, pressupondo que o acidente ocorrido em rodovias de alta velocidade tem outra caracterização que foge ao objetivo deste estudo. Enquanto, no trânsito urbano a maioria dos acidentes tem

o envolvimento de motocicleta, nas rodovias federais ou estaduais 60% dos acidentes envolvem veículos de passeio, 24% de caminhões e apenas 5% de motocicletas¹.

Num primeiro momento serão apresentados os pressupostos conceituais que ajudarão nas reflexões a respeito dos dados coletados sobre mobilidade, violência, espaço e segregação social. Na continuação do trabalho apresentamos o levantamento das condições sócio-econômicas das pessoas vitimadas no trânsito, por meio de cruzamento de informações de renda e local de moradia, por meio do conceito comumente aceito de que a baixa renda prevalece na periferia, enquanto o centro e os locais nobres são redutos das famílias de alta renda, com intenção de confirmação da tese de que o número de mortes no trânsito ocorre em maior proporção a pessoas das classes mais pobres. Isso se verificará, também, pela identificação do local de moradia das vítimas associada à tipologia socioespacial de Maringá.

Paralelamente a esse levantamento construiremos um mapeamento identificando, na base digitalizada, por bairros e ruas, do território urbano municipal, o local de residência da vítima e o local onde ela sofreu o acidente, pois nos interessa observar o processo de mobilidade cumprida pela mesma, com o objetivo de discutir as grandes distâncias percorridas pelas pessoas no seu cotidiano e, principalmente, associar as vítimas à sua situação sócio-econômica.

E, por fim, fazer uma análise estatística dos tipos de veículos envolvidos, fazendo-se, também, a relação de proporcionalidade entre a quantidade de veículos que circula pela cidade e a quantidade de envolvidos em acidentes. Para tanto, fazer um histórico da evolução dos tipos de veículos na cidade, comparando com a mesma evolução no Estado do Paraná e no Brasil, destacando a evolução na quantidade de motocicletas, que se percebe serem o maior causador de mortes no trânsito na cidade em estudo.

A metodologia utilizada para desenvolver o presente trabalho utilizará de referencial teórico baseado em autores que priorizam os direitos dos cidadãos, a elaboração de políticas públicas que atendam a preservação da vida nas metrópoles

¹ Vide www.estradas.com.br

e o direito ao exercício da atividade do trabalho das classes populares, que pouco exercem sua própria cidadania.

Consta ainda de levantamento de dados primários coletados junto ao órgão de trânsito vinculado ao IV Batalhão da Polícia Militar, sediado em Maringá e nas suas subdivisões de Sarandi e Paiçandu, e os dados secundários, através de estatísticas disponibilizadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Secretaria Nacional de Segurança Pública e Secretaria Estadual de Segurança Pública. As informações organizadas serão utilizadas para as descrições da situação em que se encontra o tema abordado, bem como para análises teóricas, elaboração do trabalho e construção do mapeamento das principais variáveis que contribuem para as ocorrências de acidentes de trânsito com vítimas fatais.

Dessa forma, no primeiro capítulo será apresentada a espacialidade em estudo com descrição das cidades de Maringá e as do seu entorno, que têm grande importância em qualquer estudo de análise e planejamento de políticas públicas regionais, principalmente as cidades de Sarandi e Paiçandu, com a delimitação do perímetro urbano conurbado. Para essa descrição da concepção da cidade de Maringá, procuraremos demonstrar como o planejamento urbanístico proposto pela companhia colonizadora se concretizou em pouco mais de 60 anos. Para tanto faremos uma pequena análise de alguns autores, que teorizaram sobre a caracterização e planejamento de novas cidades.

No capítulo 2 será mostrado um fenômeno que vem ocorrendo com constância nas médias e grandes cidades, que é o aumento vertiginoso da frota de veículos de transporte individual, que não vem acompanhado de um correspondente em relação às melhorias na malha viária e no transporte coletivo público. Apresentaremos o histórico da evolução da frota de veículos do município, comparada com outras regiões, seguida de um estudo sobre a legislação que regulamenta o trânsito no Brasil, com destaque para o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O capítulo 3 será desenvolvido com uma estatística dos acidentes na cidade pólo da Região Metropolitana de Maringá no período dos anos de 2006 a 2008 com suas características e as condições das vítimas, ou seja, se estavam na

condição de condutores, passageiros, a pé ou de bicicleta. Também, serão analisados os locais dos acidentes que originaram vítimas fatais relacionando-os com o local onde residiam estas vítimas.

E, nas considerações finais, procuraremos apresentar algumas propostas de intervenção, como subsídio, para uma possível mudança do quadro que se configura como preocupante.

1

MARINGÁ E SEU ENTORNO: O TERRITÓRIO EM ESTUDO

*Que outra coisa vocês fazem, senão fabricarem vocês
mesmos os ladrões que a seguir enforcam?*

A Utopia. Tomas Mórus

1 MARINGÁ E SEU ENTORNO: O TERRITÓRIO EM ESTUDO

Neste capítulo pretendemos apresentar a cidade de Maringá e a sua região metropolitana de abrangência, com destaque para as duas cidades conurbadas, Sarandi e Paiçandu, por entendermos que o estudo de uma espacialidade urbana ultrapassa os limites físicos delimitados geograficamente. Qualquer estudo realizado numa espacialidade metropolitana não deve se restringir ao município pólo sob pena de não lhe conferir explicação consistente. É o caso dessa área em estudo, cuja cidade pólo apresenta um perfil com índices de qualidade de vida muito maiores que o conjunto das cidades brasileiras. Todavia, isso só se explica quando se observa o papel que as cidades do entorno cumpriram no processo de urbanização regional. Além disso, o espaço urbano é hoje o lugar de produção e reprodução das relações humanas seja no âmbito político, econômico e social. Segundo Castells (1983):

O espaço é um produto material (...) os homens, que entram também em relações sociais determinadas, que dão ao espaço uma forma, uma função, uma significação social. Portanto, ele não é uma pura ocasião de desdobramento da estrutura social, mas a expressão concreta de cada conjunto histórico, no qual uma sociedade se especifica (...) O espaço urbano é estruturado, quer dizer, ele não está organizado ao acaso, e os processos sociais que se ligam a ele, exprimem, ao especificá-los, os determinismos de cada tipo e de cada período da organização social (CASTELLS, 1983, p.181).

Para teorizar a respeito do nosso recorte territorial de análise, procuraremos fazer uma relação da sua história de fundação com alguns autores que analisaram processos de urbanização no século passado.

1.1 Maringá: Um mosaico de influências conceituais

A história do século XX mostra que sua primeira metade ficou marcada por duas grandes guerras mundiais, em que cidades inteiras foram destruídas, além de várias outras guerras e revoluções globais que questionavam o capitalismo como única alternativa de modelo econômico bem como o crescimento desordenado das cidades (HOBSBAWN, 1995). No Brasil e em outros países em desenvolvimento, pode-se dizer que foi o século cuja vida nas cidades se impôs sobre a vida rural, quando algumas cidades médias tornaram-se metrópoles e novas cidades foram fundadas neste período e ao final dele milhares delas já eram realidades.

Maringá, cidade interiorana do Estado do Paraná, classificada como cidade de porte médio, com população de 357 mil habitantes, segundo o Senso Demográfico de 2010 realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é uma dessas cidades, que em pouco mais de meio século de existência se tornou a terceira cidade do estado, cuja ocupação do espaço urbano foi planejada num projeto urbanístico inovador para a época. Maringá, conhecida como “Cidade Canção”, teve seu nome inspirado na canção de mesmo título, composta em 1932 pelo conhecido compositor Joubert de Carvalho.

O critério comumente empregado – e aceito – para determinar o conceito de cidade média é o tamanho demográfico. A partir desse critério, Maringá é classificada como uma cidade de porte médio posto que ela compõe “o conjunto de municípios brasileiros, cuja população urbana, segundo o censo demográfico de 1991, situava-se entre 100 mil e 500 mil habitantes” (AMORIM F^o.; SERRA, 2001, p. 4). Maria Luisa Castello Branco entende que o número de habitantes não é elemento definidor da cidade média, mas devem ser considerados outros fatores como: tamanho econômico, grau de urbanização, centralidade, oferta de infra-estrutura, facilidade de deslocamento e outros. Fatores que corroboram a cidade de Maringá como classificada como cidade média (BRANCO, 2006).

Ao longo de sua história, setores da sociedade maringaense tem se esforçado em construir a imagem de uma cidade planejada que deu certo, sendo

periodicamente objeto de inserções na mídia de abrangência nacional, por apresentar um dos melhores índices de qualidade de vida entre as cidades do país, como o exemplo da reportagem de uma revista de circulação nacional² que apresentava Maringá como a “Dallas brasileira”.

Esta apresentação introdutória da cidade de Maringá procura associar o seu planejamento inicial ao resultado urbano atual à luz de conceitos urbanísticos e sociais referidos na obra de Freitag (2006).

Nessa obra, a autora discorre sobre as diferentes correntes do pensamento acerca da teorização das cidades, em que as chama de “escolas”, fazendo uma abordagem concisa de cada uma delas, se atendo a alguns dos principais teóricos da questão urbana, contextualizando a cultura, o tempo, as tradições filosóficas e sociológicas em cada uma dessas escolas.

Pelas peculiaridades que serão apresentadas no processo de desenvolvimento do planejamento inicial da cidade de Maringá, se dará um maior destaque à escola inglesa, representada por Howard Ebenezer, a escola francesa, com ênfase a Le Corbusier e a escola americana, nesta representada pela Escola de Chicago dos autores Robert Park e Louis Wirth.

Para fazer essas comparações foram necessárias consultas às informações da cidade em relação à sua história, aos seus dados estatísticos e aos seus índices econômicos e sociais, como também visita em alguns dos locais mencionados, ficando entendido que, os aspectos levantados, foram tratados resumidamente, pois são importantes para um entendimento de como a cidade foi gerada, mas não são fundamentais para os objetivos a que se propõe este trabalho.

² Revista Veja, nº 20, de 1999

1.1.1 Revisitando a teoria das cidades

Na obra *Teoria das Cidades* (2006), a autora relata a importância que o tema relacionado às cidades e às teorias urbanas passou a despertar nas diversas correntes dos pensadores das ciências sociais, da geografia e do urbanismo.

Destaca inicialmente os pensadores Max Weber e Georg Simmel, contemporâneos e conterrâneos alemães, que tratam a cidade como tema central de discussão da sociologia moderna, elegendo-a como produto histórico do capitalismo e da racionalidade econômica e política (FREITAG, 2006, p. 41).

Já os pensadores e teóricos franceses estudaram o mesmo tema privilegiando inicialmente a ocupação do espaço, com destaque para Le Corbusier, que foi um referencial para vários urbanistas do mundo, em especial no Brasil para Lúcio Costa e Oscar Niemeyer³. E ainda, privilegiando a produção social da cidade, como Henri Lefebvre, para o qual o espaço urbano era concebido como um direito de seu morador como cidadão, assim como “os direitos à educação, ao trabalho, à cultura, à saúde e à moradia” (FREITAG, 2006, p. 72).

Dentre os pragmáticos ingleses, Freitag inclui Thomas Morus, também como um pensador do fenômeno urbano, pois “se sua utopia da cidade parece distante da realidade, sua dimensão pragmática e utilitária encontra-se velada (crítica à vida em sociedade em Londres)” (FREITAG, 2006, p. 75). Morus mostrara que as leis inglesas do século XVI eram feitas pelos mais ricos para protegerem seus interesses e suas propriedades, em prejuízo dos mais pobres. Na sua cidade utópica estava abolida a propriedade privada e todos viveriam igualmente, com os mesmos direitos e deveres (MORUS, 1997).

A ideia de cidade igual e justa também serviu de inspiração para outro inglês, Ebenezer Howard, que projetou um novo modelo chamado de Cidade-

³ Oscar Ribeiro de Almeida de Niemeyer Soares Filho, arquiteto brasileiro, considerado um dos nomes mais influentes na Arquitetura Moderna internacional, cujos trabalhos mais conhecidos são os edifícios públicos que desenhou para a cidade de Brasília. Lúcio Marçal Ferreira Ribeiro Lima Costa, arquiteto e urbanista, foi pioneiro da arquitetura modernista no Brasil, conhecido mundialmente pelo projeto do Plano Piloto de Brasília.

Jardim, conceito utilizado com freqüência na cidade de Maringá, posto que seu projeto inicial estaria associado a esse modelo (STEIKE, 2007).

Além do modelo utópico e do modelo de Cidade-Jardim, a escola inglesa também forneceu o modelo cultural de Peter Hall em que “chama a atenção para a força estruturante do componente cultural no desenvolvimento das metrópoles européias” (FREITAG, 2006, p. 101).

Peter Hall, assim como Patrick Geddes, se posicionou contrariamente ao planejamento urbano, prática que se apresentava em alta nos anos 60 e 70 e que para ele era responsável por vários exemplos de desastres urbanísticos nas cidades modernas, pois nem sempre o planejamento leva em conta o fato de que a cidade, como instituição, produz uma cultura *sui generis*, que a singulariza (FREITAG, 2006, p. 86).

Para Freitag, admiradora dos escritos de Hall, aqueles que queiram entender as sutilezas da complexidade das cidades precisam ler *Cities in civilization: Culture, innovation, and urban order*, publicado em 1998, como se percebe no seguinte parágrafo:

Fascinante é a perspectiva multidisciplinar, o conhecimento histórico detalhado, o pragmatismo cético de um lorde inglês misturado a um marxismo sofisticado e implacável, que sabe relatar a miséria da classe operária na Inglaterra industrial como se fosse o próprio Marx ou Engels, e que adota um ceticismo distanciado do modernismo americano, projetando sucessos e criticando desastres urbanos (FREITAG, 2006, p. 83).

Atravessando o Atlântico, se encontra a Escola de Chicago que ficou assim conhecida por ter transformado, no período de 1915 a 1935, a própria cidade de Chicago num laboratório social, caracterizada principalmente pela pesquisa empírica e a sociologia ecológica⁴, constando de trabalho sistemático de campo,

⁴ Ecologia social ou sociologia ecológica: base para o estudo dos fenômenos urbanos era a tese de alguns pensadores da Escola de Chicago, que propunha conceber as cidades como “comunidades botânicas” (FREITAG, 2006, p. 107). “Existem forças atuando dentro dos limites da comunidade urbana – na verdade, dentro dos limites de qualquer área de habitação humana – forças que tendem a ocasionar um agrupamento típico e ordenado de sua população e instituições. À ciência que procura isolar estes fatores, e descrever as constelações típicas de pessoas e instituições produzidas pela operação conjunta de tais forças, chamamos de Ecologia Humana, que se distingue da Ecologia dos animais e plantas” (PARK, 1967, p. 30).

análise documental, pesquisa quantitativa e interação entre meio-ambiente e população. Esta escola sofreu influência da escola alemã por meio Robert Park, que estudou na Alemanha e teve Georg Simmel como professor. Park entendia que a atividade humana deveria ser considerada nas suas dimensões biológica, psicológica e social, por isso ser vista como pragmática e interdisciplinar (COULON, 1995).

Já para o caso do Brasil, segundo Freitag, pode-se dizer que não existe a caracterização de uma nova escola entre os teóricos urbanos brasileiros, mas que alguns deles sofreram influências das escolas européias e da escola americana, à exceção da escola alemã do pensamento histórico e culturalista, cujas idéias não chegaram a serem difundidas no Brasil. Por isso adotamos essa autora para utilizar as diversas escolas sistematizadas em sua obra, como referências iniciais às nossas reflexões.

Principalmente os arquitetos e urbanistas formados na década de 30, a exemplo de Lúcio Costa, foram influenciados por Le Corbusier, autor da “Carta de Atenas”, documento redigido como resultado do encontro programático de arquitetos e urbanistas, ocorrido em Atenas no ano de 1933, cujo conteúdo foi elogiado e seguido por uns e criticado por outros, sendo de qualquer forma, proclamado abundantemente.

O marxista Henri Lefebvre teve como seguidor o geógrafo Milton Santos, formado em Direito e professor catedrático da Universidade de São Paulo, estudioso da questão urbana e autor de vários livros em que destaca as características do desenvolvimento urbano nos países subdesenvolvidos e as nefastas conseqüências da globalização, como possibilidade do fim da produção do conhecimento puro e da cultura nesses países.

Quanto à questão habitacional, um dos mais graves problemas urbanos do Brasil, Freitag entende que o maior óbice da falta de uma teoria urbana capaz de tratar deste problema, diz respeito à necessidade de transformações macroestruturais da economia e da política, evidenciando que no contexto atual os “planejadores e reformadores urbanos não têm condições teóricas nem práticas para resolver a questão” (FREITAG, 2006, p.133).

Alguns desses autores e escolas citados pela autora serão retomados para efeito da comparação a que este trabalho se propõe, para se verificar o quanto a cidade planejada de Maringá fez justiça aos ideais de seus “inspiradores”.

1.1.2 Refletindo sobre a cidade de Maringá (PR) à luz da sua origem planejada

Maringá foi fundada pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná vinculada à matriz inglesa Paraná Plantation Ltda, em 10 de maio de 1947, como distrito de Mandaguari e emancipada em 1951. A história de sua fundação tem sido objeto de vários estudos, principalmente por pesquisadores locais como France Luz (1999), Reginaldo Benedito Dias (1999) e Ana Lúcia Rodrigues (2004), dispensando, neste trabalho, uma longa descrição da forma como se deu o seu processo de planejamento e fundação. Hoje com 63 anos e população de 357 mil habitantes é pólo da Região Metropolitana de Maringá, que congrega outros 24 municípios, dos quais 17 com população inferior a 10.000 habitantes, com uma população total de 690.376 moradores.

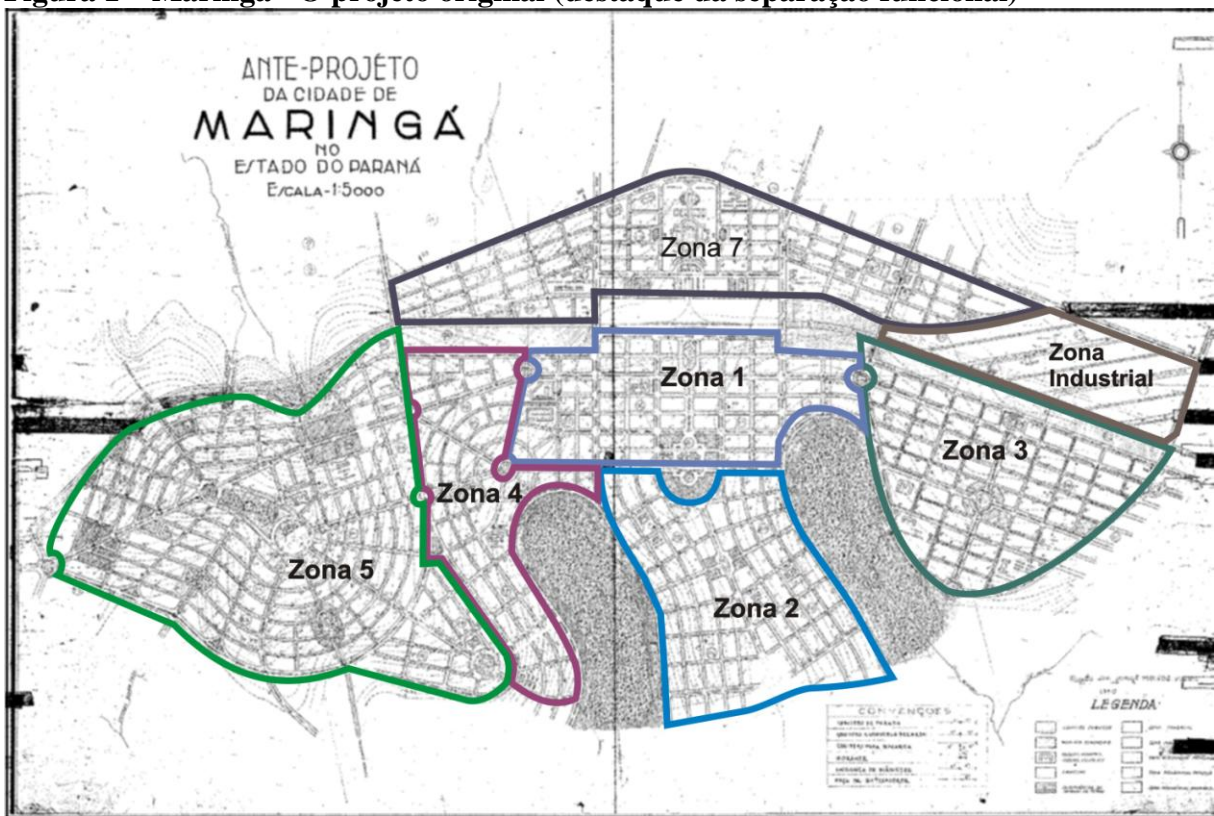
A sua fundação foi resultado de um plano urbanístico idealizado, em 1945, pelo engenheiro Jorge Macedo Vieira (1894-1978), por encomenda da Companhia colonizadora. Curiosamente Vieira não chegou a conhecer *in loco* a cidade que planejara, nem antes, nem depois. Maringá foi “o projeto de Vieira que contempla todas as funções de uma *urbe* propriamente dita” (STEINKE, 2007, p.139), em que sua concepção procurou obedecer às características topográficas do local onde seria implantada a nova cidade, tendo o projeto sido considerado um dos mais arrojados e modernos da época, uma inovação na história do planejamento urbanístico, pois somente nas décadas 60 e 70 este modelo de planificação passou a ser mais efetivamente utilizado (FREITAG, 2006, p.85).

Os municípios metropolitanos de Sarandi e Paiçandu devem ser também incluídos nesse estudo, primeiramente por serem contíguos à cidade de Maringá,

mas principalmente por não terem origem planejada, mas resultarem do que não fôra planejado para Maringá, num processo muito parecido com o que Hall afirma sobre Brasília: “Mas Brasília, símbolo da modernidade, não poderia conhecer coisa semelhante; a invasão de terra, ali, teria que ser simplesmente abolida. E em certo sentido até que foi: empurraram-na simplesmente para longe dos olhos e das mentes” (HALL, 1995, p.257).

As duas urbanidades, consideradas por alguns autores como *cidades-dormitório* de Maringá, cujo conceito é, todavia questionado por outros, tiveram seu início de colonização praticamente simultâneo ao da cidade pólo, sendo Paiçandu distrito desta, se emancipando em 25 de julho de 1960, enquanto Sarandi, distrito de Marialva, somente se emancipou em 14 de outubro de 1981.

Figura 1 – Maringá - O projeto original (destaque da separação funcional)



Fonte: Projeto Memória-Secretaria de Cultura e Patrimônio – PM de Maringá
Org.: Celso N. Romano

Na prancheta do arquiteto Jorge Macedo Vieira (figura 1), a futura cidade de Maringá foi planejada para ter 200 mil habitantes em 50 anos, que habitariam a cidade separada funcionalmente, em consonância com o modelo prescrito pelo urbanismo moderno da Carta de Atenas, em zonas previamente projetadas, a saber:

Na zona 1 se concentrariam os prédios públicos, o comércio em geral, os bancos e a praça da sede religiosa católica.

A zona 2 ficaria reservada para as residências nobres da cidade, inicialmente ocupada pelos diretores e detentores de altos cargos da Companhia. Esta área ficava delimitada pela zona 1 e nas laterais por dois bosques, previamente escolhidos por conter boas nascentes de água.

A zona 3, considerada como zona operária, era próxima à zona industrial e, separada da zona 2 por um dos bosques, seria destinada à moradia dos operários das fábricas e das classes mais pobres.

As zonas 4, 5, 6 e 7, também residenciais, estariam situadas no outro lado do segundo bosque e ao redor da zona central, reservadas aos demais habitantes, principalmente das classes médias, sendo as duas primeiras reservadas para os proprietários agrícolas.

Continuam mantidos até hoje, porém carentes de obras de manutenção, além dos dois bosques citados, uma terceira área ecológica para preservação da mata nativa, totalizando uma área de vegetação não devastada, dentro do perímetro urbano, num total de 62 alqueires. E ainda, Maringá é considerada como uma das cidades mais arborizadas do país, com uma flora exuberante, constituída de mais de um milhão de árvores de diversas espécies plantadas ao longo das ruas e avenidas, com uma média de 26,54 metros quadrados de área verde por habitante⁵.

Toda essa descrição serve para mostrar que o planejamento inicial que “definía a possibilidade de uma ocupação residencial diferenciada segundo as condições econômicas dos compradores”, não só se confirmou como em muitos casos foi superado nos detalhes (RODRIGUES, 2004, p.17), como é possível observar a seguir.

⁵ Disponível em <http://www.maringa.com/historia/historia.php> acessado em 14/07/09.

A proposta inicial era para 200 mil habitantes em 50 anos. Esta foi suplantada, pois, quando completou 52 anos de existência, no ano de 2000, Maringá já possuía uma população de 288 mil habitantes. E devem ser consideradas, ainda, as populações das cidades de Sarandi e Paiçandu, que no Censo Demográfico de 2000, contavam com 71 mil e 30 mil, respectivamente, totalizando uma população de 389 mil nas três cidades conurbadas⁶.

A zona 1, planejada como área comercial e de equipamentos públicos, mantém sua proposta inicial como também se configurou como área dos grandes edifícios, destinados para apartamentos residenciais ou para salas comerciais, se tornando uma área de grande densidade demográfica, isto considerando a população noturna\residente, pois durante o dia esta concentração é muito maior. Situação que pode ser verificada nos dias úteis, pela grande confluência de veículos automotores no centro da cidade.

A promoção imobiliária em Maringá tem desenvolvido estratégias de formação para o ambiente construído, a fim de acompanhar as mudanças estruturais que têm ocorrido nos últimos tempos. A cidade passa por uma reestruturação urbana promovida pelo poder público, em que a verticalização é ajustada a um padrão global, principalmente, na área central (edifícios inteligentes, centros comerciais e escritórios modernos) associado ao crescimento urbano e às instalações do comércio e dos serviços disponibilizados às empresas e à população, favorecendo, inclusive, a formação da centralidade nos diferentes bairros (MENDES; SCHMIDT, 2009, p. 88).

A zona 2 também teve sua concepção inicial mantida e reforçada, pois esta região continua proibitiva para moradia de classes populares em função dos altos preços dos imóveis, tanto para compra como para locação. Por opção e por articulação de seus moradores através de associação, até hoje é vedada a construção de edifícios no bairro.

Com o crescimento da população e também das classes mais abastadas, a elite não ficou restrita à zona 2, que passou a morar nos edifícios de luxo localizados na zona central, em apartamentos que chegam a superar os 400 m²,

⁶ IBGE Censo Demográfico, 2000 (Metrodata) – Observatório das Metrôpoles Núcleo Região Metropolitana de Maringá

nas zonas 4 e 5 que tinham vários terrenos com tamanho que superavam os 1000 m², em loteamentos concebidos para residências de alto padrão, como o loteamento chamado de Recanto dos Magnatas e também nos mais de 50 condomínios fechados espalhados pela cidade (GALVÃO, 2007).

O que se observou nos demais bairros, como em toda a cidade, foi uma grande valorização dos imóveis urbanos, com conseqüente criação de loteamentos populares nas regiões periféricas e nas cidades do entorno, para onde as famílias de menor poder de compra se mudaram. Fenômeno amplamente explicado por vários autores que tratam da segregação social urbana no Brasil e no Mundo, como observado por Rodrigues, para o caso maringense.

A partir de um arranjo espacial que operacionalizou a segregação da pobreza para outros municípios e possibilitou ao município sede preservar as características urbanísticas – privilegiadas – previstas no projeto inicial, que asseguraram à cidade uma configuração ajardinada e bela (RODRIGUES, 2004. p.19)

Ou,

O que pode ser visto a olho nu é uma realidade socioespacial segmentada, com a periferização da pobreza em Paiçandu e Sarandi, municípios que assimilam os moradores cujas rendas são insuficientes para custear sua residência em Maringá (RODRIGUES, 2004, p, 22)

Dessa forma, Maringá foi projetada e desenvolvida num período em que as intervenções estatais tinham como meta o crescimento econômico, como parte de um projeto articulado para obtenção de valorização e comercialização lucrativa das terras e que, hoje ainda é vista como fonte de investimento e especulação imobiliária, diferentemente da concepção das cidades-jardins inglesas, cuja propriedade do solo urbano vinha precedida de função social. Ou seja, questionamos, a priori, a vinculação do planejamento de Maringá a esse modelo, analisado a seguir. Como propõe Freitag (2006), não existe uma teoria que valha para todas as cidades e no caso de Maringá, queremos entender se esta cidade, mesmo sendo produto de um projeto, pode ser vinculada a uma teoria específica,

por exemplo, com um possível predomínio da teoria relacionada à Cidade Jardim, ou se é determinada por características de uma Cidade das Torres, ou se sofreu influências de autores da Escola de Chicago, ou, por fim, se se poderia configurar como uma sobreposição de várias teorias.

1.1.3 Uma cidade jardim?

O Engenheiro Jorge Macedo Vieira, em início de carreira profissional, estagiou na Cia. City de São Paulo⁷, tendo trabalhado nesta empresa no mesmo período em que Barry Parker, urbanista inglês, trabalhou em São Paulo projetando os bairros dos “Jardins”, em que tinha como preocupação principal a manutenção do respeito à natureza, em consonância com os modelos desenvolvidos na Europa, juntamente com seu sócio Raymond Unwin e tendo como referência os conceitos de Cidade-Jardim de Ebenezer Howard.

Ebenezer Hooward (1850-1928), nascido em Londres, repórter por profissão e socialista por convicção, constata as graves condições de urbanização que a cidade industrial já ostentava, como a falta de saneamento, falta de moradia e o acesso à terra urbana distribuído desigualmente.

Diante desse panorama, Howard elaborou um plano de criação de novas cidades para o futuro em que o homem e a natureza pudessem conviver harmonicamente, de concepção socialista, já que “entendia que o caminho para uma nova sociedade, onde a equidade predominasse, estaria na organização do espaço comunitário em uma perspectiva coletiva” (CASTELLO, 2008, p. 45).

Os seus estudos resultaram no livro “Cidades-Jardins de amanhã”,⁸ tendo como proposta central a Cidade-Jardim que em linhas gerais previa uma constelação de cidades de formato circular, interligadas, cada uma independente da

⁷ A empresa *City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited* que, em 1912, possuía 37% do perímetro urbano de São Paulo (RODRIGUES, 2004, p. 29, nota 11).

⁸ *Tomorrow: a Peaceful Path do Real Reform*, publicado em 1898

outra, que gravitasse em torno de uma cidade central onde estariam os equipamentos públicos e as indústrias de maior porte.

Essas cidades teriam no máximo 32 mil habitantes cada e quando uma cidade atingisse esta marca populacional, uma nova cidade seria fundada. Separadas por cinturões verdes, estas seriam interligadas por vias expressas, cuidadosamente planejadas para facilitar a locomoção entre elas.

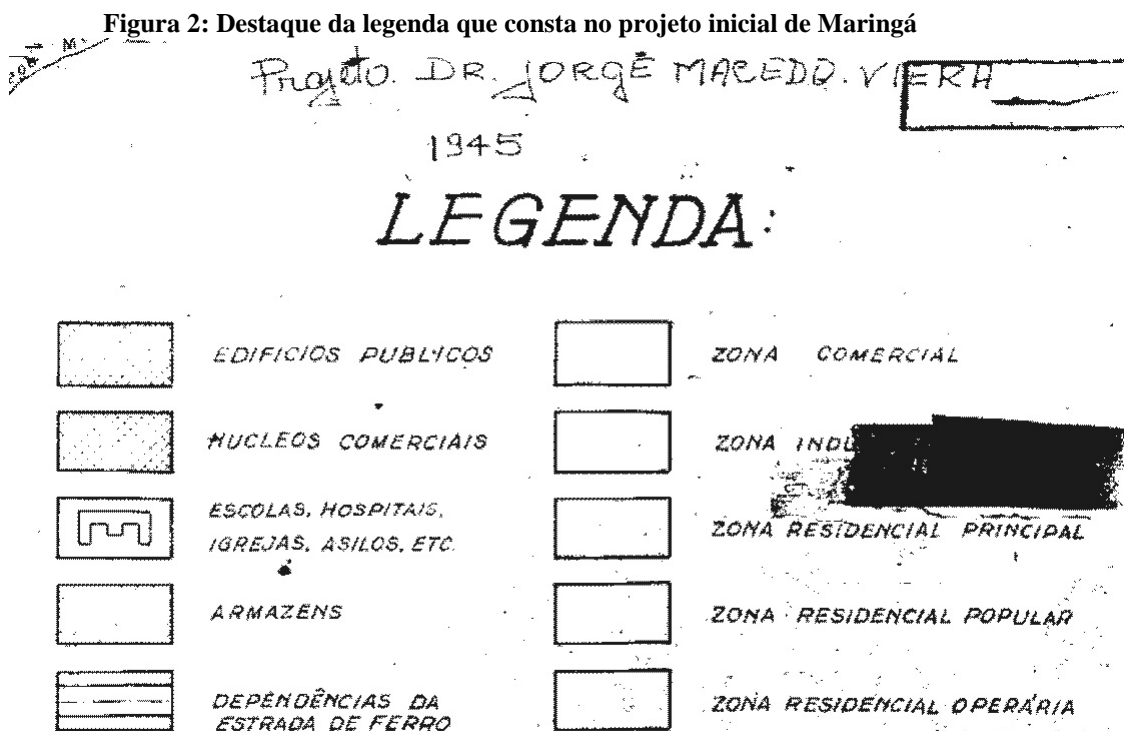
As idéias de Howard eram vistas como utópicas, pois se mostravam antagônicas ao propor ao morador da Cidade-Jardim as vantagens da vida no campo combinadas às vantagens da vida urbana. E ainda possibilitar retorno financeiro para os investidores capitalistas nas comunidades que, ele entendia, deveriam ser autogeridas em sistema cooperativo para proporcionar aos moradores uma sociedade igualitária e justa.

Na obra “Cidades do Amanhã, uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no Século XX”, Peter Hall elogia as propostas de Howard. Dá a entender que o autor não foi compreendido pelos seus críticos, pois alguns projetos baseados no conceito de Cidade-Jardim, não obedeceram algumas de suas premissas que previam além das questões relacionadas com o desenho topográfico da área a ser urbanizada, também as questões políticas, econômicas e sociais, como “comunidades constituídas por vontade própria e autogovernadas” (HALL, 1988, p. 103). Previam também um novo conceito de sociedade capitalista tendo por escopo comunidades cooperativas, em que a especulação imobiliária deveria ser combatida, diferente tanto do gerenciamento socialista como de qualquer outra manifestação que se mostrasse autoritária e centralizada. Para Howard este novo sistema de gerenciamento local e de autogestão seria “superior tanto ao capitalismo vitoriano quanto ao socialismo centralizado e burocrático” (HALL, 1988, p. 111). Rosana Steinke (2007) entende a cidade-jardim de Howard como um movimento utópico, em que:

[...] as suas cidades-jardins eram meros veículos para a reconstrução progressiva da sociedade capitalista dentro de uma infinidade de comunidades cooperativas. Howard empreendia, assim, a utopia da conciliação entre a cidade e o campo. (STEINKE, 2007, p.30)

O projeto de Maringá, distante dessa concepção, nasceu de um grande empreendimento comercial, cujo objetivo era o investimento no setor imobiliário, com perspectivas de altos lucros advindos da comercialização das terras, situação que ainda perdura, com o setor imobiliário em contínua expansão desde o primeiro empreendimento.

No planejamento das cidades, Howard destacava a importância em “evitar-se a separação total das diferentes classes de pessoas” (HALL, 1988, p. 117), conceito claramente divergente do projeto inicial de Maringá (figura 2), mantido e aprofundado pela especulação imobiliária e caracterizado pela homogeneidade dos moradores das distintas áreas.



Fonte: Projeto Memória-Secretaria de Cultura e Patrimônio – PM de Maringá, apud RODRIGUES (2004)

Outra característica das Cidades-Jardins diz respeito ao sistema viário, que era projetado no interior de cada uma das pequenas cidades, composto por vias sinuosas e irregulares, inclusive com existência de becos, para dificultar o tráfego de veículos, ficando a construção de autovias apenas nas ligações entre as cidades. Diferentemente, a malha viária de Maringá, que foi projetada com largas avenidas e

ruas, quarteirões regulares quadrados, na grande maioria, no padrão brasileiro de cem metros de lado equivalente a um hectare, ou seja, uma cidade de plano tradicional, voltado para o automóvel.

Dessa descrição da Cidade-Jardim de Howard e analisando as características da cidade de Maringá, muitas são as divergências substanciais entre as duas propostas. Rego (2001) entende que algumas características de cidade-jardim foram mantidas:

A consideração das preexistências como base para o projeto, o traçado irregular consoante com as características naturais do terreno, a presença maciça do verde como elemento de composição do espaço urbano, o caráter artístico da malha urbana, em especial do efeito do traçado regular da área central, a forma das praças, a composição pitoresca de edifícios e espaços públicos “fechados”, a estrutura de bairros e centros, as vias e sua caracterização, a valorização da individualidade urbana a partir das particularidades de cada contexto (REGO, 2001).

Todavia, Rodrigues (2004) ressalta que se trata de peculiaridades, não podendo ser utilizadas para uma caracterização definitiva.

É importante destacar que, para caracterizar a cidade como inspiração de Howard, Maringá o homenageou dando seu nome a um loteamento urbano, o Jardim Ebenezer. A escolha deste loteamento para referenciar o urbanista inglês não foi a melhor, pois, se os contrastes da cidade em relação às propostas de Howard são acentuados, em relação ao Jardim Ebenezer, as diferenças ficam mais evidentes, já que se trata de um loteamento típico de casas populares, de quarteirões quadrados regulares, sem ajardinamento, sem praça e com quantidade de vegetação inferior à maioria dos bairros da cidade.

Peter Hall mostra sua aprovação às propostas de Howard de novas cidades para o futuro dizendo que as cidades fundamentadas pelas idéias deste autor,

... ainda hoje constituem lugares bastante bons para trabalhar e viver, e o melhor que delas se pode dizer é que em 1980, quarenta anos depois de implantadas, continuam quase ausentes do noticiário: a mídia só se lembra delas quando quer escrever sobre um lugar sem problemas (HALL, 1988, p. 157).

Os elogios feitos por Hall a Howard não se repetem para Le Corbusier, conhecido pseudônimo de Charles-Edouard Jeanneret-Gris (1887-1965), arquiteto e urbanista, nascido na Suíça e radicado na França, considerado um dos mais importantes e controvertidos arquitetos do século XX, a quem Hall critica dizendo que “suas idéias chegaram a ser aplicadas, nos anos 50 e 60; os resultados, os melhores, questionáveis, e os piores, catastróficos” (HALL, 1988, p. 241).

Todavia, foi o modelo de urbanismo de Le Corbusier que preponderou ao longo do Século XX na implantação da maioria das cidades brasileiras.

1.1.4 Uma cidade das torres?

Le Corbusier propunha um novo receituário de planejamento urbanístico, calcado nas funções básicas de habitar, de trabalhar, de circular e de lazer, diferente de Howard, principalmente quanto às limitações do modelo de Cidade-Jardim, que previa a proximidade com o meio rural, as baixas densidades e o tamanho limitado das cidades (CASTELLO, 2008, p. 68).

Para Le Corbusier, a moradia deveria ser vista como uma máquina de morar e tinha como assertiva o aumento da densidade demográfica dos centros das cidades, com construção de grandes conjuntos de edifícios de apartamentos, para a classe proletária com poucos andares de altura, com pouca área útil, chamados de células, criteriosamente planejados com base nas medidas do corpo humano em que: “Esses apartamentos seriam produzidos em massa para habitação em massa” (HALL, 1988, p. 246).

O pensamento de Le Corbusier seria transformar o conceito do “velho lar” em moradias uniformes, com mobília padronizada, em que o morador estivesse pronto para uma possível mudança sempre que o seu local de trabalho fosse alterado.

Para a construção da Cidade Radiosa ou Unidade de Habitação, como ficou conhecido o projeto de Le Corbusier e para a necessidade de novo projeto viário, os centros das cidades deveriam vir abaixo e serem reconstruídos, como foi o caso da demolição de parte da Paris histórica ao norte do Rio Sena (HALL, 1988, p.245).

Outra crítica recebida por Le Corbusier diz respeito ao fato de não haver, nos seus projetos, menção às conseqüências ambientais acarretadas pelo aumento da frota de veículos que circulariam nos centros das cidades, tampouco referência ao estacionamento deles.

Comparando-se com as construções de Maringá, pode-se dizer que as idéias de Le Corbusier foram em parte apropriadas. Dois conjuntos habitacionais são exemplos dessa apropriação, o Conjunto Habitacional Maurício Schumann e o Conjunto Habitacional Cristovão Colombo. São dois conjuntos de 15 prédios cada um, com quatro andares, construídos na década de 1970, período em que o Governo Federal disponibilizou grandes quantias para financiamento da casa própria. O primeiro dos conjuntos com um total de 480 apartamentos e o segundo com 240, todos com área de 75 metros quadrados cada, que são habitados pelos proprietários, que adquiriram o apartamento à época da construção e por locatários, em sua maioria, alunos da universidade pública, localizada nas proximidades dos “blocos”, como são conhecidas as duas construções (foto 1).

Foto 1: Maringá - Conjunto Maurício Schulmann - 2010



Fonte: Celso N. Romano

O fenômeno da verticalização do centro da cidade de Maringá é um fato que se verifica desde a década de 70 do século passado, quando a cidade passou de majoritariamente rural para urbana⁹, cujo fenômeno alterou radicalmente o projeto paisagístico da cidade. Hoje a cidade conta com mais de mil edifícios acima de quatro andares (MENDES, 2009, p. 29), a maioria com altura de 10 a 20 andares, destinados em grande parte para apartamentos residenciais e outros para salas comerciais.

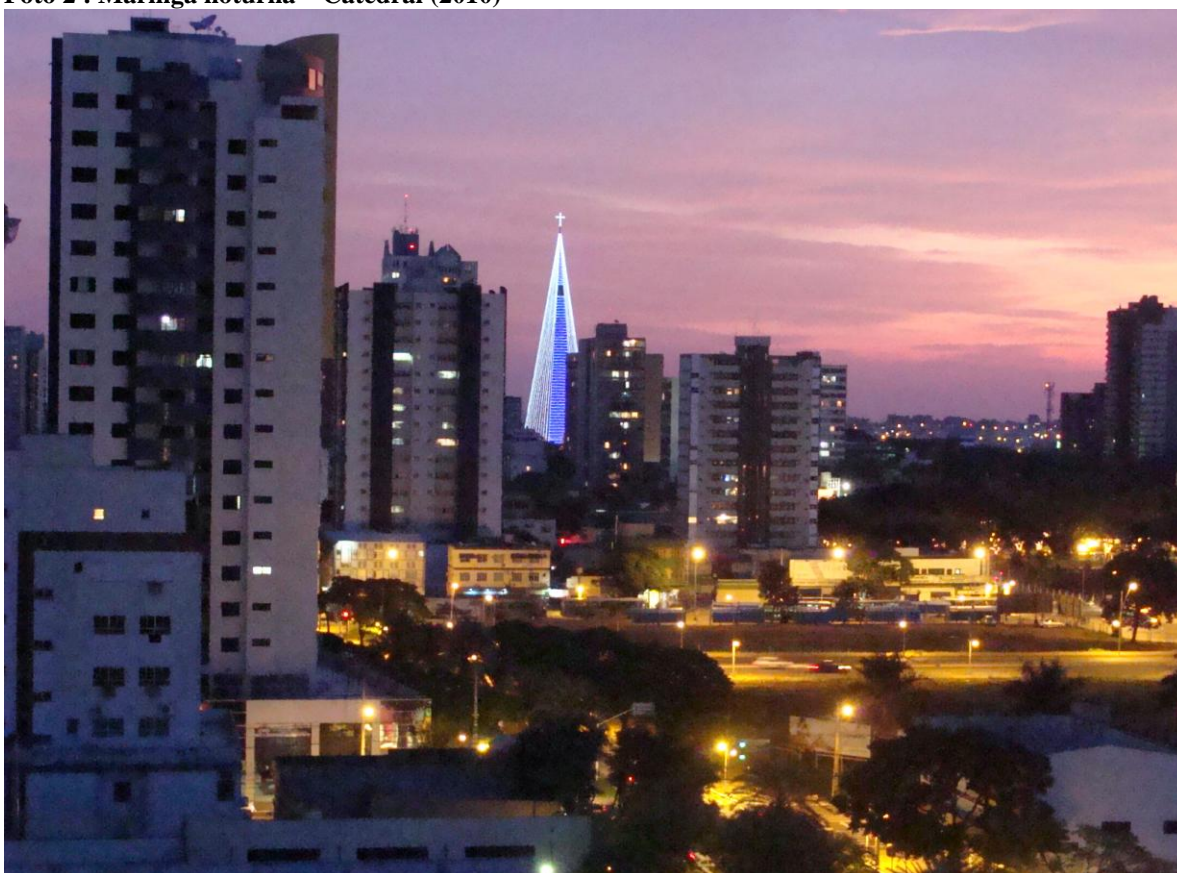
Maringá ostenta o prestígio de ter o mais alto edifício residencial da Região Sul do Brasil, construído em 1988, com 38 andares e 130 metros de altura¹⁰, com um apartamento por andar de 738 metros de área cada. Sem relação com os

⁹ Segundo dados do IBGE, em 1960 a população rural era de 56.539 (54%) e a urbana 47.592 (46%) e em 1980, a rural passou a apenas 7.550 (4,5%) e a urbana 160.689 (95,5%)

¹⁰ <http://www.emporis.com/application/?nav=building&lng=3&id=royalgarden-maringa-brazil>, acessado em 16/07/09. Projetado inicialmente para ter 42 andares teve o conclusão interrompida, ainda na fase de construção, por causa de um incêndio nos andares superiores.

temas tratados aqui, mas pitoresco é ressaltar que a cidade possui também o mais alto templo religioso da América Latina, a Catedral Metropolitana Basílica Menor Nossa Senhora da Glória, com 124 metros de altura, constituindo-se no mais conhecido ponto turístico da cidade. Empreendimentos que se viabilizam em função da “imagem” da cidade “*sui generis*” que necessita, portanto, de ícones que a diferenciam.

Foto 2 : Maringá noturna – Catedral (2010)



Fonte: Altair Aparecido Galvão

Esse processo de verticalização do centro da cidade continua com o projeto de ocupação do chamado Novo Centro¹¹, “um espaço privilegiado, direcionado a classes diferenciadas com alta capacidade de consumo” (MENDES, 2009, p. 24). “Até novembro de 2006, era 24 o número de edifícios projetados e em construção no Novo Centro, sendo 16 arranha-céus com uma área total de 325.483,82 m² (MENDES, 2009, p. 23).

¹¹ Uma nova área central desabitada, originada com o rebaixamento da linha férrea que margeia o centro.

A figura abaixo exemplifica essa proposta obsessiva pela modernidade, cujas idéias futuristas compõem uma das etapas das premissas e diretrizes do projeto de urbanização da região denominada Novo Centro, em elaboração, desde 2006, pelo poder público municipal.

Figura 3 - PROPOSTAS PARA O “CENTRO URBANO DE MARINGÁ”



Fonte: BOTTI RUBIN ARQUITETOS ASSOCIADOS LTDA

Atualmente há uma proposta em andamento, que interessa a setores da classe empresarial imobiliária, visando a utilização do espaço central, onde se localizava a antiga estação rodoviária, derrubada neste ano de 2010, para a construção de duas torres com 36 andares cada, uma comercial e outra residencial. Com a edificação de todos estes projetos, se sustenta a crítica de Peter Hall para a necessidade de se prever ou planejar o que fazer com o grande volume de carros que será acrescido ao já “engarrafado” trânsito do centro da cidade.

Depois das análises que se referiram ao projeto inicial de ocupação do solo no modelo de cidade-jardim e a alta densidade demográfica do centro da cidade com a construção de altos edifícios, segue uma comparação da forma de se ver a cidade em relação às idéias preconizadas por alguns dos pensadores da Escola de Chicago.

1.1.5 Cidade bela e sem problemas

Robert Ezra Park (1864-1944), americano da Pensilvânia, considerado um dos fundadores da Escola de Chicago, foi sociólogo, psicólogo e filósofo, além de ter exercido a profissão de jornalista na cidade de Chicago, num período de grandes transformações decorrentes do aumento populacional da cidade¹², da desorganização social, das questões relacionadas ao grande número de imigrantes que chegavam à cidade e a integração desses imigrantes à sociedade americana e dos problemas relacionados à criminalidade, principalmente após a decretação da Lei Seca em 1920.

Diferentemente dos dois estudiosos urbanos anteriores, Park entendia que a cidade não poderia ser vista somente como um amontoado de pessoas, ruas, edifícios, redes de comunicação e de transporte, mas antes, ser vista como um estado de espírito, uma unidade geográfica, ecológica e econômica, um corpo de costumes e tradições, de sentimentos e atitudes (PARK, 1967, p. 32). E que, foi nas cidades, como fenômeno básico da existência humana, que nasceram as grandes culturas, resultado de uma história própria em que o passado não pode ser desvinculado do presente.

Park entende que a segregação espacial em áreas onde se reúnem e moram indivíduos da mesma etnia, de mesma classe social ou de mesmo grupo de trabalho ou vocação, é resultado de gostos e conveniências pessoais ou de interesses econômicos, fazendo com que a cidade adquira uma configuração de distribuição da população que nem sempre é planejada e controlada.

Louis Wirth (1897-1952), sociólogo nascido na Alemanha e ativo membro da Escola de Chicago e mais ligado à vertente culturalista, defende que a cidade é produtora da cultura urbana, que se propaga para além dos seus limites físicos. Por isso concebe que o urbanismo não pode ser entendido apenas no âmbito da cidade,

¹² Chicago que contava no recenseamento de 1840 com 4.470 habitantes, passados 50 anos passou a ter 1 milhão e cem mil e em 1930 chegaria a 3 milhões e meio de habitantes (COULON, 1995, p. 11)

mas como um modo de vida, tanto que procura descaracterizar as classificações graduais das cidades pelo seu tamanho definido pela delimitação física (WIRTH, 1967, p. 100).

Para Wirth, na análise das diferenças entre as cidades, devem ser consideradas, pelo menos, as variáveis número de habitantes, densidade e grau de heterogeneidade da população. É central “descobrir as formas de ação e organização social que emergem em grupamentos compactos, relativamente permanentes, de grande número de indivíduos heterogêneos” (WIRTH, 1967, p. 105).

Alguns pontos entre os pensamentos de Park e Wirth são convergentes, como a segregação espacial decorrente do local de trabalho, da renda, das características étnicas, hábitos e costume. E também em relação a importância do passado histórico. “Em maior ou menor escala, portanto, a nossa vida social tem a marca de uma sociedade anterior, de *folk*, possuindo os modos característicos da fazenda, da herdade e da vila” (WIRTH, 1967, p. 99).

Para Maringá, o que se observa é a obstinação por casos de negação da história ou do passado da cidade, pela incorporação da máxima de “visão de futuro” e “modernidade”, em que boa parte da sociedade maringaense acaba dando respaldo aos interesses do mercado imobiliário. Muitos foram e ainda são os casos de substituição de construções antigas, que contam a história da cidade, por edifícios modernos, pouco acessíveis e nem sempre de bom gosto estético. Afinal, num ambiente em que a disputa por espaço é sempre concorrida, qualquer área é disponível para quem apresentar o melhor retorno econômico e progressista.

A afluência de imigrantes japoneses e italianos, e em menor número de alemães, portugueses, poloneses, espanhóis e afrodescendentes, foi grande em Maringá e na região, mas não se vê no município segregação espacial por etnias. O que salta aos olhos é a segregação social decorrente dos altos preços dos imóveis, tanto para venda como para locação, obrigando a população de menor poder de compra a se deslocar para a periferia da cidade e para a os municípios do entorno, principalmente para Sarandi e Paiçandu.

Dados do IBGE podem sugerir que essa segregação da população pobre ocorreu e continua ocorrendo. No ano de 2006 o Produto Interno Bruto (PIB) *per capita* no Paraná foi de R\$ 13.158,00, na Região Metropolitana de Maringá, que congrega 13 municípios foi de R\$ 12.076,00. Já o município de Maringá, com o equivalente a 55% da população da RMM, teve um PIB *per capita* de R\$ 16.263,00, enquanto nos Municípios conurbados foi de apenas R\$ 5.640,00 para Paiçandu e R\$ 4.342,00 para Sarandi, um dos dez menores do estado.

São números impactantes, mas resultado, também, do alto índice de mobilidade pendular¹³ entre estes municípios e o município pólo. Dos moradores maiores de 15 anos de idade, 44,3% se deslocam diariamente de Sarandi para Maringá, para estudar ou trabalhar e, dos de Paiçandu, são 41,5%, nas mesmas condições (RODRIGUES, 2004, p. 194). Ou seja, a renda produzida por boa parte da população economicamente ativa das duas cidades contíguas, acaba por gerar riqueza no município sede e como a contagem censitária é feita pela população residente, os índices ficam, de certa forma, mascarados.

Outro indicador apontado pelo IBGE diz respeito à cor da pele da população destas três cidades. O censo de Maringá mostra que 76,5% da sua população é constituída de pessoas de pele branca e 19,5% de cor preta ou parda, enquanto em Sarandi estes números são 67,5% e 31,3%, respectivamente.

Muito se ouve ou se lê na imprensa local, sobre manifestações de orgulho pelo fato da cidade pólo ostentar índices econômicos e sociais favoráveis, como o alto Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), baixo índice de homicídios ou alta renda *per capita*, mas a mesma imprensa se furta de analisar que os problemas advindos da falta de planejamento urbano para se trabalhar com o diferente, ou seja, aquele que não se enquadra no padrão definido como “cidadão de bem”, é expulso da cidade e os baixos índices ficam por conta e responsabilidade das outras cidades, como o baixo IDH dos municípios de Sarandi e Paiçandu¹⁴.

¹³ Movimento pendular: o ato de um conjunto de moradores que saem todos os dias de seu município de domicílio e se dirigem a outro nas vizinhanças para estudar ou trabalhar (BORGES et al, 2009, p. 309).

¹⁴ IDH de Maringá 0,84; Paiçandu 0,74; Sarandi 0,76 Fonte: Disponível em <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1> Acessado em 16.07.09

Dessa forma, características urbanísticas definidas pela heterogeneidade da população, não se aplicam para a cidade de Maringá, que desde seu início primou pela homogeneidade na busca da unidade calcada na correção, no dinamismo e no trabalho. Os desajustados em relação à média da população em termos de sucesso financeiro ou em relação a valores fundamentados na moral e nos costumes deveriam, de algum modo, serem excluídos, ou seja, aqueles que não se enquadravam no modelo, como forma de legitimar o controle, teriam que procurar outros espaços para se instalar e com total apoio da mídia cidadina, como cita Paulo F. de Souza Campos:

Posição assumida pelo jornal local: a de porta-voz da pequena burguesia maringaense que, formada pelos novos ricos do café, buscava orientar as opiniões e, em última instância, formar consciências. [...] o jornal cotidianamente anunciava as zonas proibidas às pessoas de bom tom e fino trato e, desse modo, o seu avesso: o local preciso dos indisciplinados, vadios e baderneiros. Nos artigos publicados pelo jornal, evidenciam-se, ainda, a relação de mal-estar travada por esses sujeitos antagônicos e, sutilmente, o estabelecimento do tipo de tratamento que os cidadãos maringaenses de “bom coração” deveriam adotar quando diante dos excetos, homens e mulheres pobres, expropriados do campo (CAMPOS, 1999. p. 322).

Assim, foi nesse contexto que a urbanização da cidade se deu, num processo de exclusão dos menos favorecidos em nome da manutenção da ordem, fazendo com que o cidadão se sinta privado de ver seus direitos, definidos pela Constituição, reconhecidos, pela existência de preconceitos raciais ou sociais.

1.1.6 A proclamada “singularidade” da cidade pólo

O que se pode observar na cidade de Maringá é que, o que mais marcou daquilo que estava planejado pela companhia colonizadora, foi exatamente o que os autores aqui citados mais questionam: a ocupação da cidade como espaço de

segregação e de especulação imobiliária e a não utilização do espaço urbano para fins de inclusão social. Como diz Rodrigues:

Uma cidade cujo legado traduzia-se por uma precisa divisão espacial, logo, social, criteriosamente elaborada e edificada em função dos interesses especulativos e imobiliários da companhia inglesa (RODRIGUES, 2004, p.316).

A concepção inicial de separação socioeconômica foi sendo acirrada a ponto de, hoje, aqueles espaços destinados às classes mais pobres, também se tornarem valorizados e com isto os seus antigos ocupantes irem sendo expulsos e terem que procurar outros espaços mais distantes para se instalarem, dentro ou fora de Maringá.

Maringá, que até a década de 1970, tinha uma população majoritariamente agrícola, trinta anos depois passa a ter 96% de sua população habitando a cidade. Os reflexos de uma mudança que se deu de forma tão abrupta, foram e continuam sendo muitos e complexos, tanto para o sistema de produção, quanto para a sociedade, acarretando desta forma significativos impactos espaciais e sociais. Como propunha Louis Wirth, não é viável que se utilize esquema que privilegie os limites físicos de uma cidade para se pensar urbanização, mas sim, que se busque uma opção dialética entre os subespaços cidade e campo e com o fenômeno da conurbação entre diferentes cidades.

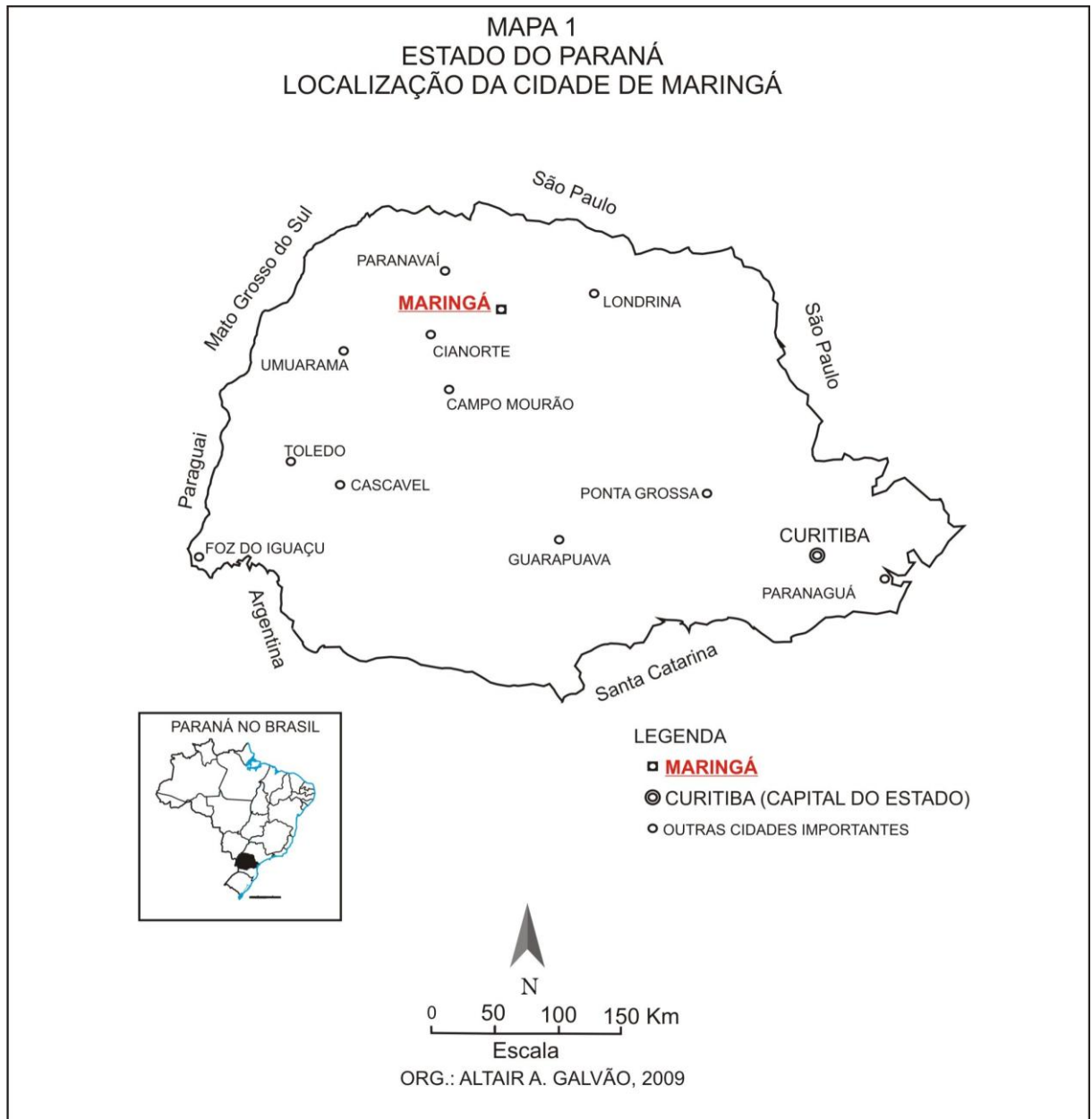
E, é exatamente esse afastamento na relação da cidade pólo metropolitana com as cidades contíguas, que faz com que os problemas que afetam a população mais pobre dos três municípios, deixem de ser incorporados aos problemas daquele município que teórica e tecnicamente teria as melhores condições de solucioná-los. Problemas como acessibilidade desigual aos equipamentos públicos como creches, escolas e postos de saúde; longas distâncias a serem percorridas diariamente para estudar ou trabalhar; qualidade questionável dos transportes coletivos; áreas não habitadas em terrenos valorizados reservados à especulação imobiliária, loteamentos em áreas periféricas sem estrutura básica, congestionamento nas áreas centrais e outros.

Dessa forma, Maringá como cidade planejada, pode-se dizer que vem cumprindo o que se havia proposto, restando questionar os pressupostos deste planejamento, que tanto divergem das suas influências. Dentre outras inconsistências, cabe citar: não se pode comparar Maringá com uma cidade-jardim, pois não era dessa forma que Howard via sua cidade de concepção socialista, cooperativista, de vida comunitária e subúrbio-jardim; tem muito da cidade das Torres de Le Corbusier, mas a essência que era a construção de moradia para todos os trabalhadores perto dos locais de trabalho, não pode ser completada, principalmente, pela ingerência do forte mercado imobiliário; e, além da ausência de uma unidade de vizinhança, a integração cidade com periferia, que se traduziria, no caso de Maringá, a integração com os municípios vizinhos, é um objetivo que precisaria ser alcançado, mas que depende muito em se abster de vaidades pessoais e de se construir um projeto político conjunto.

1.2 Nem jardim, nem torre: um pólo metropolitano

Para refletir acerca da integração regional que explica mais densamente a realidade local apresentaremos aspectos da Região Metropolitana de Maringá.

Município do noroeste e interior do estado do Paraná, urbanização recente, terceira cidade em população do estado, localização geográfica privilegiada, farta arborização, topografia e clima favoráveis, circundada por terras férteis e com vias de comunicação rodoviárias que ligam a região a todo o estado do Paraná e ao Estado de São Paulo, Maringá, juntamente com a cidade de Londrina, se tornou um importante centro urbano do Norte do Paraná, configurando com Londrina um eixo metropolitano.



Desde 1998, a cidade passou a ser o pólo da Região Metropolitana de Maringá (RMM), então instituída pela Lei Estadual nº 83/98, composta por 08 municípios, Maringá, Sarandi, Marialva, Mandaguari, Paiçandu, Ângulo, Iguaçu e Mandaguçu. Por questões mais políticas que técnicas ou administrativas, desde então a RMM tem sido objeto de intervenções no sentido de inclusão de novos municípios: pela Lei Complementar nº. 13/565-2002 foi incluído o município de Floresta; em 2005, os municípios de Doutor Camargo, Astorga, Itambé e Ivatuba através da LC nº 110/2005; e, neste ano de 2010, a RMM passa a ter um total de 25 municípios, com a admissão de Atalaia, Bom Sucesso, Cambira, Florai, Flórida,

Jandaia do Sul, Lobato, Munhoz de Mello, Ourizona, Presidente Castelo Branco, Santa Fé e São Jorge do Ivaí, resultado da Lei Complementar Nº 127/2010.

Desse modo, Rodrigues e Tonella (2010) demonstrando suas preocupações com “o ingresso indiscriminado de novas municipalidades na Região Metropolitana dificulta a sua implementação que, até o presente momento, efetivamente não se deu” por diversas razões, inclusive porque “registram-se profundas discrepâncias no nível intrametropolitano já que as desigualdades entre os municípios são brutais” (RODRIGUES; TONELLA, 2010, p.12).

O geógrafo Adeir Archanjo da Mota (2010) analisa o processo de incorporação dos municípios à RMM, pautando os interesses políticos, tanto os relacionados à cidade pólo quanto os relacionados aos municípios anexados, mostrando que existe um desconhecimento quanto ao fato urbano-metropolitano por parte dos autores das leis e dos possíveis beneficiários (MOTA, 2010, p. 57). A ausência de integração metropolitana entre a maioria dos municípios da RMM é tanta que o autor questiona a existência de uma espacialidade metropolitana.

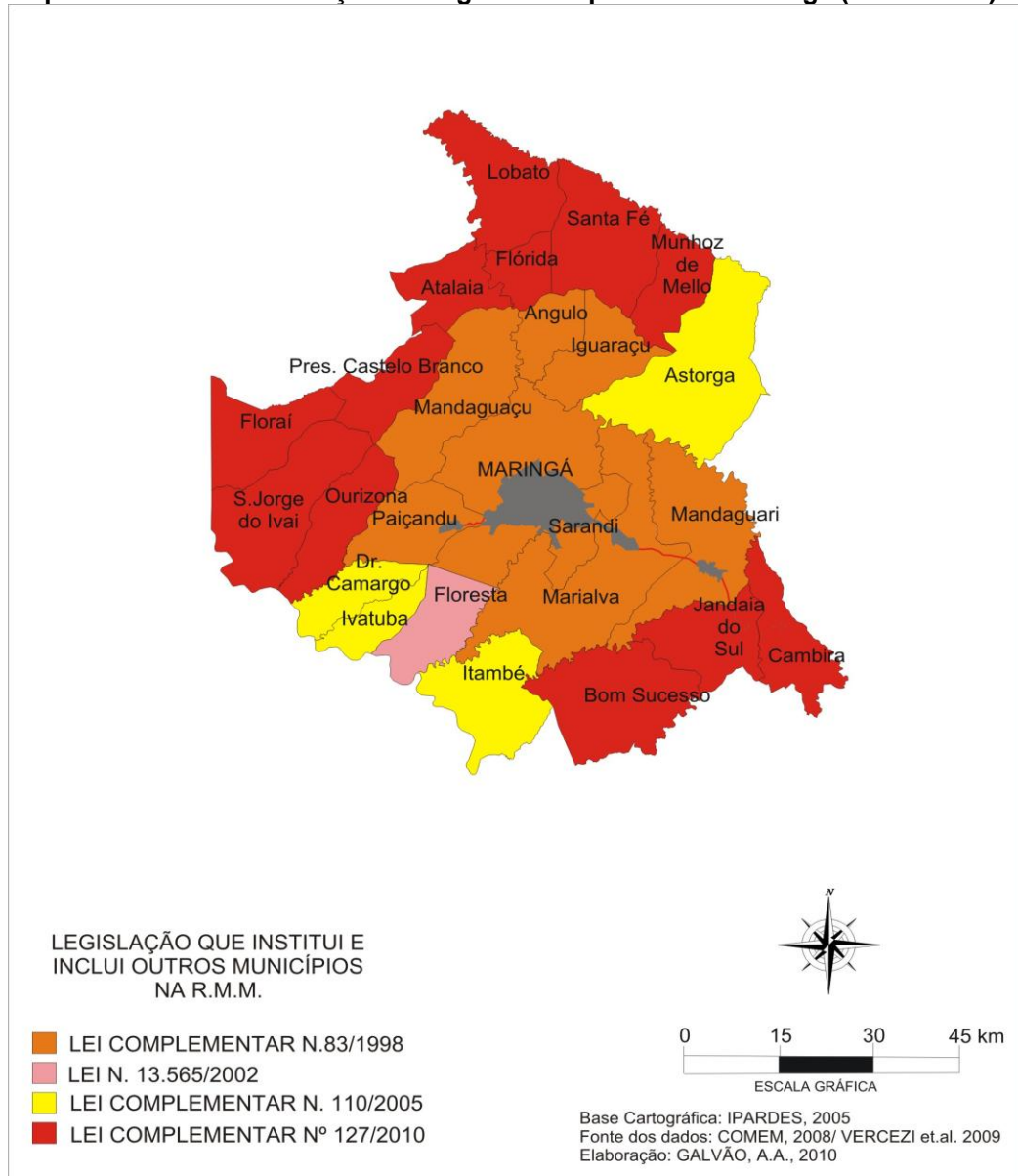
Questiona-se qual conceito melhor corresponde à espacialidade para se compreender a cidade de Maringá: cidade intermediária, centro de um aglomerado urbano, metrópole ou parte de uma metrópole? Há consenso, entre os diversos geógrafos e outros pesquisadores da cidade e de outras instituições de pesquisa, de que Maringá é o centro de um aglomerado urbano com indícios de um processo de metropolização (MOTA, 2010, p. 62).

Rodrigues observa que, mais do que a questão política de inclusão de novos municípios, o maior problema é a não integração de políticas regionalizadas, por motivos individualistas e eleitoreiros, mas ressalta que esta não é uma dificuldade exclusiva desta região:

Os governos municipais das tradicionais regiões metropolitanas brasileiras contribuem para o aprofundamento do cenário brasileiro de desigualdade, principalmente através de ações políticas fundadas na guerra fiscal, na competição intermunicipal e, conseqüentemente, na não adoção de atuação cooperativa. Este é o panorama que se configura para a Região Metropolitana de Maringá (RMM), que apesar de institucionalizada como tal, não implementou desde sua criação em 1998, nenhuma ação conjunta entre os municípios

metropolitanos para romper o localismo que caracteriza o planejamento público (RODRIGUES; MOTA; HAYASHI, 2008).

Mapa 2: A Institucionalização da Região Metropolitana de Maringá (1998 - 2010)



Os únicos municípios que mantém alto grau de integração (FERNANDES; BITOUN; ARAÚJO, 2009), e conseqüente conurbação com o pólo são Sarandi e Paçandu, principalmente devido às variáveis de movimento pendular, composto

pelos altos percentuais de moradores que se dirigem diariamente a Maringá para trabalhar ou estudar, densidade demográfica e conurbação¹⁵.

A afirmação de que Sarandi e Paiçandu tiveram uma urbanização não planejada, mas foi resultado daquilo que não foi planejado para Maringá, em parte, é explicado por Rodrigues (2004):

Em Maringá, classificada como cidade média, encontra-se uma ocupação caracterizada pelo modelo núcleo-periferia, já que, no espaço intraurbano maringaense, a ocupação é predominantemente polarizada. No centro estão localizadas as elites e camadas média-altas da população (segundo uma escala econômica de acesso a bens materiais) e, na periferia, a ocupação residencial dá-se pelas médias baixas e baixas camadas, ou seja, aquelas cujas condições econômicas lhes impossibilita acessar regiões consolidadas urbanisticamente, dado seu alto custo imobiliário. Além de esta tendência caracterizar o espaço interno da cidade, ela se reproduz em relação aos municípios do entorno, no qual Maringá figura como centro da ocupação e os municípios contíguos, como periféricos. Ou seja, se observa que os aspectos da desigualdade estão presentes na ocupação dos espaços urbanos da RMM. Ocorrem nos níveis inter e intramunicipal, através de processos que produzem e reproduzem a realidade social baseada na própria desigualdade. Enquanto categoria, a desigualdade pode nos oferecer visibilidade de si mesma se a tomarmos como um conjunto de variáveis através do qual ela ganha existência concreta (RODRIGUES, 2004).

O referido processo de segregação socioespacial, que se acirrou entre os anos 1980 e 1990, com o extravasamento da mancha urbana do pólo metropolitano por sobre os municípios limítrofes, Sarandi e Paiçandu, a leste e a oeste de Maringá, respectivamente, não só não retrocedeu, como continuou, num nítido processo de conurbação entre as três áreas fronteiriças. Porções dos municípios de Maringá, Paiçandu e Sarandi (além de Marialva cuja mancha de ocupação está bastante próxima a Sarandi) passaram a compor uma ocupação continuada.

Isso se reflete na alta integração dos municípios próximos observada, principalmente, através de um intenso movimento pendular, o ato de um conjunto de moradores que saem todos os dias de seu município de domicílio e se dirigem a

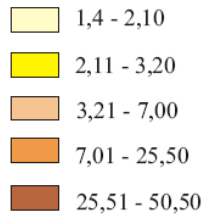
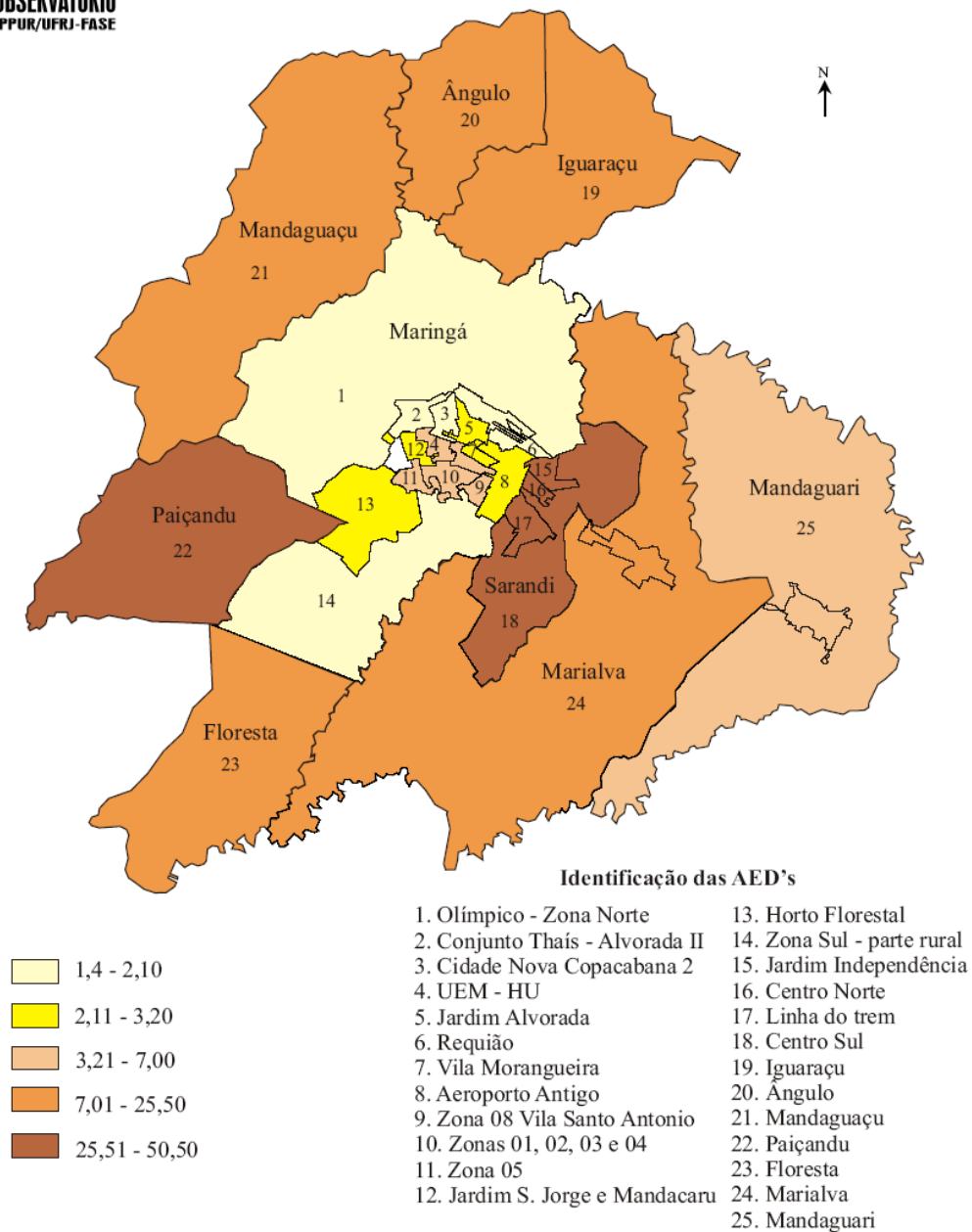
¹⁵ O processo de conurbação se dá quando o conjunto formado por uma cidade e seus subúrbios, ou por várias cidades reunidas, passam a configurar uma seqüência, sem, contudo, se confundirem, mas compondo uma única mancha urbana.

outro nas vizinhanças para estudar ou trabalhar (mapa 3). Este movimento é composto e mensurado por parcelas da população acima de 15 anos de idade, que se dirigem de suas cidades a outras cidades, na sua maioria (acima de 90%), principalmente, para o trabalho. Um diagnóstico da situação de mobilidade dos moradores da RMM pode ser estabelecido com a análise do movimento pendular.

Mapa 3



Percentual de pessoas que trabalham ou estudam fora do local de moradia por AED's - RMMARINGÁ - 2000.



3,7 0 3,7 7,4 11,1 14,8 Km
Escala 1:37000 0

Fonte: IBGE.

Os dados utilizados no presente trabalho sobre este tema, compõem pesquisas desenvolvidas no âmbito do Observatório das Metrópoles-Núcleo Região Metropolitana de Maringá, através da metodologia das *Categorias Sócio-Ocupacionais (CAT's)*¹⁶, visando a leitura social do espaço urbano maringaense e regional, aprofundando além do que pode ser verificado *in loco* numa abordagem da sociedade baseada na centralidade do trabalho no que se refere à sua estrutura e funcionamento, relacionando a ocupação no mercado de trabalho ao local de moradia. Nesse conjunto de pesquisas se observa que, desde o início da ocupação urbana regional, Maringá promoveu um processo de segregação socioespacial que afastou os moradores de baixas rendas para a sua periferia ou, ainda, para fora dos seus limites municipais, principalmente no seu entorno mais próximo, composto pelos municípios de Sarandi e Paiçandu.

Em recente trabalho realizado (1º. Relatório Institutos do Milênio/CNPq, 2006) se observa que, na RMM o maior número de pessoas de 15 anos e mais de idade que trabalham ou estudam¹⁷ fora do município de residência são de Sarandi, com 44,3%; e de Paiçandu, com 41,5%. Moradores de Mandaguaçu (25,5%) e Floresta (21,3) também saem e retornam diariamente para outra cidade. Aquelas municipalidades que fixam mais os seus moradores são Maringá, com apenas 3,1% e Mandaguari, com 7% dos moradores maiores de 15 anos recorrendo a atividades fora dos seus espaços de domicílios.

Dentre os que saem diariamente descreveremos os percentuais daqueles que se dirigem a Maringá: de Paiçandu, 94%; de Sarandi, 92%; de Mandaguaçu, 86,5%; de Marialva, 72,8%; de Floresta, 69%; de Iguaçu, 52%; de Mandaguari,

¹⁶ Essa metodologia foi organizada, no Brasil, para o desenvolvimento do Projeto FINEP/PRONEX “Metrópoles, Desigualdades Socioespaciais e governança urbana: Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte”, sob coordenação de Luiz César de Queiroz Ribeiro (IPPUR, UFRJ) e hoje utilizada neste projeto Instituto do Milênio/CNPq. A metodologia utilizada pressupõe o uso da variável ocupação (de acordo com definição atribuída pelo IBGE) como o eixo principal para a análise da organização social do espaço, neste caso, maringaense. Isto é, a partir da atividade de trabalho exercida, com a qual o chefe de família provê a subsistência dela, será construída uma hierarquização social das ocupações, através da qual seja possível uma identificação e abordagem da estrutura social, conforme se apresenta pormenorizadamente na lista das categorias construídas, bem como na sua definição. As ocupações foram agrupadas (hierarquicamente, com as ocupações utilizadas pelo FIBGE) em 25 categorias sócio-ocupacionais e estas em oito grupos. A base territorial utilizada para o georeferenciamento dos dados se compõe da malha digitalizada dos 13 municípios da RMM por AED-Área de Expansão Demográfica, ou seja, uma base territorial construída pelo IBGE, a partir da agregação de setores censitários segundo características homogêneas dos moradores por faixa de renda e escolaridade.

¹⁷ Os dados do IBGE não separam estas duas atividades, todavia, sem dúvida, é mais expressivo o conjunto dos que saem para o trabalho, considerando que aqui se apresentam percentuais dos que têm mais de 15 anos.

45% e de Angulo, 31%. Ou seja, a maioria das pessoas que trabalham ou estudam fora do local onde residem, o fazem em Maringá, totalizando um contingente de 73%.

Pode-se realizar uma análise intra-urbana para Maringá e Sarandi no que se refere a este movimento diário dos moradores, observando de quais áreas saem mais pessoas. 50% dos moradores da região acima da Linha do Trem trabalham fora e, destes, quase a totalidade (95,5%) se dirige ao pólo metropolitano; 49% das pessoas residentes na região do Jardim Independência trabalha ou estuda fora do município, e, destes, 92,8% se dirige a Maringá. Em Sarandi, das áreas mais próximas ao centro, 38,4% sai do sul norte para o trabalho diariamente, e 41,8% sai do centro norte, de todos eles a maioria (90%) se dirige a Maringá.

Destaca-se ainda que, em Maringá, a área que possui o maior contingente de moradores que trabalham em outro município se localiza na região central e zonas próximas, com um contingente de 6% de moradores em tal situação. Considerando que esta é uma das áreas de ocupação pela elite dirigente, inferimos que muitos dos que se dirigem a outros municípios são principalmente empresários que têm seus negócios instalados na região.

Quando se observa o movimento pendular para o conjunto dos municípios da RM, segundo o nível de integração, vemos que, para os municípios de alta integração com o pólo, quase a metade dos que trabalham ou estudam (43%) saem diariamente e, destes, a maioria (92,5) vem para Maringá. Os demais municípios, com baixo grau de integração, têm 12,6% dos trabalhadores ou estudantes que saem todos os dias, sendo que 67,2% é que se dirige à cidade pólo.

Enfim, esse é um movimento que caracteriza bastante bem o nível de integração existente dos municípios metropolitanos com a sede, pois o número de pessoas que estabelece relações de interdependência com o pólo é um dos indicadores da integração existente. Observamos que, por exemplo, o município de Marialva, apesar de uma condição de quase conurbação com Maringá, possui apenas 10% dos que trabalham ou estudam fora se dirigindo a Maringá. Isto também em função de um mercado de trabalho interno que consegue incorporar os moradores da região devido ao grande incremento econômico que centraliza a maioria das atividades da economia regional no município pólo.

Quando se trata de analisar como se dá o processo de movimentação pendular, de forma desagregada por AED's, as áreas que têm os maiores percentuais de moradores que saem todos os dias de seu domicílio e se dirigem a um outro município para estudar ou trabalhar são os residentes no tipo operário, do município de Sarandi, com 49,74% dos moradores saindo todos os dias e, de todos os que realizam movimento pendular na RMM, 91,15%, vêm a Maringá.

A segunda área de onde saem e retornam mais pessoas diariamente é do tipo popular operário com 40,28 dos residentes com mais de 15 anos, que trabalham ou estudam. Este tipo sócio-espacial se compõe do município de Paiçandu e da região do Parque Alvarado de Sarandi. Dentre todas as AED's observamos que são da área além da Linha do Trem, no município de Sarandi, os moradores que têm as menores rendas de toda a RM, e também de onde sai mais da metade da população ocupada em direção a outro município em busca de trabalho ou estudo. Ou seja, esta é a área mais carente de ações das políticas públicas regionais.

Tabela 1

Percentual da população residente de 15 anos e + que trabalha ou estuda e realiza movimento pendular segundo tipo e AED - RMM - 2000

Tipo sócio-espacial	AED	POPULAÇÃO TOTAL	Total de pessoas de 15 anos e + (A)	Que trabalham ou estudam (B / A)	Que trabalham ou estudam fora do município de residência (C / B)	Que trabalham ou estudam, dirigindo-se ao pólo metropolitano (D / B)	
Superior	Maringá (Zona 7 - UEM)	2,91	81,24	75,37	4,83	0,00	
	Maringá (Zonas 1,2,3 e 4)	5,27	80,68	71,49	5,76	0,00	
Total		8,19	80,88	72,88	5,42	0,00	
Agrícola heterogêneo	Ângulo	0,55	72,62	68,69	16,39	30,88	
	Iguaraçu	0,70	71,85	63,42	12,51	51,91	
	Dr. Camargo	1,12	76,37	58,79	12,06	39,35	
	Floresta	0,99	74,09	65,53	21,33	68,84	
	Ivatuba	0,54	75,75	71,83	12,58	52,30	
	Itambé	1,15	74,58	63,59	6,18		
Total		5,04	74,42	64,30	13,19	65,77	
Agrícola operário	Marialva	5,55	73,92	70,33	10,08	7,34	
	Astorga	4,57	74,39	68,30	2,93	47,08	
Total		10,11	74,13	69,41	6,89	25,06	
Popular operário	Paiçandu	5,94	70,67	62,70	41,48	93,77	
	Sarandi (Pq. Alvarado)	3,57	71,74	65,66	38,41	89,94	
Total		9,52	71,07	63,82	40,28	92,35	
Médio inferior	Maringá (Vila Morangueira)	2,82	77,79	66,76	2,48	0,00	
	Maringá (Jardim Alvorada)	4,78	76,58	65,97	2,74	0,00	
	Maringá (Contorno Norte)	4,18	72,42	70,90	1,84	0,00	
	Maringá (Conjunto Requião - Jd.)	5,05	70,90	70,76	1,54	0,00	
	Maringá (Liberdade - Aeroporto)	4,70	74,83	71,07	3,24	0,00	
	Maringá (Jd. Imperial Pq. Das G)	4,40	74,68	68,93	2,12	0,00	
	Sarandi (Centro Norte)	3,80	74,67	66,05	41,76	89,99	
	Total		29,72	74,34	68,76	7,19	64,46
	Operário	Sarandi (Centro - Jd. Verão)	3,07	67,73	63,67	48,95	92,78
Sarandi (Linha do Trem)		3,36	66,68	63,55	50,48	95,49	
Total		6,43	67,18	63,61	49,74	94,21	
Agrícola Médio Inferior	Mandaguaçu	3,25	71,93	63,88	25,45	86,47	
	Mandaguari	6,07	73,73	66,46	7,02	44,83	
	Maringá (Olimpico)	3,02	72,52	71,32	1,43	0,00	
Total		12,34	72,96	66,97	10,14	69,11	
Médio superior	Maringá (Zona 08 Vila Santo Aní)	3,60	77,37	69,41	4,89	0,00	
	Maringá (Zona 5 e 6)	2,88	79,06	71,82	5,19	0,00	
	Maringá (Av. Mandacaru - Vila S)	2,94	76,62	67,99	3,06	0,00	
	Maringá (Cidade Alta - Condomínio)	6,30	72,15	71,67	1,79	0,00	
	Maringá (Zona Industrial)	2,93	74,20	70,97	2,52	0,00	
	Total		18,65	75,25	70,55	3,27	0,00
Total geral		100,00	74,09	68,34	11,99	91,15	

Fonte: IBGE. Censo demográfico 2000. (Metrodata) - Observatório das Metrópoles Núcleo Região Metropolitana de Maringá

Observa-se que as áreas de onde partem trabalhadores todos os dias são aquelas distantes do pólo metropolitano, classificadas como tipos socioespaciais populares, operários ou agrícolas. Ou seja, aqueles constituídos por moradores cujas ocupações no mundo do trabalho são caracterizados por baixa especialização e, conseqüentemente, baixo assalariamento.

2

MARINGÁ PLANEJADA PARA O AUTOMÓVEL

O homem, capitalisticamente socializado, pode ir se preparando para que, no futuro, não só os seus 100 ou 200 cavalos de agressividade mecânica ficarão parados no “engarrafamento total”, como ele próprio ficará sentado, sexualmente deformado no volante de sua potência: por assim dizer, fordisticamente castrado.

Robert Kurz

2 MARINGÁ PLANEJADA PARA O AUTOMÓVEL

Diante de todas as informações e análises precedentes, pode-se dizer que, aos 63 anos de fundação, a cidade de Maringá, que nasceu de forma planejada, mantém uma configuração urbana ainda fiel ao projeto original. Neste sentido, estas reflexões almejam mostrar que a organização socioespacial estabelecida na fundação da cidade, não apenas se manteve, mas se aprofundou desde então, pois, a periferia municipal e regional é onde a população de baixa renda conseguiu estabelecer sua moradia, distante de seus locais de trabalho, estudo e lazer, com graves conseqüências para a mobilidade das pessoas e para o sistema de transporte coletivo, que não está preparado para dar vazão à demanda, em razão de problemas como o alto custo da tarifa de ônibus, o monopólio do sistema de transporte público, as distâncias casa-trabalho, dentre outros.

Mas, principalmente, porque a cidade na sua origem, como visto, já foi planejada para o automóvel, com um sistema viário composto por grandes avenidas, principais e secundárias, rotatórias, vias paisagísticas etc. Um planejamento que, em si, favoreceria a circulação, mas que não foi acompanhado por políticas públicas de transporte e mobilidade que privilegiassem o transporte coletivo em detrimento do individual. Aqui, como em algumas grandes cidades do mundo (Los Angeles, Brasília, São Paulo) o transporte por automóveis define as diretrizes e a legislação viárias, cujos resultados dramáticos podem ser vistos nas estatísticas de trânsito apresentadas e analisadas neste capítulo.

Segundo o Ministério das Cidades a mobilidade é “um atributo associado às pessoas e aos bens e corresponde às necessidades de deslocamento” (BRASIL, 2004). Ou seja, podemos interpretar a mobilidade como a capacidade dos indivíduos se moverem de um lugar para outro através de algum meio de locomoção, seja a pé, bicicleta, moto, automóvel, ônibus etc. Além disso, é por meio da mobilidade que a vida humana se reproduz. Conforme Vasconcellos (2001):

(..) o processo de reprodução requer mobilidade física para realizar as atividades. (..) implica a disponibilidade de meios de transportes,

seja os meios não-motorizados e pessoas (a pé, bicicleta), seja os meios motorizados, públicos ou privados. (VASCONCELLOS, 2001, p.40).

Maringá é uma cidade planejada. No entanto, esse planejamento não é compatível com as atuais exigências de circulação. Segundo o IBGE (2000), Maringá cresce mais de 1,5% em número de habitantes a cada ano e, ao mesmo tempo, como observado anteriormente, segrega a população de baixa renda para os municípios vizinhos e para bairros residenciais, cada vez mais distantes dos locais de trabalho, de compras e de lazer. Este crescimento desordenado, juntamente com o crescimento dos transportes particulares, tem deteriorado os espaços e conseqüentemente a forma como a mobilidade se dá. A mobilidade além de ser essencial para a vida no mundo moderno, também é responsável por produzir e reproduzir os espaços urbanos.

Nas cidades de grande porte, como por exemplo, São Paulo e Rio de Janeiro, muito se têm discutido sobre as questões do meio ambiente, da mobilidade, do transporte e da violência. O incentivo ao uso dos transportes coletivos (metrô e ônibus), de veículos não motorizados (bicicletas) e o rodízio dos automóveis são formas de evitar a degradação dos espaços de circulação, a ocorrência de estrangulamento das vias em horários de *rush* e a preservação do meio ambiente. Pelo fato de não haver metrô, ciclovias e vias mais extensas que desafogam o trânsito em Maringá, precisaríamos repensar as formas dos sistemas de transporte, sobretudo o coletivo.

Assim, procuraremos analisar a legislação atual referente às questões do trânsito, o sistema viário do município e de seu entorno, a situação atual do transporte coletivo e a frota de veículos, comparando com outros municípios e a média estadual e nacional.

2.1 O trânsito como política pública

Como forma de se fazer uma correspondência entre a legislação brasileira atual ligada às questões do trânsito e o que se pratica no âmbito local, introduzimos uma reflexão acerca de como se deu, na breve história da política brasileira, a relação entre o poder central e o poder local e a mudança de postura das comunidades municipais em relação ao poder central, desde o período colonial até a atual conformação, colocada em prática após a promulgação da Constituição Federal de 1988 (ANDRADE, 2007).

Assim, para compreender as ações do poder municipal relativas à implementação de políticas públicas, na maioria das vezes com caráter autoritário, remetemos ao formato do estabelecimento das formas de poder desde a organização municipal no Brasil Colônia, que sempre esteve a serviço dos senhores rurais, como consequência da fragilidade do Estado pequeno e rarefeito, sem condições de penetração em toda a extensão do território. Já no período monárquico, a autonomia e a liberdade administrativa municipal foram restringidas, principalmente com o intuito de preservação da escravidão (Ibid.).

Sintetizando as palavras do referido autor, observou-se que na primeira metade do século XX, o que caracterizou a relação entre poder central (período cujo regime político vigente era um presidencialismo tumultuado e instável) e poder local, foi o coronelismo, em que o coronel era o dono de terras ou mandatário mor municipal, cujo título era herdado como “forma peculiar de manifestação do poder privado” (LEAL, 1976, p. 20). Ou seja, era uma conjugação do poder de mando, em que os submissos trocavam seu voto por favores de cunho pessoal ou financeiro mendigado junto ao “coronel”. Tal sistema foi gerado em decorrência do declínio do poder dos latifundiários e o fortalecimento do poder dos Estados, fazendo com que as lideranças municipais negociassem seus interesses com o poder público central em troca dos votos dos “leais” subjugados.

Mais tarde, o período da Ditadura Militar, que sucedeu ao golpe militar de 1964, caracterizado pelo regime autocrático, procurou centralizar as decisões na esfera federal, já que resultados favoráveis nas eleições deixaram de ser prioridade.

Por isso, nas cidades mais estratégicas as eleições para prefeito foram extintas e os cargos foram preenchidos por fiéis “bajuladores do golpe” indicados pelo poder central. Pela natureza do regime autoritário, de desprestígio aos políticos, houve uma emergência dos tecnocratas, responsáveis pelo alto grau de modernização empreendido no país (ANDRADE, 2007).

Toda esta regressão aos fatos históricos que notabilizaram o movimento do poder central com o poder periférico teve o objetivo de enfatizar a forma como isto se dá nos dias de hoje. Andrade realça a grande mudança que vem ocorrendo desde a promulgação da Carta Constitucional de 1988, em que os Artigos 18 a 31 equiparam os municípios aos Estados e à União, no que diz respeito a direitos e deveres junto aos cidadãos, inclusive com aumento na repartição da carga tributária, dando um maior poder relativo de autonomia aos municípios.

A implementação dos preceitos constitucionais levaram o cidadão a uma maior participação nos diversos espaços que foram criados: conselhos municipais, audiências públicas ou assembléias o que legitima sua condição de possuidor de direitos e, desta forma, ele passa a reivindicá-los e a exigir e supervisionar a implementação de políticas sociais.

Em razão desses exemplos de inserção da sociedade civil na política e de uma maior cobrança das Câmaras Legislativas, os administradores municipais, acostumados a buscar “jeitinhos” de burlar as leis e receosos de possíveis punições, vêem-se obrigados a executar suas ações dentro dos limites permitidos por lei, como a Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000). Ou pelo menos assim deveriam agir, mas não o fazem, e então se procura afastar a participação popular, pois, é sabido que a participação leva a uma maior comunicação (tanto direta quanto indireta) entre o público e o privado, conseqüentemente, gerando uma relação maior de confiança mútua, mas também, um maior poder de cobrança e fiscalização (PUTNAM, 1996, p. 183).

Mesmo com a melhora do nível de participação popular nos temas ligados à cidade, Putnam (1996) entende que a alienação de alguns, ou da maioria, é explicada pelo fato de ser menos estressante a adaptação às regras do jogo do que a tentativa de modificá-las e que, também, a cultura de organização de uma

comunidade, seja pela cooperação como pela omissão e exploração, torna-se entranhada.

Enquanto Leal (1976) apontava as dificuldades de emancipação dos municípios brasileiros, na primeira metade do século passado, e indicava como solução a sua autonomia, Andrade conclui sua exposição com uma visão otimista para o futuro dos municípios, em vista da nova dinâmica democrática e participativa da população.

Parte dessas condições começa a ser gerada. Ainda há burgos podres ou pequenas localidades no país, mas, à diferença do passado, encontra-se em curso uma nova dinâmica, que poderá expandir-se e dar frutos para a cidadania e a democracia no país (ANDRADE, 2007, p. 255).

A democracia, como um regime de inclusão popular à participação política, em suas mais diversas formas de apresentação e aplicabilidade tem sido amplamente estudada, discutida, questionada ou reverenciada, como principal regime político e social capaz de promover e inserir a participação dos diversos grupos que compõem a sociedade nos processos de tomada de decisão.

Pateman (1992) também ressalta o papel da participação na democracia atualmente praticada e da sua viabilidade como doutrina democrática hegemônica em contraponto às ortodoxas que rechaçam os autores clássicos da democracia, como Jean-Jacques Rousseau, John Stuart Mill, Jeremy Bentham e George D. Howard Cole, para os quais a democracia era tida como forma de participação efetiva das pessoas no direcionamento das comunidades e cidade.

Dentre os autores contestados por Pateman, o mais citado é Joseph Schumpeter, economista que em 1942 escreveu *Capitalismo, Socialismo e Democracia*, obra referência para vários outros autores, enquanto uma teoria revisada da democracia representativa, oposta à dos clássicos citados.

Para questionar os autores que concebiam uma democracia participativa direta, Schumpeter argumenta que a democracia deve estar dissociada de quaisquer ideais e fins; que o método democrático é um arranjo institucional para se chegar a

decisões políticas; que o sufrágio universal nem sempre é necessário e que, depois de eleito o líder não deve ser questionado nas suas ações, a não ser em caso de decisões arbitrárias de interesse privado ou particular, pois para o autor “democracia é um método político, ou seja, trata-se de um determinado tipo de arranjo institucional para se chegar a decisões políticas” (SCHUMPETER, 1984).

Outros autores acompanham Schumpeter nas críticas aos defensores da democracia participativa, argumentando que a participação popular deve ser limitada, de preferência com apatia política, para amortecer choques das discordâncias, dos ajustes e das mudanças; que a participação não favorece a estabilidade, cujo receio é o direcionamento para um sistema totalitário; ou ainda, que quem deve governar são as elites em competição, contrapondo “O Contrato Social” de Rousseau, para quem as leis devem governar e não os homens.

Pateman rejeita os argumentos de que a participação deve ser restringida e reforça o pensamento dos autores clássicos que ressaltam a importância da educação do eleitorado para o voto socialmente responsável, a ênfase na opinião pública e a participação em nível local e em associações.

Como o maior questionamento dos autores da democracia liberal-representativa atual é o fato de que a democracia participativa não pode ser aplicada em sociedades complexas, Pateman propõe que a participação se inicie em outras esferas, como no ambiente de trabalho, nas associações, nas escolas, nas conferências municipais etc. Somente assim a função da participação se torna um processo político educativo, visando um objetivo maior, por vezes utópico, de alcance aos direitos da vida em sociedade, em consonância com o que Lefebvre (2006) propõe:

A utopia deve ser considerada experimentalmente, estudando-se na prática suas implicações e consequências. Estas podem surpreender. Quais são, quais serão os locais que socialmente terão sucesso? Como detectá-los? Segundo que critérios? Quais tempos, quais ritmos de vida quotidiana se inscrevem, se escrevem, se prescrevem nesses espaços “bem sucedidos”, isto é, nesses espaços favoráveis à felicidade? É isso que interessa (LEFEBVRE, 2006, p.108).

Como forma de aplicabilidade da democracia participativa, nos moldes proposto por Pateman, seria uma abertura de canais de participação popular na gestão pública, que através da educação política e participativa se conseguiria um avanço na fiscalização do poder político pela sociedade civil.

O que a autora propõe não é a substituição do atual modelo de democracia representativa, mas um modelo em que as duas formas se complementassem e que a participação popular não ficasse restrita ao processo eleitoral de escolha dos representantes dos poderes executivo e legislativo.

Os textos de Andrade e Pateman, aqui destacados, procuraram mostrar o processo de transição das antigas formas de relacionamento entre a sociedade e os governos, na maioria das vezes autoritárias, e da situação atual de ênfase à importância dos processos participativos e da democracia representativa. Porém, o exemplo local nos processos de inserção de novas políticas públicas ou de suas melhorias, indica outra situação, contrária às propostas dos autores citados, pois a participação abrangente e representativa da sociedade local não vem ocorrendo.

E esta deveria ser a tendência, pois, essa democracia, de maior participação popular, vem se difundindo para além dos grandes centros, passando a ser exercitada e exercida no âmbito local em que “tal disseminação ocorreu não apenas nos centros mais desenvolvidos, com tradição de luta popular, já que houve uma interiorização dessas experiências” (TONELLA, 2010, p. 91). Esta autora observa, ainda, que, atualmente “o papel de gestor de políticas públicas vem sendo transferido aos municípios brasileiros” (TONELLA, 2006, p. 37), por meio de níveis não homogêneos de participação, nos diferentes municípios pesquisados da RMM, evidenciando que tais níveis dependem dos padrões e modos de pensar a gestão de agentes públicos.

[...] o acúmulo de experiências participativas se mostraram diversificadas e o estímulo por parte dos governos municipais também acontece de forma não homogênea, pois depende da vontade política dos administradores e das demandas existentes no conjunto da sociedade (TONELLA, 2006, p. 41).

Utilizamos dessas reflexões acerca dos diferentes níveis de práticas democráticas, pois são vários os exemplos em que o autoritarismo do poder local prevalece em detrimento à participação da sociedade como prescrevem as diretrizes da política nacional.

Para se fazer uma inferência de como se processa a relação entre o poder central e o poder local, mais especificamente no tema relacionado ao trânsito em nossa cidade, é necessária uma breve análise de alguns artigos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

2.1.1 O Código de Trânsito Brasileiro

A Lei nº 9.503/97, que entrou em vigor a partir do dia 28 de janeiro de 1998, conhecida como Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é regida por 341 artigos, dos quais destacamos alguns:

Artigo I. O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código,

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§4º (Vetado)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Como vemos, em seu primeiro artigo, o CTB mostra a abrangência da Lei, clarificando que o trânsito deve ser entendido para todos aqueles que das vias públicas fazem uso, inclusive para os pedestres ou os que se utilizam de veículos não motorizados, como também diz que o trânsito seguro é um direito de todos e que as autoridades responsáveis, respondem por esta segurança. Suas regras procuram equilibrar “o jogo das ruas a favor do pedestre” (BIAVATI; MARTINS, 2007, p.34), evidenciado no parágrafo quinto a prioridade do trânsito pelas ações em defesa da vida.

No final do ano de 2009, a Secretaria de Transporte do Município de Maringá, sem nenhuma discussão pública, iniciou significativas alterações em quatro importantes avenidas de sentido norte-sul, do centro da cidade, transformando-as em avenidas de sentido binário, ou seja, as duas vias das avenidas passaram a ter sentido único e com a sincronização dos semáforos dessas avenidas para uma velocidade de 50 quilômetros por hora, fazendo com que os veículos que mantenham esta velocidade em todo o percurso, tenham todos os semáforos abertos para sua travessia.

Em recente matéria na imprensa local, o novo sistema foi tema de uma avaliação, após seis meses da sua implantação. Como estas avenidas cortam outras ruas e avenidas de sentido leste/oeste, de movimentação intensa, com travessia de muitos pedestres, a quantidade de acidentes, na região modificada, durante primeiro semestre do ano de 2010, mais que duplicaram em relação ao mesmo período dos anos anteriores (PACHECO, 2010). Este episódio é relevante, pois, as modificações ocorridas no trânsito de Maringá não estão em consonância com o primeiro artigo do CTB, que coloca como prioridade o respeito à vida e, entendemos, não foi o ocorrido no caso em foco em que a prioridade foi o fluxo dos veículos, como sugere o título da citada notícia: “Prefeitura diz que binário reduziu congestionamentos”

No corpo da mesma reportagem, nos chama atenção a palavra do prefeito municipal, que diz: “São incidentes provocados pela falta de costume dos motoristas que tiveram que mudar seu comportamento, mas creio que com o tempo

tudo será acertado. A quantidade de problemas é muito inferior que o previsto” (Prefeito Silvio Barros II). Em que, também entendemos, está confrontando com o parágrafo terceiro da referida lei, que reforça a responsabilidade dos agentes responsáveis pelo trânsito seguro, pois se as autoridades já esperavam pelo aumento das ocorrências de acidentes e conseqüentes mortes no trânsito, tais alterações, da forma que foram implementadas, não poderiam ter sido realizadas. Afinal, no ano de 2010, o número de mortes no trânsito urbano de Maringá alcançou o número recorde de 104 casos, com incremento de mais de 70% em relação ao ano anterior.

O artigo 7º da mesma lei regulamenta a composição do Sistema Nacional de Trânsito, que é composto pelo Conselho Nacional de Trânsito, os Conselhos Estaduais de Trânsito, os Órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, da Polícia Rodoviária Federal, das Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal e das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações.

Os artigos 8º até o 25º dispõe sobre as competências desses órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito e de suas atuações para o cumprimento do referido CTB, inclusive no que diz respeito em assegurar o direito a um trânsito seguro ao cidadão. Dentre estes, destacamos:

Artigo 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I – cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III – implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV – coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V – estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

...

XV – promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI – planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

...

Esse artigo trata da competência do poder municipal nos temas ligados ao trânsito, novamente com destaque para a preservação da vida e do meio ambiente, inclusive com poderes de implantação de medidas que visem a redução de circulação de veículos e que, como vimos, não tem sido prática na atual administração, em que se privilegia o tráfego motorizado e a construção de novos empreendimentos imobiliários centrais, com conseqüente aumento de veículos na área central da cidade, em detrimento da circulação de pedestres e ciclistas

O Capítulo III da referida lei, que engloba os artigos 26 a 67, trata das normas gerais de circulação e conduta, compreendidas as normas de ultrapassagem, de estacionamento, de utilização de buzina, de preferência, e outros. Em vários dos seus artigos é destacada a preferência ao pedestre e ao ciclista, como por exemplo:

Artigo 58. 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 (sublinhado nosso).

Outros dois exemplos de inconsistências que visualizamos entre o CTB e o praticado no trânsito maringaense são: a) a velocidade máxima permitida no centro da cidade, nas avenidas em que o sistema binário foi implantado é de 50 km por hora, enquanto o CTB prevê a velocidade máxima de 40 km por hora nas vias coletoras das cidades, onde não existir sinalização regulamentadora. Esclarecendo que, segundo o CTB, via coletora é a "via destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade"; b) o CTB no seu artigo 29-III-b diz que "terá a preferência de passagem, no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela" e em Maringá, esta preferência não é assegurada em todas as

rotatórias da cidade, o que, mesmo com sinalização, geram dúvidas em motoristas, principalmente, de outras cidades. As fotos a seguir exemplificam esta situação em que, duas rotatórias com distância de 400 metros entre elas têm indicação de preferência distintas.

Foto 3 –Maringá - Rotatória da Av. Cerro Azul – Preferência para os veículos da Avenida – Out/2010



Fonte : Celso Nicola Romano

Foto 4 – Maringá - Rotatória do cruzamento das Av. Cerro Azul e Av. J.K – Preferência para os veículos da rotatória – Out/2010



Fonte: Celso Nicola Romano

Os artigos 68 a 71 compõem o capítulo IV que trata, exclusivamente, dos pedestres e condutores de veículos não motorizados, em que se pode observar a preocupação da legislação em minimizar o desequilíbrio de forças entre o usuário motorizado e o não motorizado. Os artigos 70 e 71 são exemplos deste esforço.

Artigo 70. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código.

Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.

Artigo 71. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.

Os artigos 72 e 73, do capítulo V (do cidadão), regulamentam os direitos dos cidadãos de poder solicitar esclarecimentos e propor sugestões dos assuntos pertinentes ao CTB e também, do dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito em analisar e responder com justificativa e tempestividade, sobre a possibilidade ou não de atendimento do solicitado.

Dos demais capítulos e artigos do CTB, destaque para o capítulo VI, que trata da educação para o trânsito e o capítulo VII, que regulamenta a sinalização do trânsito. Os capítulos seguintes tratam da engenharia de tráfego, da classificação dos veículos e normas para sua circulação, registro e outros.

Senadores e deputados apresentaram, desde a vigência da Lei 9503, quase 500 projetos para alterar a aplicação de seus artigos. São propostas que tratam de medidas administrativas, de multas e punições aos infratores, novos equipamentos nos veículos, temas relacionados a consumo de bebida alcoólica, como exemplo, a chamada “lei seca”, sinalização nas vias, educação no trânsito e outros¹⁸.

¹⁸ Jornal do Senado - Brasília, 26 de outubro a 1º de novembro de 2009

Ou seja, a lei existe, mas nem sempre é respeitada e obedecida. Da Matta, em relação à frase “você sabe com quem está falando?” (DA MATTA, 1990), faz uma reflexão sobre a necessidade de obediência à lei e não somente respeitá-la, pois existe diferença conceitual entre respeitar e obedecer.

O que falta internalizar, mais do que ouvir, vociferar, criticar e repetir, é o respeito e a obediência à lei em função do OUTRO, e não apenas pela lei em si ou pela autoridade que a representa (DA MATTA, 2010,)

E o respeito pelo outro é algo pouco praticado, principalmente no trânsito, onde as pessoas pouco se notam e quando se notam, geralmente é para reprovar uma ação ou atitude do desconhecido, pois em situação de conflito, o erro é sempre do outro.

Para reforçar o caráter preventivo das ações do poder público no controle dos acidentes de trânsito, o Ministério das Cidades diz:

O acidente de trânsito deveria ser olhado não como acidente, ou algo que não pode ser evitado, mas como um fenômeno cujas variáveis são perfeitamente controláveis e sob domínio dos cidadãos e do poder público (BRASIL, 2004, p.21).

A importância dos órgãos municipais na execução de políticas públicas com o intuito de se evitar o acidente é grande, pois, além dos problemas sociais que o acidente causa, existe também um custo pecuniário, tanto do cidadão quanto do poder público.

Segundo avaliação feita pelo IPEA¹⁹ os acidentes de trânsito têm um custo valorado relativos à pessoa; ao veículo acidentado, relativos a danos materiais, perda de carga ou tempo de inatividade; e a outros custos referentes ao atendimento de policiais ou pelos danos à propriedade.

¹⁹ Vide http://www.ipea.gov.br/003/00301009.jsp?ttCD_CHAVE=1637

Nos custos relativos à pessoa, estão incluídos os custos públicos e privados, de perda de produção por tempo de inatividade, custos hospitalares (pré e pós), remoção, traslado, etc. Em caso de acidentado classificado como ferido, este custo na média é de R\$ 36.305,00, mas uma vítima fatal representa um custo médio de R\$ 270.165,00. Logo, as 215 mortes que serão analisadas neste estudo acarretaram um custo de quase 60 milhões de reais.

2.2 Trânsito de metrópole e sua frota

A quantidade de veículos na área central da cidade de Maringá constitui um dos principais motivos para os já existentes “engarrafamentos” no trânsito que diariamente ocorrem, principalmente nos horários de “pico”, que são no início da manhã, no horário de almoço e no final da tarde. Dados estatísticos têm demonstrado um incremento na quantidade de veículos acima da média paranaense, tanto em Maringá quanto nas cidades do seu entorno.

É grande a dimensão da frota de veículos na cidade de Maringá, o que pode ser observado na evolução da mesma, bem como na análise comparativa com outros municípios paranaenses que, de alguma forma, está relacionada a ela. Para isto, foram levantados dados nos municípios de Sarandi e Paiçandu, por serem do entorno maringaense; de Londrina, por ser uma cidade de maior população que a de Maringá e estar relativamente próxima a ela, com características de população e economia semelhantes e, também, de Curitiba, a capital paranaense, que apresenta as referências para comparação com os dados do Estado do Paraná:

Tabela 2 - Frota de veículos 2007/2010 e população 2000/2010

Cidades Pesquisadas	Frota em jul/07 (1)	Frota em jul/10 (1)	Varição Anual	População em 2000 (2)	População em 2010 (2)	Varição Anual
Curitiba	1.005.066	1.176.604	5,4%	1.587.315	1.746.896	0,96%
Maringá	178.502	230.387	8,9%	288.653	357.117	2,15%
Londrina	227.470	276.190	6,7%	447.065	506.645	1,26%
Sarandi	24.010	34.077	12,4%	71.422	82.842	1,49%
Paiçandu	9.360	13.340	12,5%	30.764	35.941	1,57%
Estado Paraná	3.846.310	4.878.916	8,2%	9.563.458	10.439.601	0,88%

(1) Fonte: www.detran.pr.gov.br - Agrupados todos os veículos automotores, como carros, camionetes, caminhões, motos, motonetas

(2) Fonte: www.ibge.gov.br/cidadesat

Nessa tabela é possível observar que o crescimento das frotas de veículos motorizados em relação às populações é sempre crescente, nessas cidades pesquisadas. Enquanto a variação da frota de veículos no Estado do Paraná foi de 8,2% ao ano, as cidades de Maringá, Sarandi e Paiçandu superaram este índice. Para uma melhor análise dos altos índices de variação nos municípios de menor poder aquisitivo, no caso Sarandi e Paiçandu, foram separadas as frotas de veículos automotores em veículos com quatro rodas e veículos de duas rodas, motocicletas e motonetas²⁰, que para o objetivo deste trabalho serão englobados com o nome único de motocicletas.

Tabela 3 - Frota de veículos de duas e quatro rodas - 2007 / 2010

Cidades Pesquisadas	Veículos de quatro rodas - jul/2007	Veículos de quatro rodas - jul/2010	Varição Anual	Veículos de duas rodas - jul/2007	Veículos de duas rodas - jul/2010	Varição anual
Curitiba	904.278	1.048.065	5,0%	100.788	128.539	8,4%
Maringá	139.359	178.256	8,6%	39.143	52.131	10,0%
Londrina	180.770	215.557	6,0%	46.700	60.633	9,1%
Sarandi	15.348	21.361	11,6%	8.662	12.716	13,6%
Paiçandu	6.506	8.889	11,0%	2.854	4.451	16,0%
Estado Paraná	3.140.108	3.880.783	7,3%	706.202	832.815	12,2%

Fonte: www.detran.pr.gov.br

²⁰ Motocicletas são veículos de duas rodas no qual o condutor vai montado, enquanto que a motoneta, com também duas rodas, o condutor pilota na posição sentado,

Por esses índices de variação, observa-se que Maringá e as duas cidades contíguas têm um crescimento no número de veículos de quatro rodas (carros, caminhonetes, ônibus, caminhões) superior, relativamente, ao crescimento do Estado, enquanto no caso das motocicletas e motonetas, apenas Sarandi e Paiçandu superam o índice estadual. Maringá tem um índice de crescimento nesse tipo de transporte inferior ao do Estado, mas superior às cidades de Curitiba e Londrina.

Uma explicação que poderia justificar este crescimento na frota de motos nas duas cidades de menor poder aquisitivo de sua população, poderia ser o direcionamento da política federal de aumento do poder de compra das classes mais pobres, como por exemplo, o aumento do crédito para aquisição de bens de consumo. Hoje, é possível comprar uma motoneta, de 100 ou 125 cilindradas, do modelo campeão de vendas (Honda Biz), pagando-se parcelas inferiores a R\$ 150,00, enquanto o preço do transporte coletivo ligando Sarandi a Maringá, custa de R\$ 4,40 a R\$ 5,00, para ida e volta, o que perfaz um custo mensal entre R\$ 114,40 e R\$ 130,00, para 26 dias no mês. Diante da rapidez que este tipo de transporte individual proporciona e a demora em se fazer o percurso de locomoção para a sede metropolitana por transporte coletivo, esta poderia ser uma das razões deste aumento na frota de motocicletas, nestas duas cidades.

Na tabela abaixo, é destacado um dado que para a continuidade das análises passará a ser importante, que é a quantidade de veículos para cada 100 habitantes das cidades:

Tabela 4 - Relação frota de veículos e população - Ano 2010

Cidades Pesquisadas	Frota em jul/10 (1)	População em 2010 (2)	Número de Habitantes por Veículo	Relação Veículo x Habitante
Curitiba	1.176.604	1.746.896	1,48	0,67
Maringá	230.387	357.117	1,55	0,65
Londrina	276.190	506.645	1,83	0,55
Sarandi	34.077	82.842	2,43	0,41
Paiçandu	13.340	35.941	2,69	0,37
Estado Paraná	4.878.916	10.439.601	2,14	0,47

(1) Fonte: www.detran.pr.gov.br

(2) Fonte: www.ibge.gov.br/cidadesat

Os números deste quadro mostram que em Maringá, para cada 100 habitantes, 65 são proprietários de algum tipo de automotor ou que cada veículo transporta apenas 1,55 pessoas. Índice superior à média paranaense em que, para cada 100 habitantes, 47 têm algum tipo de veículos automotor, ou ainda, um índice superior em mais de 50% que o índice verificado na cidade de Sarandi. E se este cálculo fosse feito juntando-se Maringá com Sarandi, pela contigüidade dos municípios já explicada no capítulo anterior, esta área teria uma população de 439.959 habitantes com uma frota total de 264.464 veículos, que daria um índice de 1,66 pessoas por veículo, ainda assim um índice bem superior²¹ ao estadual que é de 2,14 pessoas por veículo. E ainda, se compararmos com Curitiba, incluindo a cidade de São José dos Pinhais²², este mesmo índice seria de 1,55 pessoas por veículo, o que mostra uma equivalência entre os índices das duas urbanidades observadas.

Projetando-se os índices de crescimento verificados na tabela 2, ou seja, 8,9% de crescimento anual na frota de veículos e 2,15% no crescimento da população, ao final do ano de 2016 a população de Maringá seria praticamente igual ao número de veículos, ou seja, uma média de um veículo para cada habitante. Entendendo que estes índices são derivados de vários fatores e que, provavelmente, esta projeção dificilmente se confirmará, mas que poderá servir de alerta para o planejamento ou reformulação do sistema viário da cidade.

Sabemos que esse problema não é uma exclusividade de nossa localidade, mas é um problema mundial e que, em alguns países não se vislumbra uma solução. O que propomos neste trabalho é não criarmos outros entraves, agora, quando ainda temos condições de prever possíveis soluções. Por exemplo:

Em Bangcoc, na Tailândia, a velocidade média no horário de *rush* é de três a quatro quilômetros por hora e segundo a revista *The Economist*, motoristas têm garrafas plásticas à mão para poderem urinar quando presos no trânsito. [...] Qual o caminho para fugirmos desse caos? Especialistas apontam duas rotas: a primeira é seguir o modelo europeu, investir no transporte público e deixar a vida de

²¹ Superior, pois quanto menor o índice, maior a concentração de veículos por habitante.

²² São José dos Pinhais, com população de 263.488 habitantes e frota de 123.394 veículos, mantendo a mesma relação de contigüidade com Curitiba, comparando proporcionalmente com Sarandi em relação a Maringá.

quem dirige cada vez mais difícil. A segunda e, como fazem os americanos, encampar a cultura do carro e arranjar soluções alternativas, com idéias inovadoras e tecnologia, para que o trânsito flua melhor. Qualquer que seja a escolha, alguém vai ganhar – mas alguém do outro lado vai sair perdendo (BURGOS, 2005).

A venda de carros não pára de crescer e qualquer solução que passe por uma proposta de estancar este crescimento é prontamente descartada, pois envolve altos interesses comerciais e políticas de emprego e renda.

2.3 O sistema viário

O sistema viário de uma cidade tem a finalidade de promover a mobilidade urbana dando condições favoráveis à locomoção de pessoas e bens no espaço urbano, para suprir as necessidades humanas das vantagens que as cidades, usualmente, oferecem como trabalho, comércio, estudo, lazer, serviços públicos, e outros.

A urbanista Iara Regina Castello assim define o sistema viário de uma cidade:

O sistema viário é o conjunto de canais de circulação e de movimento que uma cidade apresenta. Na sua definição mais simples ele é constituído por ruas – as envolventes dos quarteirões – que dão acesso aos lotes, formando, como esses elementos, o tecido urbano. A importância desse elemento na estrutura urbana fica evidenciada pela singela definição acima: é a rua que permite que as trocas aconteçam, que as pessoas se movimentem, que a cidade exista. É também através desses canais que os bens são distribuídos à comunidade e que a vida social e econômica se estabelece. A rua é, enfim, o espaço dos fluxos e das conexões (CASTELLO, 2008, p. 112:113)

Quando falamos de sistema viário, rapidamente fazemos relação com o trânsito de veículos motorizados e observamos que, na definição acima, não há referência a nenhum meio de locomoção, ou seja, o sistema viário deve ser planejado para todo o deslocamento urbano, motorizado ou não. Um estudo

desenvolvido pela Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP) mostra que 38,6% dos deslocamentos nas cidades com mais de 60 mil habitantes são feitos a pé, 29,1%, por transporte coletivo, 2,7% de bicicleta, ficando 29,6% dos demais deslocamentos realizados por transporte individual motorizado (automóveis, caminhonetes e motocicletas). Mas, somente o transporte individual motorizado ocupa 80% de todo sistema viário, compreendendo os módulos viários básicos relacionados com as faixas de rolamento e de estacionamento. Daí a tendência em se pensar o sistema viário pertinente apenas com transporte de veículos motorizados.

No caso de Maringá, as linhas gerais do sistema viário foram planejadas na sua origem, pelo urbanista Macedo Vieira, cujas ruas obedeceram ao sistema hierárquico, em que, “quanto maior o fluxo de uma via, maior será sua hierarquia e maior também será a dimensão total de seu perfil” (CASTELLO, 2008, p. 117). Rosana Steinke assim descreve o projeto inicial das ruas de Maringá:

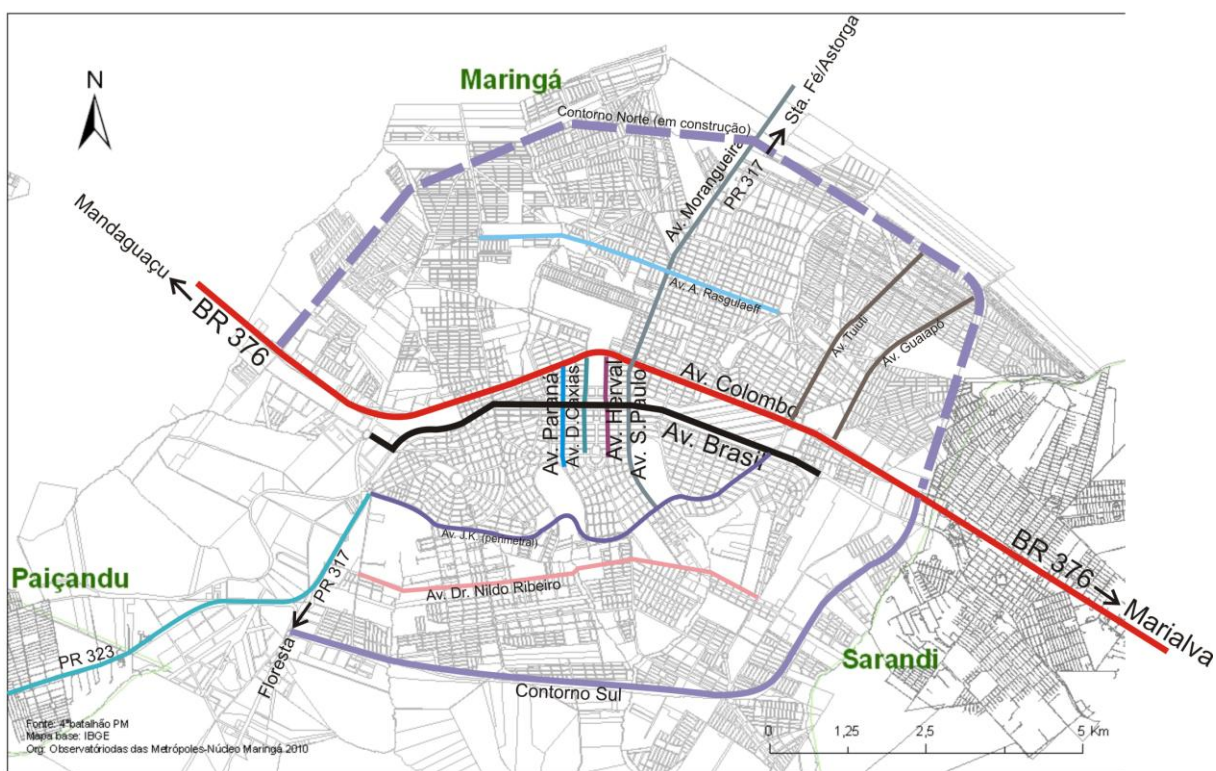
O urdimento da malha foi composto por avenidas distribuídas em três larguras diferentes, conforme sua importância para a rede viária. Respectivamente, as avenidas foram traçadas com 46, 35 e 30 metros de largura, contando, cada qual, com duas mãos de trânsito e refúgios centrais destinados à arborização e ao ajardinamento. Para as ruas principais, que não as grandes vias de circulação citadas acima, ficou estabelecida a largura mínima de 20 a 25 metros. Para as secundárias foi estabelecida uma largura mínima de 16 a 20 metros. Por último, para as ruas de caráter estritamente residencial, de 12 a 16 metros de largura (STEINKE, 2007, p.145:146).

Esta observação é importante para os objetivos deste estudo, pois a malha viária de Maringá, com as largas avenidas e ruas, na quase totalidade, com, no mínimo, duas faixas de rolamento e uma de estacionamento, permite o desenvolvimento de altas velocidades em quase todo seu perímetro urbano. E ainda, facilitado pelo relevo sem grandes aclives e declives, com arruamento de inclinação máxima de 10%, o que faz de Maringá umas das cidades mais “bicicletáveis do universo” (DOURADO; ROMANO, 2010, p. 2).

No arruamento, observa-se a fidelidade de Macedo Vieira em suas concepções, ao tentar evitar altas declividades, facilitando assim a conservação das ruas e reduzindo os custos de manutenção, conforme o engenheiro já havia experimentado nos bairros-jardins paulistanos. Em Maringá, as principais vias que ligam os bairros por avenidas perimetrais e radiais, com rápido acesso ao centro, foram projetadas de modo a ter uma inclinação máxima de 6%. Já nas ruas com uso exclusivamente residencial, principalmente nos terrenos acidentados, a inclinação máxima permitida chega a 10% (STEINKE, 2007, p. 149).

O mapa abaixo destaca as principais ruas e avenidas das três cidades conurbadas e servirá para orientar o entendimento das informações que seguem.

Mapa 4: Maringá – Principais ruas e avenidas



Org.: Celso N. Romano

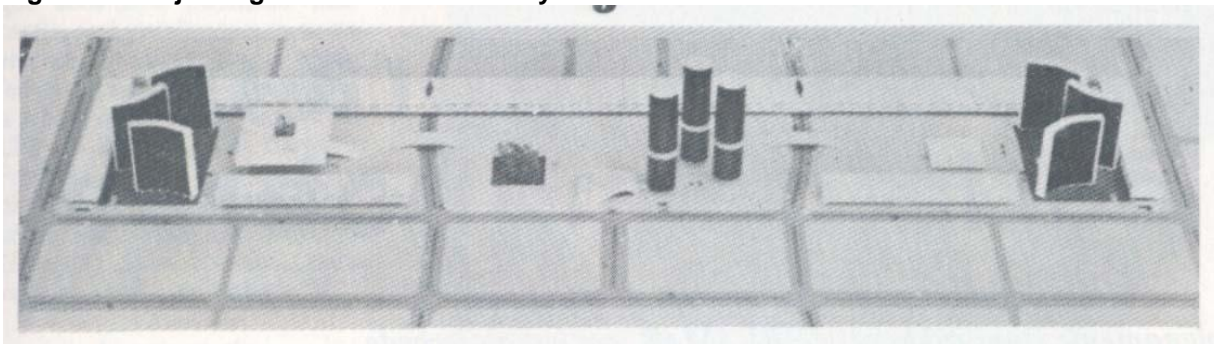
As avenidas Brasil e Colombo, já previstas no projeto inicial, de sentido leste/oeste, atualmente detêm o *status* de avenidas mais importantes da cidade. A primeira por ser a avenida mais central e comercial, com grande movimento de pedestres, ônibus e automóveis, tem extensão aproximada de sete quilômetros. A Avenida Colombo, por se confundir, no perímetro urbano, com a BR376, ligando os municípios de Sarandi e Mandaguçu, divide a cidade de Maringá, separando as regiões sul e norte, com extensão aproximada de 12 km no perímetro urbano e com quatro faixas de rolamento e uma de estacionamento, em cada uma das pistas,

totalizando, incluindo as duas calçadas de passeio e o canteiro central, uma largura de 44 metros. A partir de maio de 2009, a fiscalização e atendimento aos acidentes desta avenida, que eram de responsabilidade do Quarto Batalhão de Polícia Militar Estadual, passaram para a Polícia Rodoviária Federal, que implica em diferentes modos de administração e fiscalização. Por exemplo, enquanto na Avenida Colombo onde foram retirados os radares fixos, o mesmo não ocorreu nas demais avenidas, administradas pelo município.

Posteriormente ao projeto inicial, foram criadas outras avenidas de longas extensões, no mesmo sentido leste/oeste, como a Avenida Eng. Nildo Ribeiro da Rocha e Avenida Juscelino Kubitschek, que desempenham funções de avenidas perimetrais da região Sul. E na região norte, as Avenidas Dr. Alexandre Rasgulaeff e Sophia Rasgulaeff. No sentido norte/sul as avenidas de maior extensão são: a Avenida São Paulo, que nos seus prolongamentos recebe outras nomenclaturas, como Av. Morangueira e Av. Gurucaia; a Avenida Tuiuti; e a Avenida Guaiapó.

Mais recentemente, com o rebaixamento da linha férrea, que cruzava o centro da cidade no sentido leste/oeste, foi criada a Av. Horácio Racanello, cujo projeto, chamado inicialmente de “projeto Ágora” e posteriormente de “novo centro”, continua em execução, para se transformar em uma longa avenida de trânsito rápido, com intenção de diminuir o trânsito da Avenida Brasil e das demais ruas centrais da cidade. A figura a seguir apresenta a maquete do projeto desenvolvido por Oscar Niemeyer para o espaço criado com o rebaixamento da linha férrea.

Figura 4 : Projeto Ágora – de Oscar Niemeyer



Fonte: Revista Tradição, ano XI, número 118, agosto de 1991

O Projeto Ágora lançado em 1985, alterado em 1991 e 1993 quando passou a denominar-se de Novo Centro. Os objetivos eram: retirar o pátio e estação ferroviária; estimular a revitalização do centro tradicional; melhorar as condições de tráfego no centro; resgatar a área para funções mais nobres; implantar um transporte de massas; criar vagas de estacionamento e reforçar a centralidade da cidade. [...] O Projeto Ágora propunha um novo conceito urbano, arquitetônico e de ocupação para a área da estação ferroviária e para o seu pátio de manobras. O programa previa três superquadras e destinou a superquadra central para a área pública, mantendo a antiga estação rodoviária (CORDOVIL, 2010).

A fotografia abaixo ilustra como o projeto foi alterado, se configurando como mais um espaço de avanço do mercado imobiliário.

Foto 5 – Maringá - Av. Horácio Racanello (Novo Centro) - 2010



Fonte: Celso N. Romano

Após várias reformulações, o projeto foi rebatizado por “projeto Novo Centro”, nada restando do projeto inicial elaborado por Oscar Niemeyer, tendo se transformado em uma área densamente construída e em construção de altos edifícios comerciais e residenciais. A antiga Rodoviária, que deveria ser mantida, fora derrubada no mês de novembro de 2010, depois de protestos da população e longo embate jurídico entre a Prefeitura, os condôminos que mantinham pequenas lojas comerciais e o Ministério Público, que queria a preservação do prédio histórico. Em seu lugar, a atual administração propõe a construção, pela iniciativa privada, de duas grandes torres com 36 andares cada e, novamente questionamos a forma com que esta proposição tem sido imposta à cidade, sem discussão pública e nenhuma transparência, pois não se sabe a forma com que esta negociação imobiliária se dará e tampouco quem são os interessados no empreendimento, em desacordo com a tendência de expansão da prática democrática participativa, em âmbito local, apresentada por Tonella (2010).

Não temos detalhes sobre a construção sugerida, mas um simples raciocínio matemático, em que se imaginando que cada andar comportará, no horário comercial, em torno de 100 pessoas, haverá de três a quatro mil pessoas trabalhando ou morando neste mega-empreendimento. Como a cidade de Maringá conta com uma frota equivalente a um veículo para cada 1,5 habitante, podemos dizer que, outros mais de dois mil veículos irão circular pelo centro da cidade. É certo que uma parte destas pessoas virá de outros edifícios do próprio centro, mas estes serão ocupados por outras pessoas.

Dessa forma, não existindo alternativas de circulação desse novo contingente de veículos, os congestionamentos tenderão a aumentar e possivelmente, novas alterações serão propostas para fluidez do trânsito motorizado e, como sempre acontece, em detrimento do espaço que é de todos, motorizados ou não.

Concebemos que a política de desenvolvimento urbano deveria obedecer a uma lógica contrária a que se propõe esse projeto, incentivando que este tipo de construção fosse deslocado para a periferia da cidade, inclusive com estudos para a transferência da própria prefeitura e de outros órgãos públicos, para fora do centro, onde o estacionamento seria facilitado, havendo uma melhoraria no trânsito central,

um desenvolvimento da redondeza onde seria a nova construção e com possibilidade de transformação da atual Prefeitura em centro cultural.

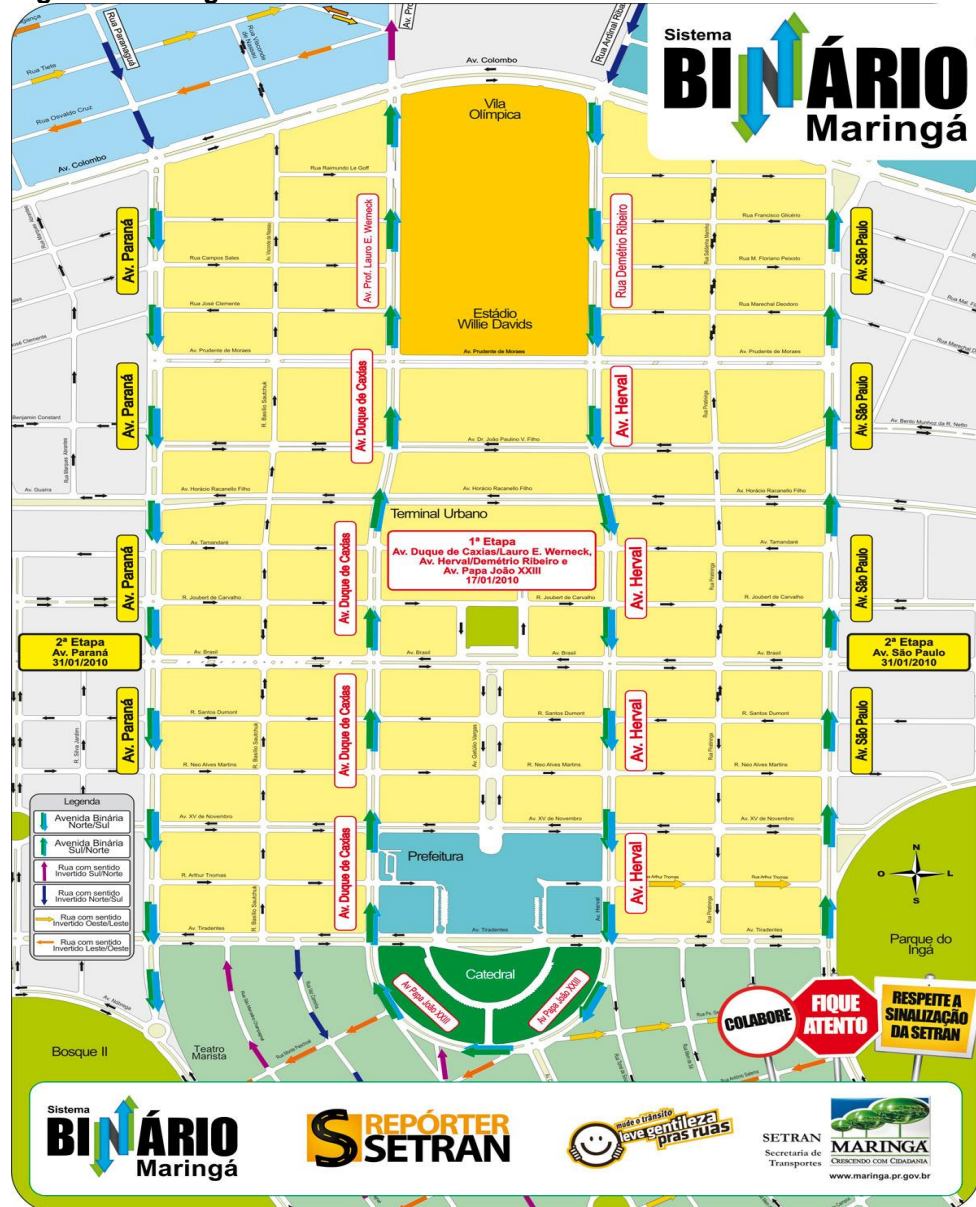
Foto 6: Antiga Rodoviária de Maringá



Dentro da lógica de melhoria da fluidez dos veículos, em 2010, a Prefeitura de Maringá investiu mais de 5 milhões de reais, um montante considerável, na execução de uma grande mudança no sistema viário de Maringá com a transformação de quatro avenidas centrais (Avenida Paraná, Avenida Duque de Caxias, Avenida Herval e Avenida São Paulo), todas no sentido norte/sul, em

sistema binário, com as suas duas pistas passando a ter sentido único, como se pode verificar no esquema apresentado a seguir:

Figura 5: Maringá - Sistema Binário



Fonte: Setran - Maringá

A adoção desse novo sistema de tráfego, agregado à sincronização dos semáforos para uma velocidade de 50km/h, teve como objetivo principal a fluidez do trânsito motorizado, em razão da ocorrência de constantes congestionamentos na área central da cidade, principalmente nos horários de maior concentração de veículos. O que se notou é que, para os veículos que circulam nas vias binárias, o trânsito passou a fluir mais rapidamente, com menor número de ocorrências de “engarramentos”, mas o trânsito nas demais ruas perpendiculares, no sentido

leste/oeste, os problemas de congestionamento continuam e até se acentuaram, principalmente nas avenidas utilizadas pelos trabalhadores que moram na periferia ou nas cidades de Paiçandu e Sarandi. Além do que, os acidentes de trânsito, “comparando-se o período de janeiro a maio de 2009 e deste ano, mostraram que os acidentes quadruplicaram, principalmente na Avenida Duque de Caxias” (PACHECO, 2010).

Entendemos que a alteração introduzida nas avenidas binárias, pode ter relação com o aumento dos acidentes ocorridos no ano de 2010, principalmente pela fixação da velocidade de 50 km/h, irradiando pelas outras avenidas e ruas do perímetro urbano, que corrobora a filosofia da implantação do sistema, que privilegiou a lógica centrada no favorecimento à fluidez do trânsito motorizado em detrimento à intenção de diminuir os acidentes.

A cidade de Maringá foi planejada para quarteirões de aproximadamente um hectare, o que acarreta um cruzamento a cada 100 metros. Por mais sinalizados que estejam estes cruzamentos, o trânsito não comporta uma velocidade de 50km/h nas vias binárias que cruzam o centro da cidade, onde há grande movimento de pedestres. O motorista que diminui a velocidade, por qualquer motivo, tende a correr mais para recuperar a média de velocidade de 50km por hora e seguir tendo os semáforos sincronizados abertos para sua passagem.

A própria sinalização do trânsito indicando “via preferencial”, incentiva o motorista a desenvolver maior velocidade, pois lhe dá o poder de imaginar que está seguro. Mas, em qualquer situação de falha humana ou mecânica do outro, fora da preferencial, certamente acarretará acidente, cuja gravidade vai depender da velocidade que os veículos praticavam.

Outra observação que se pode fazer é quanto ao excesso de sinalização nas avenidas alteradas.

A foto 7 ilustra o excesso de sinalização e mostra que as avenidas binárias cruzam com ruas e avenidas muito movimentadas, tanto de veículos quanto de pedestres.

Foto 7 – Maringá - Cruzamento da Avenida Duque de Caxias com Rua Santos Dumont



Fonte: Celso Nicola Romano – out/2010

Nesse cruzamento da Avenida Duque de Caxias com a Rua Santos Dumont, vemos cinco placas de sinalização. O motorista da cidade, com o tempo se acostuma com a sinalização, mas o motorista que vem de outras cidades pode se confundir com tantas informações.

O Manual de Sinalização Vertical de Regulamentação do CONTRAN propõe suficiência e clareza na utilização das placas de sinalização, transmitindo “mensagens objetivas de fácil compreensão” e também “permitir fácil percepção do que realmente é importante, com quantidade de sinalização compatível com a necessidade” (CONTRAN, 2007, p. 22). Como exemplo, neste cruzamento, entendemos que as três placas de sinalização, da foto acima, que orientam os motoristas que trafegam na pista da direita, replicadas na figura abaixo, poderiam ser substituídas por apenas uma, no caso a indicativa de “siga em frente”, sem perda de informação e com ganho de objetividade.

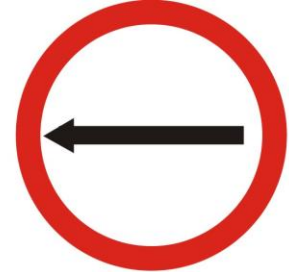
Figura 6 – Significado de algumas Placas de Sinalização Vertical



Proibido virar
à esquerda



Proibido mudar
de faixa



Sentido de circulação
da via



Siga em Frente

Fonte: CONTRAN 2007
Organizador por: Celso N Romano

Por fim, o perímetro urbano de Maringá é contornado a sul e a leste, pelo chamado Contorno Sul, uma perimetral de deveria ser melhor utilizada pelo trânsito de veículos providos, ou com destino, de municípios da região sul, mas que tem sido pouco utilizada pela má conservação das pistas de rolamento e acostamento.

Para contornar o perímetro urbano, a oeste e a norte, está sendo construído um novo contorno, chamado Contorno Norte, com recursos federais do Plano de Aceleração do Crescimento – PAC do Governo Federal, tendo como objetivo principal minimizar o trânsito de caminhões da Avenida Colombo e da Avenida Morangueira. A pista do novo contorno terá uma extensão de 17,2 quilômetros ligando a rotatória conhecida como trevo da Coca-Cola ao trevo na divisa entre Maringá e Sarandi, emendando-se ao Contorno Sul. O custo estimado inicialmente era de 143 milhões de reais, reajustado neste ano para R\$ 180 milhões e com novo orçamento para a segunda fase das obras, agora com recursos do PAC-2, ainda sem abertura do processo de licitações, portanto, sem previsão do custo

final. Cabe ressaltar que as obras estiveram ameaçadas de paralisação por irregularidades encontradas pelo Tribunal de Contas da União (TCU), e que atualmente continuam em desenvolvimento, mas sob análise daquele tribunal.

As fotos abaixo ilustram o andamento das obras de construção.

Foto 8 : Maringá – Contorno Norte

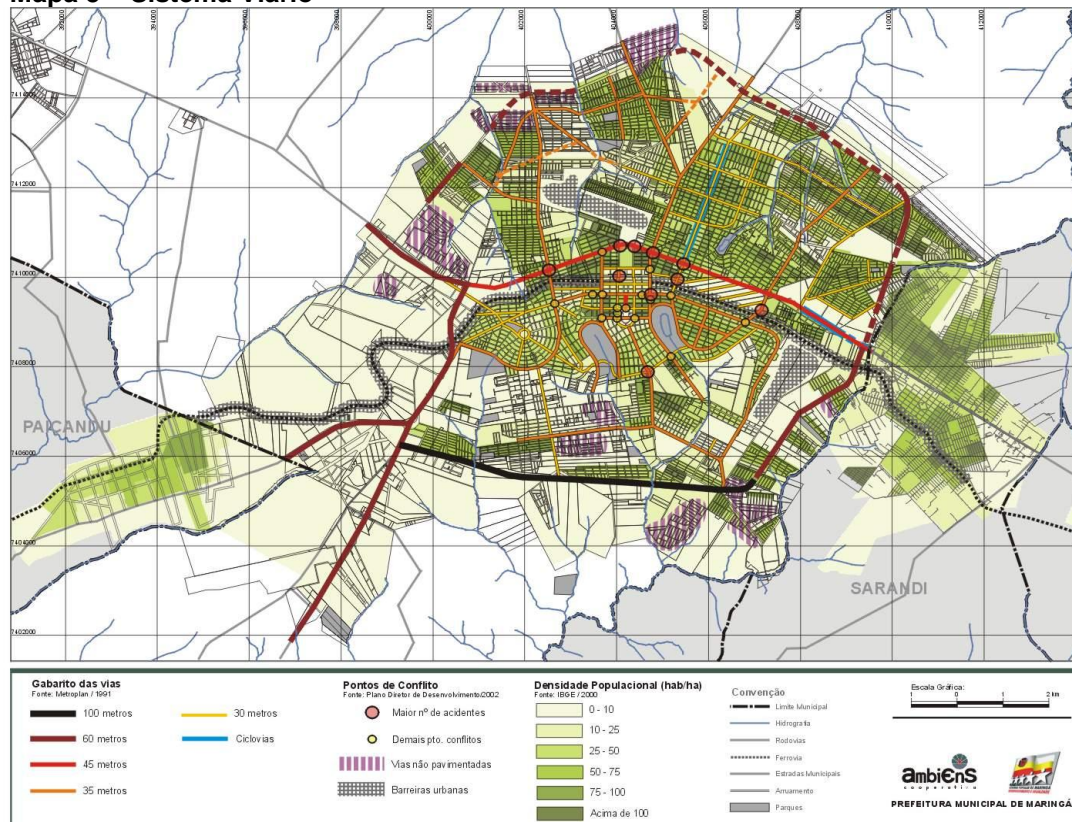


Pelas fotos, é possível observar que o contorno isola a região sudeste de Sarandi da região nordeste de Maringá, com grandes paredões e declividades praticamente intransponíveis e fará com que o trânsito pesado que será desviado das principais avenidas de Maringá, continuará passando pela rodovia que atravessa toda a área urbana de Sarandi. Mais uma vez reforçando nossa tese de que Sarandi e Paiçandu não têm sido ouvidos nas análises decisórias de projetos

que interessam à região, pois entendemos que, com pequeno esforço, este contorno poderia ter contemplando também a cidade de Sarandi, como observado por Ana Lúcia Rodrigues:

Ainda que, sem muitas informações, inferimos que o Contorno Norte (que se juntará ao Contorno Sul) se concretiza como o sonhado muro, ao qual nenhum gestor teria coragem de assumir como tal, mas apenas assim travestido de grande obra para o benefício do povo. Em verdade trata-se de um projeto que alguém ainda precisa explicar porque tão dispendioso, mas que, acima de tudo, separa a Maringá imagem da Maringá real. E esta, a Maringá real, doravante abandonada para além das trincheiras, conhecidas como Contorno, pode se associar aos seus novos vizinhos, àqueles que sabem bem o que é abandono, pois vivem desde sempre nos territórios da segregação, compostos por Sarandi e Paçandu²³

Mapa 5 – Sistema Viário



Para fazermos uma relação entre o número de mortes ocorridas no trânsito de Maringá, com as mortes decorrentes de acidentes nos municípios

²³ Vide: <http://www.angelorigon.com.br/?p=20785> acessado em 16/11/2010

conurbados de Paiçandu e Sarandi, procuraremos apresentar, sinteticamente, o sistema viário destas duas municipalidades.

Diferentemente de Maringá, que conta com amplas e longas avenidas, o sistema viário de Sarandi é constituído basicamente por: a) uma rodovia federal, também conhecida por Avenida Colombo, com pistas marginais que servem ao comércio local, que corta a cidade no sentido leste/oeste, dividindo a sua área urbana em região sul, a mais antiga e central e região norte, de urbanização mais recente; b) uma avenida de pista de mão dupla, de sentido norte sul e que cruza com a rodovia, chamada Avenida Londrina; c) por uma avenida, também com pista de mão dupla, de sentido leste oeste, na área central da cidade, chamada Avenida Maringá; d) por ruas paralelas e perpendiculares, no tradicional modelo de desenho cartesiano, de quadras quadradas, de ruas estreitas, muitas delas com apenas uma faixa de rolamento e uma de estacionamento, totalizando 12 metros de largura, incluindo as calçadas de passeio, estreitas e irregulares.

Outra constatação que verificamos no trânsito de Sarandi foi a ausência de sinalização na maioria dos cruzamentos da cidade, como ilustra a foto abaixo, cujo cruzamento dista menos de duzentos metros da praça central da cidade.

Foto 9: Sarandi: Cruzamento da Rua Jaçanã com R. Pedro G. Garcia



Fonte: Celso N. Romano

Paiçandu, com população de 35 mil habitantes, tem uma malha viária caracterizada, principalmente, pela transposição de uma rodovia estadual, a PR-323, que isola alguns bairros, na região sul e de maior vulnerabilidade do município (FERRARI; MOTA, 2009). Na região norte, a área mais antiga e central, circundando a praça da igreja e paralela à rodovia, se destaca a Avenida Ivaí, de mão dupla. As demais ruas obedecem ao tradicional desenho cartesiano, de quadras quadradas, mas com ruas mais largas que as de Sarandi.

2.4 O transporte coletivo: Solução não priorizada no território maringaense

O processo de urbanização das médias e grandes cidades brasileiras, caracterizado pela periferização de grandes contingentes populacionais, influencia na forma como o sistema de transporte tem sido planejado e operado. Dessa forma, entender como a mobilidade se configura no espaço, é fundamental para o planejamento de transportes, pois somente a partir da compreensão de como os usuários se deslocam, é que se pode propor medidas de melhorias que venham a adequar o sistema de transporte às suas necessidades.

Atualmente, o Governo Federal tem desenvolvido propostas de políticas públicas como uma forma de priorizar o transporte coletivo. Tais propostas estão contidas na nova Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (Ministério das Cidades, 2004), que o Governo desenvolve. Essa política prevê que a alternativa para amenizar essa crise na circulação e pontos centrais de estrangulamento é o incentivo à intensificação do uso do transporte coletivo. A oferta de um sistema de transporte coletivo de qualidade à população, adaptada ao conforto e liberdade que o transporte individual proporciona, tende a motivar a substituição do individual pelo coletivo.

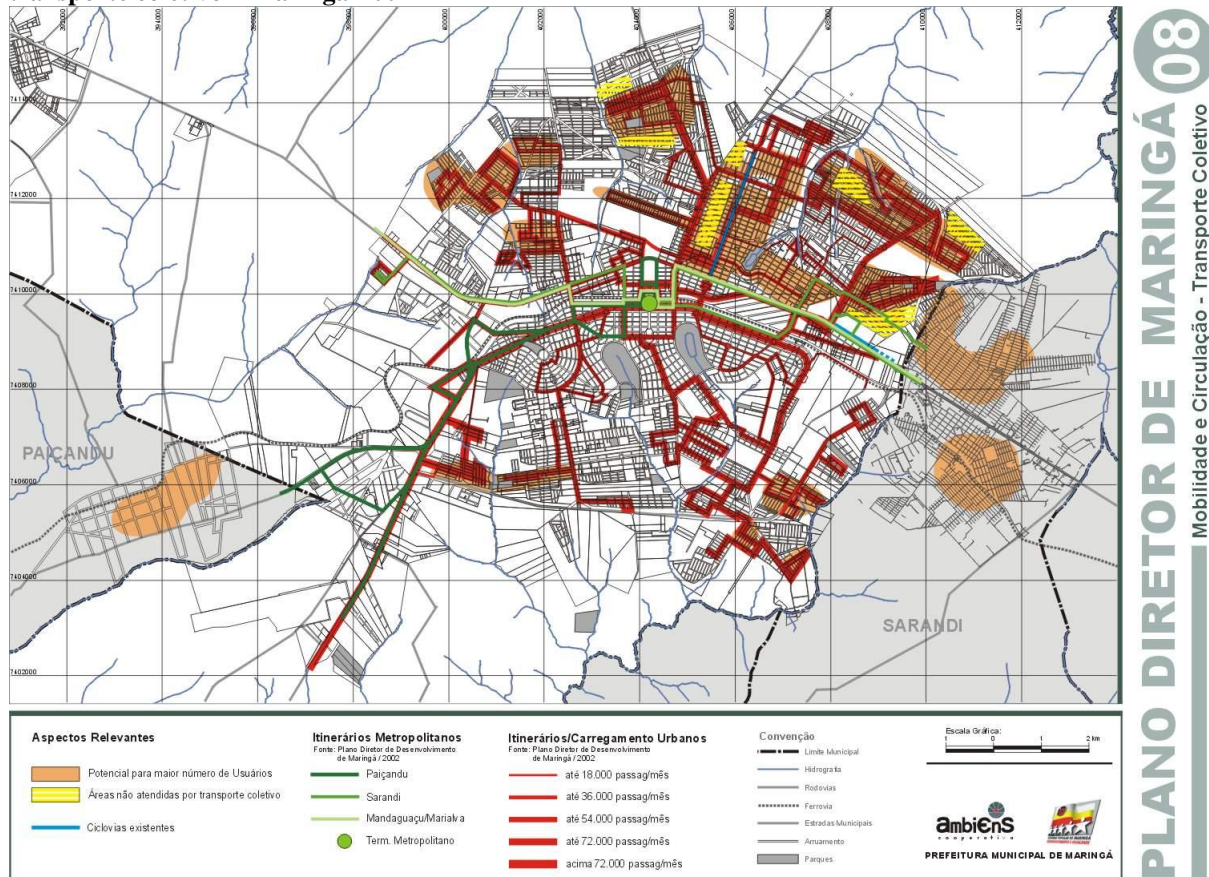
Portanto, a estruturação adequada dos sistemas de transporte é fundamental para atender os desejos e necessidades de deslocamento da população, com redução das distâncias, com menores tempos de espera, além de tarifas compatíveis com a renda e diminuição dos riscos de acidentes no trânsito (FERRAZ; TORRES, 2004).

Dessa forma, o transporte coletivo passa a ser a melhor opção para a mobilidade de grandes porções da população que habitam os mais diversos espaços metropolitanos, com conseqüentes reflexos na reversão do caos que o aumento da frota de veículos automotores tem gerado no trânsito urbano das grandes e médias cidades, afinal o espaço físico ocupado por dois automóveis é equivalente a um ônibus, com capacidade de transporte seis vezes maior que os dois veículos de passeio.

Infelizmente esse tipo de transporte, dada a precariedade do sistema, não é atrativo para quem precisa se locomover e somente é utilizado por quem não tem outra opção. Os motivos para essa rejeição ao transporte coletivo, no caso de Maringá, são muitos, como a longa espera nos pontos de ônibus, a superlotação nos horários de pico, a ausência de cobradores, o alto custo das passagens e o regime diferenciado de cobrança em que a passagem fica mais cara para quem não possui o cartão magnético de passes, a falta de coletivos nos finais de semana, quando alguns bairros ficam quase totalmente sem esse serviço essencial e a falta de integração das linhas fazendo com que o usuário tenha que ir até o centro e iniciar outro deslocamento para seguir a outro bairro.

O transporte coletivo em Maringá e nas duas cidades conurbadas é realizado por um mesmo grupo concessionário, o que caracteriza o monopólio da concessão do transporte urbano de passageiros, fazendo com que muitos problemas que poderiam ter soluções mais rápidas, caso houvesse outras empresas disputando o mesmo mercado, demorem a ser solucionados, acarretando danos irreversíveis para a população usuária em geral, como é o caso da integração das tarifas entre os três municípios, pendente de aprovação do prefeito da cidade pólo.

Mapa 6 – Transporte Coletivo - Itinerários metropolitanos, urbanos e total de passageiros do sistema de transporte coletivo – Maringá-2002



Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá - 2002

A forma como o sistema de transporte vem sendo planejado e operado sofre influências do processo de urbanização das médias e grandes cidades brasileiras, caracterizado pela segregação. Assim, entender como a mobilidade se configura no espaço, é fundamental para o planejamento de transportes, pois somente a partir da compreensão de como os usuários se deslocam, é que se pode propor medidas de melhorias que venham a adequar o sistema de transporte público às necessidades de seus usuários.

Portanto, a estruturação adequada dos sistemas de transporte é fundamental para atender os desejos e necessidades de deslocamento da população, com redução das distâncias, com menores tempos de espera, além de tarifas compatíveis com a renda. Isso garante o direito ao acesso e a inclusão de uma grande parcela da população que se encontra excluída do transporte público urbano.

3

ACIDENTES COM VÍTIMAS FATAIS NOS ANOS DE 2006 A 2008

A rua (como um espaço público baseado na igualdade e na liberdade do velho flâneur) é uma configuração complexa em certas sociedades, pois acentua tanto uma indefinível e perturbadora individualidade, marcada por uma inigualável experiência de igualdade, quanto um mundo surpreendentemente balizado por sinais aos quais se deve uma assustadora obediência compulsória e automática.

Roberto da Matta

3 ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS NOS ANOS DE 2006 A 2008

Os capítulos anteriores tiveram a intenção de apresentar a espacialidade em que os acidentes de trânsito com vítimas fatais ocorreram, com suas características físicas, econômicas e culturais e, também, algumas de suas particularidades. Neste capítulo apresentaremos dados para justificar nossa tese de que a violência não pode ser entendida apenas por índices pontuais, mas também ser estudada por meio de um conjunto de fatores inseridos num contexto.

Partimos do pressuposto de que a violência urbana é toda violência derivada da organização do espaço urbano e que é resultado dos conflitos e dos problemas citadinos. A violência não se manifesta apenas na criminalidade, na agressão física, mas também nas condições de vida em que as pessoas são submetidas a viver. Segundo Moraes (1981):

(...) violência está em tudo que é capaz de imprimir sofrimento ou destruição ao corpo do homem, bem como o que pode degradar ou causar transtornos à sua integridade psíquica. Resumindo-se: violentar o homem é arrancá-lo da sua dignidade física e mental (...) a violência entendida como tudo que pode agredir a integridade pessoal irá incluir desde o latrocínio até o trabalho de um operário em uma linha de montagem, passando pela especulação imobiliária e outros absurdos permitidos ou não pela lei. (MORAIS, 1981, p.25).

Para Misse, assim como para Moraes (1981) o termo “violência” não é uma expressão apenas descritiva ou neutra, ela viola a integridade do indivíduo, não permitindo reação e que, portanto, transforma-o em mero objeto, numa coisa qualquer.

A violência urbana diz respeito a uma multiplicidade de eventos (que nem sempre apontam para o significado mais forte da expressão violência) que parecem vinculados ao modo de vida das grandes metrópoles na modernidade.[...] Além disso, a expressão violência urbana tenta dar um significado mais sociológico e menos criminológico aos eventos da complexidade de estilos de vida e a necessidades de não desvincular esses eventos das situações existentes numa grande metrópole (MISSE, 2006, p.71).

Silva (2004) propõe uma nova perspectiva e programa de investigação para a compreensão da chamada questão da violência urbana no Brasil. O autor considera a violência urbana não como um simples sinônimo de crime comum nem de violência em geral, mas considera a violência urbana como uma *representação coletiva*.

Trata-se, portanto de uma construção simbólica que destaca e recorta aspectos das relações sociais que os agentes consideram relevantes, em função dos quais constroem o sentido e orientam suas ações. Dessa perspectiva, possui um significado instrumental e cognitivo, na medida em que representa, de maneira percebida como objetivamente adequada a determinadas situações, regularidades de fato relacionados aos interesses dos agentes nesses contextos [...] violência urbana é mais do que uma simples descrição neutra. No mesmo movimento em que identifica relações de fato, revela os agentes modelos mais ou menos obrigatórios de conduta, contendo, portanto, uma dimensão prático-normativa institucionalizada que deve ser considerada [...] a violência urbana é um “mapa” que apresenta aos atores um complexo de relações de fatos e cursos de ação obrigatórios- expressão simbólica de uma ordem social (SILVA, 2004, p. 35)

Dessa forma, admitimos o pressuposto no qual a violência não compreende apenas os crimes, mas é um fenômeno social que se manifesta nas brechas de uma sociedade fragmentada pelas desigualdades sociais e espaciais, provocando efeitos sobre as pessoas e conseqüentemente nas regras de convívio da cidade.

Outra inferência que se faz é a correlação da violência urbana com a periferia estigmatizada, em que seus moradores são duplamente punidos, primeiro por serem vítimas da segregação e obrigados a viver onde podem e não onde querem e, também, por serem, preconceituosamente, taxados como elementos perigosos e que vivem à margem da sociedade, como se fossem suas opções.

Policar as fronteiras das posições sociais é uma operação crucial da fala do crime, e isso é realizado não apenas pela elite, mas por todos os grupos sociais – os pobres também o fazem, depreciando os moradores de favelas e cortiços [...]. O crime e os criminosos são associados aos espaços que supostamente lhes dão origem, isto é, as favelas e os cortiços, vistos como os principais espaços do crime. Ambos são espaços liminares: são habitações, mas não o que as pessoas consideram residências apropriadas (CALDEIRA, 2000, 73; 79)

O aumento do número de mortes por acidente no trânsito tem preocupado e mobilizado o poder público local e a população em geral. Campanhas e passeatas compõem as novas práticas adotadas para a educação no trânsito e incentivo à redução das mortes. A velocidade excessiva, o abuso do álcool, o uso do cinto de segurança, as consequências do uso do celular, a utilização da faixa pelo pedestre e a parada obrigatória do motorista quando houver pedestre na faixa são alguns temas abordados em campanhas locais ou nacionais. Embora as práticas para a educação no trânsito sejam relevantes, tanto para a diminuição dos acidentes quanto para a formação de um trânsito mais justo e menos caótico, algo que nos chama a atenção é a constante reprodução de que a “imprudência” é a principal causa do problema no trânsito, transferindo, dessa forma, toda a responsabilidade pelo acidente, dos detentores do poder de planejamento e consecução de políticas públicas para o indivíduo.

O crescimento populacional, a degradação do meio ambiente, a deterioração e a fragmentação do espaço urbano têm ocasionado diversos problemas como: congestionamentos, alagamentos, enchentes, deslizamentos, enfim, uma série de problemas que viola os direitos do cidadão. Em cidades de médio porte esses são fenômenos que ainda estão se desenvolvendo. Em Maringá, por exemplo, não existem casos de deslizamentos e enchentes, mas é cada vez mais freqüente a ocorrência de alagamentos em determinadas áreas, os congestionamentos em horários de pico, o número de acidentes no trânsito e os riscos de morte por atropelamento.

Por isso, nossa preocupação principal é mostrar que a violência no trânsito, sobretudo no caso de Maringá, está diretamente ligada à forma como o espaço urbano foi estruturado desde a sua gênese, isto é, planejado, mas que, no

decorrer das transformações, têm se mostrado fragmentado devido ao uso e ocupação do solo, pela crise dos sistemas transporte que se mantém em forma de monopólio, infra-estrutura viária e a interação entre fator humano, veículos, via pública e meio ambiente e, principalmente, em função de um sistema viário que se desenvolve privilegiando o uso do transporte individual em detrimento do público, onde o automóvel é ícone de status e desenvolvimento.

Nesse sentido, o acidente de trânsito deve ser visto não apenas como um momento de imprudência do motorista ou do motociclista, ou a falta de visão e de ações do gestor público mais imediato, mas como um conjunto complexo de variáveis. Dentre estas as que direcionam para tais ocorrências: a) a necessidade frenética do consumismo capitalista; b) a máxima de não se perder tempo e de se cumprir horário; c) o conceito de que o melhor da cidade está relacionado com a sua região central, acarretando os grandes engarrafamentos, principalmente, nos horários em que as pessoas estão com maior pressa, ou seja, quando estão indo para o trabalho ou retornando dele; d) o constante incremento produtivo da indústria automobilística, cujo aumento de produção e de vendas é sistematicamente comemorado e se constitui como condição fundamental para a continuidade da existência do capitalismo e, e) a falta de um lazer efetivo, não relacionado com o labor, mas vinculado ao direito à “preguiça”, ao “ócio produtivo”, propalado por Paul Lafargue:

Uma estranha loucura se apossou das classes operárias das nações onde reina a civilização capitalista. Esta loucura arrasta consigo misérias individuais e sociais que há dois séculos torturam a triste humanidade. Esta loucura é o amor ao trabalho, a paixão moribunda do trabalho, levado até ao esgotamento das forças vitais do indivíduo e da sua progenitora (LAFARGUE, 2000, p. 63).

Numa sociedade, onde o tempo livre sempre é “trabalho” (KURZ, 1997, p. 365), outros autores têm questionado esta sociedade capitalista que tem um fim em si mesmo, independentemente das conseqüências para as pessoas:

Enquanto o capital comandar o processo produtivo, o sonho poderá ser sempre sonho e só deixaria de sê-lo quando e se o trabalho se emancipasse e o sistema produtivo capitalista fosse superado. O valor parece ser a barreira que separa a humanidade dessa quimera, a amarra que prende o homem em sua alienação e o faz um estranho em seu próprio mundo (RODRIGUES; SOUZA, 2001, p. 35).

Quanto a ganhar tempo, que teoricamente a locomoção motorizada propicia, Robert Kurz deixa claro que só ocorreria se o tempo ganho fosse bem aproveitado, mas que na realidade se perde muito é na qualidade de vida. Já que, muitas vezes aproveitamos muito mais o tempo de nossas vidas quando fazemos um percurso caminhando, assim, isso é melhor do que “ganhar um tempinho” e não se saber o que fazer com ele, pois, “Quanto mais tempo aparentemente se economiza, menos tempo se possui e mais importante torna-se, de repente, o trabalho pelo trabalho” (KURZ, 1997, p.348). E, quando se prevê que, com o avanço tecnológico, haveria diminuição na carga de trabalho, o que se vê é um aumento desta carga:

A universalização das novas tecnologias aponta para a redução do tempo de trabalho, conforme todas as discussões precedentes buscaram mostrar. Hoje, entretanto, observamos que os homens trabalham ainda mais do que em outros momentos da história, quando não se podia contar com um instrumental tecnológico tão evoluído, com o agravante do crescimento do processo de exclusão social, da segregação urbana, das atividades informais, etc., com uma legislação trabalhista bastante sofisticada, mas com apenas uma pequena porcentagem dos trabalhadores tendo acesso a ela (RODRIGUES; SOUZA, 2001, p. 41).

Sobre o tráfego intenso na área central das cidades, Wilfred Owen já escrevia, em meados do século passado, quando discorria acerca da situação caótica do trânsito, nos grandes centros de todo o mundo em suas áreas centrais, apontando-o como o resultado da necessidade de acomodação de uma grande concentração de pessoas e, ainda, de se suprir de matérias-primas e mercadorias as indústrias e estabelecimentos comerciais centrais, exigindo um enorme volume de movimento de ida e vinda, num espaço limitado. Espaço incorretamente planejado no desenho das cidades, em que não se imaginou a quantidade de

automóveis que as ruas estreitas, por mais largas que sejam, teriam que suportar. Diz o autor: “E na maioria dos casos o tráfego se move ainda num antiquado xadrez de ruas planejadas muito antes de serem conhecidas as exigências do automóvel” (OWEN, 1971, p. 16).

No âmbito administrativo os problemas são empurrados de gestão para gestão:

Sobrecarregados com os pesados gastos exigidos para absorver o sempre crescente volume de tráfego nas ruas, os governos municipais acham, muitas vezes, que as tentativas de aliviar o congestionamento só servem para deslocar um pouco mais para a frente o ponto crítico (OWEN, 1971, p. 18).

O avanço na indústria automobilística, com aumento significativo da produção, tem propiciado grandes transformações nas cidades brasileiras, resultado de um crescimento desordenado, sem infra-estrutura adequada para suportar e acompanhar o aumento da frota de veículos automotores. E como consequência não apenas o trânsito, mas também o homem e natureza se asfixiam (KURZ, 1997, p. 368).

Observa-se que a morte no trânsito tem sido tema de estudos no mundo todo, considerando que a maior causa de morte entre os jovens de 16 a 24 anos, no mundo, é o acidente de trânsito nas grandes cidades. E no Brasil este problema é também bastante grave, como se pode notar no índice de mortos em acidentes, em levantamento efetuado no ano de 2000. Enquanto nos países desenvolvidos o índice de mortalidade nos acidentes de trânsito ficou abaixo de duas mortes por cada 10.000 veículos, no Brasil este índice chegou a 6,8 mortos (BRASIL, 2004, p. 15).

Os índices de acidentes de trânsito têm se mostrado uma grave questão. A incompatibilidade entre o ambiente construído das cidades, o comportamento dos motoristas, o grande movimento de pedestres sob condições inseguras faz o Brasil deter um dos mais altos índices de acidentes de trânsito em todo o mundo (BRASIL, 2004, p. 14).

No ano de 2000, Samuel Kilsztajn²⁴ comparou a taxa de mortalidade de 61 países de todo o mundo, coletados aleatoriamente, com a mesma taxa de 51 cidades brasileiras, relativas ao ano de 1997, e obteve o seguinte resultado: nos 25 países em que a frota média de veículos automotores era de 50 veículos para cada 100 habitantes, a taxa de mortalidade média foi de 12 óbitos para cada 100 mil habitantes, enquanto em oito cidades brasileiras, em que a média de veículos era de 44 por cada 100 habitantes, a taxa de mortalidade chegou a 30 óbitos por cada 100 mil habitantes, naquele período. Hoje os índices nacionais têm melhorado.

Nas áreas urbanas, os deslocamentos a pé e o uso do ônibus ainda são as formas dominantes de locomoção das pessoas, mas com o crescimento da população urbana e da frota de veículos a quantidade de acidentes tende a agravar mais a situação. Se imaginarmos, em Maringá, um crescimento da população na ordem de 1% a 1,5% ao ano e a frota crescendo anualmente em torno de 4%, índices aceitos como previsão de crescimento, políticas pública efetivas precisam ser direcionadas para minimização desta problemática.

Nesta seção pretendemos analisar quem foram os vitimados fatais pelos acidentes de trânsito, nos anos de 2006 a 2008, inicialmente, apenas no perímetro urbano da cidade de Maringá, considerando os dados primários coletados junto ao Quarto Batalhão da Polícia Militar, através de pedido oficial feito junto àquele comando e disponibilizados (anexos 1 a 3).

3.1 Caracterização dos Óbitos

No ano de 2006 ocorreu em Maringá um total de 71 óbitos decorrentes de acidente de trânsito, em 2007 este número subiu para 75 casos e em 2008, foram 69 mortos, totalizando nos três anos 215 mortes e que serão os números considerados para efeito deste estudo.

²⁴ Samuel Kilsztajn, Taxa de mortalidade por Acidentes de Trânsito e Frota de Veículos, www.scielo.br/

A comparação destes números com os de outros municípios fica prejudicada pelas diferentes metodologias de coleta de dados, pois o SINET - Sistema Nacional de Estatística de Trânsito, vinculado ao DENATRAN, que regulamenta a produção de estatísticas de trânsito em todo o território brasileiro, reconhece que os dados apresentados pela estatística oficial ainda apresentam distorções, principalmente por falta de treinamento dos operadores setoriais, que abastecem o sistema e, no caso particular dos acidentes com mortos, por existir sistemática diferente para a coleta deste dado, pois enquanto alguns órgãos levam em consideração as mortes ocorridas nos hospitais nos 30 dias seguintes ao acidente, como é o caso de Maringá, outros somente consideram acidentes de trânsito, as mortes ocorridas no local do acidente, cujos acidentes são atendidos pela Polícia Militar e que após o translado do acidentado ao hospital deixa de fazer o acompanhamento.

Nas estatísticas apresentadas pelo DETRAN são consideradas apenas as mortes ocorridas no local do acidente e incluídas as mortes ocorridas nas rodovias estaduais e federais, contrastando totalmente com os dados coletados nesta pesquisa, que são as mortes decorrentes de acidentes ocorridos no perímetro urbano.

Quanto a essas diferenças de procedimentos, a OMS (Organização Mundial da Saúde) recomenda que as estatísticas incluam os óbitos como resultantes de acidentes de trânsito aqueles que se dão até trinta dias do acidente. No Brasil a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) recomenda que este interstício seja considerado até o terceiro dia. Sendo assim, muitas das vítimas vão a óbito sem que seja registrado como conseqüência de acidente de trânsito.

Por essas diferenças de procedimentos, é possível atestar as dificuldades em se coletar estatísticas sobre os acidentes de trânsito e suas conseqüências. Até o ano de 2008 tais dados eram disponibilizados pelo portal do DENATRAN e do Ministério da Saúde, por meio do portal do DATASUS, sendo que ambos apresentavam números que poderiam ser considerados subestimados, pois o DENATRAN apresentava dados coletados pelos agentes rodoviários das Polícias Federais e Estaduais e, portanto, eram considerados apenas os acidentes em que

os envolvidos efetuavam Boletins de Ocorrências (BO's) ou os casos em que o acidente teve conseqüência de morte no local, ou seja, números aquém do real.

Na estatística do Ministério da Saúde, os dados apresentados pelo DATASUS eram considerados os óbitos decorrentes de acidentes de trânsito a partir da documentação do Sistema Único de Saúde (SUS), cuja origem era a Declaração de Óbito (DO), que por falha de identificação como vítimas de acidente de trânsito acaba por gerar também números irreais²⁵.

A partir do ano de 2007, a Seguradora Líder dos Seguros DPVAT²⁶ disponibiliza estatísticas com dado referente a óbitos no trânsito, por meio das notificações e solicitações de pagamento de indenizações do seguro. Em comparação aos números dos órgãos anteriores, os apresentados pelo DPVAT são mais próximos da realidade, mas ainda assim não são exatos, pois muitos parentes de vítimas fatais de trânsito não acionam o seguro por desconhecimento deste direito.

Portanto, mesmo considerando que a coleta de dados sobre os índices relacionados à morte no trânsito não é bem definida, com os dados coletados na origem, ou seja, no próprio Batalhão da Polícia Militar em que são considerados apenas as ocorrências na área urbana, incluindo-se as mortes posteriores ao momento do acidente até o trigésimo dia, a mortalidade por acidentes de trânsito em Maringá, considerando a população estimada e sua respectiva frota, para os anos em análise, em 2006 chegou à taxa de 21,7 óbitos por 100 mil habitantes, em 2007 foi de 22,5 óbitos e em 2008 esta taxa foi de 20,2 óbitos por 100 mil. Já, considerando apenas as mortes no local do acidente, o índice de Maringá é de 8,3 óbitos em 2006, 6,5 em 2007 e 6,7 em 2008. Em Curitiba, em 2007, esta taxa ficou em 5,1 mortos e no Paraná, em 16,2 mortos, para cada 100 mil habitante, de acordo com dados coletados do portal do DETRAN PARANÁ. Novamente advertimos que estes dados devem ser analisados com ressalvas, pois mesmo sendo apenas as

²⁵ Vide http://www.cnm.org.br/institucional/pesquisa_conteudos.asp , acessado em 12/11/10

²⁶ DPVAT - Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre ou por sua Carga a Pessoas Transportadas ou Não. A Lei 6.194/74 determina que todos os veículos automotores de via terrestre, sem exceção, paguem o Seguro DPVAT. A obrigatoriedade do pagamento garante às vítimas de acidentes com veículos o recebimento de indenizações, ainda que os responsáveis pelos acidentes não arquem com a sua responsabilidade (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS, 2009)

mortes no local do acidente, no caso da estatística do Estado, estão incluídas as mortes ocorridas nas rodovias federais e estaduais, enquanto estamos analisando apenas as mortes no perímetro urbano.

Em Sarandi, com exame dos Boletins de Ocorrências (BO's) no Pelotão da Polícia Militar do Estado do Paraná de Sarandi, constatamos que foram apenas sete os casos de mortos no trânsito urbano daquela cidade, sendo dois em 2006, três em 2007 e dois em 2008. Destacamos que, conforme nos foi informado pelo comando do Pelotão, que os registros de óbito posterior somente são registrados se algum parente da vítima solicitar cópia do BO para efeito de procedimentos relacionados com o sepultamento do falecido. Dos sete caros mencionados, três foram declarados mortos no local do acidente e quatro tiveram óbito posterior. Para uma população de 82 mil habitantes, esses números de mortes resulta numa taxa de mortes no trânsito bastante baixa, ou seja, 2,8 mortes para cada 100 mil habitantes por ano.

Já, o Posto da Polícia Militar de Paiçandu somente tem registro das mortes no local dos acidentes, pelos motivos de que, os feridos no trânsito daquela cidade são atendidos pela rede hospitalar de Maringá e os pedidos de cópias de BO's são solicitados ao comando do 4º Batalhão, também na cidade pólo. Dessa forma, foram registrados apenas três casos de mortes no trânsito no ano de 2007 e nenhum nos anos de 2006 e 2008, o que dá uma média de um morto por ano, para uma população de 35 mil habitantes, que resulta na mesma taxa da cidade de Sarandi.

Para conseguir dados sobre o mesmo tema da cidade de Londrina, fizemos pesquisa junto a reportagens de jornais, pois os dados oficiais, das estatísticas do DETRAN do Paraná, apenas se referem às mortes no local do acidente, conforme já mencionado. Em Londrina, com população em 2010 de 500 mil habitantes, foram 76 vítimas fatais no trânsito em 2007, 65 em 2008 e 52 em 2009, que perfaz uma taxa média de mortalidade nos três anos, equivalente a 12,8 mortos para cada 100 mil habitantes, bastante inferior à de Maringá. Enquanto em

Maringá foram 103 mortos no trânsito no ano de 2010, em Londrina foram 88²⁷, com uma população 40% maior.

Segundo o DENATRAN, 84% dos acidentes com vítimas acontecem na zona urbana, que foi o motivo deste trabalho, cujos dados demonstram que a violência no trânsito é um fator importante de planejamento de políticas públicas, pois este tipo de morte, classificada como morte causada por causa externa, além da consternação própria que uma morte origina, acaba por vitimar pessoas com idade média baixa²⁸, em pleno vigor laboral e que, como o próprio nome diz, sendo acidente poderia ter sido evitado.

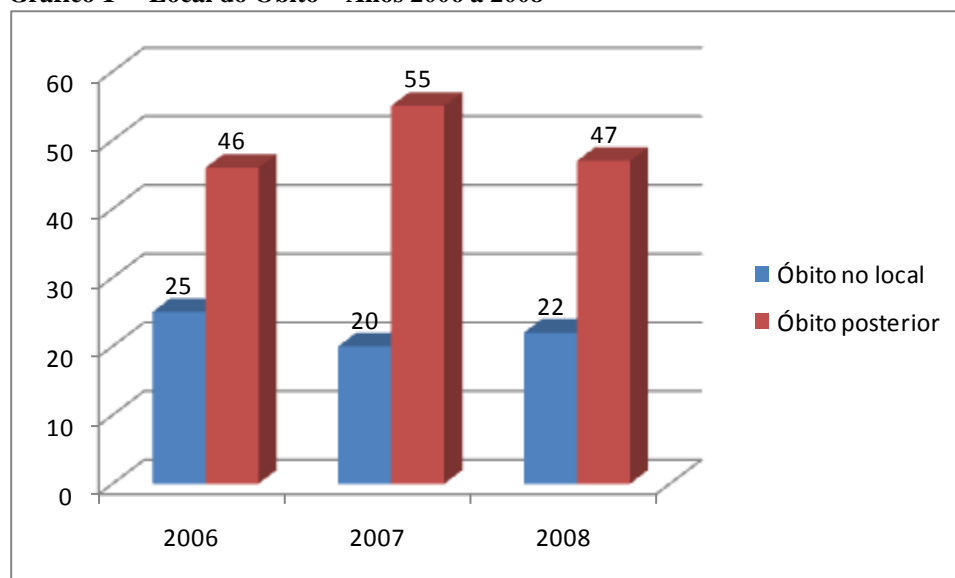
3.1.1 Local do Óbito

Nossos pressupostos consideram óbitos no local, apenas os casos em que a vítima é retirada do local do acidente já sem vida, enquanto o óbito posterior inclui os demais casos, inclusive quando a vítima falece no trânsito entre o local do acidente e o hospital.

Do total das vítimas de trânsito que vieram a óbito em decorrência do acidente, 140 faleceram após terem sido retirados do local do acidente, nos hospitais ou no translado para eles, ou seja, apenas um terço dos óbitos ocorreu no próprio local do acidente, num total de 25 em 2006, 20 em 2007 e em 2008 foram 22 mortos no local

²⁷ Vide: <http://www.jornaldelondrina.com.br/cidades/conteudo.phtml?tl=1&id=1083670&tit=Numero-de-mortes-no-transito-de-Londrina-cresce-60-em-um-ano>

²⁸ Em Maringá, no ano de 2006 a idade média dos vitimados foi de 39 anos; em 2007, 42 anos e em 2008, 41 anos.

Gráfico 1 – Local do Óbito – Anos 2006 a 2008

Fonte: Planilha de B.O. do Quarto Batalhão da Polícia Militar de Maringá

Nos três anos sob análise, de todos os casos de óbito posterior, 54 mortes ocorreram no mesmo dia do acidente mas depois da vítima ter sido retirada do local, em 87 casos, a vítima faleceu em até 15 dias do ocorrido e em apenas sete casos o óbito ocorreu após transcorrido mais de 15 dias da ocorrência do acidente.

3.1.2 Gênero

Em junho de 2010 havia no Paraná 4.197.994 pessoas habilitadas a dirigir, sendo, 2.906.421 do sexo masculino, representando quase 70% do total e 1.291.573 do sexo feminino. Como em 1998 o número destas habilitações do sexo masculino era de 1.797.134 houve um incremento de 61% em onze anos, enquanto no sexo feminino esta evolução foi de 146%, já que em 1998 eram apenas 524.054 as mulheres habilitadas²⁹, o que demonstra uma queda da relação de habilitação entre homens e mulheres, a cada ano.

²⁹ Site do DETRAN-PR www.detran.pr.gov.br

Quanto ao número de acidentados fatais, separados por sexo, a tabela a seguir mostra certa proporcionalidade entre as mortes ocorridas no trânsito de Maringá e o percentual de habilitações no Paraná.

Tabela 5 - Sexo das Vítimas - Anos de 2006 a 2008

Sexo	2006		2007		2008		Totais	
	Quant.	Perc	Quant.	Perc	Quant.	Perc	Quant.	Perc.
Masculino	52	73%	62	83%	49	71%	163	76%
Feminino	19	27%	13	17%	20	29%	52	24%
Totais	71	100%	75	100%	69	100%	215	100%

Fonte : Planilha de B.O. do Quarto Batalhão da Polícia Militar de Maringá

Porém, essa relação não reflete a realidade entendendo-se que as mortes ocorridas foram de pessoas habilitadas e não habilitadas, pois apenas 41,4% das pessoas mortas eram as condutoras dos veículos acidentados, como mostra a tabela 6.

Tabela 6 - Relação Sexo e Condição das Vítimas - Anos de 2006 a 2008

Sexo / Condição da Vítima	Masculino	Percentual	Feminino	Percentual
Condutor de Automóvel	9	4,2%	0	0,0%
Passageiro Automóvel	4	1,9%	8	3,7%
Passageiro ônibus	0	0,0%	1	0,5%
Condutor de Moto	75	34,9%	5	2,3%
Passageiro de Moto	4	1,9%	9	4,2%
Ciclista	28	13,0%	7	3,3%
Pedestre	43	20,0%	22	10,2%
TOTAIS	163	75,8%	52	24,2%

Fonte : Planilha de B.O. do Quarto Batalhão da Polícia Militar de Maringá

Das 89 pessoas mortas que conduziam os veículos acidentados, apenas cinco eram mulheres, enquanto as demais vítimas do sexo feminino estavam na condição de passageiras de motocicletas, de carros, de ônibus e na condição de ciclista ou pedestres, ou seja, apenas 5,6% do total de condutores eram mulheres, percentual muito abaixo do percentual de mulheres habilitadas.

3.1.3 Idade das Vítimas

Na tabela abaixo, a faixa etária de 18 a 24 anos³⁰, de amplitude de apenas 7 anos, tem um percentual de óbitos de 20,0%, equivalente às demais faixas etárias, que foram analisadas em amplitudes maiores. Se forem considerados apenas os condutores de veículos automotores mortos no trânsito, cuja tabela 6 mostra serem 89 casos, desta faixa etária foram 29 mortos ou 32,6%, ou seja, uma em cada três mortes de condutores de veículos tem idade entre 18 e 24 anos. E pior, nos três anos em análise, morreram outros quatro condutores com idades entre 15 e 16 anos, obviamente, não habilitados.

Tabela 7 - Idade das Vítimas - Anos de 2006 a 2008

<i>Idade das Vítimas</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>Total</i>	<i>Percentuais</i>
de 0 a 8 anos	1	1	2	4	1,9%
de 9 a 17 anos	5	1	5	11	5,1%
de 18 a 24 anos	17	14	12	43	20,0%
de 25 a 39 anos	18	19	12	49	22,8%
de 40 a 59 anos	15	21	23	59	27,4%
Acima de 60	15	16	14	45	20,9%
Não Identificado	0	3	1	4	1,9%
Totais	71	75	69	215	100,0%

Fonte : Planilha de B.O. do Quarto Batalhão da Polícia Militar de Maringá

Essa propensão de mortes violentas nas faixas etárias relativas a pessoas jovens é fato recorrente brasileiro e, infelizmente, é uma tendência que vem sendo observada nos estudos sobre mortalidade por causas externas (violentas). Adorno (2002) reafirma isso observando que em todo o país, o alvo preferencial

³⁰ Utilizada pelas Seguradoras como faixa etária de risco, com custo das apólices de seguro mais caras.

dessas mortes são adolescentes e jovens adultos masculinos das chamadas classes populares urbanas. Na Região Metropolitana de São Paulo, registros de mortes violentas revelam maior incidência nos bairros que compõem a periferia urbana, onde as condições sociais de vida são acentuadamente degradadas (ADORNO, 2002, p. 7-8). Em relação ao objeto de nosso estudo, essa disposição também é observada.

[...] para as pessoas entre 15 e 25 anos de idade, esses acidentes são a segunda maior causa de morte no Brasil; a primeira são as agressões por arma de fogo, os homicídios. Infelizmente, é preciso admitir que jovem, no Brasil, morre de causas violentas, seja por tiro, seja pelo trânsito (BIAVATI; MARTINS, 2007, p. 49).

Logo, podemos dizer que o nosso estudo específico apenas confirma uma tendência nacional de que os jovens, principalmente os motorizados e, mais especificamente, condutores de motocicletas, constituem um grupo de risco quando nos referimos a acidentes de trânsito.

3.1.4 Meses dos Acidentes

No período objeto do presente estudo, em média cada mês teria 17,9 acidentes nos três anos. Os meses de fevereiro, março, abril, julho, outubro e dezembro ficaram acima da média. Enquanto o mês de dezembro de 2007 foi o recordista de acidentes fatais com 13 casos enquanto que, em agosto de 2006 e agosto de 2008 ocorreram apenas duas mortes.

Tabela 8 - Mês do Acidente com Vítima Fatal - Anos de 2006 a 2008

<i>Mês do Acidente</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>Total</i>	<i>Percentuais sobre o total</i>
Janeiro	4	3	4	11	5,1%
Fevereiro	3	6	10	19	8,8%
Março	9	6	4	19	8,8%
Abril	6	10	6	22	10,2%
Maiο	8	5	4	17	7,9%
Junho	6	6	5	17	7,9%
Julho	9	3	9	21	9,8%
Agosto	2	10	2	14	6,5%
Setembro	5	4	3	12	5,6%
Outubro	11	4	10	25	11,6%
Novembro	4	5	6	15	7,0%
Dezembro	4	13	6	23	10,7%
Total	71	75	69	215	100,0%

Fonte : Planilha de B.O. do Quarto Batalhão da Polícia Militar de Maringá

O mês com maior incidência de mortes no trânsito nos três anos sob análise foi o mês de outubro, com 11,6% do total, mas os números do quadro acima não servem para se concluir sobre o mês mais propenso a acidentes fatais, pois o mês recordista de outubro, por exemplo, teve apenas quatro acidentes no ano de 2007. Ou seja, enquanto o mês de outubro foi o recordista de acidentes sob estudo nos anos de 2006 e 2008, o mesmo não ocorreu no ano de 2007, cujo mês de destaque foi dezembro, com 13 óbitos.

O mês de destaque positivo, ou seja, com menor número de mortes no trânsito foi o mês de janeiro, que coincide com o mês de férias escolares e de férias em algumas categorias profissionais, com o máximo de quatro mortes por ano, cuja média se mantida por todos os meses dos três anos, teria um total de 132 mortes, no período, ao invés das 215 mortes ocorridas.

Se consideramos, neste quadro, uma amplitude de três meses, veremos que nos meses de outubro a dezembro, meses da primavera, houve maior percentual de acidentes fatais, com 29,3% das ocorrências totais, enquanto os meses de janeiro a março, do verão, contribuíram com 22,7%, Nos meses do outono e do inverno foram 26,0% e 21,9%, respectivamente. São números que, também,

não evidenciam uma tendência, em relação aos meses em que os óbitos decorrentes de acidentes de trânsito ocorreram.

3.1.5 Dias da Semana

A tabela 9 mostra a frequência dos acidentes com vítimas fatais nos dias da semana, em que quarta-feira e quinta-feira são os dias com menor ocorrência de acidentes, considerando-se os três anos sob análise.

Tabela 9 - Dia da Semana do Acidente com Vítima Fatal - Anos de 2006 a 2008

<i>Dias da Semana</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>Total</i>	<i>Percentuais sobre o total</i>
Domingo	12	17	9	38	17,7%
Segunda-Feira	5	9	14	28	13,0%
Terça-Feira	15	10	9	34	15,8%
Quarta-Feira	5	8	6	19	8,8%
Quinta-Feira	8	7	6	21	9,8%
Sexta-Feira	16	12	10	38	17,7%
Sábado	10	12	15	37	17,2%
Total	71	75	69	215	100,0%

Fonte : Planilha de B.O. do Quarto Batalhão da Polícia Militar de Maringá

Percebe-se que os finais de semana são mais propensos à ocorrência dos acidentes com vítimas fatais, em que 53 por cento das ocorrências se concentraram nas sextas-feiras, sábados e domingos. Observando-se a série histórica dos três anos, não é possível observar uma explicação lógica para o fato de que, por exemplo, ocorreram 15 casos nas terças-feiras do ano de 2006, enquanto no ano de 2008 este número caiu para nove casos de morte no mesmo dia da semana, enquanto o inverso ocorreu na segunda-feira, crescendo de 5 para 14 casos.

3.1.6 Horário dos Acidentes

Para uma análise dos horários em que ocorreram as mortes no trânsito em Maringá, o quadro estatístico abaixo foi dividido numa amplitude de classe de 3 horas:

Tabela 10 - Horários dos Acidentes com vítima fatal - Anos de 2006 a 2008

<i>Horário dos Acidentes</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>Total</i>	<i>Percentuais sobre o total</i>
Das 00:00 às 02:59 hrs	9	11	6	26	12,1%
Das 03:00 às 05:59 hrs	5	4	7	16	7,4%
Das 06:00 às 08:59 hrs	8	8	9	25	11,6%
Das 09:00 às 11:59 hrs	7	4	7	18	8,4%
Das 12:00 às 14:59 hrs	6	6	7	19	8,8%
Das 15:00 às 17:59 hrs	14	14	9	37	17,2%
Das 18:00 às 20:59 hrs	14	12	15	41	19,1%
Das 21:00 às 23:59 hrs	8	16	9	33	15,3%
Total	71	75	69	215	100,0%

Fonte : Planilha de B.O. do Quarto Batalhão da Polícia Militar de Maringá

É possível observar que os horários que mais ocorreram os óbitos foram a partir das 15 horas até as 3 horas da madrugada, com 63,7% do total das mortes. Se os dados fossem agrupados em quatro turnos de seis horas, o turno da noite, entre 18 horas e meia-noite, seria o mais representativo com 74 mortes ou 34,4% do total, mas o horário com maior incidência de acidentes foi o final da tarde e início da noite.

3.1.7 Considerações sobre os acidentes com vítimas fatais

Nas análises acerca das variáveis observadas neste capítulo, nos acidentes com vítimas fatais nos anos de 2006 a 2008, se podem observar características definidas: sobre o local do óbito, com predominância das mortes ocorridas após a retirada da vítima do local do acidente; um índice pequeno de envolvimento em acidentes fatais de condutores do sexo feminino; uma reafirmação da faixa de risco considerada pelas corretoras de seguro, com alto índice de mortos na faixa de idade dos 18 aos 24 anos; certa tendência de maior frequência nestes tipos de acidentes nos finais de semana; e uma incidência maior de acidentes no final do dia e início da noite.

3.2 A Moradia das Vítimas e o Local do Acidente

Das 215 mortes ocorridas no trânsito entre 2006 e 2008, apenas três eram de moradores de cidades fora da Região Metropolitana de Maringá, uma de Mamborê (PR), uma de Cianorte (PR) e outra de Limeira (SP) e, em 18 casos, o endereço de residência é ignorado, ou porque a vítima era indigente sem endereço fixo ou porque a informação não foi coletada no momento da elaboração do Boletim de Ocorrência. Desta forma, excluindo estes 21 casos, dos 194 casos restantes, 164 vítimas moravam no perímetro urbano de Maringá, como mostra a tabela a seguir:

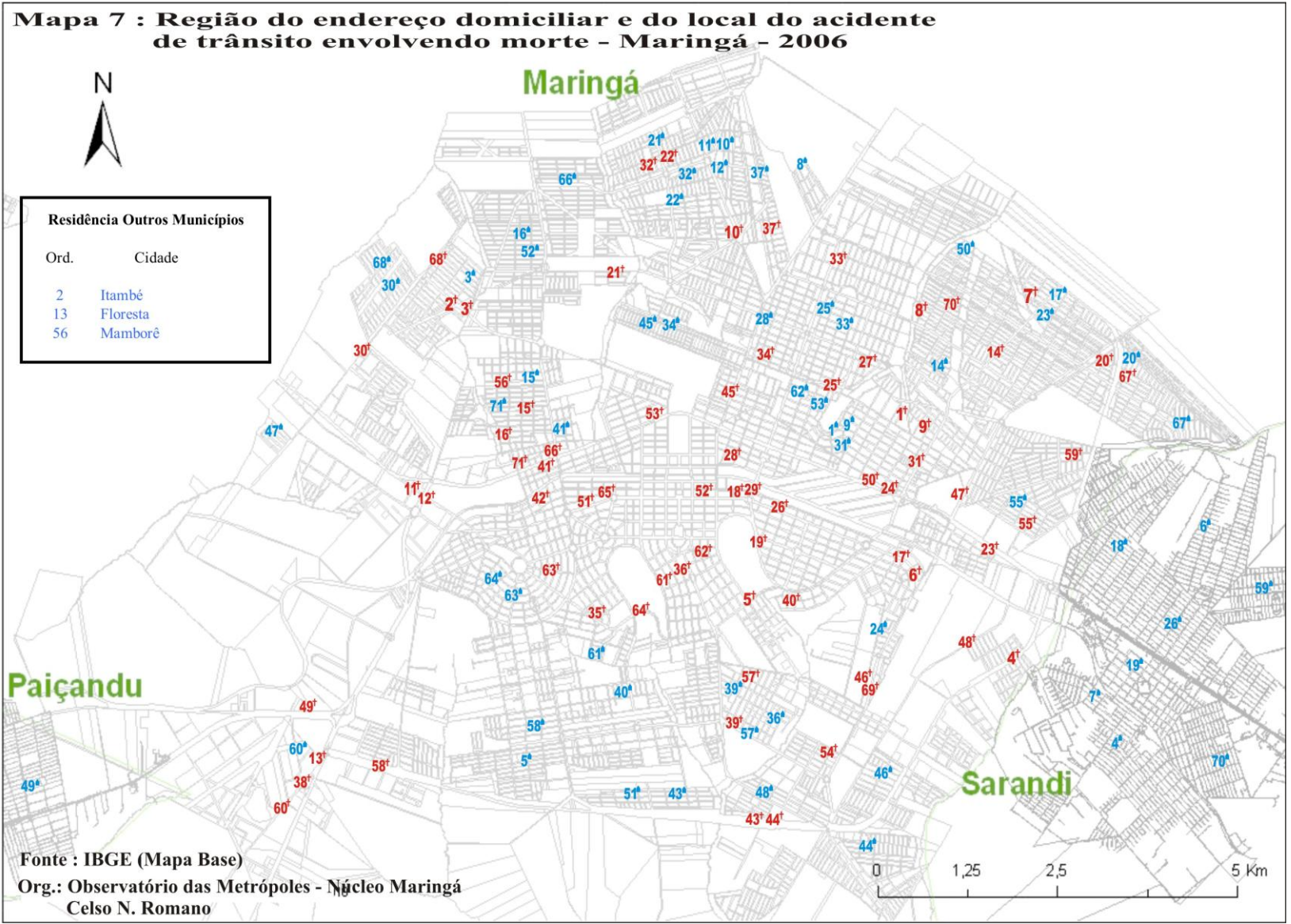
Tabela 11 - Local de Residência das Vítimas por ocasião dos Acidentes - Anos de 2006 a 2008

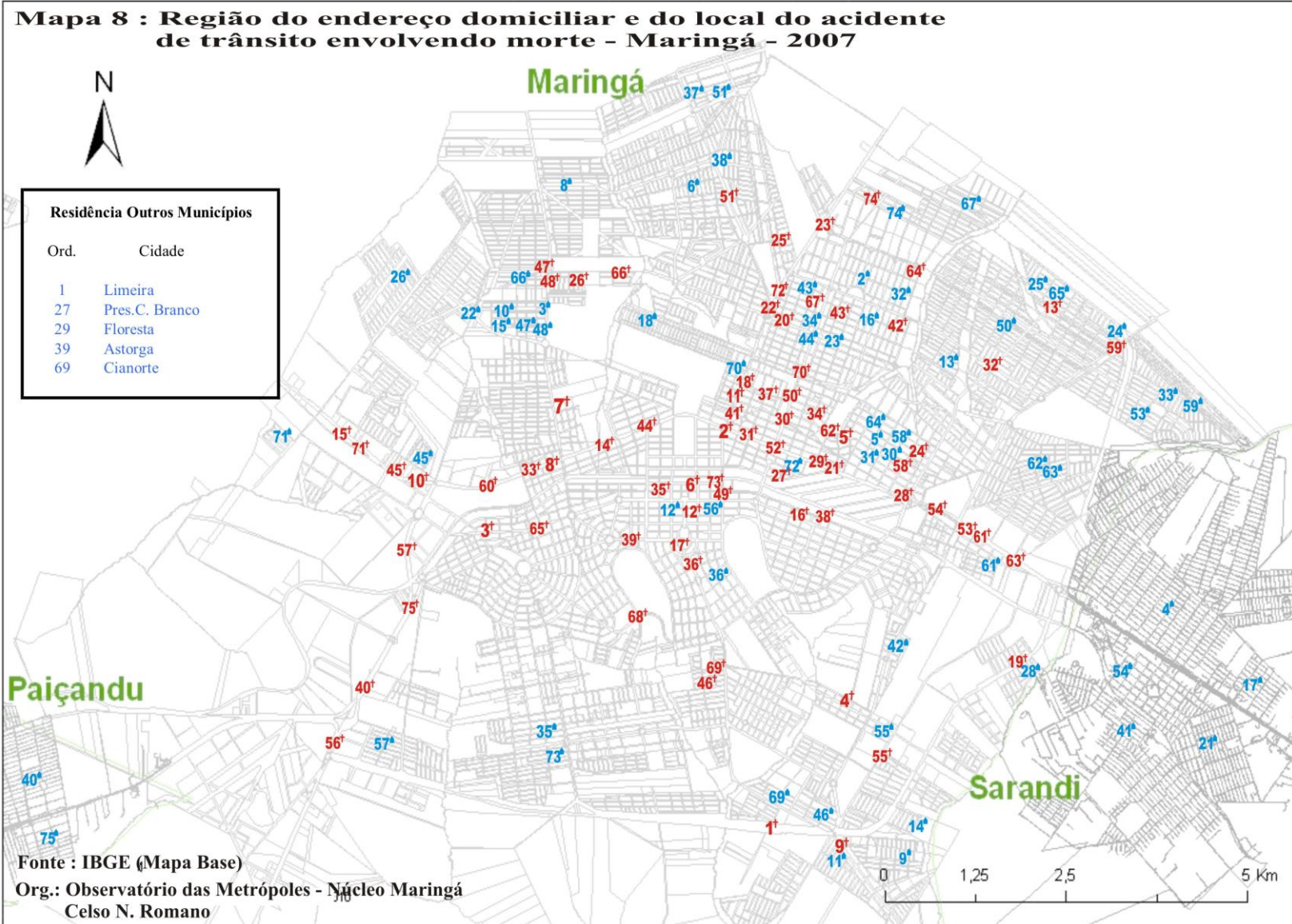
<i>Local de Residência</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>Total</i>	<i>Percentuais sobre o total</i>
Maringá	52	61	51	164	76,3%
Sarandi	8	5	10	23	10,7%
Paçandu	1	1	-	2	0,9%
Itambé	1	-	-	1	0,5%
Floresta	1	1	-	2	0,9%
Astorga	-	1	-	1	0,5%
Dr. Camargo	-	-	1	1	0,5%
Fora da RM-Maringá	-	2	1	3	1,4%
Ignorado	8	4	6	18	8,4%
Total	71	75	69	215	100,0%

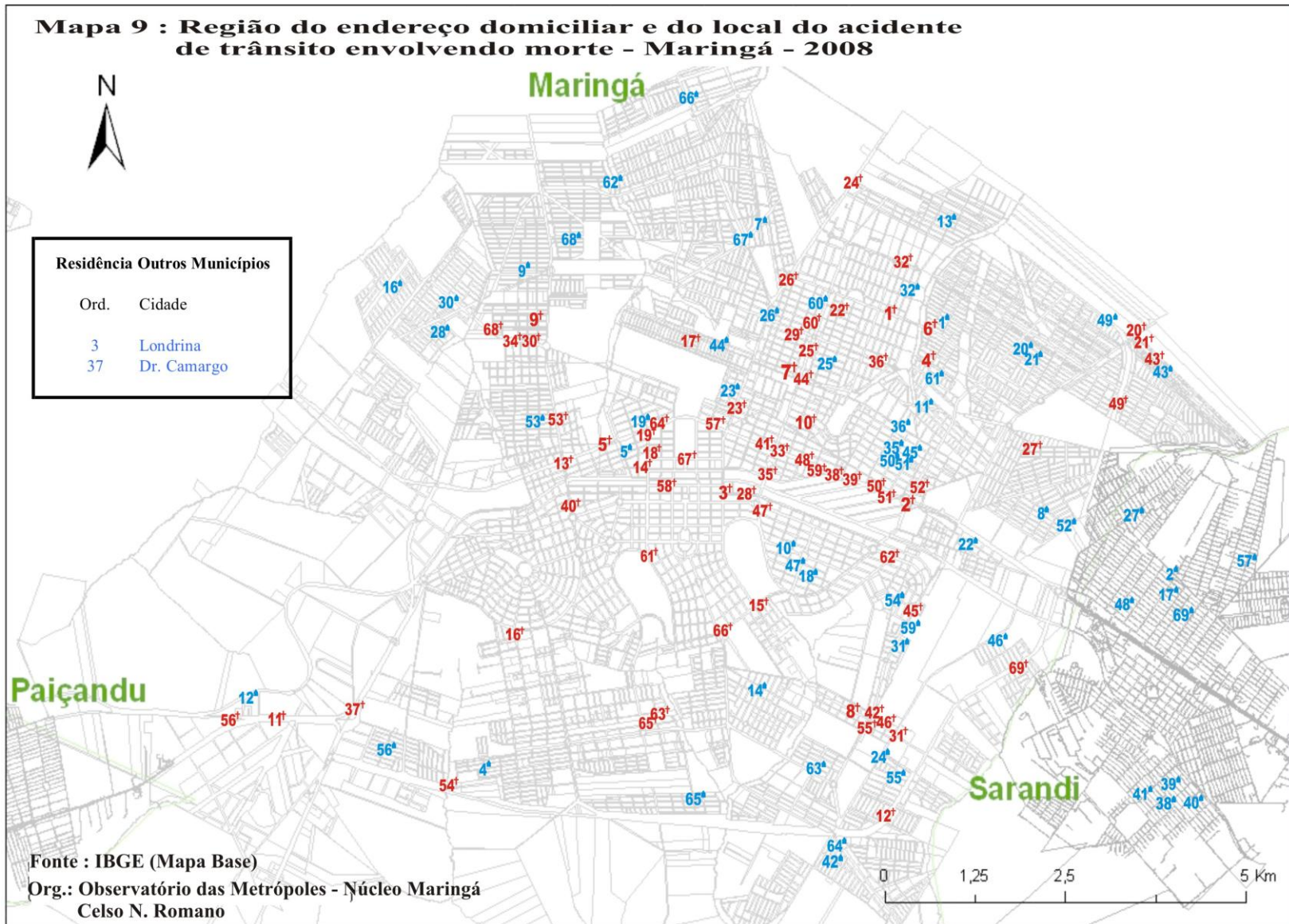
Fonte : Planilha de B.O. do Quarto Batalhão da Polícia Militar de Maringá

O mapa 7 ilustra onde ocorreram os acidentes e onde moravam os acidentados nas datas em que tais fatos aconteceram. Os números em azul identificam os locais de moradia e os números em vermelho mostram os locais dos acidentes, no ano de 2006. Os números representam o ordinal cronológico do acidentado no ano, ou seja, o número 1 representa o primeiro acidentado no ano e o número 71, o último.

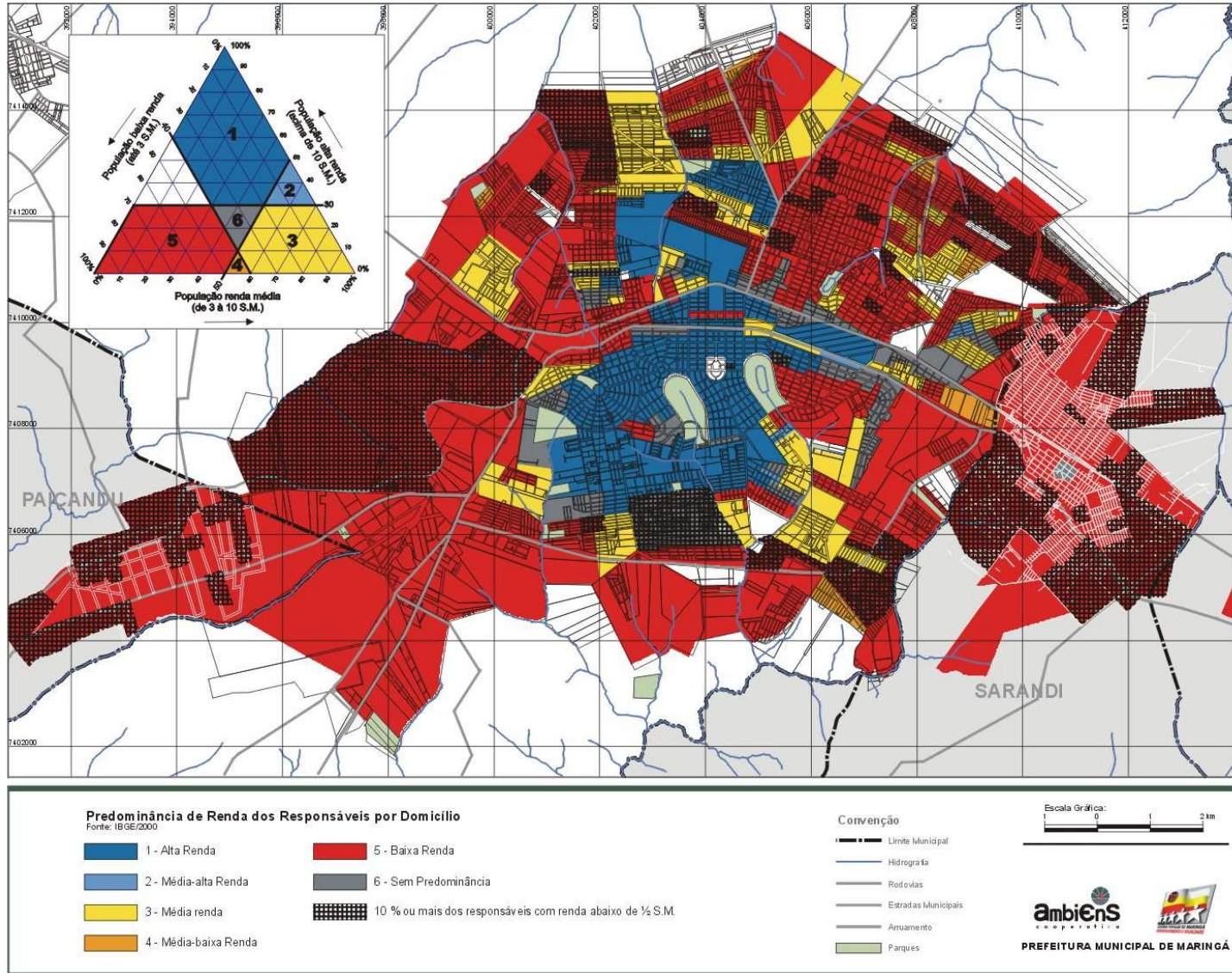
Da mesma forma, os mapa 8 e 9 apresentam as ocorrências de 2007 e 2008, respectivamente.







Mapa 10: Faixas de renda do chefe do domicílio dos municípios de Maringá, Sarandi e Paicandu - 2000



O mapa 9 mostra, ao centro, o município de Maringá segundo a condição de renda dos responsáveis pelos domicílios, em que se verifica que nas áreas periféricas se concentram as famílias com renda mais baixa enquanto a região central é concentradora das famílias de maior renda, o que é socialmente aceito em quase todas as cidades. Destaca-se, ainda, que os dois municípios vizinhos, Sarandi a leste e, Paiçandu, a oeste, se caracterizam por uma predominância de moradores que auferem até três salários mínimos.

Com uma sobreposição dos quatro mapas anteriores, se observaria uma grande concentração de números representativos de residência das vítimas, nas áreas em que a renda familiar é menor e uma grande concentração de números representativos dos locais dos acidentes, nas áreas mais centrais da cidade, que poderia caracterizar que a vítima fatal do trânsito de Maringá era de poder aquisitivo baixo, e que, por algum motivo, estava em trânsito pelos arredores do centro da cidade.

Dentre as 164 vítimas moradoras da cidade de Maringá, mais da metade residiam em área periférica, que se juntando aos que moravam em Sarandi e Paiçandu, com característica predominante de famílias que auferem até três salários mínimos, mostram uma maioria de vítimas, oriundas de famílias de menor renda.

3.2.1 Logradouros dos Acidentes

Dos 215 mortos no trânsito no período analisado, 40 vítimas foram acidentadas na Avenida Colombo, sendo 9 no ano de 2006, 18 em 2007 e 13 no ano de 2008, representando 19% do total, enquanto na Avenida Brasil, segunda avenida com maior número de acidentados fatais, foram 12 ocorrências no mesmo período. Outras avenidas a serem destacadas são: Avenida Tuiuti que vitimou 8 pessoas e a Avenida Morangueira, com 11 vítimas, das quais 7 foram vitimadas no ano de 2007.

3.3 Condição das Vítimas

A tabela a seguir mostra que 90% do total das vítimas fatais do trânsito eram pedestres, ciclistas ou motociclistas, o que pode ser considerado mais um indicador do perfil sócio-econômico dessa vítima.

Tabela 12 - Condição das Vítimas - Anos de 2006 a 2008

Condição da Vítima	2006	2007	2008	Total	Percentual
Condutor de Automóvel	1	4	4	9	4,2%
Passageiro Automóvel	3	5	4	12	5,6%
Passageiro ônibus	0	1	0	1	0,5%
Condutor de Moto	26	28	26	80	37,2%
Passageiro de Moto	5	4	4	13	6,0%
Ciclista	15	9	11	35	16,3%
Pedestre	21	24	20	65	30,2%
TOTAIS	71	75	69	215	100,0%

Fonte : Planilha de B.O. do Quarto Batalhão da Polícia Militar de Maringá

Dentre as 21 pessoas vitimadas que estavam a bordo de automóveis, na condição de condutor ou passageiro, dois terços delas se acidentaram em ruas ou avenidas que permitem desenvolver altas velocidades, pois são vias periféricas e de longa extensão, dentro do perímetro urbano, mas com características de acidentes em alto-pistas ou rodovias. Outra observação que se pode fazer com relação a estas 21 mortes é que, dez delas se acidentaram no período noturno, entre 22 horas e cinco da manhã e em quase a totalidade dos casos foram acidentes decorrentes de capotamento ou colisão com postes de energia elétrica ou árvores, o que pressupõe velocidade excessiva.

3.3.1 Os Pedestres

Como vimos, o Código de Trânsito Brasileiro, por considerar o pedestre em desvantagem no embate social travado na rua e visto, por muitos, como um obstáculo para a fluidez do trânsito, apresenta alguns artigos que procura privilegiar o pedestre, como tentativa de minimização dos desequilíbrios existentes. Dentre os conflitos de trânsito que envolve o pedestre (o elemento mais frágil), o atropelamento, na maioria dos casos é fatal, pois “nenhum é mais violento do que o atropelamento – o conflito máximo entre um pedestre e um carro” (BIAVATI; MARTINS, 2007, p. 10).

Estudos comprovam que um adulto atropelado por um automóvel, na quase totalidade dos casos, é atingido nas pernas, choca-se contra o pára-brisa e quando o veículo termina o processo de frenagem, é novamente atirado, agora, contra o asfalto. Já, uma criança, dependendo da sua estatura, é atingida acima da cintura e é jogada diretamente contra o asfalto. Dessa forma, “Raramente uma criança sobreviverá a um atropelamento que aconteça a velocidades maiores do que 45 km/h” (BIAVATI; MARTINS, 2007, p. 54).

Em Maringá, dos acidentes fatais ocorridos no período em análise, 30,2% era de pedestres, percentual próximo, mas superior aos números do Denatran, que informa o índice nacional de pedestres vítimas fatais no trânsito, em torno de 26%. Entendido que neste percentual estão incluídos os acidentes nas rodovias, onde o índice de atropelamentos de pedestres é menor.

Os 65 pedestres vitimados em Maringá foram mortos por atropelamento, com óbito no local em apenas 18% dos casos e a maioria dos acidentes ocorreu durante o dia, sendo que 33 vítimas foram atropeladas por motocicleta, 24 por veículo de passeio, cinco por caminhão e três por ônibus. Dentre os 65 pedestres vitimados, 52 eram residentes em Maringá dos quais 30 foram atropelados a menos de 500 metros de suas casas, nove não tiveram os endereços revelados e quatro eram de outras cidades.

Quanto à faixa etária dos pedestres mortos, 35 ou mais da metade do total, tinham mais de 60 anos de idade. Considerando ainda que, além dos idosos, outras três pessoas atropeladas eram crianças, devemos refletir que, se já é penoso o ofício de ser pedestre (DAMATTA, 2010), mais difícil e penoso é para este grupo de pessoas que, nem sempre tem seus reflexos e complexão física plenos.

3.3.2 Os Motociclistas

Se, para o caso do pedestre o CTB procurou formas de equilibrar o jogo desigual travado nas ruas entre o usuário motorizado e o não motorizado, o mesmo não ocorreu em relação com o motociclista, que praticamente foi esquecido pela lei nº 9.503/97, possivelmente, pelo fato de que, em 1997, ano da elaboração da mesma, o problema relativo aos acidentes envolvendo este tipo de veículo não tinha a mesma gravidade que agora temos percebido.

Para ilustrar esta afirmação, dados do Denatran mostram que em 1998 a frota nacional de motocicletas, incluídas as motonetas, era de 2,7 milhões de unidades e representavam 11,3% do total da frota, enquanto em 2009 esta relação chegou a quase 25%, ou seja, para cada quatro veículos em circulação, um deles é uma motocicleta.

Tabela 13 - Brasil - Frota de veículos 2000/2009 - Em mil unidades

Ano	Frota Motos (*)	Variação Anual	Frota Demais Veículos	Variação Anual
2000	3.962	-	25.761	-
2001	4.533	14,4%	27.380	6,3%
2002	5.297	16,9%	28.988	5,9%
2003	6.140	15,9%	30.518	5,3%
2004	7.039	14,6%	32.202	5,5%
2005	8.070	14,6%	34.002	5,6%
2006	9.361	16,0%	36.012	5,9%
2007	11.071	18,3%	38.573	7,1%
2008	12.996	17,4%	41.511	7,6%
2009	15.574	19,8%	44.762	7,8%

(*) Motocicletas e motonetas

Fonte: www.detran.gov.br

A tabela acima mostra a evolução da frota de motocicletas no Brasil e a frota dos demais tipos de veículos, que evidencia a necessidade de promoção de novas políticas e leis que tratem desta forma de circulação, principalmente nas cidades, pois em dez anos a frota nacional de motocicletas praticamente quadruplicou.

E, em Maringá e cidades contíguas esta situação também se configura como problemática, pois são muitos os acidentes fatais envolvendo motociclistas. A próxima tabela mostra a frota deste tipo de transporte motorizado, relacionando com a população das cidades já citadas:

Tabela 14 - Relação Motocicleta x População - Ano 2010

Cidades Pesquisadas	Veículos de duas rodas - jul/2010 (1)	População - 2010 (2)	Número de Habitantes por Motocicleta	Relação Motocicleta x habitante
Curitiba	128.539	1.746.896	13,59	0,07
Maringá	52.131	357.117	6,85	0,15
Londrina	60.633	506.645	8,36	0,12
Sarandi	12.716	82.842	6,51	0,15
Paçandu	4.451	35.941	8,07	0,12
Estado Paraná	832.815	10.439.601	12,54	0,08

(1) Fonte: www.detran.pr.gov.br

(2) Fonte: www.ibge.gov.br/cidadesat

Os números do quadro acima mostram que Maringá e Sarandi têm um índice proporcional da frota de motocicletas, superior ao de Londrina e, de mais do dobro do índice de Curitiba. Considerando o movimento pendular Sarandi / Maringá / Sarandi, descrito no capítulo anterior é de se notar a importância desta frota das duas cidades contíguas, em qualquer estudo relacionado ao trânsito de Maringá.

Vemos que para cada 100 habitantes, 14 têm motocicleta em Maringá, 13 em Sarandi e em Curitiba menos da metade destas duas cidades, número que poderia ter como explicação o clima mais frio da capital paranaense, não propício para este tipo de transporte.

O alto índice de 43,2% do total, de ocupantes de motocicletas mortos no trânsito de Maringá, apresentado na tabela 12, é muito superior ao índice apresentado pelo DENATRAN que é de 16% das mortes, que a princípio não deveria servir de parâmetro por estarem incluídas no cálculo as mortes nas rodovias estaduais e federais, onde o índice de acidentes de carro é maior do que o índice de acidentes como motocicletas.

Nesse índice local estão incluídas as mortes de pessoas que estavam sendo transportadas por motocicleta, dos quais 80 estavam na condição de condutores e 13 na condição de passageiros, mas não incluídas as mortes de pedestres, que foram atropelados por motocicletas, num total de 30 pessoas nos três anos e que mostra a extensão do problema relacionado a este meio de transporte no estudo das mortes no trânsito. Como comparação, a frota de

motocicletas representa 23% do total de veículos enquanto se envolveu em 123 acidentes que acarretaram mortes no trânsito, que representou 58% do total de veículos envolvidos.

Das 93 mortes de motociclistas, 71 se deram com óbito posterior, ou seja, em trânsito ou no hospital, dentro do prazo de 30 dias, conforme já mencionado. Deste total 74 residiam em Maringá, 11 em Sarandi, 2 em Paiçandu e um em cada município de Itambé, Astorga, Floresta e Pres. Castelo Branco e dois não tiveram os endereços divulgados.

Outro dado importante é que do total de acidentados fatais que estavam de motocicletas, 39 tinham até 24 anos de idade, ou seja, 42% das mortes de pessoas que estavam na condição de condutor ou passageiro de motocicletas eram jovens. Percentual bem superior que o mostrado na tabela 7 em que 27% do total de vitimados eram desta faixa etária.

Em meados do ano de 2010, Maringá contava com uma frota de motocicletas em torno de 39.000 unidades e que foram responsáveis por 74 mortes de pessoas residentes em Maringá (nos anos de 2006 a 2008), com uma proporção de 1,9 mortes para cada mil motos. Enquanto Sarandi mantinha, no mesmo período, uma frota de 8.600 motocicletas, explicitando melhor o movimento pendular apresentado no primeiro capítulo, onde se vê que da população ativa da cidade de Sarandi, na ordem de 44% vêm a Maringá todos os dias e, considerando que os proprietários deste tipo de veículo de locomoção fazem parte deste contingente, daria para calcular que em torno de 3700 motocicletas fazem o trajeto de ida e vinda, entre a cidade metropolitana e o pólo, e que seriam responsáveis pelas 11 mortes de moradores daquela cidade, com uma taxa de 2,9 mortes para cada mil motocicletas em movimento, superior à verificada para Maringá, que pode ser explicada pelo fato de que a motocicleta, para o morador de Sarandi, é, quase sempre, o primeiro veículo automotor a ser adquirido e também com a intenção de trabalhar ou estudar em Maringá.

Ou seja, existe uma estreita relação entre as análises feitas relativamente às motocicletas da frota de Maringá e as relativas à frota de Sarandi, que reforça a tese de que quaisquer estudos nesta linha devem incluir os dados da cidade contígua.

3.3.3 Os Ciclistas

A bicicleta foi inventada no século XIX na Europa e estima-se que existe cerca de um bilhão de unidades espalhadas em todo o mundo. Segundo a Associação Brasileira de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO³¹, com a fabricação de 5,3 milhões de unidades no ano de 2010, o Brasil é o terceiro maior produtor de bicicletas no mundo, depois de China e Índia e o quinto maior consumidor, depois de China, Estados Unidos da América, Japão e Índia. Ainda, o Brasil consome mais bicicletas do que produz, sendo que a metade de todo o consumo é utilizado como forma de transporte, 17% é adquirido para passeio e lazer, 32% é de tamanho infantil e apenas 1% é utilizada para competição.

Por ser um meio de transporte que cuja utilização não requer registrado ou emplacamento, esses dados não são oficiais, pois são dados de uma associação de fabricantes e sabemos que nem todos os fabricantes são filiados a ela. E desta forma, os números relativos a quantidade de bicicletas existentes em determinada cidade é mera previsão ou especulação.

Foram 35 os ciclistas vitimados no trânsito de Maringá, nos três anos em análise, que correspondeu a 16,3% do total. Destas mortes, em nove casos não foi possível determinar a causa do acidente, pois nas planilhas dos Boletins de Ocorrência não consta esta informação. Dos demais 21 casos³², 19 foram atropelamento por caminhão, ônibus e veículos de passeio, sendo que os outros dois casos foram por descuido do próprio condutor da bicicleta que a colidiu com o meio-fio, vindo a bater com a cabeça no asfalto.

³¹ www.abraciclo.com.br

³² Informações coletadas através de pesquisa no noticiário dos dias posteriores ao acidente, em jornais e sites de notícias da cidade.

3.3.4 Condutores e passageiros de automóveis de passeio

Diferentemente dos acidentes em rodovias, onde se concentram os maiores índices de acidentes fatais neste tipo de transporte, no perímetro urbano a estatística mostra que foram apenas 9,5% do total dos acidentes. E que, dos 20 óbitos ocorridos, 9 eram condutores e 11 eram transportados na condição de passageiros; 13 foram acidentados à noite e 7 durante o dia, das quais dois num domingo; 7 ocorreram nas vias de contorno e de saída da cidade; somente 3 acidentes com morte aconteceram num dia útil e em horário comercial.

3.4 Considerações sobre a condição da vítima

Neste capítulo foi possível mostrar que as mortes no trânsito vitimam em maior número as pessoas moradoras da periferia da cidade pólo ou ainda de moradores de cidades localizadas no entorno metropolitano, podendo-se concluir que se trata de uma população que compõe o conjunto de trabalhadores de menor poder aquisitivo.

E, principalmente, acidentes envolvendo pedestres, pois no confronto entre o algoz e a vítima, o pedestre é sempre o mais fraco. Vimos que o pedestre foi vitimado por caminhão, por ônibus, por camionetes, por carros de passeio e por motocicletas, o mesmo ocorrendo com o ciclista, porém em número menor, pela simples razão de que o número de ciclistas é muito inferior ao número de pedestres.

Dessa forma, cabe a pergunta: De quem é a culpa pelo atropelamento? Existe um culpado?

Na maioria das vezes, a culpa do atropelamento não é nem do motorista, nem do pedestre, nem de ambos. Para entender o que acontece, teremos que procurar novas explicações na cidade onde vivemos. [...] Pedestre é atropelado no asfalto. E por que ele estava no asfalto, em primeiro lugar?" (BIAVATI; MARTINS, 2007, p. 40)

Infelizmente, em nível local, pouco se tem falado a respeito de campanhas ou elaboração de políticas visando a proteção do pedestre, como a implantação de semáforos exclusivos para quem não está motorizado e adoção de ações claras que favoreçam o usuário menos protegido, como melhorar o tempo de travessia do pedestre nos semáforos, pois este tempo é diferente de uma pessoa jovem para uma mulher grávida ou para um idoso. Para estes, a transposição de uma rua ou avenida acaba se tornando uma aventura a cada esquina.

Essa lógica de oposição e hierarquia no trânsito, em que o motorista é detentor de direitos enquanto o pedestre, de deveres, é tema de discussão de Da Matta, quando procurou estudar o trânsito de Vitória, no Estado do Espírito Santo, onde constatou que:

Na qualidade de pedestres e de ciclistas, os usuários do espaço público sentem-se agredidos, inferiorizados e subordinados à lógica selvagem e agressiva do trânsito. Primeiro porque está em geral só e sem a proteção do veículo que não lhe serve de couraça, armadura ou trincheira. Depois, porque não tem nenhuma capacidade para revidar à altura de seus perseguidores e agressores (DA MATTA, 2010,p. 69).

O trânsito tem feito com que os condutores de carros se sintam inseguros, tensos e preocupados, mas continue preferindo transitar de carro, que representa “um instrumento de ampliação do espaço da pessoa social dos seus donos, tornando-os fortes, fazendo-os visíveis e dando-lhes o ingresso ao clube dos privilégios” (DA MATTA, 2010, p. 80).

Outra constatação, que confirma a necessidade de estudos e ações do poder público, é da grande quantidade de acidentes envolvendo motocicletas, tanto como vítima do acidente quanto como causador ou envolvido em atropelamentos de pedestres e ciclistas. Pois, tal tipo de veículo é detentor dos maiores fatores de risco de acidente.

O maior risco do envolvimento em acidentes da motocicleta deve-se aos seguintes fatos: por ser um veículo menor, a chance da motocicleta não ser vista por outros condutores é maior; por ser um veículo com apenas duas rodas, a motocicleta expõe o condutor a perder o equilíbrio provocando queda ou desvio de trajetória; por ser, na maioria das vezes, utilizado por condutores jovens que abusam da velocidade e realizam manobras perigosas (FERRAZ; RAIA JR; BEZERRA, 2008, p. 42:43).

Ainda, em consequência desses fatores de risco, a grande maioria dos acidentes envolvendo motocicletas deixa feridos, ou seja, são poucos os acidentes em que o motociclista sai ileso.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O mal é algo associado à natureza humana, algo a que qualquer um é vulnerável. No entanto, como os pobres são vistos como mais próximos da natureza e da necessidade e mais distantes da razão e do comportamento racional que as outras pessoas, e como estão fisicamente mais próximos dos espaços do crime, conseqüentemente, são tidos também como outro grupo que corre o risco de ser infectado pelo mal.

Teresa Pires do Rio Caldeira

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ações de prevenção e controle dos acidentes de trânsito no Brasil estão apenas começando, e poucos programas são desenvolvidos em busca do conhecimento do motorista, do motociclista, do pedestre, do carroceiro, do passageiro de ônibus coletivo e do ciclista e com isso as conseqüências traumáticas, decorrentes dos acidentes, vão se avolumando.

Impulsionado pela mídia e pela necessidade de quebra de recordes de produção e de venda, próprios da economia capitalista, o automóvel foi e ainda é um artigo de consumo e símbolo de *status* social. E com isso, a frota de veículos cresce a cada ano em índices superiores, com piora significativa da qualidade de vida urbana, resultado do aumento da poluição do ar, no nível de ruídos, na transformação da paisagem urbana com a substituição do verde pela cor de cimento, na falta de espaços destinados ao lazer e na substituição dos espaços de caminhada pelas vias destinadas aos automotores.

O trânsito, como uma questão de cidadania, deveria ser pensado enquanto instrumento de inclusão social e de melhoria na qualidade de vida de todas as pessoas, inclusive, porque é por intermédio desse meio que a mobilidade humana está (ou não) assegurada. E o que temos notado são melhorias nos equipamentos e acessórios dos veículos de custo alto, geralmente para melhorar as condições de conforto e segurança para os seus ocupantes.

Enquanto isso, poucos esforços são despendidos para a proteção das pessoas que não podem se utilizar desses artigos mais luxuosos, como os pedestres, os ciclistas, motociclistas e os usuários de transporte coletivo. Por exemplo, a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança para os veículos de passeio não é exigida para os veículos de transporte coletivo, normalmente utilizado pelas pessoas das classes de trabalhadores de baixa renda e cuja exigência limitaria a quantidade de pessoas ao número de assentos do coletivo.

Os dados apresentados mostram que o maior destaque relativo aos problemas vinculado ao trânsito de Maringá, no período pesquisado, foi o aumento

considerável da frota de veículos automotores, tanto de automóveis como de motocicletas, talvez impulsionado pelo momento econômico nacional favorável, pela facilidade de aquisição de bens de consumo, ou pelas condições climáticas e geográficas da cidade. Fato este que gera graves conseqüências ao planejamento urbanístico da cidade, às políticas públicas de combate à violência no trânsito, aos programas de preservação do meio-ambiente e à qualidade de vida.

Convém constar que, em abril de 2010, Maringá contava com a terceira maior taxa de motorização do Brasil, com 68,5 veículos para cada 100 habitantes, atrás apenas de São Caetano do Sul, no estado de São Paulo e Brusque, de Santa Catarina (IZIDORO, 2010). Verificou-se que este aumento da frota, em números relativos superiores ao do Estado e das outras cidades pesquisadas, ocorreu em grande escala em Maringá, mas também nas duas cidades mais próximas, Sarandi e Paiçandu, ligadas geográfica e economicamente à cidade pólo.

Por isso é conveniente que qualquer estudo que envolva planejamento urbano visando minimizar os problemas advindos do crescimento econômico, leve em consideração também os problemas e as estatísticas das cidades do seu entorno.

Alguns dados chamam a atenção nas estatísticas apresentadas, como o alto índice de motociclistas vítimas de acidentes de trânsito, destacando o fato de que os motociclistas também se envolveram em vários casos de atropelamento, que somados aos casos em que o motociclista foi a vítima, enseja a tese de que existe uma demanda premente de planejamento para a melhoria das condições de tráfego para esta forma de locomoção.

Nada obstante o presente trabalho ter analisado os casos de acidentes que ocasionaram o óbito do acidentado, é importante ressaltar a relevância do tema, pois, estudos comprovam que, para cada grupo de vinte pessoas feridas em acidentes, uma morre e seis ficam com algum tipo de seqüela ou incapacidade física.

Outro ponto de destaque é que 55% dos pedestres vitimados por atropelamento eram pessoas idosas com mais de 60 anos de idade, o que se faz supor a necessidade de campanha de conscientização quanto ao respeito e aos

cuidados especiais que os motoristas devem dedicar a este idoso, muitas vezes com seus sentidos enfraquecidos. Não é raro ouvirmos que o pedestre é imprudente e na maioria das vezes, é o culpado do próprio atropelamento, pois, por exemplo, foi atropelado a menos de 200 metros de uma passarela ou faixa de pedestre. Neste sentido, cabe uma pergunta: Um pedestre cansado procura qual caminho? O mais curto ou mais seguro? É fácil para um ocupante de automóvel dizer que o certo é o mais seguro, mas e o pedestre? Para se construir uma passarela, o pedestre é ouvido para sugerir a melhor localização?

Todavia, de nada adianta a instalação de tecnologia e sistemas de última geração se não são adequados para o perfil do usuário da cidade e região. Há a necessidade de ações claras que favoreçam os usuários menos protegidos, como melhorar o tempo de travessia do pedestre nos semáforos, pois este tempo é diferente de uma pessoa jovem para uma mulher grávida ou para um idoso. Para este, a transposição de uma rua ou avenida acaba se tornando uma aventura a cada esquina.

Outro fator que merece atenção especial das autoridades responsáveis pelo trânsito foi a quantidade de acidentes numa única via, no caso a Avenida Colombo, onde, em contagem feita pela Secretaria Municipal dos Transportes (Setran), constatou-se que passam diariamente, cerca de 80 mil veículos dos quais 60 mil são carros de passeio, 12 mil são motocicletas ou motonetas e 8 mil caminhões³³. Nesta avenida ocorreram 40 acidentes com vítimas fatais, nos três anos estudados, sendo que em 19 deles houve envolvimento de motocicletas. São números que mostram a necessidade de implantação urgente de melhoria nas condições de trânsito para esta categoria de usuário das vias públicas em lugar de, simplesmente, atribuir como causa da violência de trânsito, a descuido ou negligência do próprio acidentado.

Independentemente da condição do acidentado fatal do trânsito de Maringá, o que se percebe neste trabalho é que o perfil desta vítima não é o do motorista de automóvel ou caminhonete, que são veículos que a cada dia são melhorados nos aspectos relacionados à segurança dos seus ocupantes, como a

³³ Vide http://portalw.wnet.com.br/sec_noticias.php?s=6&id=33894

adoção de proteção dos “aibags” e reforço extra nas latarias laterais, ou aspectos relacionados ao bem estar dos seus ocupantes, como os computadores de bordo, o sistema de refrigeração do ar, sistema de som, que ajudam a minimizar o estresse do dia-a-dia.

Já os motociclistas, pedestres e ciclistas, que representaram, nesses três anos pesquisados, 90% dos mortos no trânsito, percorrem longas quilometragens diárias, pois, normalmente residem na periferia da cidade ou nas cidades limítrofes, trafegam muitas vezes com o sol ou a chuva ofuscando suas visões, sem um mínimo de proteção, dividindo espaço com os potentes automóveis, nem sempre se aproveitando das vantagens de se viver na cidade. Estas três categorias de usuários das vias públicas, pelas suas características próprias, são predominantemente das classes sociais mais fragilizadas, e que, portanto estão com mais constância em busca da superação das suas necessidades básicas deixando os seus direitos como cidadãos em plano secundário, quando muito, fazem parte do complemento da vida na cidade:

Para esses cidadãos, a metrópole não passa de um sonho vivido por eles, como espectadores passivos diante das vitrinas, dos cartazes publicitários e da televisão, ou, então, como auxiliares e “complementos” necessários ao conforto e ao prazer daqueles aos quais prestam serviços de domésticos, motoristas, jardineiros, guardas, porteiros e outros (ALVES, 1992, p. 27).

Com base neste trabalho, o perfil médio do acidentado fatal no trânsito de Maringá poderia ser definido como um motociclista, do sexo masculino, com idade entre 18 e 24 anos, envolvido em acidente na Avenida Colombo, no início da noite de uma sexta-feira, trafegando no sentido centro / bairro, morador da periferia da cidade, vindo a falecer no hospital no dia seguinte ao acidente.

Ou seja, respondendo às questões implícitas ou explícitas que deram gênese a este trabalho, observamos que esse cenário preocupante é resultante daquilo que Ribeiro mostra, quando diz:

[...] a segregação não é tão-somente a separação espacial, mas implica, além disso, não só a concentração de um segmento populacional em territórios bem delimitados, mas também a institucionalização da sua inferioridade, da sua desclassificação e da imobilidade social dos seus habitantes (RIBEIRO, 2004, p. 32-33).

O processo de urbanização das cidades brasileiras foi caracterizado pela segregação territorial em que a oferta de serviços públicos e empregos se aglutinam no centro enquanto os trabalhadores são “empurrados” a cada dia mais para longe deles, sem que haja um sistema de transporte público eficiente e acessível para compensar esta distância. Desta forma, este cidadão, para exercer seus direitos de trabalho, lazer e oportunidade, se expõe aos mais insólitos meios de locomoção, desenvolvendo longos percursos e permanecendo longo tempo em trânsito, assim se transformando em potencial grupo de risco a um possível acidente.

O motoboy³⁴, por exemplo, é um caso particular de pertencimento a esse grupo de risco. Um motoboy, em uma cidade como Maringá, percorre, de motocicleta, uma media de 150 a 200 quilômetros por dia, desta forma, a probabilidade de sofrer um acidente de trânsito é muito grande, principalmente no final da tarde, cansado e às vezes fazendo “loucuras” no trânsito para poder chegar o mais rápido possível em casa, normalmente na periferia.

Dessa forma, podemos instituir mais uma variável nesta nossa análise, que é a periferização da pobreza, pois, quanto mais distante o usuário estiver dos instrumentos urbanos, como trabalho, lazer, escola e bens públicos, mais tempo este usuário permanece em trânsito, de moto, de ônibus ou a pé, logo mais propenso a sofrer um acidente que outro usuário, que reside nas áreas privilegiadas do centro e usa automóvel ou camionete para o deslocamento diário.

Tem sido corriqueiro ouvir comentários e notícias na imprensa da cidade, destacando o tema relacionado à violência do trânsito maringaense e a tônica tem sido culpar o motorista pelo aumento de acidentes e mortes ocorridos no trânsito. Outras razões apresentadas para o fato tem sido a falta de educação para o trânsito, como também, a falta de repressão policial. Dificilmente essas três causas e suas variantes pontuais deixam de ser relacionadas. Ao mesmo tempo, o poder público

³⁴Motoboy (neologismo motocicleta + garoto) é um profissional que se utiliza de uma motocicleta para fazer serviço de entrega rápida, em domicílio, de pequenos objetos e documentos.

tem sido blindado pelos órgãos de imprensa da cidade quanto à sua responsabilidade na minimização do problema.

Tomando o ano de 2010 como referência, em relação ao ano de 2009, em que houve um aumento de mais de 80% no número de acidentes com mortes no trânsito urbano, podemos fazer a seguinte análise: a) quanto ao despreparo do motorista, não vimos mudanças tão evidentes nas atitudes dos motoristas de um ano para o outro, que justificasse tal aumento no índice de acidentes, como também, não temos notícias de que o treinamento do motorista de Maringá, com vistas à sua habilitação, seja diferente de outras cidades. Assim como, quanto a existência de motorista alcoolizado ou drogado, não pesquisamos, mas entendemos que também não deve ser muito diferente ao de outras cidade; b) As campanhas de educação no trânsito estão sendo intensificadas, a exemplo das *blitz* do programa Tolerância Zero implantada pelo Conselho de Segurança do Município em parceria com o Quarto Batalhão de Polícia Militar; c) Em Maringá, a aplicação de multas de trânsito está em alta, ano após ano, com a instalação de vários pontos de radares fixos, nas principais avenidas da cidade.

Compreendemos que, a grande mudança ocorrida no ano de 2010 foi simbólica, ou seja, quando se implantou o sistema binário, com fixação da velocidade de 50 km/h na área mais movimentada da cidade, cuja lógica estava centrada na fluidez do trânsito para se evitar os congestionamentos e não a diminuição dos acidentes, tal simbolismo foi repassado para todas as demais ruas e avenidas, com conseqüente aumento da velocidade média praticada na cidade.

Consideramos que, quando se planeja uma mudança, todas as variáveis devem ser analisadas e, principalmente, as que dizem respeito às pessoas afetadas pelas mudanças. Assim, os benefícios deveriam ser estendidos para todos, tanto para os motoristas como para os pedestres (muitos dos quais idosos ou com necessidades especiais), motociclistas, ciclistas, motoristas vindo de outras cidades e que nos visitam diariamente etc. No caso da implantação do binário, os gestores do município fizeram a opção por uma cidade organizada para os automóveis, na busca de consolidar a imagem de cidade em que símbolo central é o progresso, cuja opção pode ser exemplificada pelo fato de que, nesse momento de duplicação do

número de pistas num mesmo sentido, não se cogitou reservar um pequeno espaço para ciclovias.

E vimos que, a morte no trânsito está diretamente ligada à velocidade, ou seja, quanto maior a velocidade, maior é a probabilidade de que haja feridos no acidente e quanto mais feridos, maior a probabilidade de ocorrência de óbitos. Quando comparamos as taxas de mortalidade no trânsito de Maringá com as duas cidades conurbadas, verificamos que a taxa da cidade pólo é quase dez vezes maior e vimos que o sistema viário de Maringá, planejado, sinalizado, de topografia plana e de ruas largas, propicia o desenvolvimento de altas velocidades, situação contrastante das outras duas cidades, principalmente Sarandi, com ruas estreitas, com calçamento irregular e pouquíssima sinalização, que obriga os motoristas e motoqueiros a redobrar os cuidados e dirigir em baixa velocidade, negociando a cada esquina a preferência de passagem. Ou seja, para qualquer proposta de diminuição dos índices de mortes no trânsito, a variável “velocidade” não pode ser ignorada.

A mobilidade urbana deveria ser conduzida dentro de uma lógica menos perversa, em que não houvesse favorecimentos, já que a nem todos é dado o direito de possuírem um veículo e se assim fosse, não teríamos sistema viário capaz de dar vazão ao tráfego de tantos veículos. A situação do acúmulo de veículos nas cidades está tão enredada que um condutor de veículo automotor deveria agradecer ao pedestre ou ao ciclista por não estar motorizado, afinal é um a menos a dividir o mesmo espaço.

Considerando que a civilização se caracteriza por um processo de respeito mútuo entre seus componentes, através de um conjunto de direitos e deveres por todos reconhecidos e que, o direito de *ir-e-vir* se constitui num dos fundamentos civilizatórios modernos, podemos nos perguntar até que ponto não estaríamos empreendendo um caminho de retrocesso da civilidade.

Como forma de combate aos efeitos do aumento da frota de veículos de transporte individual e seguindo a tendência que se observa em várias partes do mundo, algumas ações imediatas e de curto prazo devem ser pensadas para Maringá, com mecanismos que, de alguma forma, restrinjam o uso dos automóveis; que priorizem o transporte público coletivo, com integração dos municípios da região

metropolitana e tarifa que fomente a inclusão social; priorização do sistema viário para os modos não motorizados (ciclistas e pedestres); transparência nas ações do poder público com mecanismos de participação da sociedade; política de desenvolvimento urbano integrada a uma política de mobilidade urbana, por exemplo, repensando a liberação para construir novos edifícios na área central, pois, para cada edifício serão mais veículos em circulação. Sabemos que, juntamente com a diminuição da velocidade, essas medidas são nada simpáticas aos usuários motorizados, não acostumados ao congestionamento e à divisão do espaço público com os pedestres, mas que deverá ser uma constante na vida do motorista, pois em Maringá, mais de 1,2 mil novos veículos entram em circulação todos os anos.

Por fim, é necessário que as próprias políticas públicas de combate à violência ajam com objetivos conjuntos reunindo todas as faces, não podendo ser restrito à alçada da Segurança Pública, nem apenas da Assistência Social, nem tampouco da Educação (à qual cabe o principal papel), mas deve, se estruturar como um conjunto de ações que perpassem todas estas esferas e outras. Ou seja, as secretarias – em todos os níveis de poder – devem dialogar e realizar ações conjuntas.

Qualquer gestor com interesse pelo bem-estar da população aliará a ação emergencial para conter o estrangulamento do trânsito a práticas alternativas, visando consolidar na cidade propostas para hoje, mas, principalmente, para o futuro, quando o automóvel será apontado como uma insanidade de certo período do desenvolvimento da civilização.

Referências Bibliográficas

ADORNO, Sérgio. Monopólio estatal da violência na sociedade brasileira contemporânea. In MICELI, Sérgio (org) **O que ler na Ciência Social brasileira (1970-2002)**. São Paulo: Sumaré/Anpocs, 2002, Volume 4.

ALVES, Júlia Falivene. **Metrópoles : Cidadania e Qualidade de Vida**. São Paulo: Editora Moderna, 1992.

AMORIM FILHO, Oswaldo; SERRA, Rodrigo V. Evolução e Perspectivas do Papel das Cidades Médias no Planejamento Urbano e Regional. In: ANDRADE, Thompson A.; SERRA, Rodrigo V. (org), **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ANDRADE, Luis A. G. de. O Município na política brasileira: revisitando Coronelismo, enxada e voto. In: AVELAR, Lúcia; Cintra, Antonio Otávio (org), **Sistema Político Brasileiro: uma introdução**. 2ª Ed, Rio de Janeiro: Unesp, 2007.

BIAVATTI Eduardo; MARTINS Heloisa. **Rota de colisão: a cidade, o trânsito e você**. São Paulo: Berlendis & Vertecchia, 2007.

BORGES, Willian Antonio, *at al*. Mobilidade e transporte para uma população crescente: a segregação pela ausência de integração. In: MOURA, Rosa; RODRIGUES, Ana Lúcia (org). **Como andam Curitiba e Maringá**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2009.

BRANCO, Maria Luiza Castello. Cidade médias no Brasil. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, M. Encarnação; SOBARZO, Oscar. **Cidades médias: Produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

BRASIL, Ministério das Cidades, Cadernos MCidades, **Trânsito, Questão de Cidadania**. Brasília: nov/2004

BORGES, Willian Antonio et. all. Mobilidade e transporte para uma população crescente: a segregação pela ausência de integração. In: MOURA, Rosa; RODRIGUES, Ana Lúcia (Orgs). **Como andam Curitiba e Maringá**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2009.

BURGOS, Pedro. Engarrafamentos: E aí, tem jeito? **Superinteressante**. São Paulo: Edição 213, maio/2005.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de Muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Ed. 34 / Edusp, 2000.

CAMPOS, Paulo F. de Souza. Moralizando o pobre: Vadios, baderneiros e loucos na "Cidade tecnicamente planejada para ser bela e sem problemas". In: DIAS, Reginaldo Benedito; GONÇALVES, José Henrique Rollo (Orgs). **Maringá e o Norte do Paraná: estudos de história regional**. Maringá: Eduem, 1999.

CASTELLO, Iara Regina. **Bairros, loteamentos e condomínios: elementos para o projeto de novos territórios habitacionais**. Porto Alegre: UFRGS, 2008.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito – Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Vol. I – Sinalização Vertical de Regulamentação – Brasília, 2007 Disponível em www.denatran.gov.br/publicações/download/manual_vol_i.pdf, acessado em dez/2010.

COULON, Alain. **A escola de Chicago**. Campinas-SP: Papyrus, 1995.

CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2010.

CTB – Código de Trânsito Brasileiro. Lei n. 9.503/97, de 23 de setembro de 1997. Brasília, 1997. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/ctb.htm>, acessado em dez/2010.

DA MATTA, Roberto. **Carnavais, malandros e heróis**. 5ª edição. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1990.

DA MATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua, ou, Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DOURADO, Simone P. da Costa; ROMANO, Celso N. A lógica de uma cidade para os carros. **O Diário do Norte do Paraná**, Maringá: 05 de março de 2010, p. 2.

DURKHEIM, Émile. **As regras do Método sociológico**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

FERNANDES, Ana Cristina; BITOUN, Jan; ARAÚJO, Tânia Bacelar de. Classe de municípios e hierarquia urbana. In: BITOUN, Jan; MIRANDA, Lívia. **Tipologia das cidades brasileiras**, Rio de Janeiro: Letra Capital, 2009.

FERRARI, Lígia Carla C.; MOTA, Adeir Archanjo da. Demografia no Capitalismo: Desigualdade Socioespacial na Região Metropolitana de Maringá. In: MOURA, Rosa; RODRIGUES, Ana Lúcia (Orgs). **Como andam Curitiba e Maringá**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2009.

FERRAZ, Antônio “Coca”; TORRES, Isaac Guillermo, **Transporte Público Urbano**, Rima, 2004.

FERRAZ, Antônio “Coca”; RAIÁ JUNIOR, Archimedes; BEZERRA, Barbara. **Segurança no Trânsito**, São Carlos: São Francisco Grupo Gráfico, 2008.

FREITAG, Bárbara. **Teorias da Cidade**. Campinas SP: Papyrus, 2006.

GALVÃO, Altair Aparecido. **Condomínios horizontais fechados : segregadores ou segregados? - Um estudo de caso no município de Maringá – PR**. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Maringá. Maringá, 2007.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã. Uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no Século XX.** São Paulo: Perspectiva, 1995.

HOBSBAWM, Eric. **A Era dos Extremos: O breve século XX. 1914/1991.** São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito, infração e crimes.** 1ª ed. Campinas: Millenium, 2000.

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-Jardins de amanhã.** São Paulo: Hucitec, 1996.

IZIDORO, Alencar. Frota de moto supera a de carro em metade do país. **Folha de São Paulo.** São Paulo: 18 de julho de 2010.

KILSZTAJN, Samuel et al. **Taxa de mortalidade por acidentes de trânsito e frota de veículos.** Rev. Saúde Pública, São Paulo, v. 35, n. 3, Junho de 2001. Disponível em:

http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102001000300008&lng=en&nrm=iso

Acesso em 26 out. 2008

KURZ, Robert. Sinal verde para o caos da crise. Ascensão e limites do capitalismo automobilístico. In: KURZ, Robert. **Os últimos combates.** 3ª ed. Petrópolis: Vozes, 1997.

LAFARGUE, Paul. **O direito à preguiça.** Tradução de J. Teixeira Coelho Netto. São Paulo: Hucitec; Unesp, 1999

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto: o município e o regime representativo no Brasil.** São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2006.

LUZ, France. Maringá: a fase de implantação. In: DIAS, Reginaldo B.; GONÇALVES, José Henrique Rollo (org). **Maringá e o Norte do Paraná: Estudos de história regional.** Maringá: Eduem, 1999.

MAUSS, Marcel. **Sociologia e antropologia,** São Paulo, Cosac & Naify, 2003.

MENDES, Cesar Miranda. Aspectos culturais do consumo e da mercantilização do processo de verticalização do eixo Maringá, Londrina, Araçongas e Apucarana (PR) Brasil. In: MENDES, Cesar Miranda; TOWS, Ricardo Luiz (org). **A Geografia da verticalização urbana em algumas cidades médias no Brasil.** Maringá: Eduem, 2009.

MENDES, Cesar Miranda; SCHMIDT, Lisandro Pezzi. Verticalização e mutações intraurbanas: O caso de Maringá e de Guarapuava. In: MENDES, Cesar Miranda; TOWS, Ricardo Luiz (org). **A Geografia da verticalização urbana em algumas cidades médias no Brasil.** Maringá: Eduem, 2009.

MISSE, Michel. **Crime e Violência no Brasil Contemporâneo: Estudos de Sociologia do Crime e da Violência Urbana.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006

MORAIS, Regis de. **O Que é Violência Urbana**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

MORUS Tomás. **A Utopia**. Tradução de Paulo Neves. Porto Alegre: L&PM, 1997.

MOTA, Adeir Archanjo da. O que é a Região Metropolitana de Maringá: Os múltiplos recortes espaciais e institucionais relacionados à cidade de Maringá. In: RODRIGUES, Ana Lúcia; TONELLA, Celene (org.). **Retratos da Região Metropolitana de Maringá: Subsídios para elaboração de políticas públicas participativas**. Maringá: Eduem, 2010.

OWEN, Wilfred. **Caos Motorizado**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Bloch, 1971.

PACHECO, Edmundo. Prefeitura diz que binário reduziu congestionamentos **O Diário do Norte do Paraná**. Maringá: 17 de junho de 2010. p. A3.

PARK, Robert Ezra. A Cidade: Sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

PATEMAN, Carole. **Participação e Teoria Democrática**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1992.

PUTNAM, Robert. **Comunidade e Democracia: a experiência da Itália moderna**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.

REGO, Renato Leão. **O desenho urbano de Maringá e a idéia de cidade-jardim**. Acta Scientiarum, Maringá. v. 23, n. 6, p. 1569-1577, 2001.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. A MetrÓpole: ente a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito, in: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (org.). **MetrÓpoles**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: Fase – federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional, 2004

RODRIGUES, Ana Lúcia; SOUZA, Carlos Bauer de. **Reflexões sobre o trabalho, reestruturação produtiva e tempo livre**. In: Revista da APG Associação do Pós-Graduandos da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, v. 1, nº 26, São Paulo: Ed. Lorosae, 2001.

RODRIGUES, Ana Lúcia. **A pobreza mora ao lado: segregação socioespacial na Região Metropolitana de Maringá**. Tese (Doutorado). São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2004.

RODRIGUES, Ana Lúcia; MOTA, Adeir Archanjo; HAYASHI, Ana Paula. A estruturação sócio-ocupacional do território da Região Metropolitana de Maringá – 1991 a 2000. Trabalho apresentado no **XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, realizado em Caxambu- MG – Brasil, de 29 de setembro a 03 de outubro de 2008. Disponível em:

http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docsPDF/ABEP2008_1516.pdf, acessado em 10.out.2010.

RODRIGUES, Ana Lúcia; COSTA, Simone P. da; FERRARI, Lígia Carla C. O contexto histórico e a institucionalização da Região Metropolitana de Maringá. In: MOURA, Rosa; RODRIGUES, Ana Lúcia (Orgs). **Como andam Curitiba e Maringá**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2009.

RODRIGUES, Ana Lúcia; TONELLA, Celene. Apresentação. In: RODRIGUES, Ana Lúcia; TONELLA, Celene (org.). **Retratos da Região Metropolitana de Maringá: Subsídios para elaboração de políticas públicas participativas**. Maringá: Eduem, 2010.

SCHUMPETER, Joseph. **Capitalismo, socialismo e democracia**. Rio de Janeiro: Zahar Editora, 1984.

SILVA, Luiz Antonio M. da. Sociabilidade violenta: uma dificuldade a mais para a ação coletiva nas favelas. In: **Rio-democracia vista de baixo**. IBASE, Rio de Janeiro: p.33-43, Julho, 2004.

STEINKE Rosana. **Ruas curvas versus ruas retas: a trajetória do urbanista Jorge de Macedo Vieira**. Maringá: Eduem, 2007.

TONELLA, Celene. **Poder local e políticas públicas: O papel dos conselhos gestores**. Maringá: Eduem, 2006.

TONELLA, Celene. A questão urbana, a democracia e a participação popular em Maringá. In: RODRIGUES, Ana Lúcia; TONELLA, Celene (org.). **Retratos da Região Metropolitana de Maringá: Subsídios para elaboração de políticas públicas participativas**. Maringá: Eduem, 2010.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte Urbano, Espaço e Equidade – Análise das Políticas Públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

ANEXOS

Anexo 1

Página 1 de 3

VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MARINGÁ – 2006

ORD	DATA	HORA	SEXO	IDADE	VEÍCULO	CONDIÇÃO	Óbito	D. OBITO	LOCAL DO ACIDENTE	END. RESIDENCIAL DA VÍTIMA
1	06/01/06	18:15	M	45	Motocicleta	Pedestre	Posterior	06/01/06	R. 28 de Julho X R. Pion Isaac J Faria	Vila Morangueira
2	15/01/06	0:10	M	23	Motocicleta	Condutor	No local	15/01/06	Av. Alziro Zarua, 1212	Itambé - PR
3	15/01/06	0:10	M	17	Motocicleta	Passageiro	No local	15/01/06	Av. Alziro Zarua, 1213	Conjunto Nei Braga
4	20/01/06	6:40	M	43	Ciclista	Condutor	No local	20/01/06	Av. Sincler Sambatti X R. Limoeira	Sarandi - PR
5	10/02/06	18:20	M	30	Motocicleta	Condutor	No local	10/02/06	Av. Juscelino K. Oliveira X Av. Anchieta	Conj. Inocente Vilanova Junior
6	14/02/06	10:20	M	21	Ciclista	Condutor	Posterior	17/02/06	Av. Brasil, N 07	Sarandi - PR
7	26/02/06	17:20	M	44	Motocicleta	Condutor	Posterior	03/03/06	Av. Tuiuti X R. Gregorio Moreira	Sarandi - PR
8	02/03/06	12:00	M	30	Ciclista	Condutor	Posterior	09/03/06	Av. Sophia Rasgulaeff X R. Rio São Francisco	Jardim Licce
9	11/03/06	3:50	M	45	Motocicleta	Condutor	Posterior	11/03/06	Av. Tuiuti, 1305	Vila Morangueira
10	11/03/06	16:00	M	14	Ciclista	Condutor	No local	11/03/06	Praça Emiliano Fajardo Espejo	Parque das Grevíleas
11	14/03/06	8:16	F	21	Motocicleta	Passageiro	No local	14/03/06	Av. Colombo, S/N	Parque das Grevíleas
12	14/03/06	8:16	M	22	Motocicleta	Condutor	Posterior	14/03/06	Av. Colombo, S/N	Parque das Grevíleas
13	14/03/06	20:45	M	38	Motocicleta	Condutor	Posterior	15/03/06	PR-317, KM- 5	Floresta - PR
14	18/03/06	19:50	F	65	Automovel	Pedestre	No local	18/03/06	Av.. Sophia Rasgulaeff, 2576	Jd. Sta Alice
15	28/03/06	8:55	F	85	Onibus	Pedestre	Posterior	31/03/06	R. California X R. das Margaridas	Jd. Lucianópolis
16	31/03/06	19:00	M	35	Ciclista	Condutor	Posterior	02/04/06	Av. Colombo X R. Ver. Arlindo Planas	Pq. Das Laranjeiras
17	09/04/06	6:15	M	21	Motocicleta	Condutor	Posterior	09/04/06	Av. Brasil, N° 201	Cj. João de Barros I
18	19/04/06	17:50	M	64	Ciclista	Condutor	No local	19/04/06	Av. Mauá, N° 2965	Sarandi - PR
19	20/04/08	7:30	M	36	Ciclista	Condutor	No local	20/04/06	Av. Laguna, em frente N° 578	Sarandi - PR
20	14/04/06	21:00	M	18	Motocicleta	Condutor	Posterior	20/04/06	Av Franklin D. Roosevelt X R Geraldo Portela	Cj. Requião
21	28/04/06	9:30	M	26	Ciclista	Condutor	No local	28/04/06	Av. Dr. Alexandre Rasgulaeff X R TopazioO	Jd. Copacabana
22	16/04/06	19:00	M	58	Motocicleta	Pedestre	Posterior	28/04/06	Av.. São Judas Tadeu X Av. das Palmeiras	Jd. Vitória
23	01/05/06	2:30	M	45	Motocicleta	Condutor	Posterior	01/05/06	Av. Colombo, N° 614	Cj. Champagnat
24	05/05/06	2:30	F	21	Motocicleta	Passageiro	Posterior	09/05/06	Av. Tuiuti X Av. Cocolbo	Zona Oito
25	15/05/06	0:00	F	76	Motocicleta	Pedestre	Posterior	16/05/06	Av. Jinroku Kubota, N°297	Jd. Alvorada

Anexo 1

Página 2 de 3

VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MARINGÁ – 2006

ORD	DATA	HORA	SEXO	IDADE	VEÍCULO	CONDIÇÃO	Óbito	D. OBITO	LOCAL DO ACIDENTE	END. RESIDENCIAL DA VÍTIMA
26	16/05/00	15:30	M	69	Ciclista	Condutor	No local	16/05/06	Av. Brasil Nº2384 – Prox. R. Pombal	Sarandi - PR
27	19/05/06	12:45	M	65	Motocicleta	Pedestre	Posterior	19/05/06	Av. Dr Alexandre Rasgulaeff, Nº1139	Ignorado
28	27/05/06	5:30	M	24	Motocicleta	Condutor	Posterior	27/05/06	Av. João Paulino V. Filho X R. Piratininga	Entre a Pça Ouro preto e Av Colombo
29	30/05/06	13:00	F	52	Automovel	Pedestre	Posterior	30/05/06	Av. Mauá, Nº 3094	Ignorado
30	21/05/06	16:00	M	23	Motocicleta	Condutor	Posterior	02/06/06	R. Pion. Olindo Aucini X R Braz Jose Jorge	Pq. Das Hortencias II
31	10/06/06	21:00	M	71	Automovel	Pedestre	Posterior	10/06/06	Av. Tuiuti X R. Qquito	Vila Morangueira
32	14/06/06	18:35	F	73	Motocicleta	Pedestre	Posterior	15/06/06	Av. das Palmeiras, Nº1082	Pq das Palmeiras
33	22/06/06	19:20	F	78	Automovel	Pedestre	No local	22/06/06	Av. Pedro Taques, PROX. R. Cezar Lattes	Jd. Alvorada
34	26/06/06	0:05	M	39	Motocicleta	Condutor	No local	26/06/06	R. Caxambu, Nº407	Vila Esperança
35	28/06/06	10:15	M	23	Automovel	Passageiro	No local	28/06/06	Av.. Euclides da Cunha X Pça dos Sertões	Ignorado
36	29/06/06	17:40	M	7	Motocicleta	Pedestre	No local	29/06/06	R. Dr Arion R. de CamposAMPOS	Vila Marumbi
37	01/07/06	6:50	M	41	Automovel	Pedestre	Posterior	01/07/06	R. Allan Kardec, Prox. Nº 380	Pq Avenida
38	04/07/06	9:40	M	68	Ciclista	Condutor	Posterior	04/07/06	PR. 317 Prox. Paraná Equipamentos	Ignorado
39	08/07/06	3:45	M	48	Automovel	Condutor	Posterior	08/07/06	Av. Nildo Ribeiro da Rocha, Nº1589	Jd. Novo Horizonte
40	09/07/06	5:55	M	19	Motocicleta	Condutor	No local	09/07/06	Av.. Monteiro Lobato X R. Atalaia	Jd. Cidade de Monções
41	06/07/06	22:40	M	72	Motocicleta	Pedestre	Posterior	09/07/06	Av. 19 de Dezembro X R. Rui Barbosa	Vila Progresso
42	14/07/06	19:20	M	39	Motocicleta	Pedestre	No local	14/07/06	R. Machado de Assis, Nº352	Ignorado
43	13/07/06	16:45	F	16	Automovel	Passageiro	Posterior	17/07/06	Anel Viário Pref. Sincler Sambatti S/Nº	Jd. Universo
44	13/07/06	16:45	F	13	Automovel	Passageiro	Posterior	23/07/06	Anel Viário Pref. Sincler Sambatti S/Nº	Jd. Madrid
45	29/07/06	15:15	F	72	Motocicleta	Pedestre	Posterior	02/08/06	Av. Morangueira, Nº 456	Vila Esperança
46	15/08/06	0:20	M	18	Motocicleta	Condutor	No local	15/08/06	Av. Londrina X R. Umuarama	Jd. S. Silvestre
47	29/08/06	22:25	M	33	Motocicleta	Condutor	Posterior	29/08/06	Av. Guaiapó, S/Nº (Prox. Av. Colombo)	Jd. Ouro Cola
48	05/09/06	0:40	M	25	Motocicleta	Condutor	No local	05/09/06	Av. José Alves Nendo, Nº 1760	Cj. Sta. Felicidade
49	19/09/06	18:10	F	23	Motocicleta	Passageiro	Posterior	21/09/06	Rod. Osvaldo P. de Lacerda, Prox. Rod. PR-317	Paiçandu - PR
50	24/09/06	19:30	M	32	Motocicleta	Condutor	No local	24/09/06	Av. Colombo, Prox. R. Bolívia	Loteamento Batel

Anexo 1

Página 3 de 3

VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MARINGÁ – 2006

ORD	DATA	HORA	SEXO	IDADE	VEÍCULO	CONDIÇÃO	Óbito	D. OBITO	LOCAL DO ACIDENTE	END. RESIDENCIAL DA VÍTIMA
51	21/09/06	15:00	M	77	Motocicleta	Pedestre	Posterior	25/09/06	Av. Brasil, N° 5237	Jd. Universo
52	26/09/06	17:15	F	57	Motocicleta	Pedestre	Posterior	03/10/06	Av. Herval, N° 725	Pq. Das Laranjeiras
53	17/10/06	13:30	M	42	Motocicleta	Condutor	Posterior	17/10/06	Av. Colombo, N° 6200	Vila Morangueira
54	17/10/06	18:35	F	40	Ciclista	Condutor	Posterior	17/10/06	Av. Gastão Vidigal X R. Eurico B. de Oliveira Jr	Ignorado
55	17/10/06	19:10	M	19	Motocicleta	Condutor	Posterior	17/10/06	Av. Raul Ambrozio Valente X R. Julio Mesquita	Jd. América
56	13/10/06	11:00	M	73	Caminhão	Pedestre	Posterior	13/10/06	R. Duartina, N°981	Mamborê - PR
57	19/10/06	19:20	F	38	Motocicleta	Condutor	Posterior	20/10/06	R. Distrito Federal X R. Assunção	Vila Marumbi
58	20/10/06	15:10	M	36	Motocicleta	Condutor	No local	20/10/06	Av. Pref. Sincler Sambatti, S/N°	Jd. Iguaçú
59	22/10/06	5:01	M	26	Motocicleta	Condutor	No local	22/10/06	Av. Osires Guimarães X Av. Major Abelardo	Sarandi - PR
60	24/10/06	13:00	M	16	Motocicleta	Condutor	No local	24/10/06	PR-317, KM- 4	Pq Industrial
61	27/10/06	14:20	F	49	Motocicleta	Pedestre	Posterior	27/10/06	Av. Itororó, N°805	Jd. Laodiceia
62	22/10/06	15:10	M	28	Motocicleta	Condutor	Posterior	30/10/06	R. Mem de Sá X R. Arion Ribeiro de Campos	Vila Morangueira
63	27/10/06	23:20	M	20	Motocicleta	Condutor	Posterior	03/11/06	Av. Euclides da Cunha, N°1576	Zona Cinco
64	15/11/06	0:40	M	37	Motocicleta	Condutor	Posterior	15/11/06	Av. J. K. de Oliveira Prox. Av. Nóbrega	Zona Cinco
65	17/11/06	23:50	M	39	Ciclista	Condutor	Posterior	20/11/06	Av. Brasil N°4887	Ignorado
66	17/11/06	10:30	F	24	Ciclista	Condutor	Posterior	21/11/06	Av. 19 de Dezembro X Av. Colombo	Jd Paris III
67	24/11/06	21:45	F	34	Motocicleta	Pedestre	Posterior	03/12/06	Av. Franklin Delano Roosevelt, N°4475	Cj. Guaiaapo
68	03/12/06	15:00	M	46	Motocicleta	Pedestre	Posterior	03/12/06	Av. Alziro Zarur X R. Araxa	Pq das Hortências
69	06/12/06	8:00	M	60	Ciclista	Condutor	Posterior	10/12/06	Av. Gastão Vidigal, N°205	Ignorado
70	09/12/06	9:00	M	40	Ciclista	Condutor	No local	09/12/06	R. Rio Piquiri X R. Rio Japuratura	Sarandi - PR
71	10/12/06	21:50	F	18	Motocicleta	Passageira	No local	10/12/06	Av. Colombo X R. Ver. Arlindo Planas	Jd. Lucianópolis

Anexo 2

Página 1 de 3

VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MARINGÁ – 2007

ORD	DATA	HORA	SEXO	IDADE	VEÍCULO	CONDIÇÃO	Óbito	D. OBITO	LOCAL DO ACIDENTE	END. RESIDENCIAL DA VÍTIMA
1	02/01/07	11:25	M	79	Automovel	Passageiro	Posterior	16/01/07	Av. Pref. Sincler Sambatti (prox. C Skincariol)	Limeira – SP
2	18/01/07	7:00	M	50	Ciclista	Condutor	No local	18/01/07	Av. Morangueira X Av. Colombo	Entre Pça Farroupilha e Pça Ouro Preto
3	30/01/07	22:30	M	34	Ciclista	Condutor	No local	30/01/07	Av. Brasil x Av. Paranavai	Jardim Tropical
4	02/02/07	18:00	M	42	Motocicleta	Condutor	Posterior	12/02/07	Av. Sen Petronio Portela x R. Sen Nilo Coelho	Sarandi – PR
5	12/02/07	21:00	M	50	Automovel	Pedestre	No local	12/02/07	R. Bogota x R. Hawaii	Vila Morangueira
6	06/02/07	6:20	F	34	Ônibus	Passageiro	Posterior	17/02/07	Patio do terminal urbano (Plataforma 713 e 722)	Conjunto Hermans Moraes de Barros
7	24/02/07	10:26	M	61	Caminhão	Pedestre	Posterior	24/02/07	Av. Mandacarú x R. California	Ignorado
8	24/02/07	23:10	M	23	Motocicleta	Condutor	Posterior	28/02/07	Av. Colombo, n° 7096	Parque das Laranjeiras
9	20/02/07	6:10	M	29	Motocicleta	Condutor	Posterior	02/03/07	R. Maisa n° 340	Jardim Paraíso
10	04/03/07	0:55	M	23	Automovel	Condutor	No local	04/03/07	Av. Colombo s/n° (Prox Av. Pion Joao Pereira)	Vila Santa Izabel
11	09/03/07	7:55	M	79	Motocicleta	Pedestre	Posterior	11/03/07	Av. Morangueira n°334	Parque Residencial Cidade Nova
12	13/03/07	0:10	M	66	Caminhoneta	Pedestre	No local	13/03/07	Av. Brasil n°3404	Zona Um
13	06/03/07	14:00	M	40	Motocicleta	Condutor	Posterior	31/03/07	Av. Tuiuti x R. Rio São Francisco	Jardim Pinheiros
14	18/03/07	17:58	M	47	Motocicleta	Condutor	Posterior	02/04/07	Av. Colombo x Av. Mandacaru	Jardim Madrid
15	06/04/07	0:05	M	30	Motocicleta	Condutor	No local	06/04/07	Br 376 – próximo ao depósito Mantovani	Vila Santa Izabel
16	28/03/07	2:10	M	21	Automovel	Passageiro	Posterior	07/04/07	Av. Brasil X Praça Abilon de Souza Naves	Vila Morangueira
17	08/04/07	8:05	M	48	Motocicleta	Condutor	No local	08/04/07	Av. Papa João XXIII x Av. Tiradentes	Sarandi – PR
18	06/04/07	21:00	F	94	Motocicleta	Pedestre	Posterior	11/04/07	Av. Morangueira, n°242	Vila Esperança
19	11/04/07	17:50	F	50	Ciclista	Condutor	No local	11/04/07	R. Henrique Alves de Souza, s/n°	Ignorado
20	01/04/07	19:00	M	32	Ciclista	Condutor	Posterior	13/04/07	Av. Dr Alexandre Rasgulaeff, s/n°	Ignorado
21	15/04/07	18:10	M	79	Automovel	Pedestre	No local	15/04/07	Av. Colombo, n°2718	Sarandi – PR
22	16/04/07	17:15	M	71	Motocicleta	Pedestre	Posterior	16/04/07	Av Morangueira, n°1397	Jardim Quebec
23	20/04/07	23:00	M	25	Automovel	Condutor	No local	20/04/07	Av Morangueira x R. Pion. Bruno Brutghen	Entre Praça Farroupilha e Colombo
24	22/04/07	17:00	M	60	Ciclista	Condutor	Posterior	26/04/07	Av Tuiuti x R Patrícia	Loteamento Batel
25	28/04/07	21:30	M	31	Motocicleta	Condutor	Posterior	29/04/07	R. Allan Kardec, n°732	Conjunto João Paulino Vieira Filho

Anexo 2

Página 2 de 3

VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MARINGÁ – 2007

ORD	DATA	HORA	SEXO	IDADE	VEÍCULO	CONDIÇÃO	Óbito	D. OBITO	LOCAL DO ACIDENTE	END. RESIDENCIAL DA VÍTIMA
26	02/05/07	1:16	M	41	Motocicleta	Condutor	Posterior	02/05/07	Av Alziro Zarur, nº 1318	Parque Hortência II
27	05/05/07	11:50	M	46	Motocicleta	Condutor	Posterior	05/05/07	Av. Bento Munhóz da Rocha Neto	Presidente Castelo Branco – PR
28	20/05/07	21:00	M	31	Automóvel	Pedestre	Posterior	21/05/07	Av. Colombo s/nº próx ao viaduto da Av Tuiuti	Jardim Bertioga
29	11/05/07	7:25	F	57	Motocicleta	Pedestre	Posterior	25/05/07	Av. Colombo, nº 3404	Floresta – PR
30	23/05/07	15:00	M	79	Motocicleta	Pedestre	Posterior	30/05/07	Av. Pedro Taques s/nº (prox a R. São Silvestre)	Vila Morangueira
31	01/06/07	2:45	M	22	Ciclista	Condutor	Posterior	02/06/07	Av. Colombo, nº 4857	Vila Morangueira
32	03/06/07	15:00	F	36	Motocicleta	Condutor	Posterior	03/06/07	Av. Sophia Rasgulaeff X Av. Tuiuti	Entre a Av. Lucílio de Held e R.Argentina
33	12/06/07	23:14	M	21	Motocicleta	Condutor	No local	12/06/07	Av. Colombo X R. Arlindo Plana	Conjunto Requião
34	17/06/07	13:50	F	26	Motocicleta	Passageiro	Posterior	17/06/07	Av. Jinroku Kubota X R. Evaristo da Veiga	Parque Residencial Tuiuti
35	17/06/07	20:40	M	25	Motocicleta	Condutor	No local	17/06/07	Av. João Paulino Vieira Filho X R. Visc de Nassau	Conjunto Inocêncio Vila Nova Junior
36	29/06/07	17:25	M	68	Automóvel	Pedestre	Posterior	09/07/07	Av. Cerro Azul nº217	Zona Dois
37	21/07/07	19:40	M	25	Motocicleta	Condutor	No local	21/07/07	R. Caxambu, nº 417	Parque das Grevíleas
38	25/07/07	17:25	M	54	Motocicleta	Condutor	Posterior	25/07/07	Av. Brasil X R. Vidal de Negreiros	Jardim Imperial
39	15/07/07	22:20	M	31	Motocicleta	Condutor	Posterior	27/07/07	Av. Tiradentes X Av. Parigot de Souza	Astorga – PR
40	01/08/07	23:35	M	23	Motocicleta	Condutor	No local	01/08/07	Prod PR 317 X Rod. Eng. Osvaldo P de Lacerda	Paiçandu – PR
41	02/08/07	0:05	M	19	Motocicleta	Condutor	Posterior	02/08/07	Av. Morangueira, nº211	Sarandi – PR
42	04/08/07	22:30	M	40	Automovel	Passageiro	Posterior	06/08/07	R. Argentina X R. Rio Grande do Norte	Zona Oito
43	06/08/07	10:00	F	92	Automovel	Pedestre	Posterior	07/08/07	Av. Pedro Taques X R. Maranhão	Entre a Pça São Vicente e Pça Vila Rica
44	03/08/07	2:35	M	21	Motocicleta	Passageiro	Posterior	08/08/07	Av. Colombo X Av. Paraná	Parque Residencial Tuiuti
45	05/08/07	18:10	M	23	Automovel	Pedestre	Posterior	12/08/07	Av. Colombo s/nº (Proximo ao Posto Petrocafé)	Jardim Kosmos
46	12/08/07	19:40	M	41	Ciclista	Condutor	Posterior	12/08/07	R. Martin Afonso x R. Giampero Monacci	Jardim Ipanema
47	25/08/07	19:20	M	25	Motocicleta	Passageiro	Posterior	30/08/07	Av. Mandacará x Av. Dr. Alexandre Rasgulaeff	Jardim Tropical
48	25/08/07	19:20	M	29	Motocicleta	Condutor	Posterior	02/09/07	Av. Mandacará x Av. Dr. Alexandre Rasgulaeff	Jardim Tropical
49	31/08/07	23:40	F	19	Motocicleta	Passageiro	Posterior	07/09/08	Av. São Paulo x Rua Santos Dumont	Jardim São Clemente
50	11/09/07	15:30	M	27	Motocicleta	Condutor	Posterior	11/09/07	Av. Pedro Taques X Rua Caxambu	Jardim Ebenezzer

Anexo 2

Página 3 de 3

VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MARINGÁ – 2007

ORD	DATA	HORA	SEXO	IDADE	VEÍCULO	CONDIÇÃO	Óbito	D. OBITO	LOCAL DO ACIDENTE	END. RESIDENCIAL DA VÍTIMA
51	22/09/07	19:30	M	66	Motocicleta	Condutor	No local	22/09/07	Av. Kakogawa, nº1204	Parque das Grevileas
52	22/09/07	3:30	M	50	Automovel	Pedestre	No local	22/09/07	Av. Colombo X Av. Pedro Taques	Ignorado
53	27/09/07	23:45	M	18	Motocicleta	Condutor	Posterior	02/10/07	Av. Colombo, nº900	Conjunto Itatiaia
54	07/10/07	0:30	M	47	Motocicleta	Condutor	Posterior	11/10/07	R. Rubens S. Marin X Av. Colombo	Sarandi – PR
55	11/10/07	20:40	M	44	Ciclista	Condutor	Posterior	11/10/07	Av. Jose Alves Nendo X R Pion. Jacinta M Gavioli	Jardim Prolar
56	27/10/07	3:00	M	50	Automovel	Condutor	No local	27/10/07	PR 317 defronte da empresa Colbras	Zona Um
57	22/10/07	7:45	M	52	Automovel	Pedestre	Posterior	31/10/07	Av. Alvino Honorato de Almeida	Parque Itaipu
58	01/11/07	13:00	M	61	Caminhão	Pedestre	Posterior	03/11/07	Rua Bolívia X Rua Managua	Vila Morangueira
59	05/11/07	17:25	M	6	Motocicleta	Pedestre	Posterior	05/11/07	Av. Guaiapó, nº937	Conjunto Requião
60	08/11/07	15:35	M	61	Automovel	Pedestre	Posterior	14/11/07	Av. Colombo, nº 7439	Ignorado
61	19/11/07	12:50	F	69	Automovel	Pedestre	Posterior	19/11/07	AV. Colombo, Nº 1076	Jardim Internorte
62	01/11/07	1:35	M	22	Motocicleta	Condutor	Posterior	22/11/07	R. Haiti, Nº 808	Jardim Liberdade
63	01/12/07	0:30	M	21	Motocicleta	Pedestre	Posterior	04/12/07	Av. Colombo, próximo do contorno sul	Jardim Liberdade
64	05/12/07	18:30	M	45	Motocicleta	Condutor	Posterior	05/12/07	R. Argentina X R. Foz do Areia	Vila Morangueira
65	07/12/07	6:00	F	35	Caminhão	Pedestre	Posterior	07/12/07	AV. Brasil X R. Lafaiete Tourinho	Conjunto João Paulino Vieira Filho
66	08/12/07	3:30	M	25	Motocicleta	Condutor	Posterior	08/12/07	Av. Alziro Zarur	Vila Vardelina
67	09/12/07	14:50	M	16	Automovel	Condutor	No local	09/12/07	AV. Sophia Rasgulaeff X R. Cuba	Conjunto Guaiapó
68	09/12/07	15:25	F	55	Automovel	Passageiro	Posterior	11/12/07	Av. Euclides da Cunha X R. 22 de Maio	Cianorte – PR
69	12/12/07	12:30	M	45	Motocicleta	Condutor	Posterior	12/12/07	R. Das Andorinhas X R. Martim Afonso	Conjunto Santa Felicidade
70	18/12/07	16:15	F	64	Motocicleta	Pedestre	Posterior	18/12/07	Av Pedro Taques, Nº 1090	Entre Av. Morangueira e a U.E.M)
71	18/12/07	21:30	M	75	Automovel	Pedestre	No local	18/12/07	BR 376 – Jd Olimpico	Jardim Ouro Cola
72	18/12/07	22:00	M	79	Automovel	Pedestre	Posterior	19/12/07	Av Morangueira X Praça Ouro Preto	Entre a Av. Colombo e Av. Bento Munhoz
73	16/12/07	4:38	F	29	Automovel	Passageiro	Posterior	19/12/07	Av. Brasil x AV. São Paulo	Moradia dos Ipês
74	24/12/07	22:45	M	19	Motocicleta	Condutor	No local	24/12/07	R. Pioneiro Bruno Bluthgen nº1381	Jardim Alvorada III
75	29/12/07	15:40	M	43	Ciclista	Condutor	No local	29/12/08	PR 317, Km 02	Paiçandu – PR

Anexo 3

Página 1 de 3

VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MARINGÁ – 2008

ORD	DATA	HORA	SEXO	IDADE	VEÍCULO	CONDIÇÃO	Óbito	D. OBITO	LOCAL DO ACIDENTE	END. RESIDENCIAL DA VÍTIMA
1	01/01/08	04:00	M	17	Moto	Passageiro	Posterior	04/01/08	Av. Sophia Rasgulaeff n° 2.450	R. Rio Guaiba, n° 203
2	07/01/08	16:00	M	19	Bicicleta	Condutor	Posterior	13/01/08	Av. Colombo, sobre o viaduto da Av. Tuiuti	Av. Marangoni, n° 2.094- Sarandi-
3	17/01/08	22:45	F	73	Automóvel	Passageira	Posterior	18/01/08	Av. São Paulo (frente Shopping Avenida Center)	R. Francisco Melo Paleta, n° 220 – Londrina -
4	30/01/08	15:00	M	34	Bicicleta	Condutor	Posterior	30/01/08	R. Pion. Guarino Basseto x R. Rio São Francisco	R. Rio Samambaia, n° 1.422
5	01/02/08	21:30	M	43	Automóvel	Pedestre	Posterior	16/02/08	Av. Colombo, n° 7.681	R. Campos Sales, n° 1.452
6	04/02/08	19:00	M	27	Moto	Condutor	Posterior	08/03/08	Av. Sophia Rasgulaeff n° 2.450 x R. Rio S. Francisco	
7	05/02/08	17:40	F	34	Moto	Condutor	Posterior	05/02/08	R. Caxambu, n° 99	R. Pion. Antonio Pietrobon, n° 755
8	17/02/08	00:15	F	18	Moto	Condutor	Posterior	17/02/08	R. José Moreno Junior, n° 255	R. Hermenegildo Gomes de Castro, n° 58
9	20/02/08	07:00	F	21	Moto	Condutor	Posterior	28/02/08	R. Das Laranjeiras x R. Cocais	R. Pien, n° 92
10	22/02/08	13:00	M	15	Moto	Condutor	No local	22/02/08	Av. São Domingos x R. Valparaíso	R. Guatemala, n° 1.235
11	23/02/08	02:55	F	43	Automóvel	Passageiro	No local	23/02/08	Rod. Oswaldo Pacheco de Lacerda x Rod. PR 317	Av. Paissandu, n° 478
12	24/02/08	02:25	F	43	Automóvel	Passageiro	Posterior	26/02/08	Av. Pref. Sincle Sambatti, defronte ao R.P Auto Posto	R. Fonte Nova, n° 228
13	26/02/08	19:20	M	33	Caminhão	Pedestre	No local	26/02/08	Av. Colombo x Av. 19 de Dezembro	R. Libertador San Martin, n° 163
14	27/02/08	05:15	M	22	Moto	Condutor	Posterior	27/02/08	R. Carneiro Leão x Av. Paraná	R. Assai, n° 138
15	18/03/08	09:20	M	61	Moto	Condutor	No local	18/03/08	Av. J.K de Oliveira x Av. Nobrega	Não informado
16	23/03/08	00:30	M	43	Moto	Condutor	No local	23/03/08	R. Ana C. Marquoto x R. Geraldo de Souza	R. Pion. Helena Felipe Abrão, n° 164
17	25/03/08	20:15	M	36	Moto	Pedestre	Posterior	06/04/08	R. Agostinho Mizzavilla, n° 127	R. Duque de Caxias, n° 1.609 – Sarandi -
18	28/03/08	02:10	F	21	Moto	Passageiro	Posterior	28/03/08	Av. Paraná x R. Joubert de Carvalho	R. Inhauma, n° 799
19	04/04/08	09:15	M	76	Ônibus	Pedestre	Posterior	04/04/08	Av. Colombo x Av. Paraná	R. Osvaldo Cruz, n° 559
20	05/04/08	19:54	M	44	Automóvel	Condutor	No local	05/04/08	Estrada Guaiapó	R. Rio Manso, n° 80
21	05/04/08	19:54	F	44	Automóvel	Passageiro	No local	05/04/08	Estrada Guaiapó	R. Rio Manso, n° 80
22	13/04/08	02:50	M	24	Moto	Condutor	No local	13/04/08	R. Rio Grande Do Norte x R. Américo Brasiliense	Av. Mauá, n° 2.441
23	27/04/08	19:00	F	80	Moto	Pedestre	Posterior	27/04/08	Av. Morangueira, n° 650	R. Miguel Vieira Ferreira, n° 227
24	28/04/08	21:55	M	19	Moto	Condutor	Posterior	28/04/08	Av. Morangueira s/n, prx. Motel Good Time	Av. José Alves Nendo, n° 278
25	03/05/08	18:30	F	62	Moto	Pedestre	Posterior	03/05/08	Av. Pedro Taques x R. Mascarenhas de Moraes	R. Poços de Caldas, n° 318

VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MARINGÁ – 2008

ORD	DATA	HORA	SEXO	IDADE	VEÍCULO	CONDIÇÃO	Óbito	D. OBITO	LOCAL DO ACIDENTE	END. RESIDENCIAL DA VÍTIMA
26	04/05/08	15:40	M	46	Automóvel	Condutor	No local	04/05/08	Av. Morangueira, nº 2.082	Av. Morangueira, nº 1.700
27	06/05/08	12:45	M	16	Moto	Condutor	Posterior	16/05/08	R. 7 de Setembro x R. Pion. Benedito Ap. De Goes	R. Rio Chupin, nº 536 – Sarandi -
28	10/05/08	18:30	F	65	Moto	Pedestre	Posterior	13/05/08	Av. Brasil, nº 3.316	R. Tucano, nº 65
29	09/06/08	17:00	M	87	Moto	Pedestre	Posterior	10/07/08	Av. Alexandre Rasgulaeff. Jd. Alvorada	
30	13/06/08	03:20	M	27	Automóvel	Condutor	No local	13/06/08	Av. Alziro Zarur x R. Pion. Vitorio Barison	Av. Pintassilgo, nº 1.227
31	23/06/08	19:10	M	66	Moto	Pedestre	Posterior	26/06/08	Av. Jose Alves Nendo, prx. Dele. Polícia Federal	R. Maria Lopes, nº 617
32	28/06/08	23:00	F	16	Moto	Passageira	Posterior	12/07/08	Av. Franklin D. Roosevelt x Av. Lucilio de Held	R. Venezuela, nº 1.322
33	30/06/08	17:10	M	47	Ciclista	Condutor	No local	30/06/08	Av. Colombo x Av. Pedro Taques	Não Informado
34	05/07/08	22:00	M	52	Automóvel	Pedestre	Posterior	18/07/08	Av. Alziro Zarur	
35	14/07/08	15:20	M	83	Automóvel	Pedestre	Posterior	14/07/08	Av. Pedro Taques x Av. Mauá	R. Quito, nº 129
36	17/07/08	20:44	M	37	Moto	Condutor	Posterior	17/07/08	Av. Dr. Alexandre Rasgulaeff, nº 1.188	R. La Paz, nº 624
37	20/07/08	05:20	M	19	Automóvel	Condutor	Posterior	01/08/08	Rod. Oswaldo Pacheco de Lacerda x Rod. PR 317	Estrada do Campo Lote 326 – Dr. Camargo
38	21/07/08	09:07	M	42	Moto	Condutor	Posterior	21/07/08	Av. Colombo , nº 3.884	R. Dourados, nº 690 – Sarandi -
39	21/07/08	09:07	F	38	Moto	Passageiro	Posterior	21/08/08	Av. Colombo , nº 3.884	R. Dourados, nº 690 – Sarandi -
40	25/07/08	06:31	M	46	Bicicleta	Condutor	Posterior	28/07/08	Av. Quinze de Novembro, nº 300	R. Vitória Regia, nº 333 – Sarandi -
41	28/07/08	10:40	M	64	Bicicleta	Condutor	No local	28/07/08	Av. Colombo x Av. Pedro Taques	R. Brilhante, nº 695 – Sarandi -
42	30/07/08	10:00	M	14	Bicicleta	Condutor	No local	30/07/08	Av. Gastão Vidigal x Av. Nildo Ribeiro da Rocha	R. Gilda de Abreu, nº 219
43	10/08/08	18:25	F	49	Moto	Pedestre	Posterior	19/08/08	Av. Franklin D.Roosevelt x R. Pion. Euclides C. Silva	R. Erondino Antonio Pinhata, s/nº
44	18/08/08	22:00	M	48	Moto	Condutor	Posterior	19/08/08	Av. Pedro Taques x R. Bueno Aires	R. Jose Ferreira Maia, nº 85
45	16/09/08	07:15	F	44	Bicicleta	Condutor	Posterior	20/09/08	Av. Gastão Vidigal, nº 75	R. Quito, nº 1.227
46	19/09/08	08:00	M	26	Moto	Condutor	Posterior	20/09/08	Av. Sen. Petrônio Portela x R. Ângelo Cavalin	Av. José Alve Nendo, nº 1.256
47	20/09/08	23:30	M	44	Moto	Condutor	Posterior	06/10/08	Av. Laguna x R. Santos Dumont	R. Inhauma, nº 768
48	03/10/08	07:45	M	20	Moto	Condutor	Posterior	08/10/08	Av. Colombo x R. Evaristo da Veiga	R. José Bonifácio, nº 845 – Sarandi -
49	05/10/08	17:15	M	40	Moto	Condutor	Posterior	17/10/08	Av. Major Abelardo José da Cruz	Av. Major Abelardo José da Cruz, nº 4.995
50	11/10/08	04:00	M	68	Bicicleta	Condutor	No local	11/10/08	Av. Colombo x R. Bolívia	R. Caracas, nº 1.816

VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MARINGÁ – 2008

ORD	DATA	HORA	SEXO	IDADE	VEÍCULO	CONDIÇÃO	Óbito	D. OBITO	LOCAL DO ACIDENTE	END. RESIDENCIAL DA VÍTIMA
51	11/10/08	04:00	F	67	Bicicleta	Passageira	No local	11/10/08	Av. Colombo x R. Bolívia	R. Caracas, n° 1.816
52	14/10/08	13:30	F	69	Moto	Pedestre	Posterior	16/10/08	Av. Tuiuti x R. Trinidad	R. Josefina Maria de Jesus, n° 207
53	17/10/08	18:40	M	38	Moto	Pedestre	Posterior	18/10/08	Av. Mandacaru, defronte a Delegacia 9 SDP	R. Das Orquídeas, n°339 A
54	18/10/08	12:10	M	21	Moto	Condutor	No local	18/10/08	Anel Viário S. Sambatti, prx. Corrego Borba Gato	Av. Monteiro Lobato, n° 1.104
55	18/10/08	14:00	F	7	Bicicleta	Condutor	No local	18/10/08	R. Gelinto Beregrineto x R. Jose Faian	R. Antonio José Beraldo, n° 253
56	20/10/08	09:20	M	8	Kombi	Pedestre	Posterior	23/10/08	Rod. Oswaldo Pacheco de Lacerda, Km 154	R. Pion. João Mateus, n° 331
57	23/10/08	13:40	F	44	Bicicleta	Condutor	No local	23/10/08	Av. Colombo x Av. Morangueira	R. Dez, n° 690 – Sarandi -
58	01/11/08	22:00	M	N/I	Automóvel	Pedestre	Posterior	08/11/08	Av. Brasil, n° 5.681	Desconhecido
59	13/11/08	06:35	M	67	Camionete	Pedestre	No local	13/11/08	Av. Colombo, n° 2.718	R. Londrina, n° 210
60	17/11/08	14:05	M	47	Moto	Condutor	Posterior	17/11/08	R. Mato Grosso x Alameda João Paulino Vieira Filho	R. São Lourenço, n° 160
61	21/11/08	05:00	M	40	Moto	Condutor	Posterior	21/11/08	Av. Paraná x Av. Itororó	Av. Dr. Alexandre Rasgulaeff, n° 1.484
62	22/11/08	15:50	M	22	Moto	Condutor	Posterior	27/11/08	Av. Monteiro Lobato x R. Cariovaldo Ferreira	R. Domingos Daione, n° 2.779
63	28/11/08	08:00	M	40	Moto	Condutor	No local	28/11/08	Av. Nildo Ribeiro da Rocha x R. Angelo Bertoni	Av. Nildo Ribeiro da Rocha, n° 3.309
64	10/12/08	07:10	M	26	Moto	Condutor	No local	10/12/08	Av. Colombo x Av. Paraná	R. Dalva de Oliveira, n° 279
65	15/12/08	19:25	M	34	Moto	Condutor	Posterior	15/12/08	Av. Nildo Ribeiro da Rocha x R. Angelo Bertoni	R. Universo, n° 1.779
66	18/12/08	22:30	M	41	Moto	Pedestre	No local	18/12/08	Av. Cerro Axul, n° 1.686	R. Xavante, n° 127
67	23/12/08	18:08	F	47	Moto	Pedestre	Posterior	25/12/08	Av. Prudente de Moraes, defronte Estádio W. Davids	Av. Kakogawa, n° 1.168
68	25/12/08	19:00	M	36	Automóvel	Pedestre	Posterior	27/12/08	Av. Alziro Zarur x R. João Furlan	Av. Das Torres, n° 2.679
69	31/12/08	08:00	M	23	Moto	Condutor	Posterior	31/12/08	Anel Viário Sincler Sambatti, n° 11.178	R. Euclides da Cunha, n° 1.174 – Sarandi -