



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

Laís Carla da Silva Barbiero

Orientador: Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira

BICICLETA FORA DOS PLANOS:
MOBILIDADE E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM MARINGÁ-PR

FLORIANÓPOLIS

2020

Laís Carla da Silva Barbiero

BICICLETA FORA DOS PLANOS:
MOBILIDADE E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM MARINGÁ-PR

Dissertação submetida ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do título de Mestra em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira

Florianópolis

2020

Ficha de identificação da obra

Barbiero, Laís Carla da Silva Bicicleta fora dos planos: Mobilidade e Produção do espaço urbano em Maringá-PR / Laís Carla da Silva Barbiero ; orientador, Márcio Rogério Silveira, 2020.
195 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2020.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. mobilidade urbana. 3. produção do espaço urbano. 4. bicicleta. 5. Maringá. I. Silveira, Márcio Rogério. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

Laís Carla da Silva Barbiero

Bicicleta fora dos planos:

Mobilidade e Produção do Espaço Urbano em Maringá-PR

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof. Dr. André Souza Martinello

Universidade do Estado de Santa Catarina

Profa. Dra. Fabíola Castelo de Souza Cordovil

Universidade Estadual de Maringá

Prof. Dr. Rodrigo Giraldo Cocco

Universidade Federal de Santa Catarina

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Prof. Dr. Clécio Azevedo da Silva

Coordenador do Programa

Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira

Orientador

Florianópolis, 06 de março de 2020.

Este trabalho é dedicado à minha mãe, às minhas avós e todas as mulheres que vieram antes de mim e não tiveram a oportunidade de praticar o subversivo ato de estudar.

AGRADECIMENTOS

Em um momento de tão dura repressão da academia como um todo é preciso lembrar e agradecer a todos os companheiros que estão ao nosso lado, nesta árdua e tão subjugada caminhada da pesquisa científica. Assim, gostaria de agradecer imensamente ao meu orientador Dr. Márcio Rogério Silveira, pelas leituras apuradas, pelos pontos de vista fortes e, muitas vezes divergentes, que me proporcionaram um grande crescimento intelectual nestes dois anos de processo de reintegração no meio acadêmico. Agradeço também ao departamento de Pós-Graduação em Geografia da UFSC e aos professores os quais tive oportunidade de participar das disciplinas e apreender diversas questões importantes que deram suporte à minha pesquisa. Cabe aqui uma nota especial de agradecimento ao financiamento proporcionado pelo CNPq. Sem a bolsa de pós-graduação, a maior parte dos pesquisadores não poderia se dedicar exclusivamente à vida acadêmica e deixariam de produzir conhecimento científico de tão alta qualidade como é feito hoje dentro das universidades públicas federais. Precisamos de garantia de amplo acesso, educação não é artefato de elite.

À prefeitura do município de Maringá, sobretudo na figura da Secretaria de Mobilidade pelos dados e entrevistas fornecidas. Ao 4º Batalhão da Polícia Militar do Paraná pela abertura e prontidão em fornecer os dados necessitados.

Aos colegas e amigos do Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transporte e Logística (LabCit) e Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI), que escutaram minhas angústias, me auxiliaram nas abstrações, deram sugestões que acabaram por me fazer pensar por outro ângulo e solucionar questões em aberto: Lucas Azeredo, Glauco, Germano, Valéria, Lucas Nora, Gregório e Tiago. Em especial, destaco o nome do meu amigo Rafael com quem sempre pude contar quando necessitei de dados, ideias ou apenas uma boa conversa regada a teorias. Gostaria de dizer que ter um grupo tão unido e forte é fundamental, sobretudo em momentos que precisamos nos manter fortes diante de ameaças conservadoras e retrocessos sem precedentes na educação pública.

Aos professores que aceitaram participar desse momento de extrema importância e que se propuseram a ler, comentar, suggestionar e apontar equívocos a fim de tornar o trabalho o mais consistente e preciso possível: Dr. André Martinello, Dra. Fabíola Cordovil e Dr. Rodrigo Giraldi.

Aos meus pais, que diante de todas as dificuldades financeiras que passamos por anos em Mandaguari, no interior do Paraná, e dentro de suas limitadíssimas possibilidades

deram tudo que tinham e mais, para que eu e meu irmão pudéssemos seguir o sonho que um dia eles tiveram e nunca puderam realizar: estudar e iniciar a quebra do ciclo de pobreza que rondou/ronda nossa família por gerações e assola grande parte dos brasileiros, ainda hoje. Talvez eles não tivessem noção de que eu chegaria tão longe e nem do poder transformador que a educação tem na vida de uma criança e de todos à sua volta. Serei eternamente grata pelas noções de integridade e bondade que me passaram.

Ao tão criticado Bolsa Família que de forma objetiva e subjetiva nos proporcionava todos os meses um pouco mais de dignidade e permitiu que a mínima autonomia criada fizesse enxergarmos-nos como seres humanos, como parte de algo, com força e possibilidade de mudança.

Ao amigo Ricardo Töws pelos cafês, conversas e por ter me resgatado do setor privado de volta ao mundo acadêmico. À minha irmã de coração Kena Moreano, pelos dezesseis anos de amizade, por me ouvir e me conhecer melhor do que qualquer outra pessoa no mundo e por ter me incentivado e insistido para que fizesse o processo seletivo de mestrado, mesmo eu já tendo desistido da ideia. À amiga Francieli Muller pela acolhida em sua casa todas as vezes que precisei fazer campo em Maringá, além de me ajudar com ideias e aplicação de questionários na fase final. Ao meu irmão Luiz Fernando, por assumir toda a responsabilidade de cuidar dos nossos pais em um momento de tanta turbulência para que eu pudesse voar e cumprir com meu propósito.

À minha avó (*in memoriam*) Maria Eleotéria de Farias, paraibana arretada, a imagem de mulher mais forte que já tive oportunidade de conviver. Obrigada por estar tão presente em mim todos os dias. Espero que esteja orgulhosa da mulher que me tornei.

Tem horas antigas que ficaram muito mais perto da gente do que outras, de recente data...
(ROSA, Guimarães, 1956).

RESUMO

A mobilidade urbana é um tema complexo que abarca inúmeras variáveis que vão desde escolhas administrativas no que se refere aos investimentos em políticas públicas e infraestruturas, até o posicionamento da sociedade frente os novos desafios e quebras de paradigmas na utilização do carro e dos combustíveis fósseis. Seu principal problema encontra-se na rápida e desordenada urbanização que as cidades brasileiras apresentaram ao longo das décadas – sobretudo a partir de 1970 - no espraiamento e segregação socioespacial que aumentou ainda mais as distâncias e tempos de deslocamento entre trabalho e moradia (por exemplo), na escolha do veículo automotor individual como modal prioritário da vida urbana, entre tantos outros que trazem à tona a relevância em se discutir essa questão. Dentro deste contexto, a bicicleta, além de ser o veículo mais utilizado do mundo, representa uma das soluções que as cidades têm buscado para o problema da circulação e do trânsito. Neste cenário, sua utilização como meio de transporte, pode ser entendida como um ato político necessário ao debate sobre os modos de locomoção no meio urbano, sobre a humanização e equidade dos espaços, sobre o papel que cada modal representa e a quem eles devem servir, é o que temos visto transparecer nas mudanças provocadas pela pandemia do novo coronavírus. O presente trabalho escolheu como objeto de análise a mobilidade por bicicleta, no entanto, é preciso entender que esta discussão não deve ser feita senão no âmbito de integração entre os modais disponíveis em determinada localidade - neste caso, o município de Maringá-PR. Esta cidade nasceu sob a lógica da colonização planejada do norte paranaense, que se deu inicialmente pela companhia inglesa *Paraná Plantations Ltd* e, desde sua concepção, as ações dos agentes produtores do espaço urbano estiveram presentes de modo muito intenso, especialmente na forma da especulação imobiliária impulsionada por ações do Estado. Em parte, esta característica de empreendimento imobiliário é o que implica a maneira como se desdobrou o planejamento urbano municipal em suas várias nuances, com o advento de leis, políticas públicas e infraestruturas que vêm - não raramente - ao encontro de interesses privados. Apesar de ser uma “cidade moderna” e planejada, com grande potencial de integração e diversificação de modais, ainda segue a velha lógica do carro como meio de transporte primordial, sendo pensada para este fim desde o primeiro esboço de plano de construção da cidade durante a década de 1940. Suas avenidas largas e arborizadas, com amplas faixas de circulação e canteiro central com espaço suficiente para a implantação de ciclovias, receberam, antes de qualquer outra medida, um sistema binário (composto de vias de mão única e sincronização semafórica chamada de “onda verde”), confirmando mais uma vez, a prioridade do modo privado de locomoção como centro dos investimentos públicos. Orgulhosa de ser uma cidade cujas instituições públicas e privadas se debruçam sobre planos estratégicos numa projeção de décadas à frente, o Plano de Mobilidade, determinado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, ainda está em fase inicial de discussão em Maringá, sendo que a primeira audiência pública aconteceu em dezembro de 2019 e ainda não é possível avaliar com exatidão os desdobramentos do mesmo. Assim, pode-se indagar sob qual perspectiva caminha este município: A quem a mobilidade urbana pretende atender na prática? Estariam as bicicletas dentro dos planos da cidade?

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Bicicleta. Produção do Espaço Urbano

ABSTRACT

Urban mobility is a complex theme that embraces countless variables that range from political choices, in what refers to investments in public policies and infrastructure, to society's attitude towards new challenges and rupture of paradigms in the utilization of vehicles and fossil fuels. Its main problem is found in the quick and disorderly urbanization that Brazilian cities have presented throughout the decades – mainly since 1970 – in the social-spatial dissemination and segregation that has increased even more the distances and time of commuting (for instance), in the choice of the individual motorized vehicle as a priority modal of urban life, among many others that bring forth the relevance of discussing such issue. Within this context, the bicycle, in addition to being the most used vehicle in the world, represents one of the solutions that cities have searched for the problem of flow and traffic. In this scenario, its usage as a means of transportation could be understood as a political act essential to the debate about locomotion in the urban area, about humanization and equity of spaces, about the role that each modal represents and to whom they should serve, is what we have seen in the changes brought about the new coronavirus pandemic. The following paper chose as an object of analysis the mobility by bicycle, however, one must understand that this discussion should not be done unless within the scope of integration between the available modals in determined locations – in this case, the city of Maringá-PR. This city was established under the logic of planned colonization from the Northern region of Paraná State, which was initially held by the English company Paraná Plantations Ltd and, since its conception, the producing agents' actions in the urban space have been present in a highly intense manner, especially in the form of real estate speculation driven by actions of the Government. To some extent, this characteristic of real estate entrepreneurship is what implies how municipal urban planning has been unfolded in its many nuances, with the advent of laws, public policies, and infrastructure that come - not rarely - submitted with private interests. Despite being a modern and planned city, with great potential for integration and diversification of modals, it still follows the old-fashioned logic of cars as the primary mean of transportation, having this objective since the first draft of blueprint during the decade of 1940. Its wide and wooded avenues, with extensive lanes of circulation and seedbeds with enough space for the implementation of cycle lanes, received before any other measure, a binary system (composed by one-way roads and synchronization of traffic lights called “green wave”), confirming once more, the priority of private manner in the locomotion as the center of public investments. Proud to be one of the cities in which public and private institutions dwell on strategic plans projected decades ahead, the Mobility Plan, determined by the National Policy of Urban Mobility -PNMU, still in its initial state of discussion in Maringá. The first public hearing took place in December 2019 and it is still not possible to precisely evaluate the repercussions of such. Therefore, we can inquire upon which perspective this town shall follow: To whom does urban mobility practically intend to attend? Would bicycles be within the plans of the city?

Keywords: Urban mobility. Bicycle. Production of urban space

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa de localização do município de Maringá-PR	33
Figura 2 – Dificuldades em transitar as estradas lamacentas em tempos de chuva nos trajetos entre as cidades do norte do Paraná no início da colonização na década de 1930 e 1940.	36
Figura 3 – Anteprojeto para a cidade de Maringá, Jorge Macedo Vieira.	38
Figura 4 – Legenda do plano inicial de Maringá.	40
Figura 5 – Av. Brasil x Av. Duque de Caxias, 1953.	43
Figura 6 – Av. Brasil x Av. Duque de Caxias, 1957.	43
Figura 7 – Presença de bicicletas em um jogo no Estádio Willie Davids na década de 1960.	46
Figura 8 – Bicycletas utilizadas para entrega de jornal pela cidade	46
Figura 9 – Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá, 1967.	50
Figura 10 – Principais condicionantes do Plano de Diretrizes Viárias de 1979.	51
Figura 11 - Originais do Projeto Ágora, 1987.	53
Figura 12 – Macrozoanemanto do Plano Diretor de Maringá.	55
Figura 13 – Área urbana dentro do raio de distância compatível com os deslocamentos cicloviários.	65
Figura 14 – Situação de uma calçada no centro de Maringá, na Avenida Horácio Racanello.	72
Figura 15 – Terminal Intermodal de Maringá em fase de finalização	81
Figura 16 – Visão do mezanino comercial e da ciclovia da Avenida Horácio Racanello.	82
Figura 17 – Localização dos Terminais de Integração e Intermodal e Corredores de ônibus em Maringá-PR.	83
Figura 18 – Mapa de origem de deslocamento nos grupos 1 e 2	107
Figura 19 - Mapa de destino de deslocamento nos grupos 1 e 2	108
Figura 20 – Mapa de origem-destino de viagens de bicicleta para o Grupo 1	110
Figura 21 - Mapa de origem-destino de viagens de bicicleta para o Grupo 2	111
Figura 22 – Mapa de Ciclovias de Maringá-PR	113
Figura 23 - Estacionamento no canteiro central da Avenida Brasil, “espinha de peixe”	117
Figura 24 – Ciclovia da Avenida Brasil, com paraciclo	118
Figura 25 – Ciclovia da Avenida Cerro Azul	118
Figura 26 – Ciclovia da Avenida Horácio Racanello, próximo à construção do Terminal Intermodal.	119

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Licenciamento anual de automóveis no Brasil de 1957 a 2019	22
Gráfico 2 – Evolução da população de Maringá-PR, de 1950 a 2010	41
Gráfico 3 - Gráfico 3 – Modo de Transporte x Tempo de viagem	61
Gráfico 4 – Evolução das vendas de bicicleta por tipo, 2006-2013	63
Gráfico 5 – Comparação de variáveis entre modos de locomoção	69
Gráfico 6 – Renda média dos usuários de bicicleta por Grupo de amostragem.	100
Gráfico 7 – Função da bicicleta para os diferentes grupos de ciclistas em Maringá.	101
Gráfico 8 – Perfil funcional dos diferentes perfis de ciclistas em Maringá.	102
Gráfico 9 - Problemas enfrentados na utilização de bicicletas em Maringá por grupo.	104
Gráfico 10 – Frequência de utilização da bicicleta durante a semana entre os diferentes grupos de ciclistas em Maringá-PR.	105

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Cálculo do tamanho de amostra de pesquisa	99
Quadro 2 – Como as pessoas organizam seus deslocamentos	103
Quadro 3 - Agentes/Atores produtores do espaço urbano maringaense com ênfase na mobilidade urbana	131
Quadro 4 – Atores participantes do Grupo de acompanhamento no processo de revisão do PDM.	133
Quadro 5 – Resumo dos documentos estratégicos elaborados pelo CODEM.	143

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Comparação do crescimento do número de veículos no Brasil e entre as três cidades mais populosas do Paraná entre 2006 e 2018.	22
Tabela 2 – Índice de Habitantes por Veículo pelo mundo.	23
Tabela 3 – Evolução da divisão modal (%).	77
Tabela 4 - Comparação entre índices do transporte coletivo.	78
Tabela 5 - Comparação entre modais percorrendo uma distância média de 4,5 km em Maringá-PR.	79
Tabela 6 - Taxa de motorização e índice de mortes em decorrência do trânsito em Maringá, Paraná e Brasil - 2006 a 2018.	86
Tabela 7 – Índice habitante/acidente nas cidades mais populosas do Paraná.	87
Tabela 8 - Classificação das vítimas fatais em Maringá por tipo de envolvimento 2005-2019.	88
Tabela 9 - Quantidade de bicicletas / habitante no mundo.	98
Tabela 10 - Rotas cicláveis existentes, em execução e em projeto em Maringá-PR.	114

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIM	Associação Comercial e Empresarial de Maringá
CF	Constituição Federal
CEF	Caixa Econômica Federal
CICLONOROESTE	Associação de Ciclistas do Noroeste do Paraná
CMNP	Companhia Melhoramentos Norte do Paraná
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CTNP	Companhia de Terras Norte do Paraná
CODEM	Conselho de Desenvolvimento de Maringá
CODEPAR	Companhia de Desenvolvimento do Paraná
CV	Cidade Verde Transporte Rodoviário
BNDES	Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social
DETRAN	Departamento de Trânsito
FMD	Fundo Municipal de Desenvolvimento Econômico
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDS	Instituto Democracia e Sustentabilidade
IPPLAM	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá
MST	Movimento dos Trabalhadores Rurais sem Terra
MPF	Ministério Público Federal
MPPR	Ministério Público do Paraná
MTST	Movimento dos Trabalhadores sem Teto
ONU	Organização das Nações Unidas
PD	Plano Diretor
PDM	Plano Diretor de Maringá
PLANMOB	Plano Diretor de Mobilidade Urbana
PMM	Prefeitura do Município de Maringá
PM-PR	Polícia Militar do Estado do Paraná
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PP-PR	Partido Progressista do Paraná
PV-PR	Partido Verde do Paraná
RMM	Região Metropolitana de Maringá
SEMOB	Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá
SM	Salário Mínimo
SNV	Sistema Nacional de Viação
SUS	Sistema Único de Saúde
TCCC	Transporte Coletivo Cidade Canção
VLT	Veículo leve sobre trilhos

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
CAPÍTULO 1 - PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM MARINGÁ	31
1.1 O TREM QUE TROUXE O ASFALTO	37
1.2 A CIDADE MOTORIZADA	44
1.3 A CIDADE PLANEJADA E A CIDADE REAL	47
1.3.1 Plano Diretor de 1967 e Plano de Diretrizes Viárias de 1979	49
1.3.2 Plano Diretor de 1991 e Projeto Ágora	52
1.3.3 Plano Diretor de 2006 e a Revisão tardia	54
1.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 1	56
CAPÍTULO 2 - MOBILIDADE NA PAUTA POLÍTICA E OS CAMINHOS CONTRADITÓRIOS	59
2.1 OS AUTOMÓVEIS COMO SOLUÇÃO	67
2.2 O TRANSPORTE COLETIVO E O MODO EMPRESARIAL DE GESTÃO	73
2.2.1 Terminal Intermodal	80
2.2.2 Gratuidade no Transporte Público Coletivo	84
2.3 A CIDADE QUE PARECE METRÓPOLE, MAS NÃO É	85
2.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 2	89
CAPÍTULO 3 - A PRODUÇÃO DE CICLOVIAS EM MARINGÁ-PR	92
3.1 A MOBILIDADE POR BICICLETA FORA DO PLANO DIRETOR DE MARINGÁ	93
3.2 DIAGNÓSTICO DO USUÁRIO DE BICICLETA EM MARINGÁ	97
3.3 A PRODUÇÃO DE CICLOVIAS	112
3.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 3	119
CAPÍTULO 4 - A BICICLETA EM MARINGÁ-PR E SUA RELAÇÃO COM OS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO	122
4.1 AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO EM MARINGÁ-PR	129

4.1.1	O papel dos cicloativistas	131
4.1.2	Proprietários/Donos dos meios de produção	135
4.1.3	Proprietários fundiários e do solo	137
4.1.4	Agentes comerciais	140
4.1.5	Promotores imobiliários	145
4.1.6	O Estado	148
4.2	O QUE ATRAPALHA O MODAL	154
4.3	CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 4	158
	CONCLUSÕES FINAIS	162
	REFERÊNCIAS	166
	APÊNDICE A – Entrevistas	177
	APÊNDICE B – Questionário Usuários de bicicleta	181
	APÊNDICE C – Conselho Superior e Administrativo da ACIM (Gestão 2018-2020)	183
	ANEXO A – Séries temporais de auto veículos	190
	ANEXO B – Grupo Gestor e Equipe Técnica Municipal (ETM)	191
	ANEXO C – Empresas ligadas aos representantes da TCCC	192
	ANEXO D – Entidades Eleitas do Grupo de Acompanhamento no processo participativo de Revisão do Plano diretor – PDM	194
	ANEXO E – Conselho de Planejamento e Gestão Territorial (Gestão 2018-2021)	195

INTRODUÇÃO

O município de Maringá-PR surge sob a lógica da colonização privada do Norte do Paraná, que teve início em 1929, através da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), filial brasileira da matriz inglesa Paraná *Plantations Ltd.*, cujo símbolo principal foi o estabelecimento da cidade de Londrina-PR neste mesmo ano. No entanto, Maringá faz parte da continuidade dos projetos de tal companhia, quando esta foi adquirida integralmente por um grupo de investidores brasileiros passando a se chamar Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). O motivo da venda perpassa por algumas motivações, segundo CMNP (1975) a primeira delas seria o auge da II Grande Guerra e a necessidade da Inglaterra em vender seus negócios externos para angariar recursos. No entanto Cordovil (2013) aponta as políticas nacional-desenvolvimentistas da “Era Vargas” como: apropriação das estradas de ferro, controle da exportação de capital e proibição de impostos sobre ganhos estrangeiros, como medidas que levaram os acionistas britânicos a terem dificuldades cada vez maiores em receber os lucros dos investimentos realizados em solo brasileiro, culminando na venda da companhia para empresários do café paulistas.

Localizada na Mesorregião Norte-Central paranaense é a cidade polo de uma região metropolitana constituída por 26 municípios, conforme estabelecido pela Lei Complementar nº 127 de 17 de fevereiro de 2010¹. Segundo dados do IBGE (2010), Maringá possui uma população estimada de 417.010 habitantes, com alto índice de alfabetização (98,4% entre 6 e 14 anos) e alto Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM = 0,808) (MACROPLAN, 2018). Fruto de um planejamento minucioso, o destaque deve ser dado ao desenho urbano diferenciado, projetado pelo engenheiro Jorge Macedo Vieira, discípulo de Ebenezer Howard que, em 1902, deu origem ao conceito de “Cidade-Jardim”². Neste modelo urbanístico “se buscava a organicidade, a adequação do urbano às características da paisagem local, a presença de extensos parques e lugares públicos amplos e abertos” (MENDES e SCHMIDT, p. 14, 2006). Desta investida, temos

¹ Art. 1º Fica instituída, na forma do artigo 25, parágrafo 3º, da Constituição Federal e artigo 21 da Constituição Estadual, a Região Metropolitana de Maringá, constituída pelos municípios de Maringá, Sarandi, Marialva, Mandaguari, Paiçandu, Ângulo, Iguaçu, Mandaguaçu, Floresta, Dr. Camargo, Itambé, Astorga, Ivatuba, Bom Sucesso, Jandaia do Sul, Cambira, Presidente Castelo Branco, Flórida, Santa Fé, Lobato, Munhoz de Mello, Florai, Atalaia, São Jorge do Ivaí, Ourizona e Nova Esperança.

² De acordo com Rodrigues e Marcon Costa (2011) o conceito de *Cidade-jardim* vem das dicotomias entre cidade e campo que apareceram após a Revolução Industrial. Foi pensado pelo taquígrafo Ebenezer Howard, mas, de fato foi projetada na Inglaterra na cidade de *Letchworth* pelos arquitetos Raymond Unwin e Barry Parker. Em resumo, ainda segundo as referidas autoras, esta cidade “foi planejada para abrigar um número limitado de habitantes, com áreas verdes, serviços públicos, boas vias de circulação e atividades sociais, um meio caminho entre o isolamento do meio rural e a vida frenética das grandes cidades” (RODRIGUES e MARCON COSTA, 2011, p. 4).

uma cidade arborizada, de inspiração moderna, com grandes e largas avenidas adaptadas ao relevo local, sobretudo na área mais central, apresentando características geográficas, morfológicas e estruturais propícias a uma diversificação modal mal explorada. Entendemos que ela é fruto de uma tendência tecnicista que fez parte da ideologia do planejamento urbano brasileiro num período que vai de 1930 a 1990, segundo Villaça (1999), onde a questão técnica de base científica era tida como “indispensável para a solução dos chamados ‘problemas urbanos’” (VILLAÇA, 1999, p. 182).

Em contradição às características tecnicistas sob as quais Maringá foi concebida, o plano inicial não deu conta da dinâmica organizacional do território que se desenvolveu ao longo dos anos. Pelo contrário, a lógica de se criar uma cidade “modelo”, “diferenciada” e “sem problemas” com o intuito de atrair investidores, impulsionou a criação de uma cidade estratificada, que esconde em suas franjas a pobreza e os problemas urbanos. Foi a partir da constatação dessas e outras características do município que surgiu então a inquietude sobre a forma como a dinâmica da mobilidade urbana é conduzida, sobretudo no que se refere ao carro como modal prioritário e a violência no trânsito em contrapartida. Mas, é importante lembrar que apesar de ser estruturalmente voltada para a locomoção dos carros, até o início de 1980 a presença das bicicletas como meio de transporte era muito grande na cidade, sobretudo porque ela passa a ser predominantemente urbana a partir de 1970 e a taxa de motorização está diretamente relacionada com este fator. Além disso, quem não possuía condições materiais de ter um carro, não tinha outra opção de locomoção que não fosse a bicicleta para realizar os trajetos intra-urbanos.

Conforme as principais classificações e tipologias de cidades, Maringá aparece como cidade média tanto pela quantidade de habitantes e densidade demográfica, quanto pela sua hierarquia superior nas interações espaciais na escala regional. De acordo com Conte e Fresca (2011), existe uma grande dificuldade em se conceituar “cidade média”, já que a dimensão populacional pode variar de acordo com a escala de análise. Assim, temos que na escala mundial a Organização das Nações Unidas (ONU), considera aquelas que possuem entre 100 mil e 3 milhões de habitantes, o VII Congresso Ibero Americano de Urbanismo, definiu como médias, as cidades entre 20 a 500 mil habitantes, já na Comissão Europeia estes valores estão na ordem de 100 e 250 mil habitantes (CONTE e FRESCA, 2011). No entanto, a discussão se torna insuficiente, se somente a questão populacional é levada em conta na classificação das cidades. Sposito (2017) chama atenção para a diferenciação entre uma cidade média e uma cidade de médio porte (sendo que esta segunda se relaciona mais com a densidade demográfica), trazendo a reflexão que o

primeiro termo só pode ser aplicado “para as cidades de médio porte que desempenham papéis intermediários e/ou regionais no conjunto da rede urbana” (SPOSITO, 2017, p. 40). Sua afirmação pauta-se no argumento de que em redes urbanas diferenciadas, podem existir cidades com menos de 50 mil habitantes que se comportam como cidade média (no caso de uma rede urbana rarefeita), ao passo que em locais de grande densidade demográfica, a concorrência entre cidades de médio porte reforça a concentração de papéis de uma cidade com mais de 500 mil habitantes.

Esses apontamentos já indicam, como vem sendo destacado desde Christaller, que reconhecer uma cidade como cidade média implica, necessariamente, considerar dois aspectos. Primeiramente, há de se observar a posição dessa cidade no âmbito da rede urbana, nos termos de existência de uma hierarquia urbana. Em segundo lugar, sua situação geográfica é, sem dúvida, condição *sine qua non* para a definição do potencial de uma cidade vir a exercer papéis intermediários nas relações que se estabelecem entre as cidades de uma rede urbana (SPOSITO, 2017, p. 41-42).

Assim, considerando que uma cidade média, necessariamente desempenha um papel de relevância dentro do contexto de determinada rede urbana, o papel de Maringá como polo regional é reconhecido em conjunto com este conceito. Dessa forma, como apontado por Cordovil (2019) a discussão mais relevante em termos de mobilidade é entendê-la como polo de uma região metropolitana, desde o início idealizado no planejamento da CMNP (RODRIGUES, 2004), assim como o polo de um aglomerado urbano composto por quatro municípios (Paiçandu-Maringá-Sarandi-Marialva), sendo que três deles possuem dependência direta com Maringá, em termos de empregos, educação, serviços, entre outros. O estudo de Savi e Cordovil (2015), sobre os movimentos pendulares realizados na RMM, aponta que a maior demanda por deslocamentos diários ocorrem justamente entre os municípios deste aglomerado caracterizado por uma estrutura urbana segregada. Segundo as autoras, esta segregação resulta não somente no fluxo de pessoas entre os municípios “como também na ressonância das intervenções urbanas, sobretudo aquelas realizadas nos sistemas viários e de transporte do município polo” (SAVI e CORDOVIL, 2015, p. 308). Levando em consideração que tanto Sarandi quanto Paiçandu encontram-se conurbados com Maringá e Marialva em processo de conurbação, dependendo do local de trabalho e moradia é possível que este trajeto seja realizado por bicicleta, por não apresentar longas distancias. No entanto, por estar fora dos investimentos de Maringá e não apresentar um órgão institucionalizado responsável pelas demandas regionais, estes deslocamentos normalmente ocorrem de forma insegura, pelos bordos de rodovia, sem presença de estruturas ciclovárias, ou com a presença de estruturas precarizadas. Apesar de

reconhecido a relevância do estudo de mobilidade levando em consideração os municípios do aglomerado urbano de Maringá, este trabalho se atentará somente ao município polo dentro de recorte espacial escolhido, deixando para que pesquisas futuras a serem desenvolvidas deem conta de forma mais profunda às relações com os municípios tanto da região metropolitana quanto do aglomerado urbano.

Tendo como base sua classificação e extensão territorial pode-se aferir que alguns problemas urbanos presentes de forma constante e intensa nos grandes centros, exibem-se em Maringá como uma amostra que pode potencialmente se tornar mais grave. Outros problemas, no entanto, como a violência no trânsito, já atingiram números maiores do que a capital paranaense em termos relativos. A questão dos acidentes de trânsito, se analisadas sob o ponto de vista da quantidade de acidente/habitante, ultrapassa as duas maiores cidades do Estado: Curitiba e Londrina (como será detalhado a frente). Dessa forma, se as políticas de priorização da mobilidade continuarem voltadas para os veículos automotores individuais, como foi desde o início da produção do espaço urbano maringaense, teremos uma cidade média com características de metrópole, pelo menos no que se refere ao trânsito e à mobilidade.

Dados do Detran-PR (2019) e IBGE (2019) apontam que entre 2006 e 2018 houve um aumento de 47% da frota de veículos na cidade³ (os dados podem ser conferidos também na Tabela 1), aumento este que continua a cada semestre e representa centenas de milhares de veículos em uma década. Nesse panorama, Maringá encontra-se com um dos maiores índices de habitantes por veículo do Estado (1,57 habitante/veículo contra índice do Paraná que é 1,32 habitante/veículo). A crescente quantidade de automotores (sobretudo carros e motos que representam aproximadamente 70% do total de veículos considerados nesta primeira análise) deve-se a uma diversidade de fatores, dentre eles: às isenções fiscais sobre tal modalidade adotado pelo governo Lula em 2008 (Gráfico 1) para estimular a economia nacional num momento de crise internacional, aumento da renda e de crédito, preço equilibrado dos combustíveis, oligopolização e monopolização do transporte público com a formação de cartéis, implementação do Programa Proálcool e dos automóveis Flex, entre outros. Estes fatores combinados facilitaram a obtenção de veículos automotores por camadas da sociedade que antes não tinham acesso, mas, não previu de forma significativa

³ A frota de veículos é representada pela totalidade de automóveis, caminhões, ciclomotores, motocicletas, ônibus, reboque, entre outros. Em dezembro de 2006 a frota maringaense cadastrada no Detran-PR era de 173.047 veículos, em 2018 este número alcançou 326.390 veículos.

o impacto do inchamento das vias que se agravaram sem a adoção de políticas de controle e fiscalização, como previu Maricato (2011) no trecho a seguir:

Melhoras sociais podem impactar significativamente o modo de vida urbano. O aumento do desemprego, fonte de muitos problemas sociais, é fatal para as cidades. As políticas macroeconômicas impactam a sociedade e o território. Para dar um exemplo, o comemorado aumento da produção de automóveis no Brasil em 2008 e 2010 - e conseqüentemente o aumento do PIB - tende a ser desastroso para as cidades (MARICATO, 2011, p. 77).

Os dados levantados e disponíveis sobre licenciamento total de veículos no Brasil entre 1957 e 2019 representado no Gráfico 1 permite inferir que entre os anos de 2008 e 2012 - período este que ocorreu política de IPI reduzido⁴, crescimento econômico e aumento da renda - estes fatores contribuíram para um aumento significativo do consumo desses bens em nível nacional (conforme consta os dados da ANFAVEA (2019) no anexo A). Maringá seguiu a tendência nacional e obteve crescimento de sua frota, ainda que abaixo da média em termos de porcentagem de acréscimo. Cabe destacar que no governo Lula o crédito foi expandido para outras classes sociais no Brasil e de certa forma em Maringá (com índice de veículo/habitante muito alto desde 2006) isto resultou em uma revitalização e inovação de frota, e não somente a adição de mais veículos em termos absolutos como ocorreu no Brasil de forma geral.

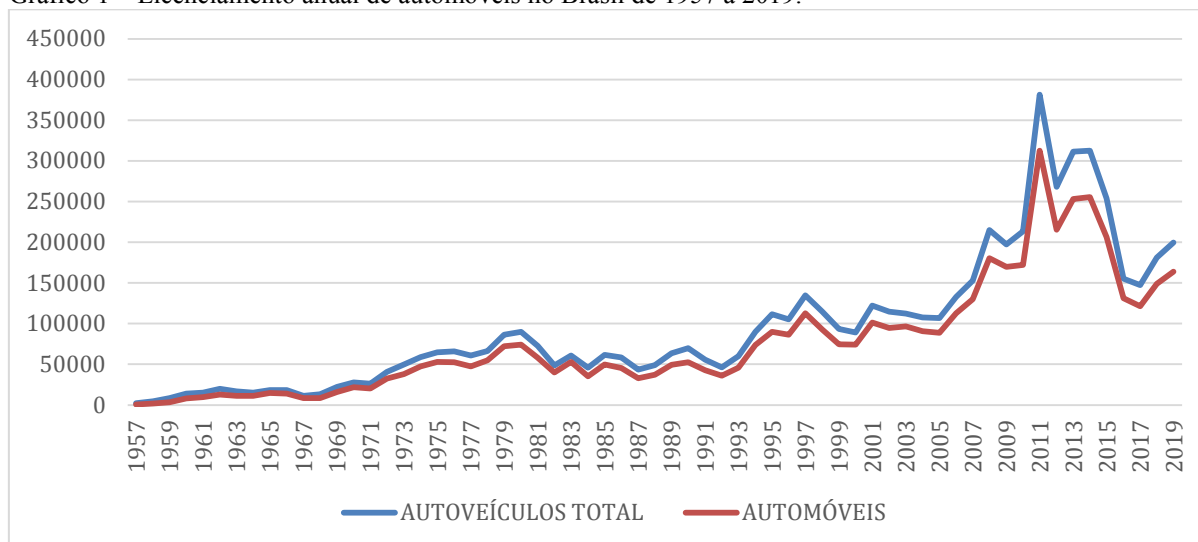
No entanto, além de apresentar crescimento da frota (veículos total) mais acentuado que as duas maiores cidades do Estado (Curitiba e Londrina), apresentou também o maior índice de crescimento populacional, o que têm se mostrado uma tendência da cidade desde sua fundação. Porém, o crescimento mais aparente é do número de carros sobre o de motos, ainda que em termos de veículo/habitante só perca para Curitiba com relação ao carro e para Londrina com relação às motos, mas, apresenta o índice de 0,78 veículos para cada habitante.

Admite-se que para ter um panorama mais preciso sobre o impacto do número de veículos, sobretudo carros e motos, no trânsito da cidade e na utilização da bicicleta como meio de transporte, seria fundamental analisar também estes números para as cidades do entorno, principalmente aquelas já citadas e que se encontram diretamente sob a zona de influência da cidade polo no Aglomerado Urbano de Maringá. No entanto, este será tema de investigação e aprofundamento do seguimento dessa pesquisa. É importante salientar também que as análises sobre mobilidade por bicicleta presentes neste trabalho, dizem

⁴Neste período o Governo Federal reduziu o Imposto sobre Produto Industrializado (IPI) de automóveis para estimular a economia que estava recebendo as influências da crise financeira mundial iniciada em 2008.

respeito às condições apresentadas pelo município de Maringá em termos de clima, tempo de deslocamento, distâncias percorridas, relevo, entre outros. Estando assim em acordo com as potencialidades estudadas para este espaço urbano.

Gráfico 1 – Licenciamento anual de automóveis no Brasil de 1957 a 2019.



Fonte: ANFAVEA, 2019.

Elaboração: BARBIERO, 2019.

Tabela 1 – Comparação do crescimento do número de veículos no Brasil e entre as três cidades mais populosas do Paraná entre 2006 e 2018.

	2006	2018	2006 a 2018	Acréscimo (%)	Veículo/Habitante	
					2006	2018
MARINGÁ						
Veículos (total)	173.047	326.390	153.343	47,0	0,53	0,78
Carro	96.955	177.343	80.388	45,3	0,30	0,43
Moto	28.278	48.345	20.067	41,5	0,09	0,12
Habitantes	324.397	417.010	92.613	22,2		
LONDRINA						
Veículos (total)	225.401	398.424	173.023	43,4	0,45	0,70
Carro	137.844	235.750	97.906	41,5	0,28	0,42
Moto	38.471	71.112	32.641	45,9	0,08	0,13
Habitantes	495.696	565.943	70.247	12,4		
CURITIBA						
Veículos (total)	983.157	1.551.463	568.306	36,6	0,55	0,81
Carro	720.599	1.062.056	341.457	32,2	0,40	0,55
Moto	78.120	145.594	67.474	46,3	0,04	0,08
Habitantes	1.788.559	1.917.185	128.626	6,7		
BRASIL						
Veículos (total)	45.029.257	100.746.553	55.717.296	55,3	0,24	0,48
Carro	27.700.608	54.715.488	27.014.880	49,4	0,15	0,26
Moto	7.881.199	22.339.110	14.457.911	64,7	0,04	0,11
Habitantes	186.770.562	208.494.900	21.724.338	10,4		

Fonte: IBGE Cidades / DETRAN-PR.

Elaboração: BARBIERO, 2020.

Obviamente, dar acesso amplo a uma classe social antes desprovida de condições de obter um dado bem, no caso o automóvel, não é o problema da mobilidade, afirmar isso seria relacionar a manutenção da pobreza com a solução para os problemas urbanos. Segundo o documentário “Mobilidade Urbana” (2012), se comparado com as principais cidades dos Estados Unidos e Europa, o número de carros no Brasil é muito menor (Tabela 2), ainda que os inúmeros problemas que circundam esta escolha sejam maiores e mais danosos. Ou seja, não se trata apenas de quantidade de carros, mas, sobretudo da qualidade das vias, sua capacidade de abarcar a maior quantidade de modais compartilhando seu espaço, a escolha correta do modal a ser priorizado e o uso racional dos veículos automotores.

Tabela 2 - Índice de Habitantes por veículo pelo mundo

PAÍS	HABITANTE/VEÍCULO
Estados Unidos	1,3
Canadá	1,6
Espanha, França e Japão	1,7
Alemanha e Reino Unido	1,8
Coreia do Sul	2,7
Brasil (2018)	4,7

Fonte: Sindipeças, 2019 e Mobilidade Urbana, 2012.

A questão do rodoviarismo no Brasil é antes de qualquer coisa uma imposição advinda da necessidade de integrar o território brasileiro e expandir a indústria e o capitalismo. De acordo com Rangel (2005b), o rodoviarismo parecia a melhor opção, considerando que o país era um arquipélago econômico, cujas regiões relacionavam-se muito pouco umas com as outras e as estradas de ferro reforçavam essa ideia, resistindo à unificação do mercado exigida pelo capital financeiro externo. Além disso, o planejamento brasileiro não tinha força suficiente para propor soluções que não fossem previamente impostas por uma força do centro do poder, limitando-nos “a administrar da melhor forma possível as tendências espontaneamente definidas” (RANGEL, 2005b, p. 518). Se levarmos em consideração a malha rodoviária existente em 1940 e a de 1965, o acréscimo foi de 197%, impulsionado tanto pela criação do Sistema Nacional de Viação (SNV – decreto-lei nº 8.463/1945, também conhecida como Lei de Joppert). Sobre esta lei, Machado (2002, p. 39) afirma que sua constituição criou “as condições jurídicas, técnicas, administrativas e financeiras para que fosse implantada a infraestrutura rodoviária necessária ao desenvolvimento do país no pós-guerra”.

Dadas as bases e condições de infraestrutura e a consolidação do rodoviarismo passamos pela questão sociológica e cultural que também adquire importância no nosso

contexto, uma vez que, o carro no Brasil é um símbolo de *status*, mas, como defende Eduardo Vasconcellos em IDS (2012) vai muito além disso. Segundo ele, o fetiche pelo carro é a reprodução social e política da classe média brasileira, essa classe ancorada sob a lógica da concentração de renda, que no decorrer do processo de desenvolvimento capitalista brasileiro, abandonou parcialmente o que é público e migrou para o privado (saúde, educação, transporte etc.). Assim, as cidades de uma forma generalizada são desenhadas para os carros, as estruturas e sinalização viária são dos carros, o conforto e a sensação de segurança são trazidos pela posse de um veículo automotor individual, a ponto de parecer insanidade pensar em se locomover de outra forma que não seja esta. Pode-se dizer que a configuração de cidades voltadas para os automóveis foi consequência da remodelação dos espaços públicos, quando a fase industrial do modo de produção capitalista exige a introdução desse meio de transporte em locais que inicialmente não estavam destinados para este fim (MIRALLES-GUASCH, 2010). Isto corrobora com a ideia de Lefebvre (2006) que nos diz que cada modo de produção novo “se apropria, ou seja, organiza para seus fins, o espaço preexistente, modelado anteriormente” (LEFEBVRE, 2006, p. 13).

No entanto, este meio de transporte que, segundo Maricato (2011), foi o mais forte elemento influenciador do modo de vida urbana na era da industrialização, esbarra na falta de locais para estacionar, congestionamento, preço do combustível, estresse, poluição e tantas outras contradições em sua utilização diária. Assim, é possível concordar com a referida autora quando a mesma diz que “o mais desejável modo de transporte, aquele que admite a liberdade individual de ir a qualquer lugar em qualquer momento, desde que haja infraestrutura rodoviária para essa viagem, funciona apenas quando essa liberdade é restrita a alguns” (MARICATO, 2011, p. 171). É claro que o sentido de liberdade que é posto aqui, é aquele fruto da antítese entre o fenômeno e sua essência (CHEPTULIN, 1982), ou seja, o contraponto entre a impressão de que o carro é o meio de transporte mais eficiente e que proporciona maior autonomia, e o que de fato ele representa na vida urbana, como tentaremos mostrar no decorrer da pesquisa.

Por esse motivo, formas de deslocamentos alternativos, que podem amenizar tais problemas, estão sendo pautadas em discussões de planos diretores municipais e nos programas federais de mobilidade, ainda que faltem incentivos diretos e realmente efetivos na sua aplicação. É importante frisar que existem fatores econômicos, sociais, políticos e culturais envolvidos, e que as políticas públicas voltadas para a mobilidade, inspiram-se nas experiências internacionais, cujas dificuldades perpassam pela libertação dos monopólios e

oligopólios das empresas de transporte, das montadoras e da cultura criada ao longo do tempo (SILVEIRA, 2019). Além disso, a aplicação do planejamento urbano (como o zoneamento, os planos diretores etc), no caso brasileiro, não é possível de ser entendido senão como a produção e reprodução de uma ideologia da classe dominante (VASCONCELLOS, 1999). A bicicleta é um dos modos de locomoção mais cogitados neste sentido de deslocamento ativo, pois é mais rápido que o deslocamento a pé e muito eficiente em distâncias de até oito quilômetros, sobretudo por questões de saúde e para vencer congestionamentos. Além de barata e democrática, utilizar a bicicleta é uma forma de viver e experienciar a cidade sob uma nova perspectiva, na ótica da humanização dos espaços e do estreitamento da convivência social. Ademais, tem-se presenciado um novo cenário que é apresentado através de uma pandemia global, que é o caso da propagação do coronavírus SARS-Cov2, causador da doença Covid-19. Até agora o que se sabe sobre o mesmo é que o isolamento social é a única solução com resultados para evitar a propagação, uma vez que não se tem vacina nem remédios aprovados contra a doença (IAMARINO, 2020). No entanto, o isolamento e os períodos de quarentena estão sendo aplicados de forma gradativa e os serviços essenciais ainda continuam sendo desenvolvidos. A mobilidade tem sido diretamente afetada, uma vez que evitar aglomerações, como é o caso do que acontece no transporte coletivo lotado, é um dos principais desafios. Além disso, a restrição de circulação de pessoas nas ruas (distanciamento social e isolamento) e o fechamento do comércio e adoção de trabalho *home office* é determinante para o tema. Mas, quem precisa trabalhar se locomove como? No canal “Bike é Legal” (2020) temos a apresentação da bicicleta, mais uma vez, como um veículo que se comporta como uma solução para a locomoção urbana em épocas de instabilidade mundial, como ocorreu também em 1973 com a crise do petróleo. A cidade de Bogotá na Colômbia, que já apresentava uma malha ciclovitária de 550 quilômetros, aprovou mais 110 quilômetros temporários dessas estruturas como estratégia de locomoção numa ação contra a propagação do coronavírus (MOBILIZE, 2020, s.p.).

A urgência do problema traz à luz a necessidade de uma mudança tanto nos paradigmas políticos quanto metodológicos e conceituais sobre o tema, aplicando no âmbito das cidades uma mobilidade voltada para o deslocamento das pessoas e não dos veículos (MIRALLES-GUASCH, 2002; GUTIERREZ, 2012). Para tanto, é necessário que se fale na interação entre as dinâmicas estruturais (econômicas, sociais e culturais), “*en las que se tienen que incluir los proyectos de transporte y las estrategias territoriales que se posicionan, a priori o a posteriori, en relación a aquellas, y les da un sentido que no*

parece ni inmutable ni exclusivo (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 113). É este paradigma dialético que tem feito parte das discussões sobre mobilidade atualmente.

Dessa forma, o objetivo geral da presente pesquisa é analisar a dinâmica da mobilidade urbana do município de Maringá, no que diz respeito à bicicleta como objeto de análise, através do entendimento das políticas públicas, infraestruturas e sua relação com a produção do espaço urbano do município, bem como da atuação dos agentes produtores e modificadores deste espaço (CORRÊA, 2004)⁵. Partiu-se da hipótese de que o município de Maringá teve, ao longo de sua história, decisões determinantes no que se refere ao planejamento urbano, sobretudo na questão da mobilidade e, se refletiram na forma como as pessoas se deslocam hoje no município e sua ligação com a bicicleta. Dessa forma, procurou-se responder ao seguinte questionamento: **Qual a relação da dinâmica de mobilidade urbana do município de Maringá, seu processo de produção e organização espacial e a atuação dos principais agentes produtores e modificadores do espaço urbano (com destaque para os agentes imobiliários e o Estado), que inviabilizam a constituição de uma matriz de transporte diversificada e acessível, priorizam o automóvel (carros e motos) deixando modos ativos, como a bicicleta, fora desses planos?** Para responder ao questionamento levantado e alcançar o objetivo geral proposto, recorreu-se a objetivos específicos que se desdobraram cada um em um capítulo dentro da dissertação, a saber: I. Analisar a produção do espaço urbano maringaense e os planos norteadores das políticas públicas de mobilidade urbana e a priorização do carro como meio de transporte a partir dos projetos e planos de mobilidade; II. Caracterizar a mobilidade urbana a partir das formulações das políticas públicas escolhidas pelo poder público municipal e evidenciar a postura do mesmo diante das exigências federais; III. Descrever a evolução e configuração da estrutura cicloviária maringaenses a partir da perspectiva funcional e dos interesses dos agentes produtores e modificadores do espaço urbano; e IV. Identificar os agentes produtores do espaço urbano dentro de Maringá que atuam de forma direta ou indireta na mobilidade urbana, entendendo o papel que cada um possui dentro da lógica e qual o peso que possuem dentro das decisões tomadas neste sentido.

Recorreu-se ao materialismo histórico-dialético, baseado em Marx e, trazido para a Geografia na forma do método desenvolvido por SANTOS (1997), ao analisar estrutura, processo, função e forma do espaço. Ou seja, as características do método e do (meta)

⁵ De acordo com Roberto Lobato Corrêa (2004), os agentes produtores do espaço urbano são: os proprietários dos meios de produção (sobretudo os grandes industriais), os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos.

conceito de Formação Socioespacial - FSE (SANTOS, 1977) são elementos importantes para uma análise da mobilidade e seu papel na produção e organização do espaço urbano, que supere as afirmações típicas e que remetem o problema puramente ao ambiente cultural e à subjetividade. Além de importantes conceitos como o de produção do espaço, interação espacial, mobilidade urbana, agentes produtores do espaço urbano, entre outros. O desdobrar da pesquisa se dá a partir de diversas técnicas complementares que são utilizadas ao longo dos capítulos que se seguem, de acordo com os objetivos de cada um deles.

O primeiro capítulo “Produção do Espaço Urbano em Maringá-PR” busca caracterizar a produção do espaço urbano do município, através da análise do modo privado de colonização e loteamento das terras do norte do Paraná, entendendo como desde o início, a questão da mobilidade foi um fator crucial para o desenvolvimento da cidade. Seu núcleo urbano inicial foi implantado em meio à mata virgem e só foi definitivamente planejado após a definição do eixo dos trilhos da ferrovia que seriam estendidos até ali. Foi a partir do café e da estrutura que este exigia, que a possibilidade de se lançar aos investidores e se consolidar como polo regional metropolitano se concretizou. Através da análise do plano inicial de Maringá, chegamos a uma cidade projetada para estabelecer interações urbanas e interurbanas através do rodoviarismo, especialmente o de uso individual e, cujas heranças históricas deixam desdobramentos que impedem uma matriz diversificada onde outros modos de transporte tenham igualmente voz, como acontece com as cidades brasileiras, sobretudo, às planejadas. Além disso, o capítulo visa entender como se deu a dinâmica de planejamento da rede de transportes em si e a realidade de deslocamentos apresentada hoje, demonstrando a contradição tão estudada por inúmeros pesquisadores sobre Maringá, entre a cidade real e a cidade cuja imagem se pretende difundir. No entanto, entende-se ao mesmo tempo, que as bases materiais para a implantação de ciclovias foram igualmente deixadas como *rugosidades* (Santos, 2006) histórico-espaciais através dos largos canteiros centrais que hoje abrigam 90% das estruturas cicloviárias em funcionamento, o que demonstra mais uma vez, que as mudanças de paradigmas no tema da mobilidade é, antes de tudo, um problema de conjuntura política e econômica.

O segundo capítulo “Mobilidade na pauta e os caminhos contraditórios”, traz um pouco das políticas públicas voltadas para a mobilidade que a partir de 2012 se tornaram mais evidentes com o estabelecimento da PNMU (Política Nacional de Mobilidade Urbana) e como a cidade de Maringá continuou na contramão das mesmas. A política que visava uma utilização mais racional das vias, com o incentivo a projetos de mobilidade e estruturas viárias, levou a uma gama de investimentos que, em Maringá, foram implantadas em

soluções, por vezes controversas, em favor do carro. É possível observar aqui, o impacto que isto causa na matriz, com relação não só aos congestionamentos, manutenção de vias, poluição ambiental etc. (que não são os principais problemas de mobilidade em Maringá), mas, sobretudo, os altos índices de acidentes de trânsito apresentados, envolvendo carros, motos, caminhão e ônibus e, do lado mais vulnerável, os ciclistas e pedestres.

Segue-se com as opções de deslocamentos representadas pelo transporte público coletivo, numa crítica ao monopólio da empresa de transportes atuante, que apesar de se fazer presente junto às cidades do entorno, não promove integração com estas, causando uma dupla exclusão aos habitantes desses locais - uma vez que “expulsos” pelo alto valor residencial da cidade polo, ainda veem o acesso ao mercado de trabalho dificultado. Além disso, a ativação do transporte por trem, é um assunto que tem entrado em pauta, sobretudo com a construção do terminal intermodal (em andamento). Posicionado em local estratégico, para facilitar tanto os deslocamentos intra-urbanos como os interurbanos, sua efetividade ainda é volátil, tanto pela falta de informações sobre como se dará o funcionamento do referido terminal, quanto pela inoperabilidade da linha de trem de passageiros.

O terceiro capítulo “A Produção de Ciclovias em Maringá-PR” traz o diagnóstico do perfil do objeto central da mobilidade por bicicleta: o ciclista. Além disso, pretende-se avaliar a relação entre as políticas de mobilidade adotadas para o município em favor dos interesses privados de grupos hegemônicos, bem como, analisar os atuais projetos de mobilidade que estão sendo implementados na cidade, a fim questionar sobre sua real função: social ou elemento de especulação imobiliária? Aqui se justifica o título do trabalho, quando adentramos na pauta de que as estruturas cicloviárias existentes hoje em Maringá foram fruto do acaso, por exemplo, no momento em que as iniciativas sobre o binário da Av. Brasil frustraram-se. Assim, as bicicletas nunca estiveram de fato dentro dos planos do poder municipal e um dos fatos que comprova isto, é a forma como o tema é tratado no Plano Diretor em vigência implantado em 2006 e o discurso que não saiu do papel, bem como a demora em se elaborar um Plano Diretor de Mobilidade Urbana que iniciou as discussões recentemente abrindo o diálogo com a população em audiências públicas. Em contrapartida, vende-se a imagem de cidade moderna, cuja implantação de estruturas como a ciclovia da Avenida Cerro Azul é categorizada como “a mais bonita do país” pelo site *The Summer Hunter* segundo Nascimento (2018), mas, desconsidera sua funcionalidade efetiva. Isto pode ser entendido, quando analisamos o prolongamento desta mesma via, onde dois adolescentes morreram nos últimos anos, em trechos em que a

ciclovias é ausente. Assim, é possível afirmar que tanto as políticas públicas, quanto os projetos desenvolvidos sob a égide do planejamento estratégico urbano, como defendido por Töws (2015) fazem parte da reprodução da lógica do capital em Maringá. Sabe-se que o número de acidentes fatais envolvendo bicicletas é muito alto se for levado em conta o contingente de pessoas que utilizam este meio de transporte em comparação com o carro, por exemplo, mas, ao passo que as estruturas foram sendo implantadas houve uma diminuição gradativa, pelo menos no número de óbitos.

O quarto e último capítulo “A bicicleta em Maringá-PR e sua relação com os agentes produtores do espaço urbano” traz o fechamento da proposta de análise da bicicleta como modal. Nele, encontra-se a síntese do que foi discutido ao longo da pesquisa, respondendo ao questionamento central proposto inicialmente e, atendendo ao objetivo de descrever a produção do espaço urbano de Maringá e ação dos agentes produtores desse espaço, através de sua influência na formulação de políticas públicas e infraestruturas atuantes na dinâmica da mobilidade urbana, com ênfase na bicicleta como modal de transporte e mobilidade. São feitas para que e para quem? Diante da constatação de que atendem a uma área central, acredita-se que a mobilidade por bicicleta em Maringá tende a ser elitista com forte ligação ao uso para lazer e esporte, ainda que sua utilização como meio de transporte venha crescendo vertiginosamente após a implantação de estruturas cicloviárias mais interligadas. O que exprime a supressão dos trabalhadores que, vindos, em sua maioria, da periferia e da região metropolitana, não se veem atendidos por estas faixas de “proteção”. Tais trabalhadores, desprovidos de condições financeiras tanto para arcar com o dispendioso transporte público da cidade, quanto para adquirir o almejado veículo automotor, se arriscam nas ruas tomadas pelos carros e pela lógica de superioridade que carregam. Esta lógica pode levar algumas vezes à morte, os mais vulneráveis da via: ciclistas e pedestres.

Para tanto, o recorte temporal de análise da mobilidade urbana por bicicleta em Maringá, inicia-se em 2006, ano em que o Plano Diretor, ainda em vigência, é implantado e uma série de discussões segue, até culminar no aumento da malha cicloviária, reflexo tanto das políticas federais no âmbito da mobilidade como a PNMU, quanto dos fóruns e movimentos dos cicloativistas que passam a se organizar de forma institucional para pressionar o poder público por mais direitos. As fontes e dados utilizados na pesquisa são primários via entrevistas e trabalhos de campo e secundários via levantamento, seja por instituições governamentais ou não governamentais em nível federal, estadual e, sobretudo, municipal tais como: o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Ministério do

Desenvolvimento Regional (fusão do Ministério das Cidades com o Ministério da Integração Nacional a partir de 2019 com o governo Bolsonaro), Ministério da Infraestrutura, Secretaria de Estado do Planejamento e Projetos Estruturantes do Paraná, Secretarias de Planejamento, Obras e Mobilidade da Prefeitura Municipal de Maringá (SEPLAN e SEMOB), Instituto Mobilize-se, Polícia Militar (PM), Bombeiro Militar etc.

As entrevistas semiestruturadas realizadas encontram-se ao final no trabalho no Apêndice A e os questionários no Apêndice B. O questionário estruturado fechado foi aplicado tanto por meio de um *link* compartilhável através dos formulários do *Google* (lançado nas redes sociais com o auxílio de ciclistas e cicloativistas envolvidos com o tema e direcionados para os usuários de bicicleta), quanto presencialmente em empresas escolhidas aleatoriamente. Dessa forma, foi alcançado um nível de abrangência de toda a cidade, inclusive contando com usuários vindos de Sarandi e Iguatemi com um total de 188 respostas válidas. Buscou-se analisar este perfil com base em uma distinção básica entre tais usuários dividindo-os por renda, Assim, tem-se a representação para aqueles com ganho médio de até 2 salários mínimos (Grupo 1) e para aqueles com ganhos acima desse valor (Grupo 2). Com relação aos questionários aplicados, o cálculo da amostragem levou em consideração o que foi apresentado por Cochran (1977) e chegou-se a uma confiabilidade de 80 a 80%.

CAPÍTULO 1 - PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM MARINGÁ

O espaço como objeto da geografia, pode ser inicialmente definido (mas, não se esgota nisso) como resultado e condição social, expressado na relação do homem com a totalidade da natureza por meio da técnica, de acordo com Santos (1998). É do mesmo autor a análise de que o espaço deve ser apreciado a partir da relação dialética entre quatro categorias distintas, mas, interdependentes: estrutura, processo, função e forma (SANTOS 1985). Sendo que é a análise dessa relação que configura o modo como os indivíduos e/ou a sociedade percebem seu espaço:

Forma, função, estrutura e processo são quatro termos disjuntivos associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomamos individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade (SANTOS, 1985, p.52).

O que tratamos neste trabalho é especificamente o espaço em seu reflexo urbano. Especificamente, o espaço urbano capitalista que, segundo Corrêa (2004) é uma das dimensões da sociedade, materializada nas formas espaciais. O referido autor traz o levante discutido por Milton Santos sobre as formas e funções para o campo do espaço urbano, discorrendo que é a acumulação de capital e a reprodução social, que criam formas espaciais e funções, ou seja, “criam atividades e suas materializações, cuja distribuição espacial constitui a própria organização espacial urbana” (CORRÊA, 2004, p. 36). Dessa forma, podemos entender o espaço urbano capitalista como:

[...] um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço. São agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato. A ação desses agentes é complexa, derivando da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção, e dos conflitos de classes que dela emergem (CORRÊA, 2004, p. 11).

Aprofundando mais a discussão, para entender a dinâmica do espaço urbano maringaense é preciso apreender, como fica claro na citação acima, a articulação entre os diferentes agentes produtores e modificadores do espaço urbano, que como Corrêa (2004) traz à luz, são os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado e; os grupos sociais

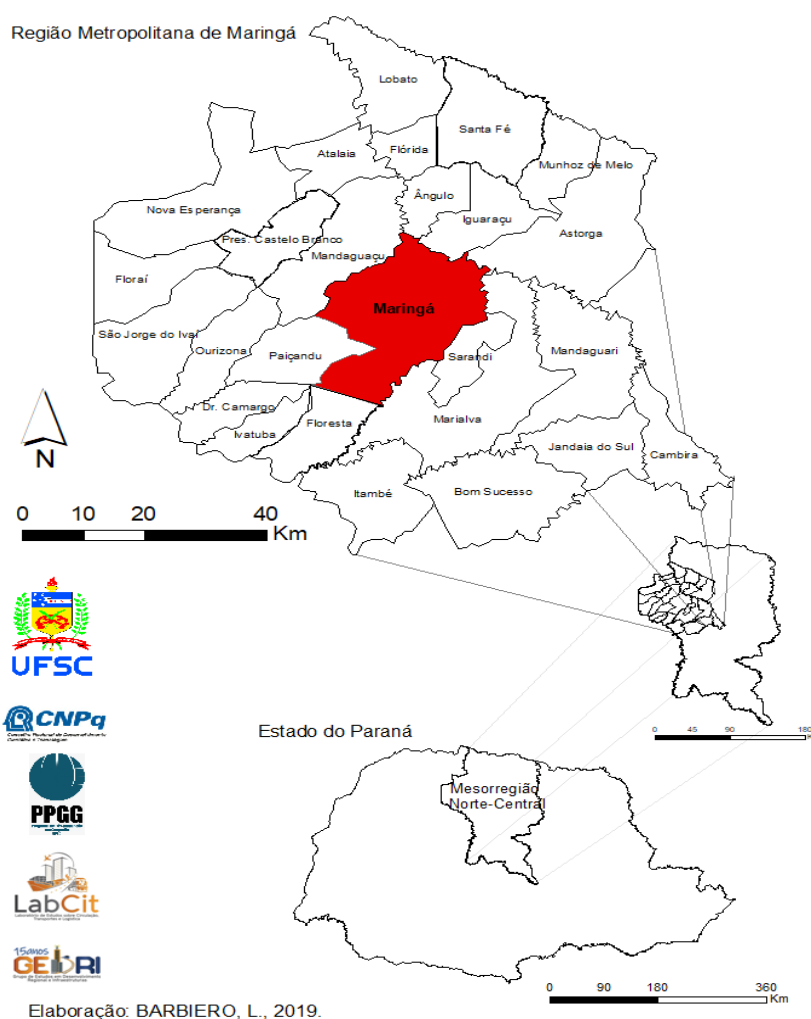
excluídos, mas, também não se esgota nestes agentes, como será visto no Capítulo 4. Dentro desse contexto, dispõe-se do que se pode chamar de produção do espaço urbano. Esta produção, leva em consideração o espaço, tal como tratado anteriormente, fundamentalmente atado à realidade social e, que de acordo com Lefebvre (2006) não existe por si só, sendo assim passível de ser produzido. Dessa forma, o espaço (social) é um produto (social) e quando produzido “também serve de instrumento ao pensamento, como à ação, que ele é, ao mesmo tempo, um meio de produção, um meio de controle, portanto, de dominação e de potência {poder} – mas que ele escapa parcialmente, enquanto tal, aos que dele se servem” (LEFEBVRE, 2006, p. 50).

Baseando-se nos conceitos aqui expostos e, partindo dos aspectos econômicos e históricos, podemos dizer que a dinâmica do estado do Paraná, se dá como em outras regiões do país, com base em estruturas internas e externas que nortearam a realidade social e a materialização do território em si. No cenário do norte do Paraná, no qual se localiza a cidade de Maringá (Figura 1), este desenvolvimento foi impulsionado pela cultura cafeeira, num momento em que a mesma perde força no Oeste paulista (onde se desenvolveu através de produções exorbitantes). Acredita-se que a introdução de mudas de café no Brasil aconteceu através de uma expedição portuguesa para a Guiana Francesa por volta de 1727 e as primeiras plantações em pequena escala foram em Belém do Pará (CMNP, 1975). Deste ano até 1820 a planta percorreu o litoral brasileiro, chegando a São Paulo como um produto que somente a elite tinha acesso. Foi a crise da cana-de-açúcar e do algodão que impulsionou os produtores do país a encontrarem uma planta de fácil aceitação e cujo cultivo fosse vantajoso em solo brasileiro. Dessa forma, em 1830 o café assumiu o terceiro lugar na exportação e em 1850 já representava 40% delas, passando à frente de todas as outras. A descoberta da terra-roxa⁶ na região de Campinas-SP foi um importante salto na produtividade do chamado “ouro verde”, uma vez que nesta faixa de solo, os índices de produção de café poderiam ser duas ou três vezes maiores do que numa terra sem essas condições. Este fator foi o que levou também à colonização do norte do Paraná e a forma como Maringá, nosso recorte espacial, foi planejado em termos de mobilidade urbana. Os grandes lucros obtidos com as lavouras de café transformaram a classe dos fazendeiros em uma grande força política e econômica do país, permitindo que se lançassem em outras atividades e setores. “Dessa ocorrência concomitante de fatores positivos surgiram as estradas de ferro, as usinas de eletricidade, as indústrias, a hegemonia política” (CMTP,

⁶ Menção à *terra roja*, como era chamada pelos imigrantes italianos, que significa terra vermelha. Referência à cor do latossolo presente nesta área, muito fértil e proveniente de um derrame basáltico em termos geológicos.

1975, p. 18) consorciadas (e em contradição) entre diferentes classes sociais, expressas tanto no âmbito nacional quanto regionalmente (RANGEL, 2005a). Através da necessidade de ligar o centro produtor cafeeiro aos portos de escoamento, as estradas de ferro – sobretudo no Sudeste - estão intimamente ligadas a este cultivo, sendo assim, “toda a rede ferroviária, com raras exceções, foi construída em função da expansão da cultura cafeeira” (MATOS, 1974, p. 123). No entanto, Silveira (2003) apresenta um esforço para desmistificar esta tese, uma vez que, valendo para algumas regiões do Brasil, não é uma regra na produção de ferrovias. Para além dos fins estratégicos e militares, elas são resultado dos interesses econômicos do período de sua construção, sendo que no “Sul as ferrovias contribuíram para o povoamento dessa vasta região e também ajudaram na capitalização das pequenas produções mercantis e, no Sudeste, elas atenderam a agroexportação do café” (SILVEIRA, 2003, p. 204).

Figura 1 - Mapa de localização do município de Maringá-PR.



Fonte: BARBIERO, 2019.

Apesar de ser a ideia mais difundida, têm-se aqui algumas visões contrárias. A primeira trazida pela própria CMNP (1975) e confirmada por Cordovil (2019) e Gonçalves (1995) é a de que a ideia inicial seria a produção de algodão, no entanto, o interesse real sempre foi à venda de terras e não a plantação de uma ou outra cultura. O autor critica em grande medida esta associação excessiva entre a colonização do norte do Paraná e a expansão da cultura cafeeira, trazendo à luz que os próprios dirigentes da companhia “aparentemente temiam a monocultura cafeeira, ao menos nas primeiras décadas de implantação da frente pioneira” (GONÇALVES, 1995, p. 50), até porque o Brasil já produzia mais café do que as necessidades mundiais neste momento. Mesmo assim, de acordo com Gonçalves (1995), tais dirigentes admitiram mais tarde terem acentuado pressões no governo estadual e federal para que a quota de produção do café paranaense não fosse restringida, pois, apesar da conjuntura desfavorável, ainda era o setor agrícola mais defendido pelo governo (CANCIAN, 1981) e o que importava era atrair investidores para o lucrativo mercado de venda de terras:

As grandes concessões de terras feitas pelo Estado a particulares durante a década de 1920, eram uma das fontes de renda mais promissoras. Loteadas as terras, os impostos de transferência rendiam tanto quanto a própria produção agrícola. Se houvesse de fato proibição do plantio de cafeeiros, centenas de pequenos lavradores que se dirigiam ao Paraná por essa época, procedentes principalmente de São Paulo, **deixariam de adquirir terras**. [...] O Paraná procurava atrair o café, porque apesar das dificuldades conjunturais, era o produto que mais representava em divisas para o Brasil e conseqüentemente o setor agrícola, apesar de tudo, mais defendido pelo governo (CANCIAN, 1981, p. 32-33, grifo nosso).

Tendo pontuado isto, segue a descrição das negociações tal qual enunciada pela CMNP (1975), iniciando o relato de que em 1924 uma missão liderada pelo ex-secretário financeiro do tesouro da Inglaterra - *Lord Montagu* - chega ao país a pedido do governo federal brasileiro. Segundo eles, esta missão tinha como objetivo estudar a situação financeira, econômica e comercial do Brasil, por um lado, para consolidar as dívidas que tinha com a Inglaterra e, por outro, verificar a potencialidade da terra-roxa que despertava o interesse inglês. Uma reunião foi marcada em Cambará, na fazenda do Major Antônio Barbosa Ferraz, onde Lord Lovat (que acompanhava a comitiva em nome da empresa inglesa de algodão *Sudan Plantations*) fez uma oferta pelas terras do fazendeiro que foi recusada. Segundo relatos do engenheiro responsável pela construção da ferrovia Ourinhos-Cambará⁷, diante da recusa, ele mesmo interveio chamando a atenção de Lovat sobre as

⁷Gastão de Mesquita Filho, fundador do Banco Mercantil de São Paulo.

“férteis glebas de terras que o governo do Estado do Paraná oferece à venda por preços muito baixos, decorrentes da inexistência de transportes na região” (CMTP, 1975, p. 51). Mas completa que as terras se tornariam ainda mais lucrativas, se a compra fosse seguida do prolongamento da via férrea que estava sendo construída, garantindo que os produtores tivessem como escoar sua produção. E assim, após adquirirem a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná e o título de concessões inseguras e posses (totalizando naquele momento 515 mil alqueires), em 1929 os primeiros grupos de compradores chegaram e a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) fundou a cidade de Londrina, marcando o início de um processo de colonização planejado e privado. De acordo com Schwartz (2009) existem dúvidas se no início da colonização do norte do Paraná realmente se almejava o resultado obtido, alguns estudiosos acreditam que a missão Montagu veio ao Brasil a serviço dos banqueiros e é “igualmente lícito supor que as terras que ele comprou no Paraná deveriam lastrear supletivamente nossos débitos com os capitalistas britânicos” (SCHWARTZ, 2009, p. 238).

A estrada de ferro foi avançando e, na fase inglesa da companhia, chegou em 1943 gradativamente à Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas e Apucarana. As diretrizes de colonização eram bem específicas e, na teoria, priorizavam a pequena propriedade, com áreas contíguas que evitariam o isolamento das famílias e facilitaria a ajuda mútua em época de colheita. Os lotes possuíam entre 10 e 20 alqueires com frente para uma estrada de acesso e fundos para um ribeirão. Assim sendo, na parte de alta seria desenvolvido o plantio de sua atividade agrícola base (cerca de 15000 pés de café por alqueire), e na parte baixa, seria localizada sua casa, horta, animais e demais produtos de consumo próprio. Nesta época o deslocamento entre cidades era feito de forma precária por um ônibus pitoresco conhecido como catita ou “jardineira” disponibilizada inicialmente pela companhia e depois adquirida por um ex-funcionário que a partir de 1936 juntamente com um sócio fundou o que ficou conhecida como Empresa Rodoviária Garcia e Garcia (Viação Garcia). Em vídeos e imagens da época é possível verificar as estradas de terra batida abertas no meio da mata, com a circulação de alguns poucos veículos particulares, carros de boi, caminhões, bicicletas e as referidas jardineiras. Em tempos chuva, era comum que ficassem horas e horas quebradas ou atoladas nestas vias, pois o solo batido se transformava em lamaçais intransponíveis (Figura 2).

Figura 2 – Dificuldades em transitar as estradas lamacentas em tempos de chuva nos trajetos entre as cidades do norte do Paraná no início da colonização na década de 1930 e 1940.



Fonte: ALONSO, 2009, p. 177.

A partir de 1939, os ingleses passaram a necessitar de investimentos maiores por conta da II Grande Guerra, dessa forma, a cada semana, era publicada uma lista de empresas colocadas à venda pelo mundo, este foi o caso da CTNP. Além disso, as políticas protecionistas de Vargas dificultavam a saída dos lucros estrangeiros do país. Assim, por iniciativa de dois empresários brasileiros ligados à cafeicultura paulista, Gastão de Mesquita Filho e Gastão Vidigal⁸, em 1944 a empresa passou ao controle brasileiro. Finalmente, em 1951 converte-se em Companhia Melhoramentos Norte do Paraná - CMNP, no entanto, continua com a mesma política de colonização inglesa. A cidade de Maringá torna-se o marco mais significativo dessa fase, estando localizada no centro daqueles 515.000 alqueires adquiridos anteriormente. É fundada em 1947 como distrito de Mandaguari e, no ano em que a companhia se consolida definitivamente, esta também passa à categoria de município, através da Lei nº 790 de 14 de fevereiro de 1951.

⁸ As ações foram adquiridas pelos grupos de Gastão Vidigal, Gastão de Mesquita Filho, Arthur Bernardes Filho e Irmãos Soares Sampaio. Posteriormente os dois últimos grupos venderam a sua parte das ações para os grupos Sulamérica e Matarazzo, os quais, por sua vez, também venderam mais tarde aos dois grupos fundadores, Vidigal e Mesquita, a parcela acionária que haviam comprado, sendo que Olavo Egydio de Souza Aranha Filho, do Banco Mercantil de São Paulo, assumiu 10% da transação (CMNP, 1975, p. 99).

1.1 O TREM QUE TROUXE O ASFALTO

A ocupação de Maringá, iniciou-se informalmente em 1942, quando ficou estabelecido um núcleo de povoamento inserido no meio da mata fechada, que, de acordo com Meneguetti et al. (2009, p. 34) “foi cuidadosamente administrado para não se estabelecer como definitivo, enquanto se aguardava a localização exata da futura linha férrea, a derrubada da mata para a marcação do desenho urbano e a implantação da cidade efetivamente”. Assim, pode-se dizer que, somente com a demarcação do direcionamento dos trilhos da futura ferrovia é que se obteve uma ideia do que viria a ser Maringá, pelos menos nos anos iniciais. É possível dizer que até mesmo o levantamento topográfico realizado pela CTNP/CMNP, balizadora do traçado inicial projetado pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira, só foi realizado após esta definição. Na figura a seguir (Figura 3), que foi adaptada por Cordovil e Rodrigues (2010) pode-se observar a estrada de ferro (no sentido Leste-Oeste) em amarelo e o eixo monumental (perpendicular à primeira) em vermelho, ela representa o projeto com o traçado de avenidas largas, canteiros centrais com função paisagística e, vias que acompanhavam o relevo de forma mais ou menos fiel. A conformação deste traçado foi alicerçada no ponto mais alto e plano da cidade “e, a partir dela, configuram-se as vias paralelas” (CORDOVIL, 2013, p. 181). É importante destacar que neste primeiro momento, Maringá foi planejada para comportar 200 mil habitantes, mas, seu crescimento acelerado fez com que este número fosse ultrapassado rapidamente. Estimativas do IBGE (2020) apontam para uma população atual de 423.666 habitantes.

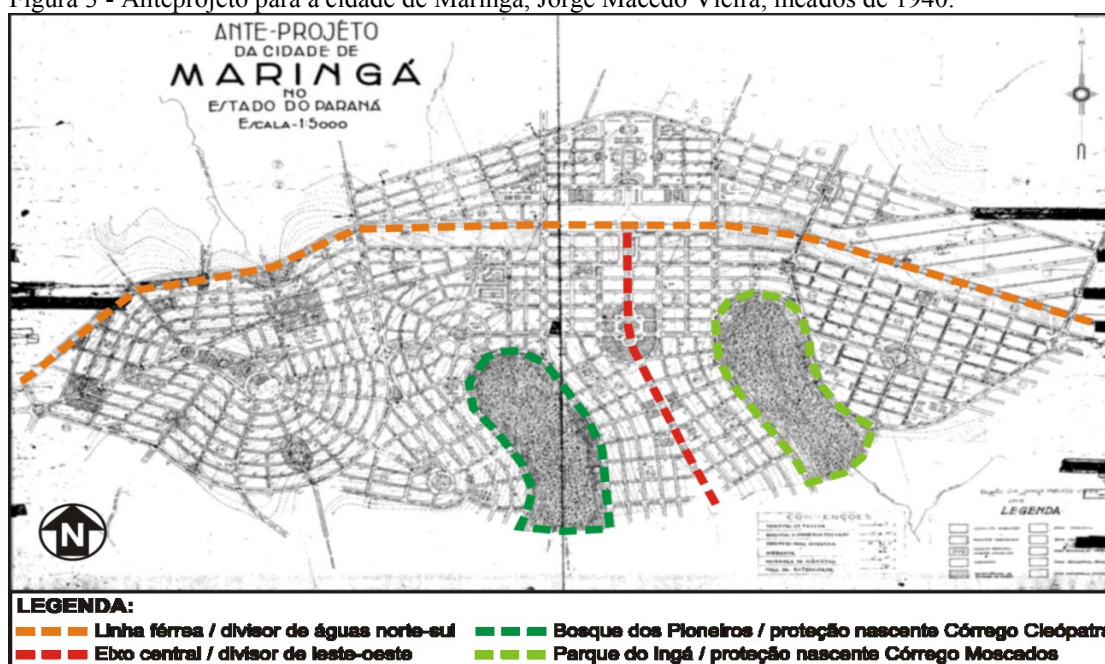
Se pensarmos a cidade como um organismo vivo, cuja construção coletiva está em constante transformação é possível entender que a mesma se encontrada em determinação de um conjunto de forças e interesses de indivíduos, governo e organizações privadas “que se entrelaçam de forma complexa” (VASCONCELLOS, 2012, p. 9):

A interação entre as diferentes forças e interesses dos indivíduos e das organizações privadas e públicas formam uma complexa rede na qual estão em foco não só o indivíduo, mas, todo o sistema político e econômico, o Estado, o capital, a indústria e o comércio, os sistemas de transporte e trânsito, os processos migratórios e o valor da terra. E é esta rede que vai influenciar diretamente na forma de ocupação do território e na organização do fluxo de mobilidade. (VASCONCELLOS, 2012, p. 9).

Neste sentido é importante lembrar que a ocupação de território maringaense faz parte de um período de significativas mudanças econômicas ocorridas durante o terceiro

Kondratieff (1921-1973)⁹. Foi neste momento, que os interesses agrícolas passaram a ser substituídos pelo capital urbano sendo que houve “anexação de novos espaços econômicos no Sul do país, como as regiões urbanas e industriais no Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul” (SILVEIRA, 2011, p. 24). A influência externa afetou a economia brasileira de tal forma que impulsionou mudanças internas, foi nesta fase que Rangel (1981) sinaliza para o surgimento da terceira dualidade brasileira num pacto de poder em que a força predominante política era representada pelos latifundiários feudais e a força econômica pertencia ao capital industrial em ascensão. Os novos capitalistas, advindos em grande parte da pequena produção mercantil do Sul, foram importantes contribuintes para a Revolução de 1930 e a tomada do poder por Getúlio Vargas¹⁰. Maringá, ainda não era fundada no processo histórico descrito, no entanto, sofreu às influências das políticas provenientes deste.

Figura 3 - Anteprojeto para a cidade de Maringá, Jorge Macedo Vieira, meados de 1940.



Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná. In: BARBOSA e CORDOVIL (2014, p. 3, adaptado pelos autores).

⁹ De acordo com Silveira (2003), o desenvolvimento do capitalismo ocorre de forma cíclica e, entre os ciclos mais conhecidos estão os ciclos longos ou de *Kondratieff* (com tempo médio de 50 anos, ou seja, 25 anos de fase expansiva, seguida de uma fase recessiva); os ciclos médios ou de Juglar-Marx (de abrangência nacional nos países que se industrializam) e; os ciclos breves ou de *Kitchin*. Na visão do autor, os dois primeiros ciclos são de suma importância “para o entendimento dos efeitos da economia capitalista sobre o espaço mundial e brasileiro” (SILVEIRA, 2003, p. 42).

¹⁰ No campo político existia uma disputa de forças dominantes no Sul, como no caso de Santa Catarina, com a figura de Adolf Konder que, mesmo sendo parte da Aliança Liberal, apoiou pessoalmente Júlio Prestes e, mais tarde apoiou também a chamada Revolução Constitucionalista em 1932 na tentativa de derrubar o governo provisório de Vargas. No entanto, de forma geral, os capitalistas industriais dessa região estavam ao lado do movimento que levou Vargas ao poder.

Assim, concomitante à implantação dos trilhos, temos a influência da crise de 1929 como fator de grande relevância na produção do espaço maringense, porque afetou diretamente os cafeicultores paulistas que tiveram que se deslocar para estes locais devido à proibição de novas plantações em São Paulo. Internamente, o governo federal também exerceu forte influência através das políticas de expansão para o interior do governo Vargas, que trouxe de forma rápida e sistemática “levas de pequenos sítios, atraídos pela oferta de terra fértil e barata” (RODRIGUES e COSTA, 2011, p. 4). O cumprimento dos objetivos de integração propostos por Getúlio, só seriam alcançados através de implementação de políticas como: a abertura de estradas de rodagem, a ampliação das estradas de ferro e promoção da colonização (SILVEIRA, 2011). Foi com este intuito que, partir de 1937 o governo federal passou também a estatização das estradas de ferro, além disso, como já mencionado, adotou uma série de medidas que provocaram a evasão de empresas estrangeiras que tinham dificuldade em exportar os lucros obtidos em solo brasileiro, provocando assim a venda da companhia para empresários brasileiros que fizeram da implantação de Maringá seu marco inicial.

Desde a publicidade sistemática até o estabelecimento de hierarquias urbanas funcionais, o caráter planejado de todas as ações da companhia é destaque entre os estudos sobre a colonização do norte do Paraná (GONÇALVES, 1994). De acordo com Rodrigues et. al (2009) Maringá, assim como todos os núcleos urbanos fundados pela empresa, obedecia a um plano urbanístico previamente estabelecido, que produziu desde sua gênese, processos de desigualdade social marcados pela ação do mercado imobiliário e do poder público. Ocorria em seu interior a seleção de áreas comercializáveis segundo as especificidades econômicas do comprador, sendo a via férrea, que atravessava a cidade no eixo Leste-Oeste, uma barreira física entre as áreas mais abastadas e àquelas destinadas às classes mais baixas. Cordovil e Rodrigues (2010) chamam a atenção para a materialização da ocupação dos núcleos urbanos, que podem ser vistos na legenda do plano inicial mostrado anteriormente (Figura 3), onde a espacialização das áreas é dividida além da função, pela clara classificação socioeconômica da população entre “principal”, “popular” e “operária” (Figura 4). A disposição de cidades que foi idealizada pela CTNP inovou em termos de sistematização do espaço urbano, organizando as cidades, como nas cidades-jardins da Inglaterra onde a “ferrovia é levada como elemento direcionador da alocação de cidades ou de zoneamento das mesmas” (RODRIGUES e MARCON COSTA, 2001, p. 5).

Figura 4 - Legenda do plano inicial de Maringá.



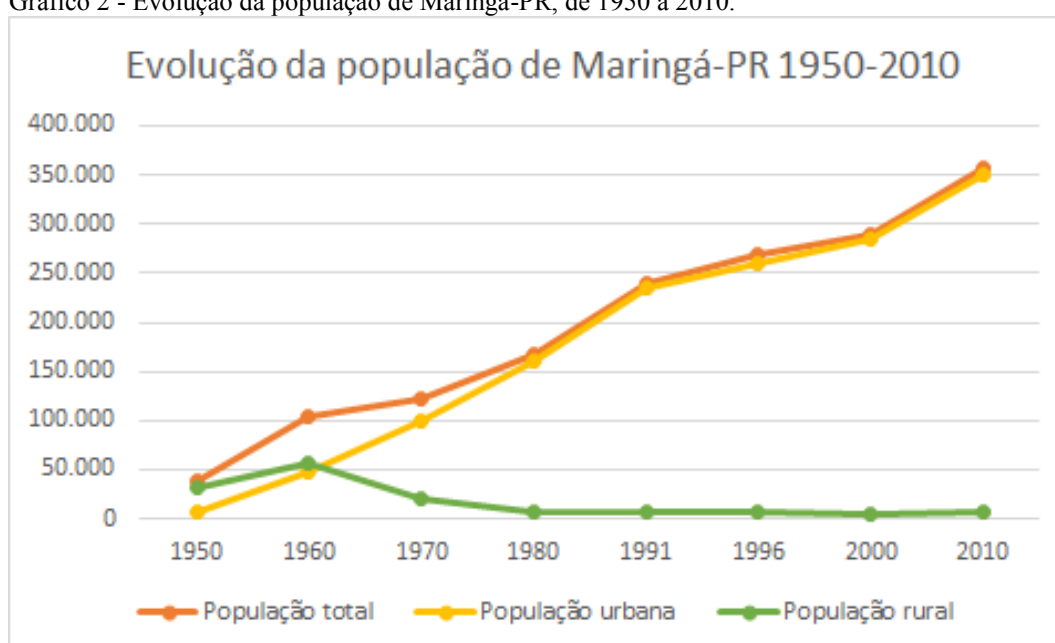
Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná. In: CORDOVIL e RODRIGUES, 2010, p. 6.

Ainda que de forma controversa e, com diversos interesses imbricados, como citado, a fertilidade das terras para cultivo do café na região de Maringá e a construção da estrada de ferro foram fatores decisivos para o crescimento vertiginoso do núcleo urbano, comprovado pelos levantamentos censitários (Gráfico 2). Assim, a partir de 1960 torna-se a terceira maior cidade do Estado e, hoje, encontra-se com o maior crescimento populacional segundo dados do IBGE, cerca de 10.000 habitantes por ano, à frente de Londrina e Curitiba (CARDOSO, 2019; IBGE, 2020). Como relatado anteriormente, a utilização da bicicleta era muito presente na realidade no município entre as décadas de 1960 até o início da década de 1980. O trabalho de Oliveira (2016) traz um levantamento qualitativo através de entrevistas com pioneiros que utilizavam a bicicleta como meio de transporte nesta época. Os relatos demonstram que a presença da bicicleta era muito mais acentuada do que na atualidade, pois os ciclistas se sentiam mais seguros em trafegar pelas vias quando a quantidade de carros era muito menor. A substituição das bicicletas por veículos automotores se deu mais fortemente a partir de 1980, mas, já em 1970 as altas taxas de urbanização e aumento das distâncias entre centro e periferia modificou os deslocamentos dentro da cidade como um todo (OLIVEIRA, 2016).

Desde os anos 1950, a cidade de Maringá - PR possui uma relação de crescimento populacional e intenso ritmo de urbanização. Luz (1997) afirma que em 1950, apenas 18,8% da população de Maringá residia na área urbana do município e 81,2% na área rural.

Em 1960, o quadro era bem diferente: 45,7% na área urbana e 54,3% na área rural. Ou seja, em uma década a população urbana cresceu três vezes mais que a rural e dobrou de tamanho. De acordo com Moro (1998) a substituição da economia cafeeira na década de 1970 – sobretudo após a chamada “Geada Negra” de 1975 – contribuiu para acelerar a mobilidade social da população do Estado, em especial àquela pertencente às tradicionais áreas cafeeiras. Este período de intenso movimento migratório fez com que um grande contingente dessa população se deslocasse para outras regiões ou procurasse se fixar nos núcleos urbanos mais próximos, Maringá era um desses destinos.

Gráfico 2 - Evolução da população de Maringá-PR, de 1950 a 2010.



Fonte: IBGE. Elaboração: BARBIERO

Outra questão que deve ser destacada é com relação à ferrovia e o nascimento da cidade é trazida por Yoshida (2009), quando afirma que, ao contrário de outras cidades do norte do Paraná, a malha ferroviária chega à Maringá num momento em que esta já estava em pleno desenvolvimento, quase consolidada. Ou seja, por mais que o traçado urbanístico tenha sido dependente da linha de ferro, a gênese da cidade não o foi. “Outros meios de transporte, como o terrestre e aéreo, foram mais importantes, sendo o ferroviário um potencializador do desenvolvimento econômico e social” (YOSHIDA, 2009, p. 194). Este fator pode estar relacionado inclusive com o fato de que esta mesma ferrovia, ao chegar à região, passa por um momento de baixa do setor ferroviário, voltado muito mais “para o mercado interno, ligando alguns poucos centros produtores aos grandes centros urbano-industriais” (SILVEIRA, 2011, p. 62). Isto quer dizer que a malha construída no norte do Paraná e que atingiu Maringá em 1954, faz parte de um momento de estagnação, com

pouca adição ao que já existia e grande supressão e modernização apenas do que era essencial (SILVEIRA, 2011). As ferrovias passam a representar algo arcaico e a nova fase de desenvolvimento do país entra com o rodoviarismo como símbolo do futuro.

Dessa forma, a importância de Maringá se torna ainda mais evidente, pois, sua localização (bem no centro dos 515 mil alqueires adquiridos pela CTNP/CMNP) a coloca como ponto estratégico tanto no entroncamento rodoviário regional, quanto no posicionamento entre os principais mercados do MERCOSUL (UEM; IPARDES, 2006). Ela faz parte do Anel de Integração do Estado do Paraná, em razão de seu posicionamento territorial, que lhe garante a convergência de importantes rodovias federais e estaduais, por este motivo, foi projetada desde o início para assumir uma posição de polarização de sua região metropolitana:

[...] com acesso favorecido através de uma das melhores malhas rodoviárias do País, incluindo a rodovia federal BR-376 (que faz ligação com Curitiba), a rodovia federal BR-369 (elo com Foz do Iguaçu/Mercosul) e rodovias estaduais que fazem conexão com o Oeste do Estado de São Paulo e o Norte do Brasil, e também com Mato Grosso do Sul e Bolívia (UEM; IPARDES, 2006, p. 6).

A primeira rua aberta na cidade foi a Avenida Brasil¹¹ (Figuras 5 e 6), uma das principais da cidade, que a corta no mesmo sentido da ferrovia implantada e vai desde o que os pioneiros chamaram de “Maringá Velho” (local do primeiro núcleo urbano instalado) até o início dos bairros periféricos da outra porção da cidade. De acordo com Yoshida (2009), o asfaltamento da cidade (que antes era em paralelepípedo) iniciou-se somente em 1961, quando o espaço urbano já estava em pleno crescimento.

¹¹ Com 8 quilômetros de extensão, foi nesta avenida também que anos atrás a discussão da implantação de uma ciclovia, trouxe um forte movimento de cicloativistas que ao se institucionalizarem, passaram a ocupar cadeiras em conselhos importantes do município. No entanto, este assunto será abordado mais profundamente nos próximos capítulos.

Figura 5 - Av. Brasil x Av. Duque de Caxias, 1953 e 1957.



Fonte: Revista Isto é Maringá 1967. Acervo Maringá Histórica. Gerência de Patrimônio Histórico.

Figura 6 - Av. Brasil x Av. Duque de Caxias, 1957.



Fonte: Acervo Maringá Histórica. Gerência de Patrimônio Histórico.

Da mesma forma que houve significativas mudanças no processo de produção do espaço urbano maringaense, a modificação das estruturas produtivas ao longo das décadas que se seguiram, fez com que ocorressem também transformações nas relações com os outros municípios com os quais se vincula. Mendes (2006) aponta que a partir de 1970, a transição na pauta dos produtos da região e no padrão de processamento desses produtos (diversificação agrícola e contexto econômico nacional e internacional) fez com que “embora mantivesse seu papel de grande fornecedor de insumos para a agropecuária e bens de consumo para a população de sua região polarizada, passou a assumir um novo papel na região: o de importante polo agroindustrial” (MENDES, 2006, p. 12). Ainda segundo o referido autor, este papel foi ficando mais complexo e sofisticado, uma vez que na década

de 1990, incorporou um conjunto de atividades econômicas no setor atacadista e alguns segmentos da agroindústria (como carne, fiação de seda e processamento de soja). Nos últimos anos dessa mesma década, aconteceu um aumento de ofertas nos cursos universitários em razão da consolidação de uma universidade pública (Universidade Estadual de Maringá - UEM) e a criação de outras tantas faculdades no setor privado. Os cursos formadores de mão-de-obra especializada garantiram uma crescente melhoria na qualidade de prestação de serviços, além da especialização do comércio, transformando-a também, num importante centro financeiro-comercial.

1.2 A CIDADE MOTORIZADA

Com base no que reiteramos anteriormente, entende-se que o papel de Maringá no contexto regional é de extrema significância, sendo que, do ponto de vista da organização espacial, a manifestação da malha urbana se estende para além das divisas do município, conurbado a Oeste com Sarandi e em processo de conturbação a Leste com Paiçandu, neste espaço encontram-se indústrias e lavouras temporárias esparsas. Desde os primeiros anos da fundação de Maringá, houve preocupação com a implantação de um sistema viário com avenidas que possuíam entre 30 e 45 metros de largura, ruas com mínima de 20 metros, canteiro central amplo e arborização sistemática. No cruzamento dos eixos viários principais, foram implantados sistemas de rotatória com função de “distribuir o tráfego, compor áreas verdes, espaços públicos e pontos de articulação, delimitar centros secundários com serviços distribuídos em seu redor...” (NERI, 2002, p. 95).

Assim, no que se refere à malha viária configurada para a cidade, acredita-se na ideia de que desde o início, incentivou-se a utilização dos veículos motorizados como meio de transporte privilegiado, uma vez que o traçado da cidade “priorizava o sistema viário em detrimento da paisagem urbana” (MENEGUETTI et al., 2009, p. 34). Maringá surge na transição do ferroviarismo em decadência, para o rodoviarismo em ascensão e se desenvolve ao longo de um período onde este dominou o processo de integração do território brasileiro, dominante no âmbito interurbano e urbano. No plano urbano coligaram-se a uma série de interesses dos principais agentes produtores do espaço local e regional. Isso permitiu que surgissem capitais do setor de transportes com forte influência na produção do espaço (fortemente coligados ao Estado): o capital fundiário e imobiliário. De acordo com Savi (2019), o nascimento de Maringá com as largas avenidas e todas as características estudadas amplamente por diversas fontes, é o que possibilita e incentiva a

utilização do carro até hoje. Ainda segundo ela, a quantidade de carros existentes no município, levaria qualquer outra cidade em condições parecidas ao caos total. As saídas que sempre se apresentam para os problemas de trânsito que surgem, são em razão de ainda se ter espaço para que elas sejam aplicadas. Para Savi (2019) as soluções alternativas não são pensadas de forma mais contundente, justamente porque a estrutura viária de Maringá suporta as soluções voltadas para o carro e impedem que o sistema entre em colapso, pelo menos até este momento e, mesmo com a adição de mais carros e motos a cada dia.

Assim como a gênese das estradas de ferro tiveram como mola propulsora um incentivo vindo de fora, através da onda de “expansão do ferroviário no mundo, das mudanças que passava a formação social brasileira e da tentativa de dinamizar a agroexportação, substituindo os transportes primitivos” (SILVEIRA, 2007, p. 13), o rodoviário, que veio ocupar seu lugar, participa da mesma lógica. Novamente, temos fatores externos do centro do poder que afetaram as economias periféricas, como é o caso da II Grande Guerra e a crise de 1929 (fase “b” do terceiro *Kontratieff* 1922-1948), juntamente com as mudanças internas de poder após a Revolução de 1930 (muito influenciada pela elite cafeeira brasileira), que trouxeram uma nova política nacional desenvolvimentista, mudando o cenário nacional. “Essa fase representa a intensificação da urbanização, a substituição de importações responsável pelo vigoroso desenvolvimento industrial e a formação de um ciclo interno, isto é, os juglarianos brasileiros.” (SILVEIRA, 2007, p. 29). Ainda de acordo com Silveira (2007), tais mudanças foram responsáveis também pela reorientação dos transportes, sobretudo o ferroviário e rodoviário. Ao passo que o setor ferroviário passou por estagnação, o rodoviário automobilístico assumiu um importante papel no país, devido à rapidez de se integrar o território nacional em plena expansão. Sob o ponto de vista econômico o autor supracitado aponta que o automóvel ganhou espaço no mundo rapidamente devido a sua utilização mais flexível, ampliando as possibilidades de deslocamento, sendo mais barato sua viabilização a curto prazo e superando com mais facilidades as imposições naturais, ainda que as ferrovias sejam o mais viável meio terrestre de transporte (SILVEIRA, 2003).

Maringá, que nasce numa fase da transição entre estas duas matrizes de transporte, mas, com “ares de modernidade” - inclusive com grande influência do que se fazia na capital federal - obedece ao que estava dado no momento pelo capital externo e, planta uma cidade no meio da mata dando suporte ao rodoviário nascente. “A cidade em seus primeiros anos de vida, apresenta-se como mercadoria que deve assegurar a fluidez e a

ordem do circuito de produção, circulação e consumo. Esta seria a condição para se garantir o sucesso financeiro do empreendimento” (ANDRADE e CORDOVIL, 2008, p. 3).

Figura 7 – Presença de bicicletas em um jogo no Estádio Willie Davids na década de 1960.



Fonte: Acervo do Grêmio Maringá. In: OLIVEIRA, 2016, p. 63.

No entanto, a bicicleta foi muito presente em Maringá nas primeiras décadas (Figura 7), mas, ao contrário dos diversificados perfis de ciclistas que vemos hoje, como constatado ao longo da pesquisa, naquela época sua utilização era exclusivamente como necessidade e demarcava uma condição de classe (OLIVEIRA, 2016). Por não apresentar um transporte coletivo ou qualquer outra forma de locomoção, quem não possuía um carro, era obrigado a se locomover a pé ou por bicicleta. Dessa forma, os relatos apontam que este tipo de locomoção era tido como um “meio de transporte de pessoas pobres” (OLIVEIRA, 2016, p. 65), o que explica um pouco dos estigmas que ainda existem com relação a ela.

Figura 8 – Bicicletas utilizadas para entrega de jornal pela cidade.



Fonte: Acervo do Grêmio Maringá. In: OLIVEIRA, 2016, p. 64.

Ainda de acordo com as entrevistas presentes no trabalho de Oliveira (2016) tem-se o relato de um antigo proprietário de bicicletaria na cidade, que aponta o atendimento de uma demanda muito alta diariamente durante a década de 1970 por consertos e manutenção. Ele comenta sobre a presença de duas lojas de bicicleta vizinhas que juntas não conseguiam dar conta de todos os serviços que chegavam ali. Isto porque a locomoção particular não era a única, é possível auferir que em Maringá o uso comercial da bicicleta era muito comum, como comprova a foto anterior de bicicletas utilizadas para entrega de jornal pela cidade (Figura 8).

1.3 A CIDADE PLANEJADA E A CIDADE REAL

Como reiteramos nos tópicos anteriores, a produção do espaço urbano maringaense obedeceu a uma lógica de planejamento minucioso que teve como agentes principais, o capital fundiário e imobiliário, na figura da CMNP. Este primeiro planejamento levava em consideração a morfologia do terreno, o traçado da via férrea no ponto mais alto e seco e os divisores de água para a implantação do sistema viário, largo e arborizado. Segundo Meneguetti et al. (2009), os bairros foram projetados com delimitações bem definidas, com intenção de constituir um centro secundário com comércio e serviços em torno de uma praça. “Isso representava um ponto focal e um elemento fundamental para a legibilidade urbana, sem contar que assim também se garantia a acessibilidade dos moradores ao comércio e serviços vicinais em tempos de negação ao veículo individual” (p. 32). Esta foi a cidade produzida segundo normas tecnocráticas, que deram conta do plano inicial da cidade, mas, não das configurações socioespaciais que se sucederam.

A política de desenvolvimento sempre foi elaborada por via do planejamento e, portanto, a tecnocracia ocupou lugar de destaque em toda a história da cidade de Maringá. Foram diretrizes técnicas que definiram a cidade, mas é preciso destacar que os elementos técnicos não são neutros e atendem à implementação de concepções econômicas, políticas e sociais. (CORDOVIL e RODRIGUES, 2010, p. 2).

De acordo com Villaça (1999) o que se tem chamado de planejamento urbano nas últimas décadas no Brasil, nada mais é do que a ação do Estado sobre o espaço urbano. Para ele, a história do planejamento urbano brasileiro, que se inicia a partir de 1875, pode ser dividido em três fases distintas no âmbito que se propõe analisar, ou seja, o *stricto sensu*:

1ª Fase (1875-1930): “é marcado por pelos planos de melhoramentos e embelezamento ainda herdeiros da forma urbana monumental que exaltava a burguesia e que destruiu a forma urbana medieval” (VILLAÇA, 1999, p. 182);

2ª Fase (1930-1990): “marcado pela ideologia do planejamento enquanto técnica de base científica, indispensável para a solução dos chamados ‘problemas urbanos’” (VILLAÇA, 1999, p. 182). O que se desenvolveu neste período foi impulsionado pela divulgação dos planos para as duas maiores cidades do país (Rio de Janeiro-Agache e São Paulo-Prestes Maia), cuja maior novidade era o destaque para a infraestrutura, sobretudo saneamento e transporte. A crença era de que o problema das cidades causado pelo crescimento caótico seria resolvido através do planejamento, segundo técnicas e métodos bem-definidos (VILLAÇA, 1999).

3ª Fase (a partir de 1990): marcado pela reação ao segundo período.

Apesar de historicamente a produção de Maringá adentrar o marco temporal da 2ª fase (por ter sido fundada em 1947), faz parte de outra lógica do planejamento *lato sensu* que o autor não propõe o aprofundamento na ocasião. No entanto, ele cita que no sentido amplo do planejamento urbano encontram-se cinco vertentes, sendo uma delas a construção de “cidades novas” a qual Maringá faz parte. Ainda dentro dessa análise, o autor acredita que o planejamento urbano, da forma como é feito, descola-se da realidade e adquire autonomia por vezes “poética”, carregadas de ideologia e que não trata os problemas que atingem a maioria urbana:

Exceção feita ao zoneamento - o único aspecto do planejamento urbano brasileiro que tem sido vivo e conseqüente, embora sabidamente elitista -, o planejamento urbano no Brasil tem sido fundamentalmente discurso, cumprindo missão ideológica de ocultar os problemas das maiorias urbanas e os interesses dominantes na produção do espaço urbano (VILLAÇA, 1999, p. 222).

Levando-se em conta o conceito de ideologia, é possível dizer que é “um ideário histórico, social e político que oculta a realidade e que esse ocultamento é uma forma de assegurar e manter a exploração econômica, a desigualdade social e a dominação política” (CHAUI, 2001, p. 7). Neste sentido, o planejamento urbano é uma ideologia da elite urbana que institucionaliza o zoneamento da cidade conforme seus interesses, o que em Maringá fica bem claro nos planos diretores elaborados e que serão vistos com mais detalhes a seguir.

Talvez o primeiro impasse a ser incorporado à evolução histórica do território maringaense e que nos explica minimamente porque um planejamento tão bem elaborado

não deu conta da construção da cidade, é a delimitação entre os poderes do Estado e dos empreendedores capitalistas, através de uma complicada “demarcação entre o público e o privado, ou seja, o que seria da CMNP e o que seria da municipalidade” (CORDOVIL e RODRIGUES, 2010, p. 6).

Outro impasse foi o abandono de alguns aspectos importantes do plano inicial conforme a cidade crescia de forma mais rápida do que se imaginava, dessa forma, a orientação dos centros secundários projetada por Jorge de Macedo Vieira foi substituída pela consolidação de eixos lineares de comércio, que em certo sentido, pode ter afastado a população do acesso aos serviços próximos. Segundo Lojkine (1997) esta é uma das formas de segregação socioespacial que separa os interesses urbanos de frações hegemônicas da sociedade e as classes mais baixas. Ainda de acordo com o mesmo autor, a lógica da segregação do espaço, que provoca o distanciamento entre o *habitat* dos assalariados dos empregos, exige ainda mais dos meios de transporte e tem influência direta sobre a mobilidade urbana. Todavia, no que se refere à estrutura viária, o plano expansão de 1979 se manteve fiel ao proposto inicialmente, garantindo vias, calçadas e canteiros centrais largos, como será tratado mais a frente.

Ainda assim, a evolução urbana maringaense foi marcada por uma série de investidas de planejamento, que não raro, vem/vieram ao encontro de interesses privados. Considerando o Plano Diretor como a cristalização do planejamento urbano no Brasil (VILLAÇA, 1999) pode-se discutir como a produção e reprodução da ideologia da elite maringaense se manifestou ao longo dos anos.

1.3.1 Plano Diretor de 1967 e Plano de Diretrizes Viárias de 1979

O primeiro Plano Diretor de Maringá, também chamado de Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá (Figura 9), foi elaborado por uma equipe vinculada à Companhia de Desenvolvimento do Paraná - CODEPAR, financiada pelo governo do Estado, através da Lei Municipal nº 621/1968.

Figura 9 - Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá, 1967.



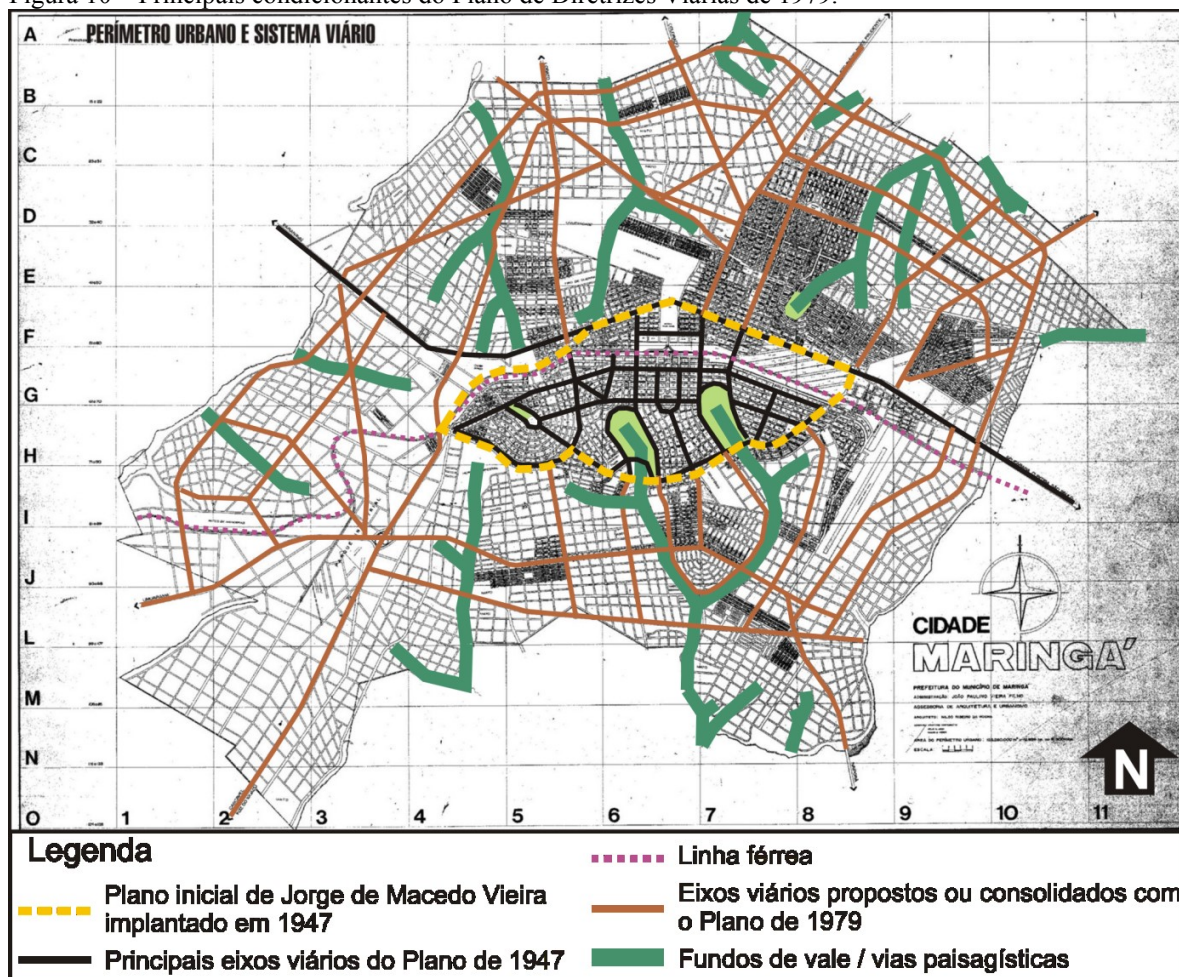
Fonte: CODEM, 1967. In: MENEGUETTI et al., 2009, p. 35.

A proposta deste plano estava baseada em estudos realizados desde 1963 e que determinava quais seriam os polos regionais a receber investimentos da CODEPAR. Segundo Cordovil e Rodrigues (2010), ele também procurava corrigir as distorções do plano inicial, que surgiram ao longo dos anos e dar andamento ao projeto de desenvolvimento do Paraná, pois até então, o Norte do Estado estava tributariamente mais vinculado a São Paulo do que à Curitiba por conta do escoamento da safra de café que era feito pelo Porto de Santos e não pelo de Paranaguá.

Neste meio tempo, veio à tona também o “Plano de Diretrizes Viárias” (Figura 10), elaborado por Nildo Ribeiro da Rocha em 1977 e implantado em 1979, que estabeleceu os procedimentos legais para a abertura de vias de acesso às glebas, dando vazão à expansão urbana da cidade. De acordo com Barbosa e Cordovil (2014) as regras estabelecidas pela companhia loteadora para a rápida ocupação do plano urbano levaram a outras empreendedoras a lotear as glebas nos arredores de Maringá, o que impulsionou o surgimento de uma série de pequenos loteamentos “desconexos da malha urbana, sem a qualidade do plano original” (BARBOSA e CORDOVIL, 2014, p. 4). Ainda de acordo com os autores, estes fatores em conjunto com o rápido crescimento da cidade, sobretudo na

região norte ao final de 1970, levou à configuração de uma malha fragmentada e sem continuidade em diversos pontos, uma vez que as legislações municipais não deram conta da expansão da cidade até aquele momento.

Figura 10 – Principais condicionantes do Plano de Diretrizes Viárias de 1979.



Fonte: PMM In: BARBOSA e CORDOVIL (2014, p. 7, modificado pelos autores).

De acordo com Barbosa e Cordovil (2014) este é considerado o mais importante plano de expansão da cidade, levando à aprovação de arruamento e sua efetiva utilização e tornou possível “que Maringá desenvolvesse grandes eixos de circulação, que oxigenasse suficientemente seu tecido urbano, através das grandes avenidas que partem do centro da cidade rumo aos bairros mais longínquos, fluindo sem obstáculos” (RODRIGUES, 2004, p. 71). Com este plano, até mesmo algumas avenidas que estavam em desconformidade com a definição inicial tiveram que ser alargadas e os loteamentos novos só poderiam ser aprovados se apresentassem o desenho obedecendo a esta mesma definição (RODRIGUES, 2004).

Todo loteamento novo repete o padrão do núcleo inicial da cidade, com largas avenidas duplas (traçadas com 46, 35 e 30 metros de largura) cruzadas em rotatórias que abrigam jardins, praças, coretos, passeios, etc., pré-definição das áreas residenciais, comerciais, industriais, bem com a reserva de áreas públicas para abrigar equipamentos sociais como escolas, creches, postos de saúde e obrigatoriedade de que os terrenos residenciais tenham no mínimo 300 metros quadrados (RODRIGUES, 2004, p. 73-74).

Dessa forma, Barbosa e Cordovil (2014) apontam que o plano coordenado por Nildo Ribeiro da Rocha teve alguns desafios, sobretudo, o de conciliar o plano de Jorge de Macedo Vieira com as expansões urbanas ocorridas de forma descontínua ao longo dos anos. “Além disso, conciliar os interesses dos loteadores com os da administração pública e lidar com as limitações técnicas, foram fatores inerentes ao processo de elaboração” (BARBOSA e CORDOVIL, 2014, p. 5). Um exemplo disso é o que ocorre na Zona 5 da cidade, pois, no lugar de ocupar as áreas com infraestruturas já instaladas ou em instalação, optou-se por ampliar o perímetro urbano em direção à zona rural, aprofundando ainda mais a hierarquização social do espaço urbano (CORDOVIL e RODRIGUES, 2010) e valorizando as terras dessa companhia que ficaram especulando pelo meio do caminho. Isto deixa ainda mais clara a influência dos agentes imobiliários, representados, sobretudo pela figura da CMNP.

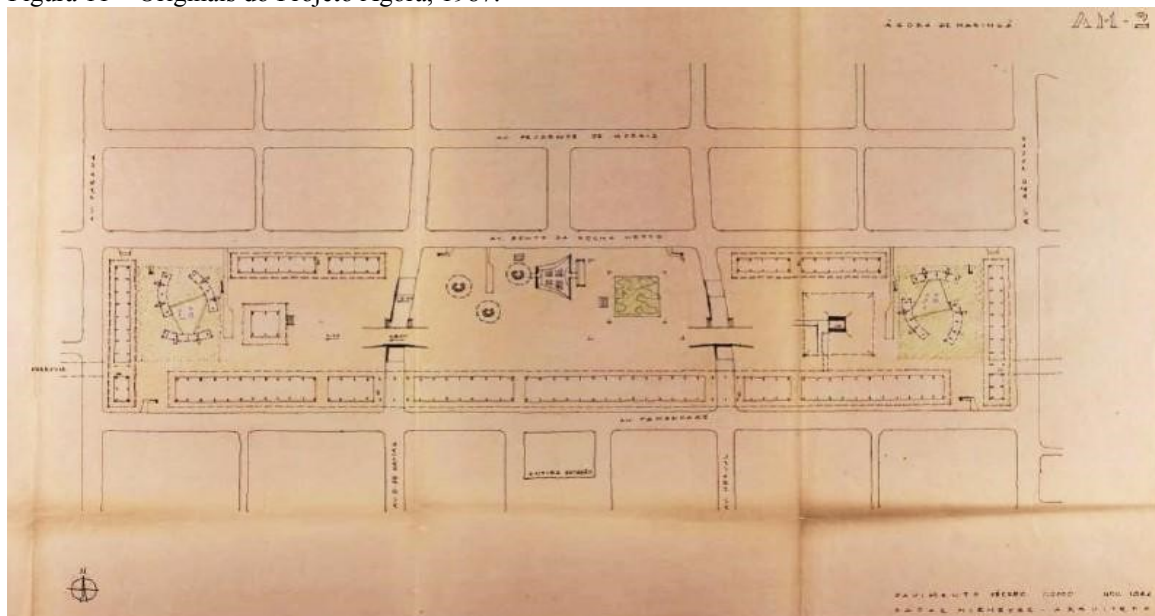
1.3.2 Plano Diretor de 1991 e Projeto Ágora

A estruturação do PD na década de 1990, veio em resposta à intensa verticalização ocorrida na cidade principalmente entre 1984 e 1989 (MENDES, 1992), o que tornou a infraestrutura urbana inadequada. Nesta mesma época, acontece um movimento intenso de aprovação de novos loteamentos e a queda da densidade demográfica. Denominado de Plano Diretor Integrado de Desenvolvimento de Maringá, segue as mesmas vias tecnocráticas e torna ainda mais desconexa a cidade planejada e a cidade real, que representa os interesses do setor imobiliário mais do que os da população.

Um plano distinto, denominado Projeto Ágora (Figura 11) foi encomendado pela PMM ao arquiteto Oscar Niemeyer em 1985. O projeto foi justificado pela necessidade de readequação viária que demandava mais infraestrutura, tanto pelo aumento do tráfego no centro da cidade quando para “garantir o escoamento rápido da produção, de pessoas e de serviços” (ANDRADE e CORDOVIL, 2010, p. 5). Além disso, as manobras feitas pelo trem no centro da cidade se tornavam aos poucos incompatíveis na circulação urbana entre o norte e o sul da cidade. Segundo as referidas autoras, Oscar Niemeyer propunha um novo conceito urbano, sendo o rebaixamento da via férrea a céu aberto e o mantimento da antiga

estação rodoviária um deles. Além disso, previa a construção de edifícios isolados, com garagens subterrâneas e a “área livre onde se inseriam os edifícios isolados deveria ser uma ágora, a grande praça que dava nome ao projeto” (MENEGUETTI et al., 2009, p. 44).

Figura 11 – Originais do Projeto Ágora, 1987.



Fonte: Maringá Histórica, 2019.

No entanto, em atendimento às pressões do mercado imobiliário, o projeto foi sendo revisto e readequado durante os anos, até o ponto de não mais existir, e o que foi implantado em seu lugar foi chamado de “Plano Diretor do Novo Centro” que de acordo com Töws (2015, p. 288) “foi encampado pelo planejamento estratégico Maringá 2030”, que será mais bem explanado no Capítulo 4. “Nesse momento a figura do arquiteto como atuante no espaço urbano desapareceu, dando lugar aos anseios dos agentes imobiliários influentes na cidade” (FERREIRA e CORDOVIL, 2014, p. 11). Este novo projeto trazia o aumento da oferta de lotes, diminuição dos mesmos (de 4000m² para lotes entre 700 e 1000m²), assim como a diminuição das “superquadras” previstas no primeiro. Dessa forma, em detrimento a um projeto que dava prioridade ao pedestre sobre os veículos, com espaços de convivência e uso público privilegiado, incorporou-se uma pequena quadra sem nenhum aparelhamento, equipamento ou uso e a antiga rodoviária foi demolida em 2010, desconsiderando seu valor histórico e cultural, para dar lugar a um projeto de “requalificação do espaço urbano” (leia-se: valorização do solo). Na área central, no terreno da antiga rodoviária, abriu-se licitação para a contratação de outro projeto, com concessão para um prédio de 36 andares e, no mínimo três andares no subsolo para estacionamento, “o

que significa que, além do estímulo à verticalização, a presença do automóvel na área central é garantida” (ANDRADE e CORDOVIL, 2010, p. 7).

Do projeto idealizado por Oscar Niemeyer, apenas o rebaixamento da linha férrea foi de fato concretizado entre 1995 e 1999. Atualmente, o novo Terminal Intermodal (finalizado e com inauguração prevista para 28/02/2020) está posicionado logo acima desse túnel e, segundo a gerente de projetos da SEMOB, Savi (2019), a parte subterrânea está totalmente pronta e estruturada para receber a integração com o trem ou VLT futuramente. Ainda de acordo com a entrevistada, a partir do momento que este modal passar a funcionar, só será necessário adicionar escada rolante e catracas de passagem, mas, a estrutura principal estará pronta.

É certo que desde 1985 com o Projeto Ágora e, mais tarde com o Novo Centro, existe alguma projeção para o funcionamento de um modal como o metrô, trem ou VLT. No entanto, desde aquela época até hoje, não houve de fato uma consideração real de ligação com a região metropolitana, que desafogaria a pressão sobre a malha urbana e rodoviária, sobrecarregada desde a década de 1980.

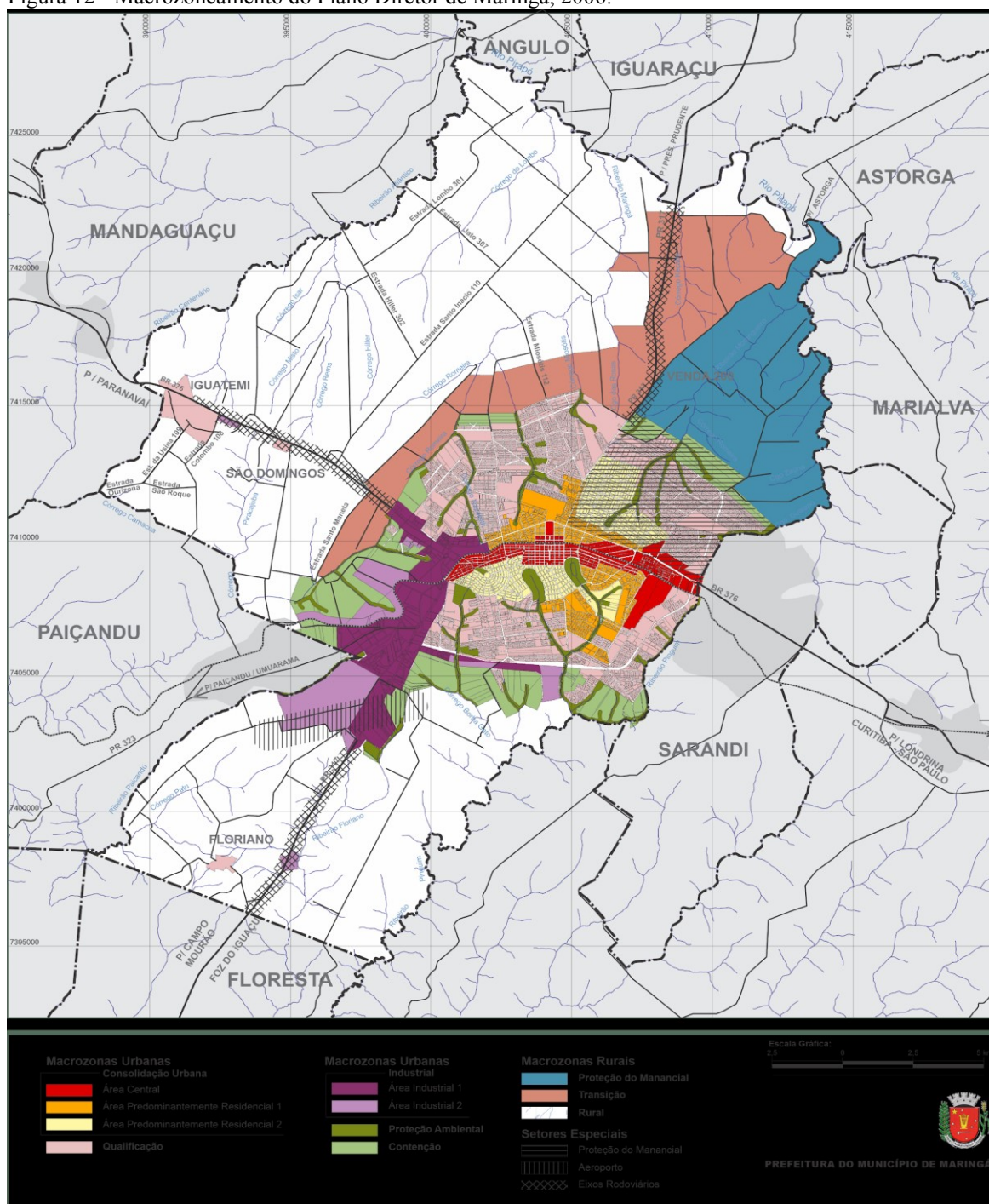
1.3.3 Plano Diretor de 2006 e a Revisão tardia

O PD surgido em 2006 (Figura 12) faz parte dos preceitos trazidos pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) em que se previa a regulação do solo urbano em prol do bem coletivo, através do cumprimento da função social das cidades e da implantação da gestão democrática (CORDOVIL E RODRIGUES, 2010, p. 11). No processo de elaboração deste documento algumas conferências foram realizadas com atuação dos agentes produtores do espaço urbano, incluindo também segmentos que nunca haviam participado efetivamente da construção de decisões sobre o uso e a ocupação do solo no município.

Apesar de importante o instrumento do plano diretor não é por si só, totalmente autoaplicável necessitando de regulamentações específicas em alguns casos. Em Maringá a reação tecnocrática de diversos agentes sociais fez com que diversos instrumentos do EC não fossem efetivados de imediato pelo PD, sofrendo algumas tentativas de mudanças em prol do mercado imobiliário nos anos sem regulamentação e, assim, os principais problemas urbanos não foram enfrentados:

O PD não é totalmente autoaplicável e carece de regulamentação. Em Maringá, não foi regulamentado a não ser em alguns pontos que interessavam diretamente aos loteadores e donos de construtoras, como, por exemplo, a Lei Complementar que regulamentou a “outorga onerosa do direito de construir” a transformação pontual de algumas áreas em ZEIS - Zonas Especiais de Interesse Social etc. Mas, os instrumentos que assegurariam o direito à cidade por meio do acesso à terra urbana não foram implementados e, assim, o problema de falta de moradia para a população de baixa renda e as desigualdade no acesso ao solo urbano não foram enfrentados (CORDOVIL E RODRIGUES, 2010, p. 13).

Figura 12 - Macrozoneamento do Plano Diretor de Maringá, 2006.



Fonte: Prefeitura do Município de Maringá.

Atualmente, está em discussão a revisão do atual plano diretor, que deveria ter sido realizada em 2016 segundo a lei federal que o instituiu. Apesar do atraso, as discussões e audiências públicas estão sendo feitas com participação ampla da população e, com cadeiras importantes sendo ocupadas por entidades que não costumavam ter voz, como é o caso dos cicloativistas. Ainda é importante destacar que a revisão do Plano Diretor de Maringá (PDM) coincidiu com a exigência por parte da PNMU de confecção de um Plano Diretor de Mobilidade Urbana que também está em processo de discussão em audiências públicas em Maringá. Segundo Savi (2019) quando questionada sobre a “conversa” entre estes dois planos, ela afirma que estão em total consonância, pois foi montada uma Equipe Técnica Municipal – ETM (ANEXO B) para acompanhamento do PDM que será utilizada quando começar os trabalhos com o PlanMob. “Ou seja, a mesma equipe que acompanhou o PDM será a que ajudará no PlanMob, para que falem a mesma linguagem”.

1.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 1

A produção do espaço urbano maringaense foi impulsionada pelos agentes imobiliários e proprietários fundiários na figura da companhia loteadora que colocou em prática a colonização do norte do Paraná (CTNP/CMNP). Além disso, está inserida dentro do contexto global e nacional e obedece tanto às dinâmicas externas de ciclos longos (*Kondratieff*) quando os ciclos internos e os pactos de poder que fazem parte da Teoria da Dualidade Básica brasileira defendida por Rangel (2005a). Dessa forma, a formação de seu território foi influenciada por fatos históricos externos como a II Grande Guerra e a Crise de 1929. No primeiro caso, através da necessidade de levantar recursos para a guerra, a companhia inglesa se desfez da loteadora que deu origem ao norte do Paraná, sendo que os brasileiros que assumiram, implantaram Maringá sob a mesma lógica do planejamento inglês. No segundo caso, o interesse pelas terras do norte do Paraná veio em razão da economia mundial em crise, a superprodução de café e a proibição de seu plantio no Oeste paulista, com isso, foi necessário encontrar locais com leis mais flexíveis para a produção. Dentro do Brasil, a Revolução de 30 e as políticas nacional-desenvolvimentistas de Getúlio Vargas intervíram muito na questão dos transportes e da mobilidade urbana, uma vez que se pretendia uma integração do território nacional através da confecção de malha viária representada antes pelas ferrovias e depois pelo rodoviarismo, num momento de expansão do capitalismo industrial. Naquele contexto, a decadência das ferrovias e a ascensão

vertiginosa do rodoviário representava mais do que escolhas de políticas internas de desenvolvimento. A unificação do território comercial era algo exigido pelo mercado financeiro externo, por isso, a opção por um modal que fosse economicamente mais flexível e mais barato de ser implantado em curto prazo, parecia ser o futuro mais certo. Além disso, o planejamento brasileiro era frágil para propor uma solução que não à imposta por uma força vinda do centro do poder, assim, tanto as cidades quanto as infraestruturas urbanas se voltaram ao transporte rodoviário.

No caso de Maringá, cujo traçado ferroviário deu origem ao plano inicial da cidade, a lógica da construção de cidades voltadas para o carro foi seguida sem dificuldades, dessa forma, os mesmos trilhos trouxeram também o asfalto e os desdobramentos dessa Além de priorizar o traçado do sistema viário em conformidade com topografia urbana, a ocupação do solo urbano maringaense possui uma gênese baseada na segregação socioespacial. O processo de produção do espaço urbano acompanhou também uma lógica tecnocrática baseada em planos e planejamentos que seguiram, entre outras coisas, as premissas das “cidades-jardins” europeias, mas, que logo se perderam para um crescimento populacional acelerado, sobretudo após a década de 1970 com a intensa urbanização em decorrência da substituição da economia cafeeira e modernização da agricultura. No entanto, a presença da bicicleta era muito acentuada nas primeiras décadas como forma de locomoção de uma classe social desprovida de condições de adquirir um veículo automotor, além de ser utilizada para fins comerciais. Isto aconteceu até o início de 1980, quando houve uma mudança no cenário geral da mobilidade urbana, pois as distâncias entre centro e periferia se tornaram maiores e o acesso ao carro de tornou um pouco mais amplo.

Esta lógica de planejamento não é isenta de uma base ideológica que reproduz os interesses da classe dominante, o que se faz presente até hoje em Maringá. Assim, a grande questão é que os principais planos diretores e legislações urbanísticas que fizeram parte da história maringaense basearam-se, não raramente, nos interesses de agentes privados, sobretudo do capital imobiliário. Além disso, não deram conta das configurações espaciais que se sucederam após o plano inicial, trazendo à tona decisões que beneficiaram determinadas classes em detrimento de outras, afastaram a pobreza das vistas de seus parques urbanos bem desenhados e, demandaram por mais transportes neste processo segregativo. Parte desse processo é decorrente de um conflito de interesses entre poder público e privado, isto porque, por ser fruto de uma colonização privada, no momento da

emancipação como município, a divisão dos poderes não ficou tão clara entre o que pertencia à CMNP e à prefeitura.

O capítulo subsequente traz a questão da mobilidade no município de Maringá, deixando claro como tanto o conflito de interesses, quanto o abandono de alguns aspectos do plano inicial da cidade como o afastamento da população das áreas de serviços básicos, demandou por uma rede de transportes mais complexa e teve impacto direto neste setor.

CAPÍTULO 2 - MOBILIDADE NA PAUTA POLÍTICA E OS CAMINHOS CONTRADITÓRIOS

O início do século XXI traz a necessidade de se discutir o tema da mobilidade e dos transportes sob uma nova perspectiva, quebrando com o paradigma da causalidade (abordagem da década de 1950) e trazendo para uma discussão dialética, que coloca as pessoas como centro da discussão (MIRALLES-GUASCH, 2002; GUTIERREZ, 2012). Esta substituição metodológica e conceitual prevê a coerência das dinâmicas territoriais e de transporte dentro de um modelo de adaptação recíproca. Esta oposição metodológica se faz dentro da lógica de que a conexão entre o estudo dos transportes e o espaço é uma relação que se dá dentro de um marco temporal e espacial.

Ello obliga a incorporar una reflexión sobre desfases temporales y ritmos diferenciados a corto y a largo plazo, y a introducir ámbitos territoriales desiguales y complementarios entre una coherencia macrogeográfica y las especificidades locales. Todo ello dentro de una estructura determinada integrada por las esferas sociales, económicas y políticas que se interrelacionan entre sí. (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 114).

Na dimensão temporal, coloca as especificidades de uma cidade onde existe uma rede de transporte concreta e cujo resultado é fruto das relações entre os agentes produtores do espaço urbano, que se desenvolvem no tempo. No entanto, Miralles-Guasch (2002) lembra que este resultado histórico não pode ser visto apenas como uma herança material, mas, como uma interação entre estruturas novas e antigas, que se ajustam e modificam em determinações mútuas. A dimensão espacial é aquela que anteriormente era posta como abstrata e tratada apenas no âmbito das distâncias e serem superadas, deixando de lado a discussão social. Além disso, é preciso entender que a estrutura espacial que se apresenta é aquela que foi conferida ao território pelo sistema capitalista, o que caracteriza funções fragmentadas e diferenciadas das funções urbanas.

Una de las funciones principales que se han atribuido a las infraestructuras del transporte, como parte de las inversiones, es el de participar en la profundización y transformación del territorio con la finalidad de ampliar los espacios funcionalmente integrados. En este sentido, es necesario entender el objetivo principal de los medios de transporte como la estrategia para relativizar una distancia cada vez más amplia. (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 116).

Dentro da perspectiva dialética, entendida como a interação entre aspectos ou elementos contrários, não se pode pensar na questão da mobilidade senão trazendo à tona também esta categoria, entendida como um dos componentes do espaço, conforme é explicitado por Silveira e Cocco (2010):

Ressalta-se que estas interações espaciais não são “genéricas”, mas concretizam-se em mobilidades e acessibilidades segundo o tipo de modal, o modo de transporte e a “formação material” transportada, conformando espaços de fluxos desiguais em diferentes escalas. Assim, a utilização da noção de interação espacial agrega conteúdo crítico à discussão dos transportes, pois busca superar o estudo do “transporte pelo transporte”, com os deslocamentos de passageiros entre espaços distintos sendo tomados como uma simples questão de “demanda” (fluxo a ser acomodado dentro do sistema de transporte) e “oferta” (quantidade de serviço e infraestrutura necessários para acomodar esses fluxos). Devemos compreender que as interações espaciais repercutem em transformações espaciais, com desenvolvimentos desiguais do espaço, no caso da concentração destas em determinadas áreas enquanto ocorre rarefação em outras. (SILVEIRA e COCCO, 2010, p. 68).

Dessa forma, é preciso considerar a mobilidade urbana como algo que vai além dos transportes e modos de locomoção. Segundo Cocco (2017) a mobilidade está associada às políticas que abarcam os transportes, estendendo-se para as questões de uso do solo, proximidade entre lugares, integração etc. Além disso, a mobilidade deve ser reconhecida como um direito, pois é ao mesmo tempo, meio e condição para o acesso a outros direitos e à cidadania em si (GUTIERREZ, 2016). A bicicleta, especificamente, pode se enquadrar como uma forma de mobilidade urbana ativa, considerada como um eixo da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), que trata de uma maior ênfase dos modos coletivos e não motorizados de deslocamento. De acordo com Neri, Filho e Savi (2016), em cidades de porte médio, onde as viagens se caracterizam por serem mais curtas, a bicicleta é um meio de grande potencial nos deslocamentos urbanos, auxiliando uma grande parcela da população diariamente. Além disso, para distâncias de até 8 km, o tempo de deslocamento se assemelha muito ao de um carro (Gráfico 3). Por este motivo, esta antiga invenção, se mostra ainda hoje como uma forma concretamente moderna, prática e política de se locomover. Numa sociedade que elegeu o veículo automotor como modal privilegiado tanto em políticas públicas quanto em infraestrutura urbana, a utilização da bicicleta segue na contramão do modelo vigente da dependência do combustível fóssil, posicionada à margem do sistema. Além de barata e democrática, utilizar a bicicleta é uma forma de viver e experienciar a cidade sob uma nova perspectiva, na ótica da humanização dos espaços e do estreitamento da convivência social.

Importante destacar também a relevância que este modo de locomoção adquire em momentos de instabilidade global como aconteceu em 1973 com a crise do petróleo e como estamos vivendo agora, em 2020, com a pandemia do coronavírus. O impacto que o distanciamento social, isolamento voluntário ou obrigatório e regime de trabalho em *homeoffice* têm provocado na mobilidade urbana é algo que nos mostra que o modo de vida adotado no sistema capitalista neoliberal não se sustenta. E, assim como no passado, a bicicleta se apresenta mais uma vez como uma solução viável que evita o contato com outras pessoas, exercita o corpo e melhora a saúde (em um momento em que a baixa da imunidade pode significar uma predisposição maior ao vírus) e evita as grandes aglomerações próprias do transporte público coletivo. Muitas cidades pelo mundo tem adotado a política de realocar e destinar vias para a circulação de pedestres e ciclistas neste momento, dando mais opções para quem não pode ficar em casa e necessita se deslocar, seja para ir ao trabalho, seja para atender necessidades emergenciais de pessoas em grupo de risco, entre outros. Acreditamos ser este também o caminho para a volta gradativa das atividades econômicas, pois, como já citado anteriormente, enquanto não houver vacinas ou tratamentos comprovados, esta doença será parte da nossa realidade.

Gráfico 3 – Modo de Transporte x Tempo de viagem



Fonte: *European Comission*, 1999. In: BRASIL, 2007, p. 60.

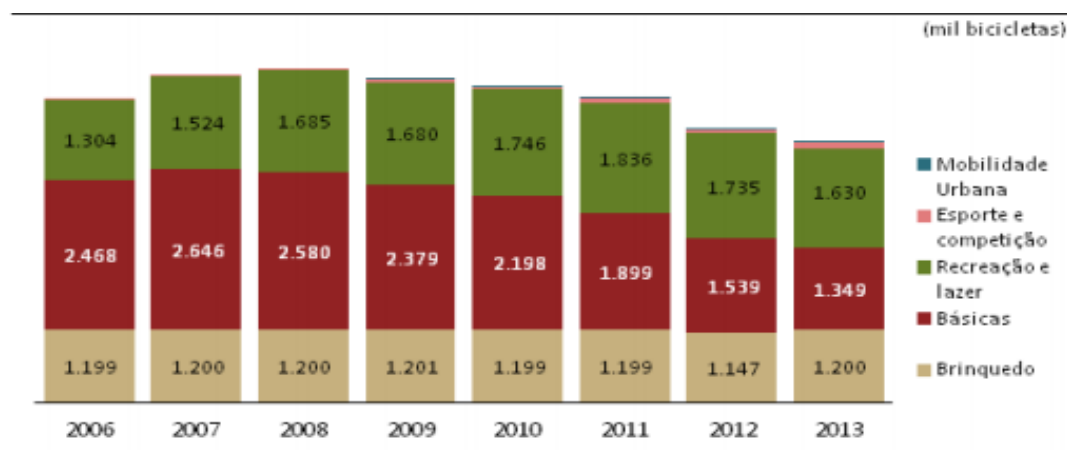
No entanto, mesmo diante de todas as palpáveis vantagens sobre o uso da bicicleta, temos também críticas ao modelo, no sentido de entender que existem diferenças entre aquele grupo de “privilegiados”, que segundo Monteiro (2019b) geralmente compõem o conjunto de cicloativistas das cidades e, utilizam a bicicleta como **opção**, e, àqueles que em sua dissertação ele categoriza como os que a utilizam como **única opção**. Ou seja,

locomover-se de bicicleta pela cidade para uns pode ser motivado como uma alternativa ao estresse do trânsito (bicicleta como opção) enquanto para outros, representa o meio mais barato de se locomover e o valor economizado com o combustível pode utilizado com outras necessidades básicas (MONTEIRO, 2019a). A distinção está quase sempre, na classe social à qual pertencem e, se a escolha de transitar de bicicleta pertence a uma decisão política, social ou econômica.

Podemos dizer que o atual uso da bicicleta, perpassa por inúmeras contradições, tanto na questão dos transportes quanto na materialidade da mesma. Enquanto transporte, Monteiro (2019b) traz a noção de que o modal é o “anfíbio” das cidades, pois está em todos os ritmos (LEFEBVRE, 2004). Quando circula na rua, é mais lento que o padrão da rua, quando circula na calçada é mais rápido, por vezes, que os pedestres e, pode percorrer entre estas duas infraestruturas, dependendo do momento e das condições. Em termos de materialidade, existe a distinção visível e perceptível de uma bicicleta de lazer e uma de transporte, podendo ser ao mesmo tempo um instrumento de elite e de classes baixas. Monteiro (2019b) acredita que a atualidade traz a exaltação da bicicleta por parte de uma classe social mais alta (bicicletas *Specialized*, com fibra de carbono que podem chegar a custar R\$ 50.000,00 ou mais), ao passo que, qualquer quadro pode ser montado por um preço muito baixo e desempenhar a mesma função, ainda que com objetivos distintos (CORDOVIL, 2019).

O Gráfico 4 mostra os números de bicicletas vendidas no Brasil entre 2006 e 2013 e corrobora com a ideia do que foi exposto anteriormente, expondo que a venda de bicicletas básicas caiu 56,66%, enquanto as bicicletas ditas de recreação e lazer subiram 20% (ABRACICLO & ASSOCIADOS, 2015). Segundo a referida pesquisa, este fator pode estar associado ao aumento e distribuição de renda nos anos analisados, o que fez com que os usuários passassem a consumir modelos com maior valor agregado ao passo que os modelos básicos que “são tidos como bens inferiores, dos quais os consumidores fogem assim que um novo meio de transporte urbano é disponibilizado, dentro de seus limites orçamentários” (ABRACICLO & ASSOCIADOS, 2015, p. 41), fossem deixados de lado.

Gráfico 4 – Evolução das vendas de bicicleta por tipo, 2006-2013.



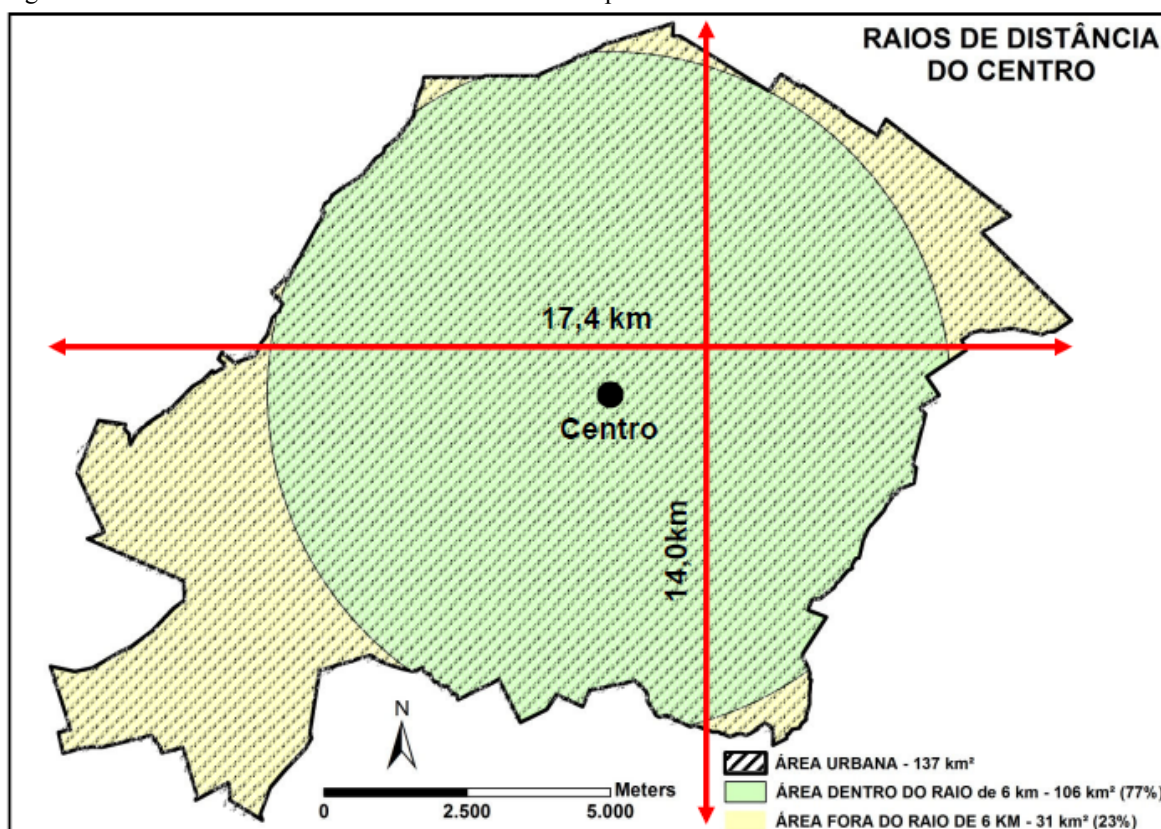
Fonte: Abraciclo & Rosenberg Associados, 2015.

A premissa sustentada é a de que a fração dos usuários da bicicleta que a utilizam dentro do que foi classificado por Monteiro (2019a) como “única opção”, são os mesmos que não continuariam com o modal, caso fossem oferecidas condições para outras formas de deslocamento. Ou seja, se pudessem dispor de outras formas motorizadas certamente o fariam, sobretudo porque a bicicleta, por si só, ainda vem com o estereótipo de marginalização Miralles-Guasch (2013), relegada a uma classe social baixa. Ainda de acordo com a referida autora, as políticas públicas voltadas para o transporte, devem também implicar elementos culturais, através do incentivo às mudanças de hábito. Enquanto isto não ocorre, temos a dialética entre seu uso político e socioeconômico, onde o primeiro se destina a um grupo distante do segundo. Com aspirações e posicionamentos diferenciados e, que, portanto, talvez não consiga dialogar em profundidade com a realidade da maioria. Em Maringá, esta ideia da bicicleta como forma de locomoção destinada a uma classe social desprovida de condições, vem da formação econômica e social da cidade e da forma como seus moradores se relacionavam com a mesma. No capítulo anterior foi possível entender que não havia a distinção recente entre o usuário que utilizava a bicicleta como opção ou necessidade, somente quem não tinha dinheiro para comprar um carro é que andava de bicicleta, segundo os relatos da época. Em uma análise pouco aprofundada iniciada na última fase dos questionários, foi possível entender um pouco sobre essa tendência, já que a maioria dos usuários que declaravam utilizar a bicicleta como necessidade, se diziam também propensos a utilizar outro mesmo de transporte se pudesse (moto e patinete foram as formas mais citadas). No entanto, necessitamos de elementos balizadores que possam confirmar esta hipótese, como uma amostra mais expressiva de questionários.

É importante salientar também que as análises sobre mobilidade por bicicleta presentes neste trabalho, dizem respeito às condições apresentadas pelo município de Maringá em termos de clima, tempo de deslocamento, distâncias percorridas, relevo, entre outros. Estando assim em acordo com as potencialidades estudadas para este espaço urbano. No entanto, entendemos que a mesma conjuntura pode não ser tão facilitada em outras realidades geográficas, estando condicionadas a diversos fatores. Em metrópoles como São Paulo-SP e Rio de Janeiro-RJ, por exemplo, não se pode pensar na utilização da bicicleta sem refletir igualmente na integração com outros modais, uma vez que as distâncias percorridas são mais longas e, somente o transporte por bicicleta, pode não ser suficiente para se alcançar o destino desejado. Outros locais como Florianópolis-SC, com relevo acidentado e barreiras físicas e naturais, por vezes intransponíveis, também existe dificuldade em se utilizar a bicicleta como único modal. De acordo com Pezzuto (2002), nestes casos, o transporte ciclovitário pode ser uma boa alternativa para a diminuição do número de carros, no entanto, deve ser conectado a outro modal, o que aumenta seu raio de atuação.

De acordo com Neri (2012) por ser uma cidade relativamente compacta Maringá abarca num raio de oito quilômetros traçado a partir do centro, todos os serviços essenciais oferecidos (Figura 13). Juntamente com este fator, sabe-se que 70% do relevo da cidade encontram-se numa declividade de 2% a 5%, classificada como plano (0 - 3%) a suave ondulado (3% - 8%) segundo a Embrapa (1979). Dessa forma, a mobilidade por bicicleta é totalmente viável fora do escopo das decisões políticas e socioculturais, que impedem que ela seja mais significativa dentro da cidade.

Figura 13 – Área urbana dentro do raio de distância compatível com os deslocamentos ciclovitários.



Fonte: NERI (2012, p. 104).

Em termos de institucionalidade, o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) foi um importante passo na regulamentação da política urbana proposta na Constituição Federal de 1988 – CF/88. No entanto, por não apresentar capítulo específico sobre a mobilidade foi elaborada posteriormente a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) ou também conhecida como Lei da Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) que, dentre outras coisas, criou programas e mecanismos para a consolidação de uma política de mobilidade, como é o caso dos programas “Brasil Acessível” e “Bicicleta Brasil”. Além disso, esta lei ampliou a necessidade de elaboração de Planos de Mobilidade Urbana (PlanMobs) para municípios acima de 20 mil habitantes ou pertencentes a uma região metropolitana significativa. Segundo dados da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do extinto Ministério das Cidades (atualmente Ministério do Desenvolvimento Regional) somente 195 municípios dos mais de 2.160 que deveriam elaborar planos de mobilidade urbana haviam concluído o referido documento até o início de setembro de 2018.

A lei original previa como limite o prazo de abril de 2015 e a Lei nº 13.406/2016 estendeu-o para seis anos a partir de janeiro de 2012. Em 2018 foi novamente alterada através da MP nº 818/2018 para abril de 2019. Mais recentemente a MP nº 906/2019 altera

mais uma vez as diretrizes da PNMU e institui que o “Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2021” (BRASIL, 2019). No entanto, há mais uma confusão, pois uma lei do ano anterior (Lei nº 13.863/2018) já havia estabelecido até 2025 para readequação dos planos de mobilidade. Assim, os municípios que não tenham elaborado o PlanMob “terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei” (BRASIL, 2018b). Este fator talvez seja o reflexo da extinção do MCidades e da falta de diálogo entre os ministérios na transição do governo de Jair Bolsonaro, o fato é que existem dois prazos para a elaboração dos PlanMobs e nenhuma garantia de efetividade dos mesmos.

Em nível nacional e especificamente sobre as bicicletas foi instituído em pelo Ministério das Cidades o “Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta” comumente chamado de “Programa Bicicleta Brasil”, com o objeto de fomentar o uso da bicicleta como meio de transporte, impulsionado pelo já mencionado Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Segundo Silva (2013)¹², ao assumir a coordenação do Programa (entre 2009 e 2010) incorporou um projeto denominado “Projeto Bicicleta Brasil: avanços e desafios” que visava reformular o referido programa e atualizar seus instrumentos e ações a partir da colaboração de alguns dos principais atores nacionais. Segundo ele, por ausência de apoio por parte da Secretaria Nacional, seja por falta de recursos humanos seja pelo redirecionamento da política que se voltou quase que exclusivamente para o Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) o projeto foi cancelado em 2010.

Em outubro de 2018, um projeto similar foi sancionado pela presidência da república. A Lei 13.724/18, instituiu o Programa Bicicleta Brasil (PBB) “para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana” (BRASIL, 2018c) e foi aprovado com alguns vetos importantes, com uma gênese já enfraquecida. A destinação de 15% do valor arrecadado com multas de trânsito, por exemplo, que seria uma fonte de financiamento do mesmo não foi considerada na sanção, justificando que isso poderia acarretar o enfraquecimento dos órgãos pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito (SNI). O montante, segundo a Agência Senado (2018), seria de aproximadamente 1,3 bilhões.

Em Maringá, como na maior parte dos municípios, a questão do Plano de Mobilidade Urbana está caminhando lentamente. O problema maior não está no atraso da

¹²Arquiteto do Ministério das Cidades, participou diretamente na implementação do Programa Bicicleta Brasil desde 2006 e entre 2009 e 2010, informalmente, como coordenador.

confeção do plano em si, mas, na discrepância entre a imagem da cidade moderna e planejada que se quer exportar e a cidade real, que parece só colocar em prática o tipo de planejamento que tangencia o interesse dos agentes produtores do espaço de maior influência na cidade, ainda que este cenário tenha sido amenizado desde 2017. A primeira audiência pública foi realizada no final de 2019, pois, de acordo com Savi (2019) o contrato para o processo do desenvolvimento do PlanMob em Maringá ficou um tempo pendente de assinatura por parte do poder público municipal. A demora, segundo ela, foi devido à falta de vontade política, sobretudo no momento de transição entre gestões e a mudança de prioridades, pois os agentes da prefeitura nunca consideraram a pauta relevante para discussão. A exigência do governo federal, a realocação dos funcionários públicos dentro da prefeitura (devido à troca de gestão) e sua entrada na SEMOB foi o que deu mais autonomia ao projeto. Savi (2019) conta que depois de explorar os exemplos espalhados pelo Brasil, montar uma equipe capacitada e pesquisar as questões técnicas de confecção do PlanMob, chegou-se a um termo de referência para a licitação que quando colocado em prática poderá servir de exemplo para todo o país.

Os subcapítulos seguintes tratarão de diferentes modais e como eles se apresentam num âmbito global e local, relacionando-se como a formação econômica e social de Maringá e com bicicleta.

2.1 OS AUTOMÓVEIS COMO SOLUÇÃO

A necessidade de circular está ligada à realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas necessárias ao convívio em sociedade (VASCONCELLOS, 2012). Neste sentido, está associada aos fatores de mobilidade e acessibilidade e a escolha pelo automóvel pode estar ligada a um uso mais intenso do espaço, com maior troca de papéis e de interesses:

Assim, por um lado, ela tem relação com as condições físicas pessoais dos viajantes e com a sua capacidade de pagamento dos custos incorridos. Por outro lado, ela depende da disponibilidade de tempo por parte das pessoas e do casamento adequado com os horários de funcionamento das atividades nos destinos (janelas de tempo), bem como da oferta de meios de transporte. (VASCONCELLOS, 2012, p. 35).

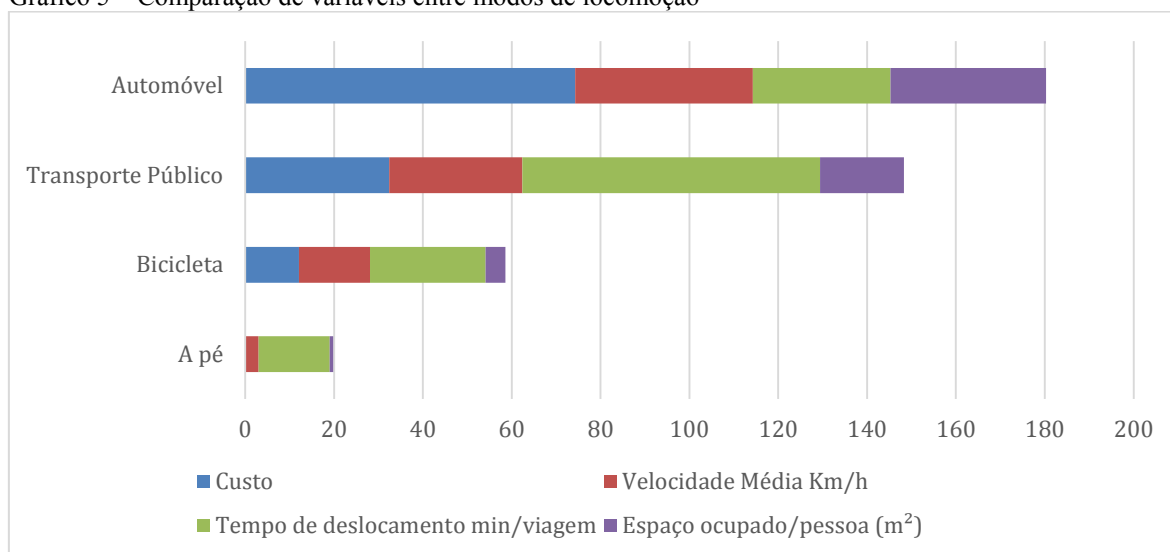
Fatores culturais, sociais, econômicos e familiares podem influenciar os modos de deslocamento das pessoas, mas, adiciona-se a esta discussão também os fatores políticos,

que determinam que tipo de modal receberá os maiores incentivos para que possam ser operacionalizados e utilizados de forma mais intensiva. Ainda de acordo com Vasconcellos (2012), pesquisas comprovam que quanto maior for a largura “livre” das vias, maior será também a velocidade dos veículos, pois dessa forma não são considerados os perigos e conflitos que podem advir da circulação dos demais usuários. No caso de Maringá, a largura e estrutura das vias são um convite à utilização do automóvel, pois representa a fluidez e flexibilidade que não se encontra no transporte público e a rapidez que o deslocamento a pé e supostamente por bicicleta não apresentam. No entanto, não se pode deixar de considerar que existem mecanismos para coibir e ajustar os limites de velocidade, como radares fixos de velocidades, supercâmeras e câmeras que registram avanço de sinal vermelho, por exemplo, que são amplamente utilizados na cidade. Mas, o número de acidentes de trânsito, sobretudo os fatais, mostra que nem sempre estes dispositivos são suficientes.

O gráfico a seguir (Gráfico 5) demonstra a comparação entre diversas variáveis como custo, velocidade e tempo de deslocamento para as diferentes formas de locomoção e deixando claro que o automóvel além de ser o mais caro, ainda é o que ocupa mais espaço na via e, possui tempo de deslocamento muito parecido com a bicicleta, apesar de andar mais rápido em horários normais de circulação (40 km/h em média). Já em horários de pico, esta velocidade pode cair pela metade (20 km/h), sendo a mesma velocidade que era desempenhada pelas carroças puxadas por tração animal entre o final do século XIX e início do século XX, nas cidades¹³.

¹³É claro que se deve considerar que as cidades eram menores e as distâncias, por consequência, também o eram. No entanto, em termos relativos, ao pensar na potência e tecnologia dos carros de hoje e o fato de não conseguirem ultrapassar a velocidade de carros puxados por animais há mais de um século atrás, é possível entender o impacto dos congestionamentos no cotidiano urbano.

Gráfico 5 – Comparação de variáveis entre modos de locomoção



Fontes: Coelho et al. (2011, p. 13) / Vasconcellos (2012, p. 81).

Elaboração: BARBIERO, 2019.

É importante salientar que aspectos como espaço ocupado por pessoa possui uma variação tanto no transporte público, quanto no transporte individual, sendo que o que aparece na tabela é uma média entre o espaço utilizado num momento de taxa de ocupação ideal, ineficiente ou habitual. O automóvel, por exemplo, quando está circulando com taxa de ocupação em torno de 30% (1,3 pessoa que é a situação habitual), representa um espaço ocupado de 50 m², já em uma situação ideal de 100% (5 pessoas) ocuparia 20 m² da via. No caso do transporte público (neste caso considerado o ônibus), também se supõe uma taxa de ocupação dita ineficiente com 33% de ocupação (15 passageiros e 28 m² de espaço ocupado), uma taxa de ocupação ideal com 100% transportaria 45 passageiros em um espaço de 9,8 m².

A utilização do carro como meio de transporte prioritário da vida urbana, conforme exposto, obedece genericamente à lógica de um modo de produção capitalista¹⁴, que incide na cidade sobre a forma de estruturas e políticas voltadas a atender este modal. Dessa forma, ainda que não seja totalmente evidente, existe certo preconceito com relação aos modos de transporte não motorizados (como a bicicleta) e o transporte público, “frequentemente reforçada pela propaganda de venda de carros e motos” (VASCONCELLOS, 2012, p. 53). Mas, no caso do transporte público, esta ideia é reforçada pelas péssimas condições de uso, com horários insuficientes, espera nos pontos,

¹⁴ Ao relacionar o carro com o modo de produção capitalista é importante lembrar que este último não se realiza de forma pura e, para que tal afirmação saísse do campo da generalização, seria necessária uma análise da formação econômica e social ou socioespacial de cada realidade. De acordo com Cocco (2020) em países periféricos é possível ver que o capital não desdenha totalmente o transporte público, uma vez que o mesmo é útil para a reprodução da força de trabalho, enquanto capital desvalorizado.

ônibus mal equipados e lotados, entre outros. Além disso, é preciso salientar o papel de outro agente proposto por Corrêa (2004) e Capel (1974) que é a força da indústria automobilística (donos dos meios de produção) que leva a reflexos de políticas urbanas que não atendem à mobilidade, e sim em favor da indústria ou de certos setores industriais (MIRALLES-GUASCH, 2013).

A interação desigual entre as diferentes esferas sociais, como é o caso da atuação da indústria automobilista ou de determinados agentes produtores do espaço, podem gerar situações muito distintas e processos igualmente diferenciados, apresentando formas diversas dependendo de cada situação dentro de um espaço concreto (MIRALLES-GUASCH, 2002):

El poder que tienen algunas industrias y no otras, las políticas de municipalización o de privatización que los gobiernos adoptan, las características de la estructura urbana local o nacional y las diferentes esferas, que cuando interactúan dan lugar a situaciones determinadas, que en algún caso pueden alejarse bastante de la dinámica general descrita (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 118).

Neste sentido, tem-se um papel importante desempenhado por tais agentes, uma vez que agiram/agem sob um objeto para transformá-lo em algo imprescindível para a vida contemporânea nas cidades. Cabe aqui a discussão feita por Santos (2006) sobre sistemas objetos e ações para entender melhor estas relações. De acordo com Santos (2006) os objetos não possuem realidade filosófica, neste sentido, não significam nada separado de um sistema de ações. Ao observar um carro, por exemplo, considerando-o como o objeto técnico que é, sem a interação com o meio urbano não seria mais que isso. Assim, concorda-se com o autor quando ele traz as ideias de Sérís (1994) que diz: “símbolo da autonomia perfeita, o automóvel particular apenas se concretiza no conjunto das relações técnicas ou das relações tecnicamente estabelecidas no espaço e no tempo” (SÉRIS, 1994, p. 50 apud SANTOS, 2006, p. 28).

Através dos objetos, a técnica é história no momento de sua criação e no de sua instalação e revela o encontro, em cada lugar, das condições históricas (econômicas, socioculturais, políticas, geográficas), que permitiram a chegada desses objetos e presidiram à sua operação. A técnica é tempo congelado e revela uma história (SANTOS, 2006, p. 29).

Em Maringá, como já mencionado, o plano inicial trouxe as condições materiais necessárias para que os veículos automotores se reproduzissem e circulassem de forma fluida e sem obstáculos pela cidade. As avenidas largas e as políticas voltadas para os

carros foram a “ordem natural” dos processos ocorridos desde o início da produção do espaço urbano maringaense. Tanto que em 1979 houve um esforço por parte do poder público para que o sistema viário voltasse à conformidade com o que havia sido projetado inicialmente (através do Plano de Diretrizes Viárias), sendo este, um dos únicos aspectos que se mantiveram de forma mais contundente da herança do planejamento de Maringá.

Claro que se não se pode pensar que todo o sistema viário foi configurado apenas como uma condição única e exclusiva dos veículos. Existem na mesma lógica, as calçadas amplas com três metros de largura em grande parte da cidade, inclusive nas áreas de expansão além do plano (CORDOVIL, 2019). Não há como afirmar que a ideia inicial do engenheiro era a de beneficiar os pedestres com esta medida, mas, a questão é que ela abarca as condições para que esta circulação seja facilitada. No entanto, ainda que amplas, a qualidade das mesmas pode ser questionada. Em termos legislativos, a responsabilidade pela calçada é do poder público, sobretudo as prefeituras, de acordo com a engenheira civil Célia Neto Pereira da Rosa¹⁵ em entrevista para Mobilize Brasil (2019). No entanto este agente se exime de tal responsabilidade para passa-la ao proprietário do imóvel, fazendo com que a execução e manutenção das mesmas ocorra muitas vezes, de forma aleatória e sem fiscalização (Figura 14). Assim, ainda que existam condições materiais é preciso que elas sejam casadas com políticas públicas que viabilizem sua utilização de forma ampla e democrática. No entanto, não é objetivo desse trabalho aprofundar na questão, ainda que se admita a importância do mesmo para a mobilidade dos pedestres e até mesmo dos ciclistas dentro da cidade.

¹⁵De acordo com Mobilize Brasil (2019) a engenheira civil Célia Neto Pereira da Rosa atua há anos na área de acessibilidade. É coordenadora de Acessibilidade do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná (Crea/PR) e representou a instituição na elaboração da NBR 9050 (que é a norma técnica sobre calçadas), entre outros.

Figura 14 – Situação de uma calçada no centro de Maringá, na Avenida Horácio Racanello.



Fonte: BARBIERO, 2018.

Outra questão sobre o sistema viário é com relação aos canteiros centrais espaçosos, que durante muitos anos foram subutilizados como “jardins” da arborização urbana. Claramente, a importância das árvores e canteiros para a cidade, no escoamento das águas da chuva e até manutenção do microclima urbano, por exemplo, são extremamente relevantes. Mas, a implantação de ciclovias junto a essas estruturas, sem o comprometimento das funções que já desempenhava, têm trazido à cidade, mais organicidade e fluidez. Reiterando mais uma vez o que foi afirmado acima, que as condições materiais foram dadas, mas, não havia uma conjuntura favorável que proporcionasse uma mudança significativa na configuração urbana maringaense que coubesse os ciclistas.

Para fechar tais reflexões, utiliza-se dos apontamentos de Santos (2006) quando diz que o mundo é um conjunto de possibilidades que dependem das oportunidades oferecidas pelos lugares. Ou seja, as mesmas cidades que foram criadas pensando nos carros, podem também abarcar novas perspectivas, a depender da existência de “condições locais que garantam a eficácia aos respectivos processos” (SANTOS 2006, p. 230) a fim de

que se exerçam determinadas ações. Tais oportunidades oferecidas pelos lugares podem ser ilustradas em sociedades capitalistas avançadas que dependendo do contexto da mobilidade, onde o fluxo se torne muito viscoso por conta dos congestionamentos, podem passar a investir na solução coletiva através de transporte público (COCCO, 2020) e na integração desses com outras formas não motorizadas. Isto porque se entende que a reprodução do capital depende também da fluidez casa-trabalho e não é dentro de um carro parado durante horas no trânsito que esta relação será mais eficiente. A “perda de tempo” na forma de locomoção, seja ela qual for, é improdutiva em sentido amplo, como nos lembra Cocco (2020). No entanto, é preciso entender que tais determinações dependem também de forças externas e das mudanças de paradigmas que vem de centro do poder, sobretudo em países como o Brasil. “Cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente” (SANTOS, 2006, p. 231).

2.2 O TRANSPORTE COLETIVO E O MODO EMPRESARIAL DE GESTÃO

Historicamente, o Estado brasileiro colocou nas mãos do capital a prestação de serviços públicos coletivos, sobretudo por falta de recursos, o que levou a uma defasagem no atendimento à população nas áreas mais carentes ou de forma abrangente “pelo contrário, serviam as novas ocupações para fins de valorização, em um mecanismo antecipatório de demanda de transportes” (SILVEIRA e COCCO, 2010, p. 74). Este fator representa um processo discrepante, uma vez que, segundo os referidos autores, as interações espaciais feitas a partir dos transportes públicos deveriam ser parte de uma estruturação mais justa da cidade, promovendo a acessibilidade das classes de mais baixa renda. No entanto, por estar nas mãos do dito capital (geralmente operadoras locais ou regionais) é um serviço que não recebe investimentos no mesmo nível que outros setores, além de contribuir com a valorização da terra urbana e a desvalorização do trabalhador, de modo que “não apenas os custos das tarifas podem aumentar o custo de *reprodução social*, mas os custos referentes aos espaços de moradia também” (SILVEIRA e COCCO, 2010, p. 72).

A acessibilidade pode ser entendida tanto como o acesso a serviços básicos por pessoas com limitações físicas, quanto socioeconômicos em uma relação dialética. Nas palavras de Gutierrez (2016) a acessibilidade seria a conexão entre o direito à mobilidade e o direito à cidade, levando em consideração o direito à mobilidade como um acesso generalizado a toda a cidade e o direito à cidade como a possibilidade de participar de todas

as atividades oferecidas pela cidade com adequado acesso aos bens e serviços. “A acessibilidade refere-se à facilidade com que uma pessoa pode superar a distância entre dois lugares e, assim, exercer o seu direito de cidadão” (MIRALLES-GUASCH, 2005, p. 2018 apud GUTIERREZ, 2016, p. 48). A primeira abordagem diz respeito a uma acessibilidade física, ligada aos transportes e à infraestrutura e às pessoas com dificuldades de locomoção, como qualidade das calçadas (mencionado anteriormente), oferta de veículos adaptados entre outros. A segunda abordagem é com relação a uma dimensão social, como é tratado acima, diz respeito ao acesso da classe mais baixa da população às áreas da cidade, através de um transporte público de qualidade, acessível economicamente e, que permita o alcance de todos os destinos possíveis e necessários a esta parcela da população, centrado na igualdade de oportunidades.

Em síntese, a acessibilidade é o problema que dá o nexos principal entre o direito à mobilidade e o direito à cidade. O acesso a direitos e à igualdade de oportunidades nos quais se fundamenta o direito à mobilidade está ligado com problemas de acessibilidade. E os problemas de acessibilidade estão vinculados ao transporte, como meio e condição de acesso material aos lugares se oferecem as atividades, os bens ou serviços (GUTIERREZ, 2016, p. 50).

Nesta pesquisa será considerado apenas o transporte coletivo intra-urbano realizado pela concessionária denominada de Transporte Coletivo Cidade Canção LTDA - TCCC (CNPJ nº 79.118.311/0001-00)¹⁶. No entanto, é importante salientar que existe uma grande contradição na relação entre o transporte que é feito dentro do município de Maringá (pela TCCC) e deste, com sua região metropolitana próxima (pela Cidade Verde Transporte Rodoviário), uma vez que ambas as empresas pertencem ao mesmo grupo empresarial, ainda que não possuam nenhum tipo de integração entre os bilhetes que são passados para os usuários. De acordo com Borges et al (2009) este fator resulta numa dupla segregação dos habitantes das cidades diretamente conurbadas ou em processo de conurbação como Sarandi e Paiçandu. A primeira delas é a segregação espacial, uma vez que os moradores desses municípios, geralmente o fazem por não possuir condições financeiras de morar na cidade-polo (onde fica a maior parte do setor de serviços, escolas e empregos) ou por terem sido “expulsas” da periferia de Maringá. O segundo fator é a segregação do mercado do trabalho, pois, a falta de integração do bilhete, faz com que as empresas maringaenses necessitem pagar o dobro de vale transporte para um morador desses municípios, ao passo

¹⁶ Empresa representada pelos empresários: Paulo Sérgio Bongiovanni, Joaquim Constantino Neto e Pedro Constantino.

que a contratação de um morador dentro de Maringá geraria economia no bilhete de vale-transporte (mesmo que este morador, muitas vezes, possa morar muito mais afastado do local de trabalho, do que outro residente de Sarandi ou Paiçandu). Mas, como o recorte espacial não considera a região metropolitana nem o aglomerado urbano, o aprofundamento nestas questões será realizado no seguimento da pesquisa, em outra etapa.

O assunto de interesse de pesquisa é com relação ao monopólio de atuação da TCCC dentro do perímetro urbano maringaense, que, de acordo com o sítio da empresa (TCCC, *online*) atua na execução dos serviços de transporte desde 1975, sendo a principal e única empresa de transporte coletivo da cidade. Em 2010 ocorreu um processo licitatório em que a empresa ganhou o direito de continuar realizando os serviços de transportes por mais 20 anos (prorrogável por igual prazo)¹⁷, embora desde 2016 este processo seja alvo de investigação, sob suspeita de fraude através da Operação Riquixá¹⁸ comandada pelo Ministério Público do Paraná (MPPR, 2016). De acordo com Töws (2020) é possível verificar os contratos de concessão e identificar como os agentes políticos que estiveram no poder durante muitos anos em Maringá, vinculados às mesmas famílias, utilizam a gestão pública para viabilização dos seus interesses e projetos. Ainda segundo ele:

[...] cada contrato, cada vínculo, compõe a complexa rede de coalizões que ultrapassa a escala local e possui agentes externos que operacionalizam efetivamente o planejamento e o desenvolvimento da cidade. É o caso, de um lado, da família Barros, que, outrora em todos os níveis de governo, proporcionaram diversos “investimentos” para projetos na cidade e executaram diversos contratos e concessões. De outro lado, a família Constantino, para o caso específico da empresa de transporte coletivo (TÖWS, 2020).

De acordo com ele, é preciso advertir que como agente que atua na mobilidade urbana de Maringá a TCCC não pode ser confundida como simples agente local, prova disso é o número de empresas e conexões que seus representantes possuem. É possível apreciar no Anexo C todos os CNPJs litados no nome de Joaquim Constantino Neto (34 empresas registradas) e Pedro Constantino (23 empresas registradas), sendo que a maioria delas está vinculada ao setor de transportes, mas, também em diversos outros segmentos como turismo e empreendimentos imobiliários. O que demonstra como em outros momentos será percebido, que os agentes atuantes em Maringá (internos ou externos) são

¹⁷O contrato de concessão para a prestação de serviço citada está disponível no site da PMM, através do link: <<http://www2.maringa.pr.gov.br/sistema/arquivos/a28ee0733160.pdf>>. Acesso em 16 de outubro de 2019.

¹⁸Através de uma delação premiada, o advogado das empresas vencedoras, Sasha Reck (Logitrans), denunciou fraudes em licitações do transporte público em várias cidades do Estado, inclusive Maringá. Segundo ele, havia acesso antecipado ao edital e aquele publicado em 2010 foi direcionado para beneficiar a empresa TCCC, da família Constantino.

multifacetados e podem assumir inúmeros papéis que ora se confundem, ora se complementam, mas, que em todo caso, os fazem ainda mais influentes.

Estruturalmente a empresa possui uma frota de 262 ônibus sendo 98% destas unidades contam elevadores para usuários com necessidades especiais (TCCC, *online*). De acordo com Pinto (2019) 250 carros estão em operação, contando com 500 motoristas contratados (os ônibus não possuem cobrador, uma vez que a maioria deles está operando exclusivamente com cartão, e, antes disso, o motorista desempenhava a dupla função). Recentemente foi adicionado à frota, um veículo elétrico com ar-condicionado também adaptado aos cadeirantes, sendo que esta adição faz parte de um teste de custo x benefício realizado pela empresa, dado que apresenta maior durabilidade, menor custo de manutenção e não necessita de combustível fóssil, mas, é muito mais caro do que um ônibus convencional. Outra peculiaridade é a oferta de *wifi* no interior dos veículos, tendo sido uma das exigências da Prefeitura Municipal de Maringá (PMM) diante da solicitação de reajuste negada em 2017, que só seria concedida, caso a empresa cumprisse com as exigências contratuais de melhorias concretas no sistema de transporte:

Nesse período, a empresa atendeu parte das exigências da prefeitura com relação a melhoria no transporte coletivo, como instalação de câmeras de monitoramento nos ônibus, *wifi* em toda a frota e aumento da frequência de veículos nas linhas com maior demanda para evitar superlotação. A instalação de ar condicionado nos ônibus não foi atendida, segundo a empresa, por impossibilidade técnica (PMM, 2018).

Pradella (2019) afirma que a questão do aumento da tarifa está prevista em contrato e é calculada através de uma fórmula que leva em consideração uma série de índices (como combustível, linhas, manutenção, funcionário, pneu etc.), sobretudo àqueles relacionados com o número de passageiros e quilometragem rodada. A partir disso chega-se a um valor de tarifa técnica, que, segundo ela, não pode ser mudado. Em 2017, a gestão atual analisou os custos e concluiu que o repasse era muito alto para a população, desautorizando o reajuste e criando um embate entre empresa e poder público¹⁹.

¹⁹Segundo Pradella (2019), naquele momento a empresa “acatou” o embargo, mas, tem reiterado que o valor está em defasagem. Dessa forma, teoricamente a prefeitura ficaria devendo diariamente para o TCCC determinado valor por passageiro que utiliza o serviço. Por conta disso, em março de 2019 foi gerado um processo de pedido de indenização de R\$ 35,2 milhões e aumento de tarifa (2ª Vara da Fazenda Pública), baseado na defasagem da taxa alegado. Resumindo, existe um contrato que a empresa alega que deve ser cumprido, mas, que o prefeito se nega a cumprir. Por outro lado, o poder público diz que a empresa não cumpre a parte que lhe cabe do contrato e, por isso, o reajuste não é autorizado. Isto tem se arrastado desde 2017.

Pinto (2019) afirma que a empresa atende 1.900.000 passageiros, cujo destino principal é o centro da cidade. No entanto, de acordo com Pradella (2019), o número de usuários do transporte coletivo tem diminuído a cada ano, em razão do aumento da utilização de carros, moto, uber etc. Dessa forma, ela acredita que a tarifa não incentiva a utilização do ônibus, pois não há a contrapartida da comodidade de se parar exatamente no local onde precisa, ou seja, “é preferível pegar o dinheiro e pagar uma parcela de um veículo particular e estacionar na frente” (PRADELLA, 2019). A diminuição no número dos usuários também é o que leva ao embate já citado anteriormente, pois o trajeto continua o mesmo, ainda que os ônibus levem menos pessoas, o que causaria a necessidade de constante reajuste e os preços altos, fazem com que este número diminua ainda mais. No entanto, é preciso destacar que não é somente a questão da tarifa que provoca a fuga de usuários do transporte público, outros fatores devem ser adicionados a esta análise como a má qualidade, baixa frequência e horários poucos atrativos, bem como o atraso e falta de informações nos terminais e pontos.

A Tabela 3 traz a informação que corrobora com o que foi afirmado por Pradella (2019) e demonstra que a diminuição da utilização do transporte público coletivo é uma tendência nacional. Ainda que na divisão percentual dos modos de viagens, a maior parte delas seja feita de forma ativa (a pé ou por bicicleta), este número tem caído ao longo dos anos, assim como a utilização do transporte coletivo. A única variação que subiu foi o modo individual motorizado de transporte (carro e moto), sendo que a partir de 2005, assumiu a segunda posição no percentual agregado de viagens.

Tabela 3 – Evolução da divisão modal (%).

Sistema	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ônibus Municipal	22,2	21,8	21,7	21,5	21,5	21,2	21,1	20,6	20,5	20,2	20,2	19,5
Ônibus Metropolitano	4,8	4,6	4,6	4,6	4,6	4,7	4,8	4,8	4,9	4,9	4,9	5
Trilho	2,9	2,9	2,9	3,1	3,3	3,5	3,6	3,7	3,9	3,9	3,9	3,8
TC - Total	29,8	29,3	29,2	29,1	29,3	29,4	29,4	29,1	29,1	29	29	28,4
Auto	26,9	27,1	27,2	27,3	27,2	27	26,9	27,1	27,3	27,3	26,9	27
Moto	1,90	2	2,2	2,3	2,5	2,8	3	3,2	3,5	3,6	3,8	4
TI - Total	28,8	29,1	29,3	29,6	29,7	29,8	30	30,4	30,8	31	30,7	31
Bicicleta	2,4	2,6	2,6	2,7	2,8	2,9	3,1	3,2	3,4	3,6	3,8	4,1
A pé	38,9	39	38,9	38,6	38,1	37,9	37,5	37,3	36,8	36,4	36,5	36,5
TNM Total	41,4	41,6	41,5	41,3	40,9	40,8	40,6	40,5	40,2	40	40,3	40,6
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Fonte: Relatório Comparativo 2003/2014, ANTP, 2016, p. 7.

A Tabela 4 mostra entre outros dados, os valores de passagem em Maringá em comparação com Curitiba, Londrina e Florianópolis. O município de análise só perde para a capital paranaense na taxa do valor convencional (ainda assim, se o usuário comprar o bilhete avulso, o valor se iguala a Curitiba), com o agravante que a renda média per capita em Maringá é menor. No caso de Florianópolis, a renda per capita é maior que a de Maringá, além do valor da passagem de transporte coletivo ser menor, o que mostra uma grande discrepância nos valores repassados para os usuários maringenses.

Tabela 4 – Comparação entre índices do transporte coletivo 2019.

	TEMPO DE DESLOCAMENTO		TEMPO DE ESPERA		DISTÂNCIA DA VIAGEM	
	Tempo médio de deslocamento	Utilizam transporte público por mais de 2h	Tempo de espera em ponto de ônibus	Espera por mais de 20 minutos	Distância média percorrida em uma única viagem	Percorrem mais de 12 Km de distância
MARINGÁ E REGIÃO	64 min	18%	23 min	53%	4,5 Km	2%
LONDRINA	66 min	18%	16 min	29%	4,1 Km	0%
CURITIBA E REGIÃO	72 min	21%	17 min	33%	7,0 Km	12%
FLORIANÓPOLIS E REGIÃO	70 min	18%	17 min	33%	7,2 Km	15%
	NÚMERO DE BALDEAÇÕES		DISTÂNCIAS CAMINHADAS		TARIFA / RENDA / PIB	
	Quantas pessoas fazem pelo menos uma baldeação	Quantas pessoas fazem mais de uma baldeação	Distância média caminhada todo dia	Quantas pessoas caminham mais de 1 km	Convencional (cartão)	Renda domiciliar per capita (2010)
MARINGÁ E REGIÃO	55%	9%	0,75 Km	22%	R\$ 4,30	R\$ 1.187,53
LONDRINA	66%	20%	0,65 Km	18%	R\$ 4,25	R\$ 1.062,64
CURITIBA E REGIÃO	61%	23%	0,70 Km	19%	R\$ 4,50	R\$ 1.536,39
FLORIANÓPOLIS E REGIÃO	51%	14%	0,61 Km	15%	R\$ 4,18	R\$ 1.770,29

Fonte: Moovit Insights, 2019 / TCCC / TCGL / URBS / SETUF / Ministério da Saúde – Datasus
Elaboração: BARBIERO, 2019

Ainda com relação à Tabela 4 existem outros índices relacionados com o transporte público em Maringá, em comparação com Londrina e Curitiba (por serem as duas maiores

idades do Estado, estando Maringá na terceira posição) e Florianópolis (cujo número de habitantes é muito semelhante com o recorte espacial e, cujas impressões sobre a mobilidade por bicicleta também serão levadas em consideração). Os números mostram que o tempo médio de deslocamento de um usuário do transporte público em Maringá é de 64 minutos, o menor em comparação com as demais cidades consideradas e, 18% dos usuários permanecem mais de 2 horas dentro do ônibus. No entanto, o tempo de espera em um ponto de ônibus de Maringá é o maior, sendo que mais da metade dos usuários ficam acima de 20 minutos parados aguardando um veículo. Se considerarmos que a distância média percorrida é de apenas 4,5 km, este é um tempo considerado alto, uma vez que, este tempo de espera é o mesmo tempo de chegada ao destino, considerando esta quilometragem e, dependendo do tipo de modal utilizado (Tabela 5). Ainda temos a opção dos aplicativos de carro compartilhado, cuja espera em Maringá é em média de 5 minutos, o que se torna atrativo tanto em tempo quanto em valor, sobretudo se mais de uma pessoa estiver percorrendo a mesma rota.

Tabela 5 – Comparação entre modais percorrendo uma distância média de 4,5 km em Maringá-PR.

Rota	Prefeitura de Maringá - Unicesumar		Modal			
			Carro	Aplicativo	Ônibus	Bicicleta
Horário (dia útil)	7h30	Tempo percorrido (min)	10 a 22	10 a 22	14 a 31	17
	20h00		9 a 18	9 a 18	14 a 33 ²	17
Distância média (Km)	4,5	Tempo de espera médio (min)	0	5	20	0
		Valor gasto (RS)	10 ¹	9 a 12	4,30 a 4,50 ³	0

¹Considerando um carro que faz a média de 10km/L e o preço do combustível a 4,67 (média de Maringá), sendo que aqui não se considera também os gastos secundários com manutenção, IPVA entre outros.

²O tempo menor considera uma rota de ônibus direto, o tempo maior leva em consideração uma baldeação seguida de um deslocamento a pé.

³Desconsiderando os 30% dos usuários que recebem gratuidade total ou parcial.

Fontes: Google Maps / Mapeia / Uber

Elaboração: BARBIERO, 2019

De acordo com Prado e Passini (2003) a maioria das linhas do transporte coletivo de Maringá é do tipo radial, ou seja, ligam diretamente o centro da cidade aos bairros ou a pontos de grande fluxo populacional como *Shopping Centers*, Hospitais, Universidade etc. Talvez isto justifique o fato de mais da metade dos usuários do ônibus, necessitarem fazer pelo menos uma baldeação em seu trajeto, pois, quase todas as linhas têm como ponto de parada o centro da cidade e não há muitas rotas diretas. Ainda de acordo com os autores, além da linha interbairros, que percorrem trajetos circulares, o sistema de transporte

coletivo não tem nenhuma outra linha que faça a interligação de bairros sem passar pelo centro da cidade. A integração acaba sendo feita através de sistema de cartão magnético com um tempo limite entre uma linha e outra, podendo realizar a baldeação entre duas linhas. O que tem uma grande tendência a continuar acontecendo, já que se optou por construir um grande terminal central no lugar de terminais menores que pudessem fazer integrações mais funcionais.

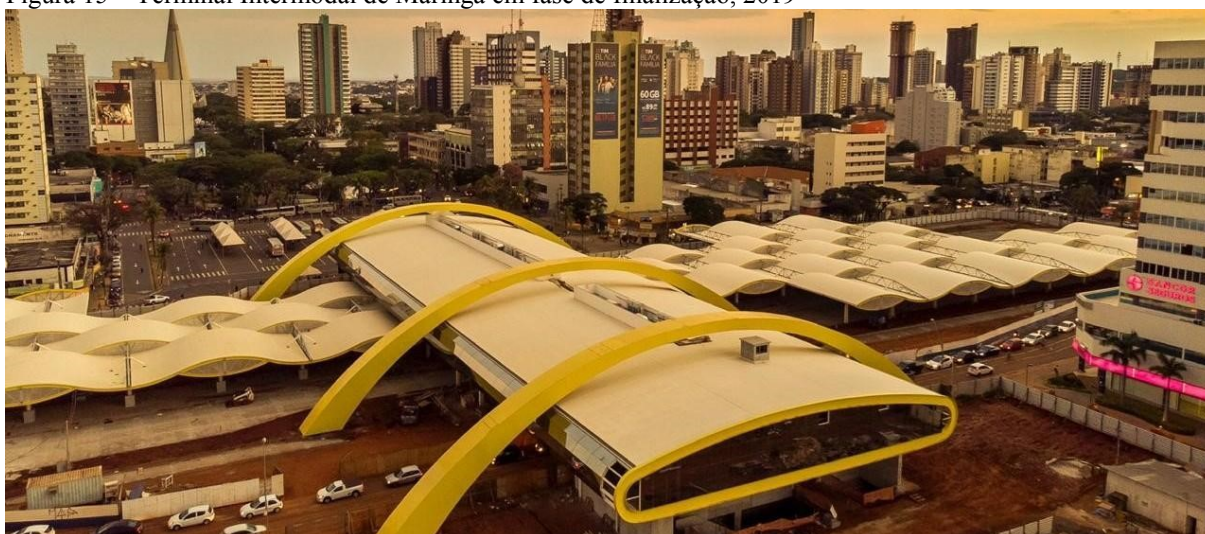
No entanto, todo este cenário desfavorável à utilização do transporte público coletivo em Maringá está sendo repensado por conta de dois fatores importantes que estão em andamento na cidade: a implantação do Terminal Intermodal e a discussão da gratuidade universal do transporte público, ambos serão mais bem detalhados nos tópicos a seguir.

2.2.1 Terminal Intermodal

Desde 2013 a implantação do Terminal Intermodal Urbano (Figuras 15) faz parte das discussões de mobilidade em Maringá, no presente momento suas obras foram finalizadas com data de inauguração marcada para o dia 28 de fevereiro de 2020. Com financiamento aprovado pela Caixa Econômica Federal (CEF) faz parte do Programa Pró Transporte, do extinto MCidades. Sua localização fica ao lado do antigo terminal, logo acima do local onde houve o rebaixamento da linha férrea e, pretende abarcar o transporte coletivo intra e interurbano, com a mudança em vias importantes da cidade e implantação de corredores de ônibus, terminais de integração, além do transporte futuro por trem²⁰. No entanto, discute-se na prática se esta grandiosa obra não é apenas um embuste imobiliário que servirá unicamente como um terminal normal de transporte, subvertendo o conceito sob o qual foi cunhado.

²⁰No momento da aprovação do projeto do terminal em 2014, havia sido liberado pelo MCidades o projeto do “Trem Pé Vermelho” para executar o transporte de passageiros entre cidades do Norte e Noroeste do Paraná, passando por Maringá e, utilizando-se da infraestrutura já instalada de trilhos utilizada para transporte de carga. No entanto, a sentença recente de uma ação movida por parte do Ministério Público Federal (Ação Civil Pública nº 5011382-05.2014.4.04.7003/PR) proíbe o transporte de passageiros até que os túneis sejam realizadas obras de segurança nos túneis.

Figura 15 – Terminal Intermodal de Maringá em fase de finalização, 2019



Fonte: PMM, 2019.

De acordo com a gerente de projetos de mobilidade da PMM Savi (2019) o termo Intermodal diz respeito ao espaço construído no subterrâneo, onde existe uma estrutura pronta para receber a integração com trem ou Veículo leve sobre trilhos (VLT). Segundo ela, o funcionamento destes modais necessitará apenas da implantação de escada rolante e catracas de passagem, uma vez que a estrutura principal está implantada. No entanto, não há previsão num futuro próximo de que aconteça de fato.

A intermodalidade poderia ser relacionada também com a integração deste com as bicicletas, visto que o encaminhamento da cidade na questão de aumento do número de ciclovias tem sido positivo. No entanto, não é o que tem se materializado na prática. Nem com relação à implantação de ciclovias junto aos corredores de ônibus que foram colocados em locais estratégicos, nem com relação ao estacionamento seguro e de qualidade dentro do terminal. De acordo com Savi (2019) no momento de aprovação do projeto, o MCidades fez a vistoria e exigiu que fossem instalados estacionamentos de bicicleta, mas, efetivamente, o que aconteceu foi a colocação de “meia dúzia de paraciclos” (SAVI, 2019) sem integração e planejamento algum. Como gerente de projetos, ela responde que tem lutado por um projeto, para tornar o estacionamento dentro do terminal algo realmente funcional. A ideia, segundo ela, é implantar no espaço ocioso que ficará na parte de integração com o trem, uma estrutura referente ao projeto “ASCOBIKE” em Mauá-SP, onde o trabalhador/ciclista paga um valor baixo (como R\$1 real/dia ou R\$20 reais/mês) e tem acesso a banheiro com chuveiro, estacionamento amplo, oficina de conserto e manutenção de bicicleta etc. Mas, de acordo com Savi (2019) o problema esbarra em questões políticas de como fazer funcionar, como licitar etc.

Como representante dos cicloativistas, Monteiro (2019b) critica o terminal ironizando que funcionará entre “pedestre e ônibus” e, acredita que o mesmo é um grande ponto de interrogação para a sociedade maringaense. De fato, esteticamente é um terminal de ônibus com ares de modernidade e beleza, mas, que não funcionará, em tese, como a proposta que carrega. Sem nunca ter feito uma audiência pública e nunca ter conversado com a população, a teoria que Monteiro (2019b) coloca é que surgiu num momento em que o governo federal estava injetando muito dinheiro nas cidades com investimentos do BID etc. e, os prefeitos angariavam projetos para conseguir o recurso e depois pensavam no que fazer de fato. Ele pontua que o mesmo contexto pode ter impulsionado as ciclovias da Av. Brasil, Horácio Racanello entre outras.

Outra questão a ser explorada sobre o Novo Terminal Intermodal é com relação ao mezanino construído (Figura 16), que além de ser um corredor de passagem e ligação entre a Avenida Tamandaré e a Avenida João Paulino Vieira Filho, também funcionará como um pequeno *shopping*, com trinta e seis pontos comerciais, além de seis quiosques na parte superior e quatro no térreo (PMM, 2019b). Como será melhor explanado no Capítulo 4, a prefeitura foi recentemente autorizada a abrir licitação que visa o contrato de uma empresa privada para a administração do novo terminal, tanto no sentido da manutenção, conservação, segurança e contratação de funcionários, quanto na parte da exploração comercial pela locação das salas disponíveis. Em funcionamento, estima-se que o terminal atenderá a soma de 30 mil usuários/dia (MARINGÁ, 2019b), o que faz deste local um importante e estratégico ponto comercial que poderá ser disputado pelos agentes que tem grande influência na cidade, pois o setor de comércio de serviços é o mais expressivo no PIB de Maringá. Cabe aqui uma sugestão de debate para os próximos trabalhos quando do estabelecimento das relações concessionárias e o resultado do processo licitatório.

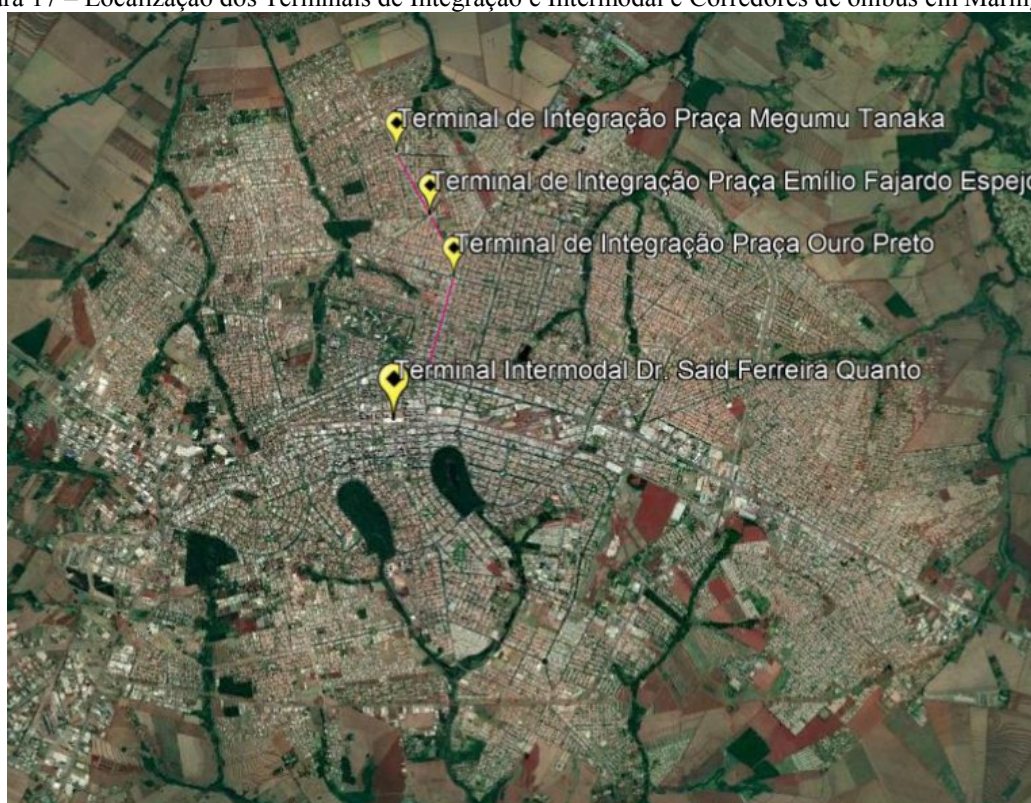
Figura 16 – Visão do mezanino comercial e da ciclovia da Avenida Horácio Racanello.





Fonte: PMM, 2020.

Outra discussão a ser feita é com relação à grandiosidade do projeto que caminha na contramão das tendências de dispersão das viagens em terminais menores distribuídos em várias regiões da cidade. O que faria uma melhor distribuição de passageiros e desconcentraria o tráfego das áreas centrais extremamente adensadas. É certo que se tem em funcionamento hoje mais três terminais de integração menores – nas praças Megumu Tanaka, Emílio Fajardo Espejo e Ouro Preto – todos são parte do mesmo projeto de mobilidade urbana em que se enquadra o Terminal Intermodal Dr. Said Ferreira Quanto. Mas, ambos encontram-se na parte norte da cidade, com distância de aproximadamente um quilômetro entre eles e, contam com um trajeto de corredor de ônibus de poucos quilômetros nas avenidas Kakogawa e Morangueira (Figura 17). Ou seja, a funcionalidade entre eles é quase irrelevante, além disso, a intervenção feita no canteiro central para garantir os corredores de ônibus e pontos de parada, desconsideraram no projeto as bicicletas, deixando de fora as ciclovias, ciclofaixas ou vias compartilhadas.

Figura 17 – Localização dos Terminais de Integração e Intermodal e Corredores de ônibus em Maringá-PR.



Legenda

-  Localização de Terminais de Integração/ Intermodal
-  Corredores de ônibus

Base: Google Earth PRO, 2020.
Elaboração: BARBIERO, 2020.

Fonte: BARBIERO, 2020.



Tanto em termos de dimensão, quanto de funcionalidade, a justificativa para tal projeto, se dá no âmbito dos agentes produtores do espaço urbano e não parece ser outra, senão àquela que diz respeito ao planejamento estratégico da cidade e a conservação da imagem de *cidade-empendimento* que faz parte do processo de produção do espaço urbano maringaense. De acordo com Töws (2015) é no discurso sobre este “conceito” que o mercado, a mídia e os agentes divulgam grandes projetos urbanos, como no caso do Terminal Intermodal. “Em Maringá, os agentes adotam o termo como forma de maximizar a importância dos empreendimentos que são idealizados e/ou construídos na cidade” (TÖWS, 2015, p. 215).

2.2.2 Gratuidade no Transporte Público Coletivo

Outra questão que está em vigência em Maringá é a possibilidade de tarifa zero no transporte coletivo, tese levantada pelo Observatório das Metrópoles (2019) nas audiências públicas e que segundo estes estudos é totalmente possível de ser implantada na cidade. São inúmeras as razões que levam a esta discussão: revisão do Plano Diretor Municipal em votação (definição de diretrizes para a cidade nos próximos 10 anos), implantação do Plano de Mobilidade Urbana, processos de divergências nos contratos entre a operadora e o poder público, como já foi relatado anteriormente, além da Ementa Constitucional nº 90/2015 que colocou o transporte como direito social, assim como educação, saúde, moradia, alimentação, trabalho, entre outros.

Parte dessa decisão está no consenso amplamente debatido sobre a divisão da responsabilidade pelo custo dos transportes, por parte daqueles que optam por utilizar o transporte individual. Neste sentido, eles acreditam que Maringá reúne as condições necessárias para que esta proposta ousada se torne realidade, “alterando a lógica do financiamento que não cabe mais apenas ao usuário do sistema, restando, portanto, a decisão política para criar um Fundo Municipal para financiamento e efetivação dessa política redistributiva” (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2019). Já existem experiência dentro de fora do país em que a gratuidade é feita total ou em parte do sistema, e, de acordo com elas, as fontes para a efetivação deste fundo, poderia vir de inúmeros lugares, como: IPVA; recursos do estacionamento rotativo (ESTAR); IPTU; subsídio estadual; o próprio município que já custeia a isenção de tarifa para 30% dos usuários; entre outros.

A grande questão a ser pensada é como o funcionamento desta tarifa zero acontece nos países que adotaram e, qual o impacto real sobre a mobilidade, a utilização de modais

alternativos integrados e a diminuição da utilização do carro. De acordo com a ANTP (2019) a cidade de Paris desistiu de implantar o sistema de gratuidade porque pesquisas mais aprofundadas demonstraram que o tráfego diminuiria somente 5%, já que poucas pessoas se mostravam dispostas a abandonar a rapidez e o conforto do carro. Ou seja, somente a gratuidade do ônibus, não garante que o mesmo seja amplamente utilizado. Levando que em conta que o objetivo do transporte é o deslocamento, a garantia de sair de um ponto e chegar com rapidez e assertividade ao destino final é o fator crucial na escolha na forma como este deslocamento ocorre. Estes resultados podem ser verificados também em outras cidades que adotaram o sistema, sendo que a qualidade do sistema, em geral, adiciona mais usuários do que a simples extinção da tarifa, de acordo com o estudo da *Royal Institute of Technology*.

2.3 A CIDADE QUE PARECE METRÓPOLE, MAS NÃO É

Maringá, dentro da lógica de cidade moderna, planejada e empresarial, guarda em suas entrelinhas, uma série de estatísticas que a colocam com números acima da média estadual e nacional. Dessa forma, de cidade média e polo de uma região metropolitana, ela se iguala ou se aproxima de metrópoles como Curitiba e Florianópolis em diversos aspectos. Em termos de qualidade de vida, é considerada como uma das melhores cidades para se morar no Brasil (IDGM, 2018), mas, suas estatísticas não se referem apenas a números positivos.

No que concerne ao trânsito, tanto a taxa de motorização²¹, quanto o índice de mortes para cada 100.000 habitantes se mostram muito superiores, se comparado com os mesmos índices no Paraná e no Brasil (Tabela 6). Neste caso, vê-se que as condições que as vias de Maringá apresentam para a circulação de veículos em alta velocidade, como mencionado anteriormente, podem levar a acidentes graves e, conseqüentemente, altos custos para os cofres públicos, tanto em termos de infraestrutura, quanto no tratamento das pessoas vítimas de acidentes. De acordo com o CFM (2019), no Brasil, do ano de 2009 até 2018 foram quase R\$ 3 bilhões de gastos diretos do Sistema Único de Saúde (SUS) com internações hospitalares em consequência de acidentes de trânsito, a idade varia de 15 a 39 anos e quase 80% das vítimas são do sexo masculino. Somente no Paraná, este gasto foi de quase R\$ 170 milhões (CFM, 2019). Tal índice se torna ainda mais relevante se pensarmos

²¹ A taxa de motorização corresponde ao índice de carros para cada 100 habitantes.

nas consequências indiretas dos acidentes, pois a maior parte das vítimas está dentro da faixa etária economicamente ativa. Além disso, os acidentes que não causam mortes podem trazer danos físicos e psicológicos para os envolvidos e incapacitar ou dificultar sua mobilidade de forma provisória ou permanente.

Tabela 6 – Taxa de Motorização e índice de mortes em decorrência do trânsito em Maringá, Paraná e Brasil - 2006 a 2018.

ANO	MARINGÁ		PARANÁ		BRASIL	
	Mortes/ 100.000 hab.	Taxa de motorização	Mortes/ 100.000 hab.	Taxa de motorizaçã o	Mortes/ 100.000 hab.	Taxa de motorização
2006	21,9	29,9	8,2	22	19,7	14,8
2009	15,5	36,8	7,8	26,8	19,4	18
2010	22,7	37,2	7,3	29,4	21,8	19,5
2011	19,6	39,4	6,9	31,3	21,6	20,7
2012	16,9	41,7	8,3	33,3	22,1	22
2013	12,4	42	6,7	34,2	20,5	22,6
2014	12,5	42,9	6,4	35,9	21	23,6
2015	9,8	43,3	5,6	36,8	18,3	24,4
2016	9,4	43	5,8	-	-	24,9
2017	10,8	43,3	5,1	37,4	-	25,5
2018	10,3	42,5	-	38	-	26,2

Fontes: SEMOB MARINGÁ / PRE-PR / DATASUS / MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2019.

Elaboração: BARBIERO, 2019.

Em termos gerais de acidente, contabilizando não somente aqueles com vítimas fatais, os índices de Maringá também não muito altos. Mesmo possuindo uma população menor, ao calcular a taxa acidente/habitante seus números estão à frente de Curitiba e Londrina em toda a série de 2006 a 2017 (Tabela 7). Todos estes graves dados devem ser entendidos também como um impulso a substituição das viagens motorizadas individuais por outras formas ativas ou pelo transporte público, que, para além da diminuição das mortes por conta dos acidentes em si, levariam a uma melhora da qualidade de vida e do ar, como será tratado a seguir.

Tabela 7 – Índice habitante/acidente nas cidades mais populosas do Paraná.

Ano	Cidade	Habitantes	Total geral	Índice hab/acidente
2006	Maringá	324.397	5.199	0,02
	Curitiba	1.788.559	24.356	0,01
	Londrina	495.696	5.525	0,01
2007	Maringá	325.968	6.031	0,02
	Curitiba	1.797.408	25.509	0,01
	Londrina	497.833	5.896	0,01
2008	Maringá	331.412	6.686	0,02
	Curitiba	1.828.092	26.984	0,01
	Londrina	505.184	6.188	0,01
2009	Maringá	335.511	6.505	0,02
	Curitiba	1.851.215	24.212	0,01
	Londrina	510.707	5.606	0,01
2010	Maringá	357.077	6.644	0,02
	Curitiba	1.751.907	25.109	0,01
	Londrina	506.701	5.676	0,01
2011	Maringá	362.329	6.870	0,02
	Curitiba	1.764.540	28.746	0,02
	Londrina	511.278	6.027	0,01
2012	Maringá	367.410	6.509	0,02
	Curitiba	1.776.761	7.659	0,00
	Londrina	515.707	5.367	0,01
*2013	Maringá	385.753	5.008	0,01
	Curitiba	1.848.946	13.310	0,01
	Londrina	537.566	2.396	0,00
2014	Maringá	391.698	4.088	0,01
	Curitiba	1.864.416	11.287	0,01
	Londrina	543.003	2.184	0,00
2015	Maringá	397.437	3.807	0,01
	Curitiba	1.879.355	9.466	0,01
	Londrina	548.249	1.857	0,00
2016	Maringá	403.063	3.470	0,01
	Curitiba	1.893.997	8.033	0,00
	Londrina	553.393	1.530	0,00
2017	Maringá	406.693	3.756	0,01
	Curitiba	1.908.359	8.699	0,00
	Londrina	558.439	1.707	0,00

Fonte: DETRAN-PR, 2019. Elaboração: BARBIERO, 2019.

No caso de Maringá, estes números são semelhantes com o que acontece com a média nacional. De 2005 a 2019²², foram 832 acidentes com vítimas fatais, mais de 80% são homens com idade entre 20 e 29 anos. A maioria deles teve como vítimas motociclistas ou pedestres (Tabela 8). Dessa série, o ano com mais mortes foi 2010, curiosamente, dois anos após a institucionalização da “Lei Seca” (Lei nº 11.705/2008), que objetivava a diminuição de acidentes de trânsito. Este fato, talvez seja ilustrado pelo aumento no número de veículos na cidade e da taxa de motorização, que só cresce desde o início do período analisado (2006). O que demonstra que cada vez mais o maringaense tem abandonado outras formas de locomoção, como o transporte público coletivo, e, assumido o papel prioritário do veículo automotor, sobretudo carros e motos.

²²Números para 2019 são considerados até o mês de setembro.

Tabela 8 – Classificação das vítimas fatais em Maringá por tipo de envolvimento, 2005-2019.

Tipo de envolvimento/Ano	Pedestre	Moto	Bicicleta	Automóvel	Total Ano
2005	19	25	6	13	63
2006	21	31	15	4	71
2007	24	32	9	10	75
2008	18	29	11	7	65
2009	14	28	3	7	52
2010	21	42	5	13	81
2011	16	37	6	12	71
2012	15	35	4	8	62
2013	8	31	3	6	48
2014	8	31	3	7	49
2015	6	29	2	2	39
2016	10	20	3	5	38
2017	12	24	1	7	44
2018	9	22	8	4	43
2019	10	23	2	4	31
TOTAL TIPO	211	439	81	109	840

Fonte: SEMOB MARINGÁ, 2019.

Organização: BARBIERO, 2019.

Um estudo realizado por Rojas-Rueda et al. (2012) através de modelos que buscavam reduzir o uso de carro substituindo-o por bicicleta e transporte público em Barcelona, demonstrou uma melhora na saúde da população em geral. As principais vantagens apontadas estão no aumento da atividade física dos viajantes, seguido dos benefícios associados à redução da poluição do ar, além da redução do risco de acidentes de trânsito. Obviamente, este estudo está relacionado a uma realidade socioespacial com uma política de compartilhamento de vias muito mais avançado do que se encontra no Brasil, onde a falta de infraestrutura exclusiva para bicicletas é um fator importante na relação com o número de acidentes envolvendo ciclistas.

Se considerarmos o número de bicicletas e de pessoas que a utilizam para se locomover todos os dias em Maringá, em comparação com a quantidade de veículos automotores (principalmente carros e motos), pode-se entender que a taxa de óbitos envolvendo ciclistas é relativamente alta. Entre 2005 e 2019 aparecem números muito aproximados da quantidade de óbitos em acidentes envolvendo carros, sendo que as motos são os que sofrem mais violentamente com o trânsito de Maringá. Isto porque são tão vulneráveis quanto as bicicletas em termos de proteção (claro que o capacete no caso das bicicletas, embora obrigatório por lei, não é amplamente utilizado), mas, circulam a velocidades muito mais elevadas.

É perceptível que a partir do momento que as estruturas cicloviárias começaram a se consolidar mais fortemente na cidade, os números de mortes caíram de forma gradativa,

ainda que em 2018 o valor tenha subido novamente. De acordo com Savi (2019) este aumento pode estar relacionado também com o aumento de ciclistas que passaram a utilizar a bicicleta como forma de locomoção diária e, ao mesmo tempo, a falta de respeito dos condutores dos veículos automotores que não se adaptaram com a nova condição de divisão modal. Ainda é possível traçar um paralelo entre as ciclovias e os cruzamentos pouco sinalizados que protegem o ciclista enquanto este está no meio do canteiro central, mas, não o faz na conversão do veículo ao cruzar a perpendicular de uma avenida.

Levando em consideração a estatística de ocorrências envolvendo bicicletas do Corpo de Bombeiros do Estado do Paraná, sabe-se que entre 2006 e 2017 foram 2018 acidentes, dentre os quais a maior proporção é de queda de bicicleta, na maioria dos casos com ferimentos leves e simples encaminhamento para unidades de saúde. No entanto, quando se analisa a colisão entre veículos e os acidentes com consequências mais graves, 39% acontecem entre bicicleta e carro, seguido de 13% entre bicicletas e motos (SYSBM-CCB, 2020). Assim, entende-se que é de fundamental importância que existam estruturas de garantia de segurança aos ciclistas, uma vez que, como será visto no capítulo seguinte, o maior problema enfrentado na utilização da bicicleta é a insegurança com relação aos veículos automotores, o que em termos de números de acidentes é perfeitamente justificável.

2.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 2

A discussão sobre mobilidade, de um modo geral, exige uma nova perspectiva de análise que deixa de lado a forma clássica de causalidade com o transporte no centro da discussão e pressupõe uma relação dialética que leva em consideração as pessoas, por entender que são elas que possuem as motivações que induzem os deslocamentos. Dessa forma, a mesma possui uma dimensão espacial e temporal, que ora se manifesta com relação às heranças históricas de estruturas pré-existentes, ora como a interação dessas com as novas que surgem de acordo com as mudanças ocorridas na sociedade, além da busca por vencer as distâncias cada vez mais amplas. No entanto, nada disso pode ser analisado senão sob a ótica socioespacial da mobilidade e na materialização de estruturas e políticas provenientes da interação entre os agentes produtores e modificadores do espaço urbano.

Em Maringá, esta discussão perpassa por uma série de questões atuais, que envolvem a revisão do Plano Diretor para os próximos 10 anos (2020-2030), a implantação do Plano de Mobilidade Urbana e a adoção de políticas que visem amenizar os problemas

de trânsito que tem se mostrado cada vez mais acentuados, sobretudo, com relação à violência. No entanto, esbarra nas questões já analisadas, que frequentemente refletem os interesses privados, sobretudo, neste caso, dos agentes imobiliários e comerciais. Além disso, possui uma rede de transportes consolidada e desenhada para o carro desde o início de sua colonização, que representa esta estrutura passada que, aos poucos, vai interagindo, modificando e sendo modificada pelas novas formas urbanas que se fazem necessárias cada vez mais. As calçadas e canteiros centrais, também entram nessa lógica de estruturas largas que dão condições favoráveis aos pedestres e ciclistas (com a recente implantação de ciclovias), no entanto, ainda que estejam materialmente presentes, faltam políticas efetivas que garantam o amplo acesso de todos aos espaços de circulação da cidade.

Por ser uma cidade média e polo de uma região metropolitana, com distâncias reduzidas entre um destino e outro; relativamente plana (num raio de 8 km pode-se percorrer quase todo o eixo de comércio e serviços principais); com avenidas e canteiros centrais largos, que podem comportar facilmente estruturas cicloviárias e; mais uma série de fatores, a bicicleta em Maringá poderia ser melhor aproveitada como modo de transporte. No entanto, não é o que acontece. Os automóveis têm crescido em quantidade e utilização, enquanto o transporte público coletivo e demais formas de locomoção perdem usuários a cada ano que passa. Alguns autores acreditam que essa valorização do carro em relação aos demais meios de transporte, relaciona-se também com a força da indústria automobilística e sua influência propagandística no incentivo ao uso do carro e as precárias condições dos transportes coletivos. Além disso, as políticas públicas deveriam trazer um debate, além de outras questões, sobre a reflexão nas mudanças de hábitos culturais que coloquem mais modais em evidência.

Outra importante mudança em evidência no município e que tem gerado discussões no âmbito da mobilidade é a construção do novo terminal intermodal e sua real funcionalidade. Infere-se que na prática, esta obra não seja utilizada para os fins de intermodalidade, como o conceito pede, sendo que a princípio, continuará operando como um terminal urbano aos moldes do antigo, com a diferença que, tanto embarques intermunicipais quanto os intra-urbanos, serão realizados ali. Apesar da infraestrutura montada para o recebimento do trem de passageiros ou VLT, este não entrará em vigor agora. Nem mesmo um estacionamento adequado para bicicleta será disponibilizado em seu interior.

Com relação ao transporte público coletivo, está em discussão também, devido à referida revisão do PDM a possibilidade de taxa zero para o transporte que é defendido por

instituições como o Observatório das Metrópoles como uma forma de tirar das mãos do monopólio da TCCC a responsabilidade desse serviço para que se torne novamente uma opção viável à população. No entanto, o que vemos como exemplo pelo mundo é que existem outros fatores como a qualidade e regularidade no transporte público que atraem muito mais usuários do que simplesmente a gratuidade do mesmo.

Defende-se que a questão central sobre mobilidade em Maringá hoje precisa ser focada em decisões políticas no sentido de amenizar a questão da violência no trânsito, visto que, não necessariamente, apresenta grandes congestionamentos, como nas grandes cidades. No entanto, o número de acidentes e mortes em decorrência do trânsito são relativamente maiores que as médias do Paraná e do Brasil, em muitos casos. É preciso entender também que a utilização da bicicleta em substituição do carro é uma forma de impulsionar a atividade física, melhorar a qualidade do ar, e, em países com uma política de compartilhamento de vias, reduzir do risco de acidentes no trânsito. Nossa realidade pede que as infraestruturas exclusivas para a bicicleta sejam construídas, para que esta redução seja efetiva, uma vez que os ciclistas não se veem protegidos fora dessas faixas.

O capítulo seguinte tratará da mobilidade por bicicleta em um sentido mais analítico a partir de um diagnóstico sobre o perfil dos ciclistas que hoje utilizam a bicicleta para locomoção no espaço urbano maringaense. Neste sentido, procura-se entender as necessidades desse grupo da sociedade, a fim de apontar soluções para o modal.

CAPÍTULO 3 - A PRODUÇÃO DE CICLOVIAS EM MARINGÁ-PR

Como já mencionado, Maringá é uma cidade plana e compacta que possui características físicas capazes de abarcar a diversificação de modais preconizada na PNMU e nas leis e normas urbanas em vigência. No entanto, mesmo trazendo o mote de cidade planejada a questão da mobilidade como um todo e em específico para a bicicleta, tem sido pensada de forma efetiva e diversificada a partir de 2008 e ganha ainda mais força em 2015 quando da implantação da ciclovia da Avenida Brasil, materializando uma infraestrutura no centro da cidade e na principal avenida, que aos poucos foi criando hábitos culturais e demandando mais ciclovias e ciclofaixas que hoje contam com uma malha de aproximadamente 37 quilômetros. O salto quantitativo é visível se for pensando que a primeira ciclovia foi criada em 1979 na Avenida Colombo com menos de 2 quilômetros de extensão e, somente 20 anos depois foram construídas mais duas estruturas na Avenida Pedro Taques e no entorno do Bosque 2. Ou seja, até 2008 Maringá contava com uma malha de oito quilômetros, em más condições de uso e sem qualquer tipo de interligação.

Outra particularidade de Maringá é com relação à herança estrutural deixada pelos espaçosos canteiros centrais projetados no plano inicial e, onde mais de 90% das ciclovias, em funcionamento, execução e/ou estudo, estão posicionadas hoje. Este fator corrobora com o que Santos (2006) chama de *rugosidades*. Ou seja, “num mesmo pedaço de território, convivem subsistemas técnicos diferentemente datados, isto é, elementos técnicos provenientes de épocas diversas” (SANTOS, 2006, P. 25). O autor traz o conceito de Sartre “prático-inerte” para explicar sobre os processos sociais que deixam heranças constituídas como condições para novas etapas “prática depositada nas coisas, tornada condição para novas práticas” (SANTOS, 2006, p. 91).

Chamemos *rugosidade* ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. É dessa forma que elas são uma parte desse espaço-fator. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho (SANTOS, 2006, p. 92).

O autor coloca que a eficácia de um sistema técnico depende de suas diversas partes, podendo absorver estruturas de um sistema anterior, se houver compatibilidade de técnicas. Assim, mesmo que em 1947 não houvesse a intenção de se implantar ciclovias, uma vez que a criação dos objetos responde às condições sociais e técnicas existentes em

dado momento histórico (SANTOS, 2006) e, a realidade do espaço e a conjuntura urbana eram outras, esta herança físico-espacial é capaz de absorver as novas demandas estruturais exigidas hoje.

A partir disso, será levantada uma análise sobre como o plano diretor em vigência trata a questão da mobilidade por bicicleta, chegando até o diagnóstico sobre o perfil dos ciclistas maringaenses e, a produção de ciclovias a partir das condições materiais deixadas pelos canteiros centrais e que hoje servem a este propósito.

3.1 A MOBILIDADE POR BICICLETA FORA DO PLANO DIRETOR DE MARINGÁ

Como mencionado anteriormente, tanto o Plano Diretor de Maringá está em fase de revisão para os próximos 10 anos (2020-2030), quanto o Plano de Mobilidade Urbana encontra-se em processo de elaboração. De acordo com Savi (2019), existe um enlace entre estes dois planos, visto que a equipe montada para acompanhamento do PDM é a mesma que acompanhará o PlanMob. No entanto, é algo a ser investigado, pois ambos os documentos estão em fase de elaboração e, dado o histórico maringaense de influência dos agentes produtores do espaço urbano, pode ser que esta articulação não seja efetivada. Os trabalhos relacionados com este último tiveram início no dia 3 de dezembro de 2019, onde foi apresentada a Nota Técnica 1.1 elaborada pela empresa responsável, denominada Cidade Viva – Engenheiros e Arquitetos Associados. Nesta audiência pública estiveram presentes agentes públicos²³ e agentes sociais²⁴ e foram apresentadas as etapas de elaboração do plano a serem realizadas: I. Mobilização inicial; II. Diagnóstico e Prognóstico; III. Definição das Diretrizes e Concepção das Propostas e IV. Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana.

O que se encontra em vigência no município é o atual Plano Diretor (Lei nº 632/2006) e cujo tema da mobilidade é tratado de forma rasa e a bicicleta mencionada apenas como um transporte a ser “incentivado”. Analisando o documento, foram encontradas sete ocorrências da palavra “mobilidade” no PDM e em apenas duas delas essa menção fala sobre a mobilidade urbana em si, como política a ser desenvolvida no município. Dentre os casos mencionados, encontra-se tanto uma expressão que dá ênfase ao trânsito e a fluidez do

²³ Representantes do executivo municipal (ETM); representantes dos órgãos de planejamento urbano, políticas setoriais urbanas, política ambiental e gestores de transporte e trânsito; representantes do executivo estadual e; representantes do Ministério Público.

²⁴ Setor popular; setor técnico; setor empresarial; mídia local e; agentes do sistema de mobilidade urbana (taxistas, mototaxistas, motoristas e cobradores do transporte coletivos, escolares etc.).

mesmo, quanto a preconização de uma mobilidade que priorizaria a partir de então o transporte ativo e as pessoas que se utilizam dele:

Art. 23. A Política de Desenvolvimento Territorial e Ambiental tem como objetivos:

- I - promover o uso e a ocupação sustentável do solo;
- II - promover a **mobilidade** do trânsito com fluidez e segurança;
- III - garantir a preservação, o controle e a recuperação da paisagem e dos bens socioambientais;
- IV - promover a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização e da produção do espaço;
- V - promover o acesso à habitação, priorizando a população de baixa renda.

[...]

Art. 25. A **mobilidade urbana** será garantida por meio do Plano de Sistema Viário e Transportes, articulado com as diretrizes de uso e ocupação do solo, que deverá:

- I - priorizar acessibilidade cidadã sobre o transporte motorizado, privilegiando pedestres, **ciclistas**, pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- II - priorizar transporte coletivo sobre o individual, prevendo integração intermodal;
- III - garantir a qualidade do desenho urbano;
- IV - racionalizar o deslocamento;
- V - promover a fluidez do trânsito com segurança;
- VI - integrar o sistema viário e transporte municipal com o metropolitano e regional;
- VII - implementar os instrumentos para a gestão plena do transporte público coletivo;
- VIII - incentivar o transporte cicloviário;**
- IX - compatibilizar o sistema viário urbano com os eixos regionais de transporte;
- X - promover e consolidar a hierarquização do sistema viário, conforme a função e capacidade de cada via no Município;
- XI - garantir a integração viária, especialmente entre as áreas que se desenvolvem ao longo da ferrovia;
- XII - eliminar os conflitos de tráfego, especialmente entre o tráfego rodoviário e ferroviário [...]

MARINGÁ (2006, p. 6-8, grifo nosso).

Pensando no desdobramento deste plano e a constatação de que em quatorze anos nenhuma lei complementar veio para garantir o cumprimento do que está no papel de fato, vale afirmar que em referência ao tema da mobilidade, o PDM/2006 pode ser chamado de plano-discurso conforme Villaça (1995) e que nas palavras de Rodrigues (2004) seria aquele no qual os técnicos têm uma visão que não alcança a vida concreta das pessoas. É da mesma autora a análise de que em Maringá um olhar desatento acaba por encontrar certa consonância entre plano e ação, e faz a analogia de que para muitos o planejamento funcionaria tal qual a regência de uma orquestra “cujo resultado é a perfeita harmonia” (RODRIGUES, 2004, p. 76). Entretanto, segundo ela, “as especificidades deixam entrever as contradições (inerentes a uma sociedade de classes) na construção deste espaço urbano. Isto é, os problemas existem e como tais, se fazem perceber” (RODRIGUES, 2004, p. 77). Isto se deve ao fato de que os próprios agentes políticos a frente do poder público,

sustentaram/sustentam a visão de que em Maringá “se cumpriu o plano de construção da cidade ideal” (RODRIGUES, 2004, p. 84). Em contraposição, os problemas de trânsito cada vez mais frequentes, a violência e a soma de mortes nas vias em números relativos maiores que Curitiba e Londrina, entre outros, aponta que, pelo menos no que se refere à mobilidade urbana, esta visão não é real.

No geral, as experiências maringaenses com relação ao planejamento urbano, manifestado principalmente no PDM, se mostraram insatisfatórias ao longo da construção da realidade municipal. Como visto até mesmo o Plano Diretor elaborado em 2006, que previa uma participação popular mais ampla e, decisões mais ou menos no sentido de satisfazer as demandas pela ampliação das políticas urbanas sociais, não foram plenamente materializadas, ainda que institucionalizadas. Uma das razões para que isto ocorresse é o fato do PD não ser um instrumento auto regulável, em si, precisando de complementaridades que nem sempre são aplicadas no momento de sua aprovação. Essa demora em regulamentar avanços legislativos acarreta no risco de interferência por parte de agentes produtores do espaço urbano, que possuam certa influência política e econômica dentro da dinâmica da cidade. Instrumentos como o parcelamento compulsório e o IPTU progressivo, por exemplo, garantidos através do Estatuto das Cidades e cujo objetivo é assegurar a função social da terra e o direito à mesma, não são do interesse das oligarquias locais e, portanto, muitas vezes são modificadas nas leis complementares dos planos diretores, invalidando os avanços obtidos anteriormente. A influência dos promotores imobiliários e os setores ligados ao comércio e à construção, sempre tiveram grande representatividade dentro dos conselhos municipais e demais órgãos de Maringá, tendo uma influência muito forte junto ao poder público, sobretudo nas gestões anteriores a 2017, ano em que ocorre uma ruptura na continuidade do poder na gestão municipal comandada pela família Barros e o Partido Progressista (PP) desde 2005. Neste sentido, ainda que a revisão do PDM em discussão e o PlanMob saiam de fato do papel, sua aplicação será efetivada da forma como se tem pensado ou dependerá da conjuntura do momento e dos agentes envolvidos no processo?

Corroborando com essa ideia Miralles-Guasch (2002) afirma que as modificações que acontecem no espaço urbano nunca são instantâneas e as contradições entre o que se constrói e o que se pensa construir ficam imbricadas nesta defasagem entre o momento da decisão e o da realização. *“También es necesario darse cuenta, por lo que se refiere a las dificultades en las modificaciones territoriales, de la inercia que impone la herencia de lo que ya ha sido construido, en términos físicos, u organizado, en términos socioeconómicos”* (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 115). Além disso, a própria análise feita por Villaça (1995;

1999) e já apresentada em tópicos anteriores sobre o caráter ideológico dos planos diretores, deixa o questionamento sobre quais demandas da sociedade estes documentos obedecem. Assim, em relação às políticas urbanas e suas múltiplas combinações/determinações possíveis e a interação dessas com os agentes produtores do espaço urbano, podemos indagar juntamente com Lojkine (1997, p. 43), qual o fator determinante: “a predominância econômica da fração de classe hegemônica ou a pressão política das classes dominadas?”.

Sabe-se que em nível municipal, as mudanças no direcionamento da gestão pública ocorrida a partir de 2017 e mencionada anteriormente, trouxeram novas interações entre os agentes. De acordo com Cordovil (2019) ainda que as políticas continuem orientadas para a oligarquia local, a inclusão de técnicos qualificados no comando de importantes secretarias, demonstra que pontualmente, esta orientação não está totalmente em concordância com os agentes imobiliários, por exemplo. Assim, na tentativa de responder ao questionamento realizado acima, entende-se que as oligarquias locais permanecem determinantes nas políticas urbanas, ainda que tenham encontrado hoje resistências que não costumavam existir e, que algumas vezes, levam a pressões que mudam os rumos das discussões, como visto no caso da ciclovía na Avenida Brasil.

Na contramão das importantes modificações na gestão municipal, que podem ser vistas de forma positiva em Maringá, temos em nível federal uma questão desfavorável em diversos âmbitos na aplicação de ideias progressistas, fato que levou a inúmeros retrocessos em termos de política urbana. O exemplo mais contundente está na extinção do MCidades pelo governo Bolsonaro (sem partido), que coloca em contradição a fiscalização do referido PlanMob, mas, que é muito mais grave do que isso. Com relação ao PlanMob, pode-se questionar quem será responsável pela cobrança do mesmo a partir de agora. Mesmo antes, alguns agentes públicos municipais geralmente copiavam uma parte do Plano Diretor que dizia respeito à mobilidade e entregavam como sendo um PlanMob, pois ao MCidades cabia a função de verificar apenas a entrega do documento e não sua análise mais pontual, pelo menos até aquele momento (MONTEIRO, 2019b). Hoje, sem este órgão, até mesmo a mera entrega de um documento fútil está em decadência, o que nos leva a perder grande parte do esforço realizado para a adoção de medidas progressistas em mobilidade, que a PNMU tentou trazer.

Mas, existem questões ainda mais profundas para se refletir sobre o fim do MCidades, pois a eliminação de um órgão especificamente destinado a pensar a cidade sob a perspectiva da participação popular e das demandas sociais é um retrocesso sem precedentes sobretudo para os temas que antes desse órgão não eram levados à cabo de forma tão

específica, como a mobilidade urbana. A importância do MCidades e seu desaparecimento relega o debate sobre o tema a um nível puramente tecnocrático. Ao ser incorporado ao Ministério do Desenvolvimento Regional e Infraestrutura, o papel da mobilidade urbana retorna aos primórdios da discussão sobre conceitos de tráfego e meios de transporte, num momento em que se pensava somente nas vias e cujo sujeito central era o automóvel e demais veículos motorizados, desconsiderando totalmente as pessoas. É principalmente sobre este ponto que é preciso se atentar, pois os estudos sobre o tema encontram-se em um nível de abstração muito superior. Destacamos a abordagem defendida por Miralles-Guasch (2013) quando apresenta que as pessoas devem ser o sujeito e unidade de análise da mobilidade urbana, pois são elas que se movem utilizando os distintos meios de transporte. O carro, a moto, o ônibus, a bicicleta etc. são apenas meios e não se movem por si só, nem tem motivos para se deslocar. Por este motivo, será dedicado um tópico específico para entender quem são os ciclistas de Maringá e suas demandas que será apresentado a seguir.

3.2 DIAGNÓSTICO DO USUÁRIO DE BICICLETA EM MARINGÁ

O número exato de ciclistas para a cidade de Maringá não foi passível de ser levantado em nenhum órgão local ou regional, uma vez que, por não possuírem registro, é difícil fazer o controle do número de bicicletas existentes e mais difícil ainda, daquelas que são efetivamente utilizadas. Nacionalmente, temos a estimativa de 70 milhões de unidades de acordo com a Abraciclo (2019). A empresa afirma que de janeiro a julho de 2019 foram produzidas 476.319 bicicletas no Brasil, distribuídas, sobretudo, para o Sudeste (57,7%), seguido do Sul (15,2%), com a menor porcentagem no Centro-Oeste (5,9%) e valores semelhantes no Norte e Nordeste (10,1% e 11,1% respectivamente). Em termos absolutos, o número de bicicletas no Brasil não é tão baixo e se aproxima de países como Alemanha e Japão, no entanto, se considerarmos um índice relativo, o país fica bem abaixo desses dois, com 3 bicicletas para cada 10 habitantes, como pode ser visto na tabela a seguir (Tabela 9):

Tabela 9 – Quantidade de bicicletas / habitante no mundo.

País	Nº De Habitantes (Milhões)	Número De Bicicletas (Milhões)	População Total Que Possui Bicicleta (%)	Qtd. De Bicicleta / 10 Habitantes
Holanda	17,2	18,00	104,7	10
Alemanha	82,8	72,00	87,0	9
Dinamarca	6	4,20	70,0	7
Japão	126,8	72,15	56,9	6
Suécia	10,1	6	59,4	6
Noruega	5,3	3	56,6	6
Bélgica	11,4	5,47	48,0	5
Suíça	7	3,8	50,0	5
China	1386	515,59	37,2	4
Brasil	209,3	70	33,4	3

Fontes: Webtudo / Eurostat (2018) / Banco Mundial (2017) / Abraciclo (2019) / Mobilize
Elaboração: BARBIERO, 2019.

Para entender a modalidade bicicleta e seu funcionamento dentro de Maringá foi utilizado o questionário constante no Apêndice B, que possibilitou traçar um diagnóstico do perfil dos usuários e os principais desafios que se tem pela frente sobre este tema. O questionário foi aplicado tanto por meio de um *link* compartilhável através dos formulários do *Google* (lançado nas redes sociais com o auxílio de ciclistas e cicloativistas envolvidos com o tema e direcionados para os usuários de bicicleta), quanto presencialmente em empresas escolhidas aleatoriamente. Dessa forma, foi alcançado um nível de abrangência de toda a cidade, inclusive contando com usuários vindos de Sarandi e Iguatemi. Buscou-se analisar este perfil com base em uma distinção básica entre tais usuários dividindo-os por renda. Assim, temos a representação de sexo, faixa etária, perfil funcional entre outros, para aqueles com ganho médio de até 2 salários mínimos (SM) e para aqueles com ganhos acima desse valor. Com relação aos questionários aplicados, o cálculo da amostragem levou em consideração o que foi apresentado por Cochran (1977), onde se tem:

$$\text{Tamanho da amostra} = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N}\right)}$$

N = tamanho da população • **e** = margem de erro (porcentagem no formato decimal)

• **z** = escore z

Segundo este método, para cada porcentagem de nível de confiança tem-se um valor de z diferente e uma amostragem ideal. Lembrando que quanto maior a porção, maior o nível de confiabilidade. No presente caso, obteve-se uma amostra de 188 questionários válidos, valor próximo ao que é calculado para uma credibilidade entre 80% e 85% e margem de erro de 5% (Quadro 1). As perguntas realizadas para os usuários encontram-se ao final do trabalho, conforme referido anteriormente. (APÊNDICE B).

Quadro 1 – Cálculo do tamanho da amostra de pesquisa.

Tamanho da população	423.666	Margem de erro (%)	5	Erro Permissível	0.05
Nível de confiança (%)	80	85	90	95	99
Score z	1,28	1,44	1,65	1,96	2,58
Tamanho da amostra	165	208	271	384	663

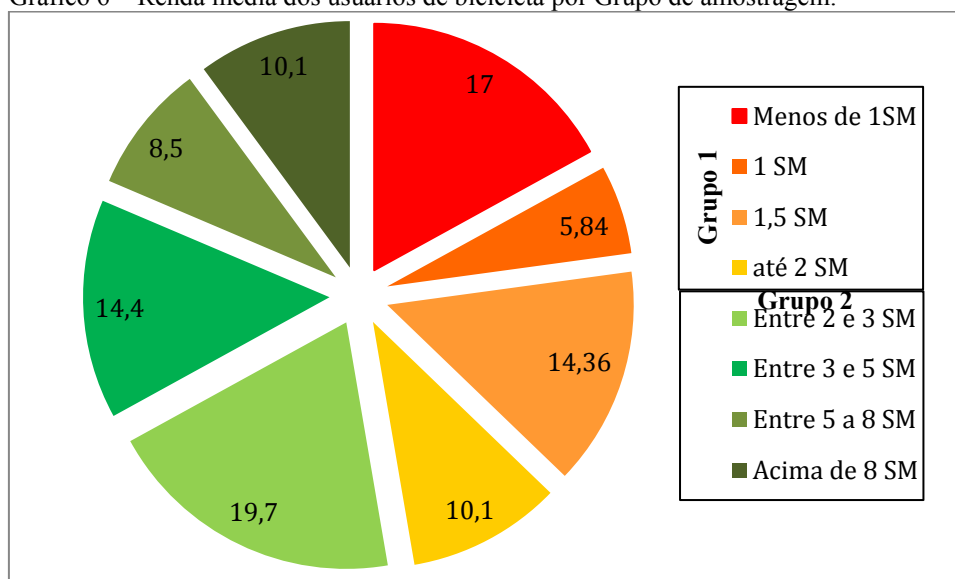
Fonte: COCHRAN, 1977

Elaboração: BARBIERO, 2019.

Alguns dados obtidos para Maringá foram comparados com mais 25 cidades do Brasil, tanto em capitais quanto no interior, de acordo com TRANSPORTE ATIVO e LABMOB-UFRJ (2018), através de um relatório completo cujo objetivo foi traçar o perfil do ciclista em nível nacional. A pesquisa foi realizada de setembro de 2017 e abril de 2018 ouvindo 7.644 entrevistados. Os parâmetros utilizados para relacionar os dois questionários são àqueles relativos às perguntas iguais ou semelhantes utilizadas em ambos estudos, a saber: faixa etária, sexo, renda média e problemas enfrentados pelos ciclistas.

Os indicadores sociais expostos no estudo correspondem a sexo, ocupação funcional, faixa etária, estado civil e renda média mensal e representam um perfil diversificado dos ciclistas maringaenses. Como já explicitado eles foram distinguidos em dois grupos conforme a renda média mensal: até dois salários mínimos, caracterizando os ciclistas de renda baixa (chamado de Grupo 1) e, acima desse valor para os de classe média e alta (chamado de Grupo 2). No geral, no Grupo 1 a média salarial de maior representatividade foi de menos de 1 SM (17% dos usuários) e no Grupo 2 entre 2 e 3 SM (19,7%). O gráfico que representa estes números será apresentado a seguir (Gráfico 6).

Gráfico 6 – Renda média dos usuários de bicicleta por Grupo de amostragem.

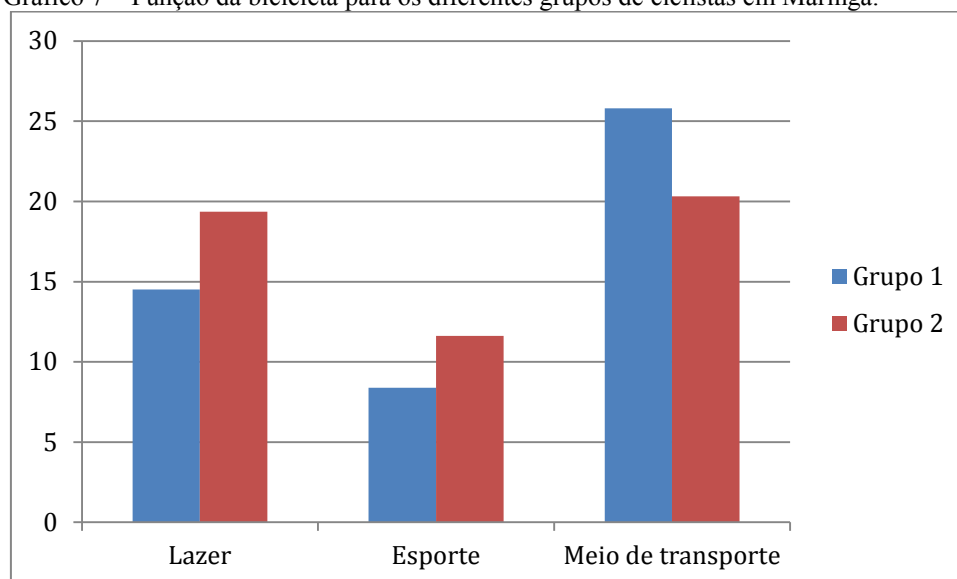


Fonte: Aplicação de questionários, 2018/2020.

Importante notar que tanto no Grupo 1 quanto no Grupo 2, a maioria dos usuários de bicicleta possuem os menores salários dentro da categoria determinada. Esta distinção também é um marco relevante para entender como a utilização da bicicleta em Maringá mudou de caráter ao longo dos anos. Desde uma utilização ampla para fins de locomoção e comercial entre as décadas de 1960 e 1970, por uma classe social de baixa renda sem condições de possuir um veículo motorizado ou sem acesso ao transporte público. Até a substituição das bicicletas por carros e motos e, hoje, a utilização crescente, ainda que menos expressiva, marcada por dois grupos distintos que a fazem por motivações também diferentes.

Outra importante diferenciação que se pretende ilustrar é com relação à função que a bicicleta adquire para os diferentes grupos, como levantado no capítulo anterior. Dessa forma, entende-se que, embora a utilidade principal em ambos os casos, tenha sido categorizada como meio de transporte, o Grupo 2 de maior renda tem um vínculo muito mais próximo do emprego da bicicleta como lazer e esporte do que o Grupo 1 (Gráfico 7).

Gráfico 7 – Função da bicicleta para os diferentes grupos de ciclistas em Maringá.



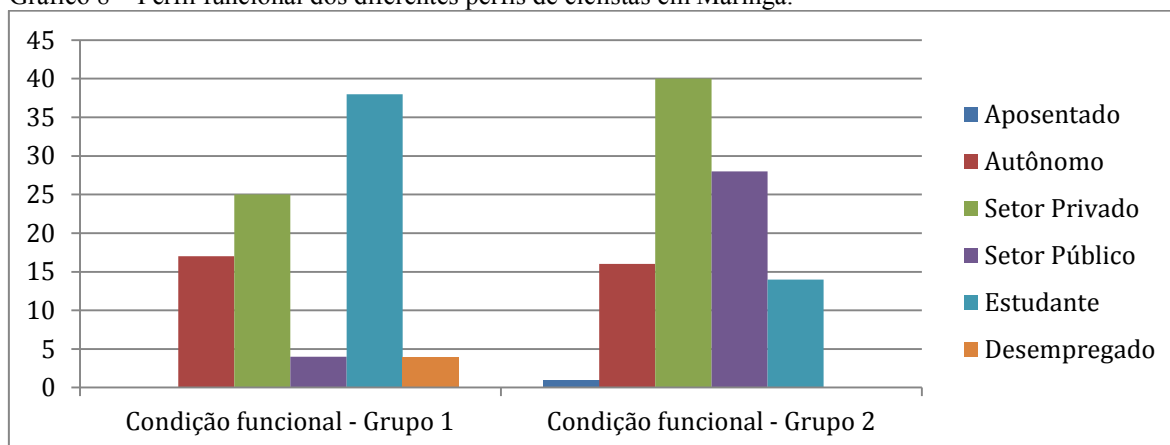
Fonte: Aplicação de questionários, 2018/2020.

Com relação à idade os dados apontam que dos ciclistas que possuem ganhos de até 2 SM (Grupo 1) 80% dos entrevistados possuem faixa etária entre 21 e 35 anos. Em segundo lugar aparecem com 12% aqueles com idades entre 13 e 20 anos, e em terceiro 7% tem entre 35 e 50 anos, a proporção dos que possuem mais de 50 anos é apenas 1%. O gráfico se inverte um pouco quando tratamos dos ciclistas com renda média acima de 2 SM (Grupo 2), neste caso, a faixa etária predominante ainda é entre 21 e 35 anos (58%), mas, em segundo lugar aparecem com 29% aqueles com idade entre 35 e 50 anos, em terceiro 10% está acima dos 50 anos e apenas 3% tem entre 13 e 20 anos. Mesmo com essas diferenças, a idade predominante corrobora com a média nacional, que, de acordo com a pesquisa de Transporte Ativo e LabMob-UFRJ (2018), demonstra que a maior parte dos ciclistas entrevistados nas 25 cidades brasileiras possui entre 25 e 34 anos (25,8%), seguido daqueles entre 15 e 24 anos (24,4%) e os entre 35 e 44 anos (21,3%). Isso demonstra que a utilização da bicicleta circula entre as mais distintas faixas etárias, bastando possuir condições físicas favoráveis à sua utilização e maturidade cognitiva para circular na cidade de acordo com as regras de trânsito. Além disso, a faixa etária de mais expressividade corresponde à população economicamente ativa (PEA) que em Maringá é maior entre homens de 20 e 34 anos (IBGE, 2010)²⁵.

²⁵O total da PEA de Maringá é de 205.439 habitantes, desse total 80.194 (39%) estão na faixa de 20 a 34 anos; 68.819 (33,5%) encontram-se entre 35 e 49 anos; 40.927 (20%) estão acima de 50 anos e; 15.499 (7,5%) tem entre 10 e 19 anos. A PEA por sexo tem proporção de 53,43% para o sexo masculino e 46,57% para o sexo feminino.

O perfil funcional dos usuários é bem diversificado no interior dos grupos e entre um e outro (Gráfico 8). Dos entrevistados do Grupo 1 43,2% são estudantes, 28,4% encontra-se empregado no setor privado, 19,3% são autônomos e a proporção entre empregados do setor público e desempregados é de 4,5% cada. Com relação ao Grupo 2, a maior parte dos usuários que respondeu ao questionário é do setor privado ou público (40% e 28%, respectivamente); 16% são autônomos, 14% são estudantes, não há desempregados e 1% estão aposentados.

Gráfico 8 – Perfil funcional dos diferentes perfis de ciclistas em Maringá.



Fonte: Aplicação de questionários, 2018/2020.

O indicativo de sexo demonstra predominância de homens em ambos os grupos, no entanto, esta diferença é maior no Grupo 2 (66% do sexo masculino; 34% do sexo feminino) do que no Grupo 1 cuja proporção é relativamente a mesma entre homens e mulheres (50,1% e 49,9% respectivamente). É possível notar que ocorreu uma mudança de perspectiva com relação a este indicador, pois, de acordo com um diagnóstico levantado em 2013²⁶ a proporção de ciclistas mulheres era de 29% apenas. Isto demonstra que a presença feminina pedalando nas vias de Maringá vem aumentando ao longo dos anos.

O estado civil está diretamente relacionado com a faixa etária de jovens entre 21 e 35 anos que prevalece nos dois grupos, sendo que a maioria se declarou solteiro. No entanto esta porcentagem é maior no Grupo 1 (80%), que conta com usuários mais jovens do que o Grupo 2 onde o número de solteiros e casados é bem próximo (49,5% e 46,5% respectivamente). De acordo com Vasconcellos (2005), a forma como as pessoas

²⁶Em 2013, no trabalho de conclusão de curso de uma pós-graduação em Gestão Ambiental e Desenvolvimento Sustentável, tive a oportunidade de iniciar de forma embrionária esta pesquisa. Naquele momento, fiz a aplicação de um questionário com outro intuito e sob outra metodologia, no entanto, algumas questões acabaram coincidindo com os questionários aplicados para a atual pesquisa. Dessa forma, e, por conta de termos encontrado números passíveis de comparação, decidimos utilizar tais dados superficialmente para dar um panorama das mudanças de percepção dos ciclistas nos últimos 5 anos em Maringá.

organizam seus deslocamentos está diretamente relacionada com 3 variáveis: fatores pessoais, familiares e externos (Quadro 2). Dentro dos fatores familiares, a influência se o usuário é solteiro, casado ou tem filhos é muito importante na escolha dos modais, uma vez que possuir um automóvel aumenta a mobilidade e pode ser visto como “um reflexo do aumento da renda” (VASCONCELLOS, 2005, p. 35). Além disso, a presença ou não de crianças no dia-a-dia familiar pode inviabilizar um deslocamento alternativo como a bicicleta, pelo menos, até que ela tenha idade suficiente para fazer isto sozinha.

Quadro 2 – Como as pessoas organizam seus deslocamentos

Influência	Descrição dos fatores	Como é a mobilidade?
Fatores Pessoais	Idade	Maior entre 18 a 49 anos
	Renda	Maior quando a renda familiar é mais alta
	Escolaridade	Pessoas com maior nível escolar, realizam mais atividades fora de casa
	Gênero	Maior entre homens adultos, devido à divisão de tarefas entre os sexos no Brasil* ¹
Fatores familiares	Estágio do ciclo de vida	Mobilidade é afetada se for solteiro, casado ou com filhos
	Posse do automóvel	Maior
Fatores externos	Oferta de transporte público e seu custo	Quanto maior oferta de transporte de qualidade e mais acessível seu custo, maior será sua atratividade e utilização
	Utilização de automóvel e seu custo	Mobilidade depende de arcar com custos de combustível, estacionamento, manutenção, etc;
	Localização dos destinos desejados	Quanto maior a oferta de destinos, maior a liberdade de escolha das formas de acesso
	Horário de funcionamento dos destinos desejados	Deslocamentos condicionados ao horário em que as atividades são feitas
* ¹ A pé estes deslocamentos são quase iguais entre homens e mulheres.		

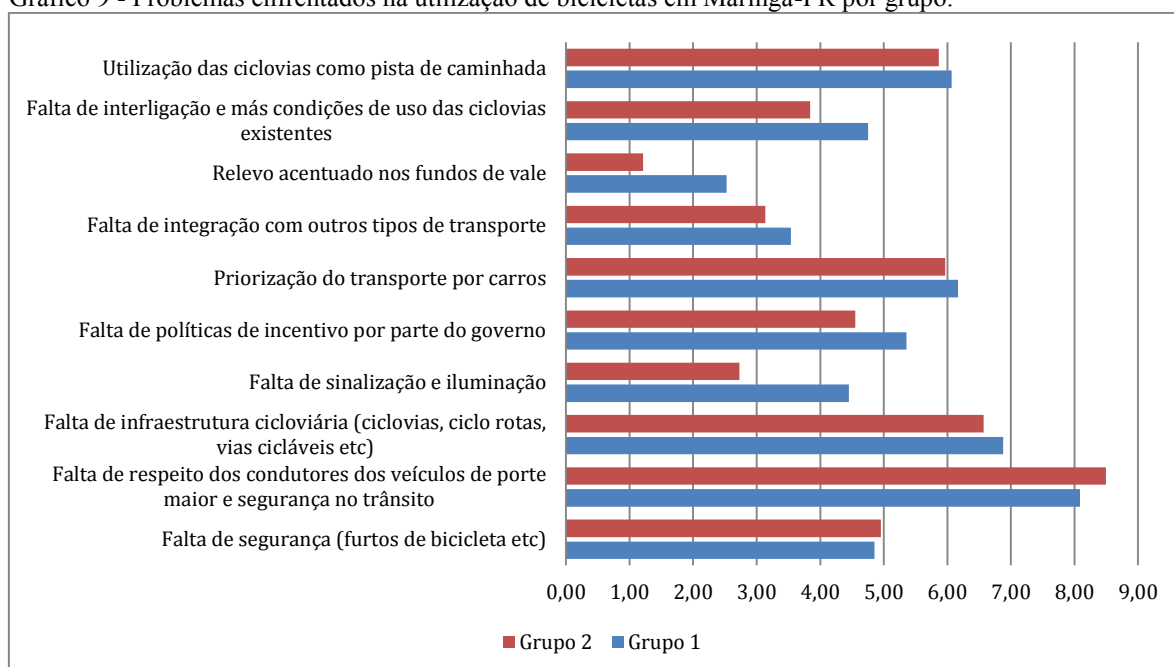
Fonte: VASCONCELLOS, 2005.

Elaboração: BARBIERO, 2019.

Outro dado que pode ser comparado com o diagnóstico de 2013 é com relação aos problemas enfrentados pelos ciclistas no uso desse modal, no primeiro deles fica evidente o momento em que diversas estruturas cicloviárias estavam em fase de projeto e a maior desmotivação das pessoas quando se tratava da utilização da bicicleta para se locomover, era justamente este déficit de ciclovias e/ou ciclofaixas no trajeto. Atualmente, apesar de

uma malha ainda pequena, a interligação entre elas melhorou relativamente, o que fez com que os usuários dessem prioridade a outros problemas na utilização desse modal, sendo que, a falta de respeito dos condutores de carros passou a ter maior destaque que a própria materialidade viária que aparece em seguida (Gráfico 9). Estes aspectos também corroboram com os problemas enfrentados pelos ciclistas em nível nacional. De acordo com Transporte Ativo e LabMob-UFRJ (2018), a falta de respeito dos condutores motorizados são destaque (34,6%), seguido da falta de infraestrutura adequada (26,6%) e falta de segurança no trânsito (22,7%). Pode-se observar que a percepção quanto aos problemas enfrentados na utilização da bicicleta são muito semelhantes em ambos os grupos e, em termos de hierarquização, seguem praticamente a mesma lógica, sendo destaque como já apontado a falta de respeito dos condutores de veículos automotores, a falta de infraestrutura cicloviária, a priorização do transporte por carro na cidade e a utilização das ciclovias existentes como pista de caminhada. No entanto, vemos que a falta de iluminação e sinalização e o relevo acentuado nos fundos de vale são problemas muito mais evidentes para o grupo de ciclistas de mais baixa renda e que não são atendidos pelas ciclovias centrais e moram em locais de maior declividade nas periferias.

Gráfico 9 - Problemas enfrentados na utilização de bicicletas em Maringá-PR por grupo.



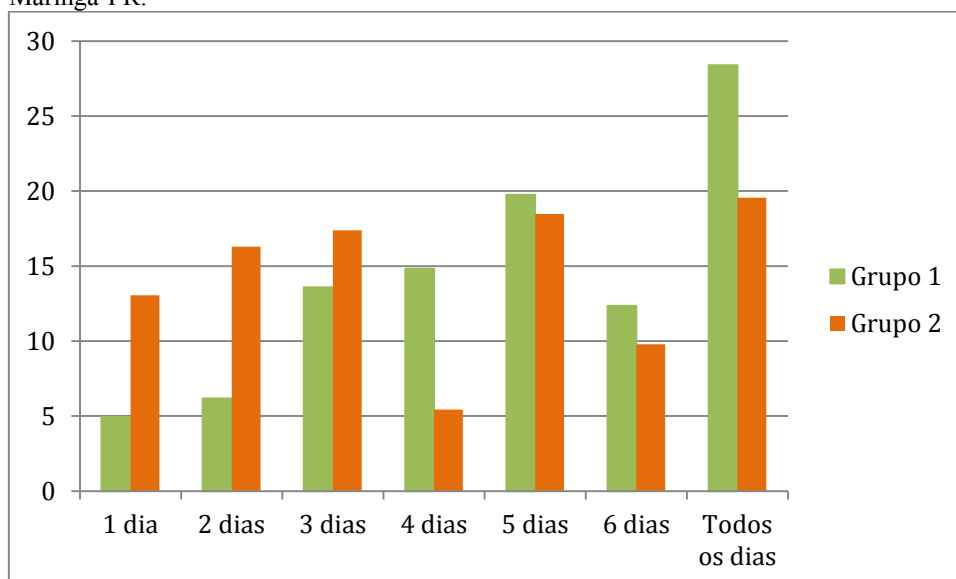
Fonte: Aplicação de questionários, 2018/2020.

Mas, é evidente que mesmo com a melhoria do sistema, ainda há uma defasagem de atendimento ao público, dessa forma, mais da metade dos usuários de ambos os grupos consideram que as ciclovias e ciclofaixas existentes hoje no município são insuficientes,

outros 24,5% acreditam que apesar de satisfatórias, as estruturas necessitam de manutenção e/ou interligação e apenas 9,5% acreditam que elas atendem bem a quem faz uso da bicicleta. Um fato interessante, no entanto, é que nos últimos anos, em que a implantação de estruturas cicloviárias foram implementadas de forma a interligar a malha de uma forma mais funcional, mais de 87% dos usuários de ambos os grupos notaram um aumento mesmo que razoável no número de ciclistas circulando pelas rotas cotidianas.

Outra variável que deixa evidente o caráter entre o aproveitamento da bicicleta como opção ou necessidade é a frequência com que é utilizada durante a semana. Neste sentido, fica claro que as pessoas de mais baixa renda utilizam-na mais vezes na semana, pois, muitas vezes é o único modo de locomoção que dispõem, enquanto que o grupo de maior renda faz uso dela menos vezes na semana, provavelmente porque existem outros meios de transporte que podem satisfazer suas necessidades de deslocamento (Gráfico 10). Dos que responderam pelo Grupo 1, 28,4% fazem uso da bicicleta todos os dias na semana, seguido de 19,7% 5 dias; e 14,8% 4 dias. Com relação ao Grupo 2, 19,6% utilizam todos os dias, seguido de 18,5% por 5 dias na semana e 17,4% por 3 dias. Ainda com relação a utilização da bicicleta como modal cotidiano, entende-se que pela topografia relativamente plana de Maringá a locomoção em distâncias longas é facilitada, assim, a maior parte das pessoas de ambos os grupos percorrem entre 10 e 20 km por dia (35,% do Grupo 1 e 38,4% do Grupo 2) o que demonstra a viabilidade deste meio de transporte frente às condições dadas pelo relevo, raio de abrangência dos principais serviços ofertados, entre outros.

Gráfico 10 – Frequência de utilização da bicicleta durante a semana entre os diferentes grupos de ciclistas em Maringá-PR.

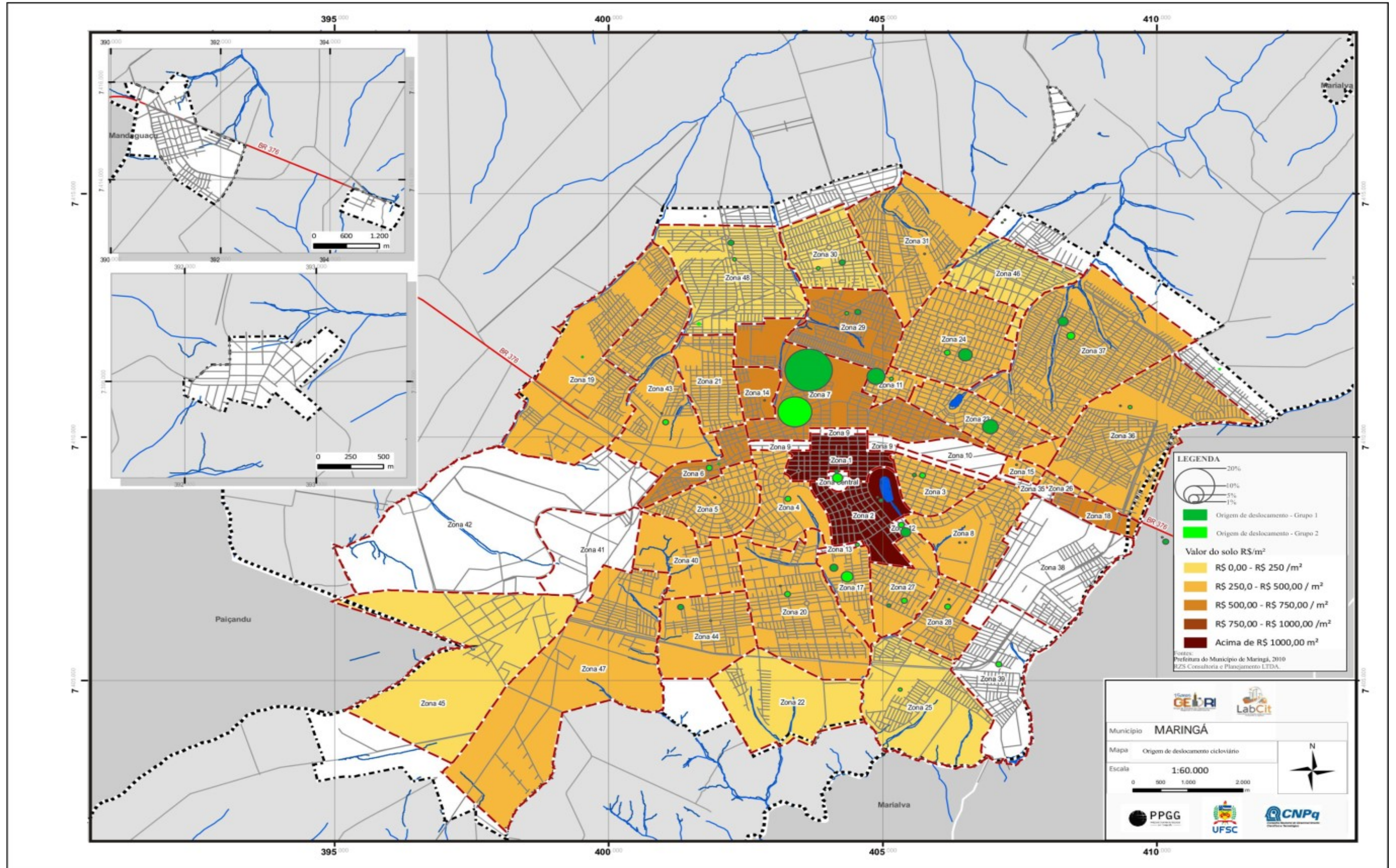


Fonte: Aplicação de questionários, 2018/2020.

O último dado a ser analisado é com relação aos fluxos diários deslocamento por bicicleta. Através dos mapas a seguir (Figuras 18 e 19) é perceptível que a maior parte dos deslocamentos se concentram e direcionam para o centro da cidade em ambos os grupos. No entanto, para o Grupo 1 a origem das viagens estão posicionadas mais ao norte da cidade no entorno da Zona 7, onde se localiza a Universidade Estadual de Maringá – UEM, pela quantidade de estudantes que representam o mesmo, além de ser historicamente a localização dos bairros menos abastados da cidade. Saídas de cidades do entorno como Paiçandu e Sarandi também estão presentes na realidade deste grupo. No Grupo 2 embora tenha grande saída especificamente da referida zona (Zona 7), estas viagens estão espraiadas pela zona sul, onde se localizam os bairros mais nobres no geral e os parques mais emblemáticos da cidade (Parque do Ingá e Bosque 2).

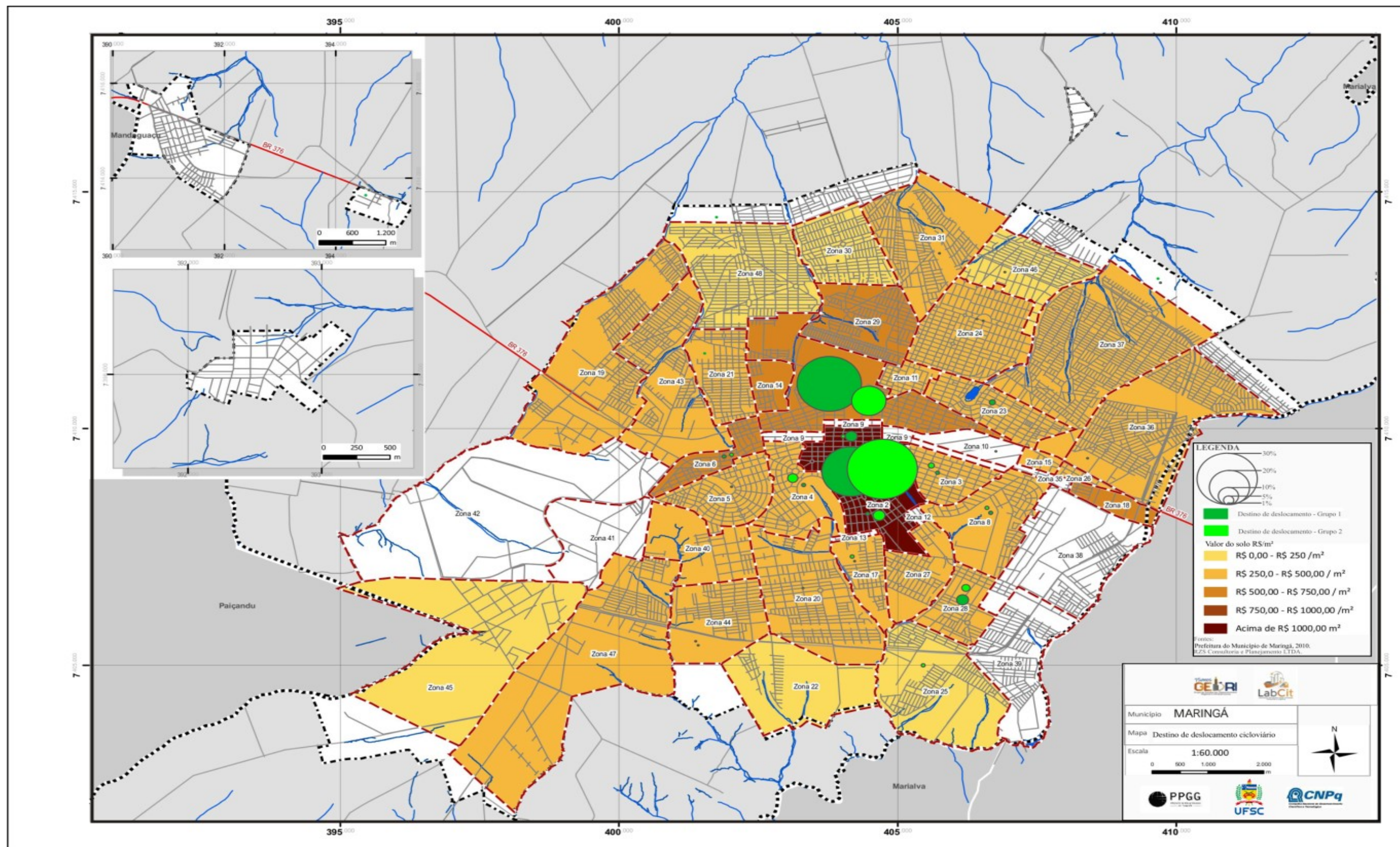
Com relação ao destino, temos de forma bem significativa o Grupo 1 direcionando-se com maior frequência para a Zona 7 novamente e para o Centro em segundo lugar, já no Grupo 2 há uma inversão, sendo mais frequente o direcionamento para o Centro, seguido da Zona 7. Em todo caso, percebe-se que o fluxo mais significativo dentro do universo observado é o que ocorre no eixo Zona 7 e Centro. Estas áreas são também as que mais são atendidas por estruturas cicloviárias sólidas e que estão em constante processo de manutenção. Talvez por este motivo, as viagens sejam mais frequentes e massivas, uma vez que os usuários de bicicleta em Maringá só se sentem encorajados em locais providos de infraestrutura que lhes conferem maior segurança diante da violência vigente no trânsito maringaense.

Figura 18 - Mapa de origem de deslocamento nos grupos 1 e 2.



Fonte: Questionários Aplicados (2018/2020).

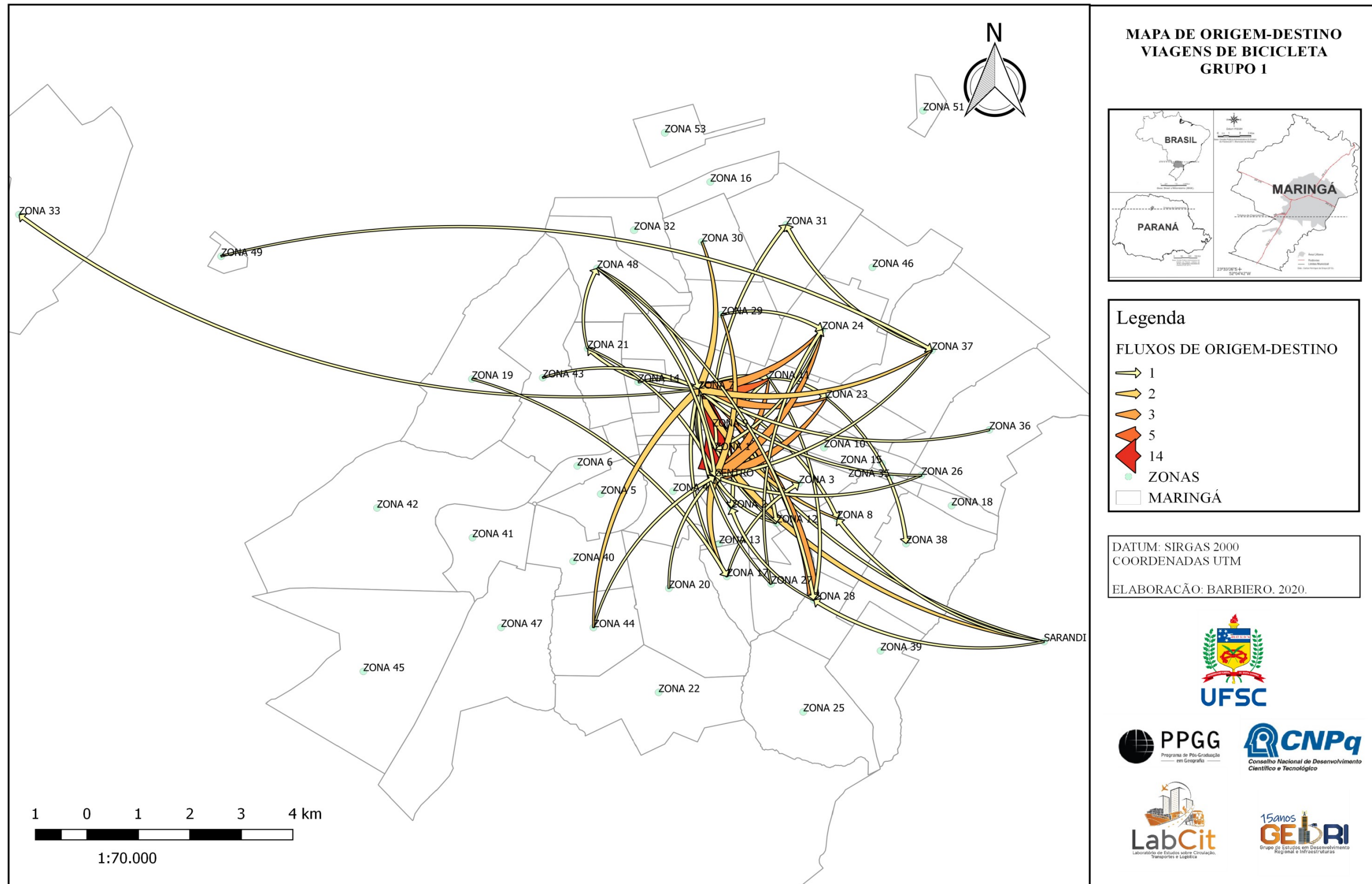
Figura 19 - Mapa de destino de deslocamento nos grupos 1 e 2.



Fonte: Questionários Aplicados (2018/2020).

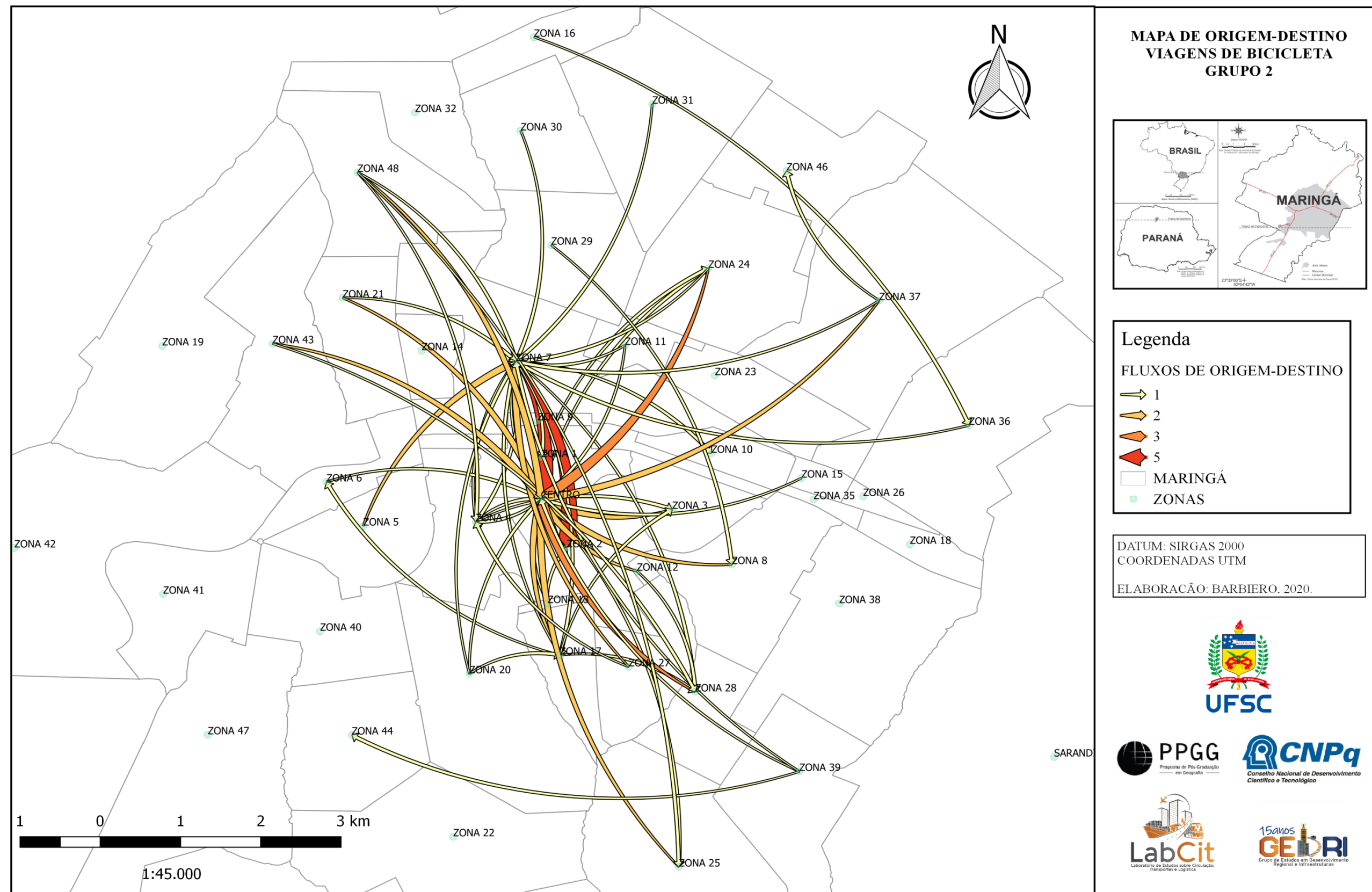
Ainda analisando a variável anterior, temos os mapas de fluxo (Figuras 20 e 21) para o Grupo 1 e Grupo 2 respectivamente, onde apontamos de forma mais explicitada os deslocamentos feitos pelos usuários de baixa renda e os média e alta renda. É possível perceber que quem utiliza a bicicleta no Grupo 1, apresenta deslocamentos mais variados e espalhados pelas diversas zonas da cidade (inclusive vindos das cidades conurbadas com Maringá, embora este público não tenha sido alvo direto dos questionários), percorrendo distâncias maiores em locais que as estruturas cicloviárias não contemplam o trajeto. Ainda assim, grande parte das viagens de origem-destino, concentram-se na região central e Zona 7, como também foi evidenciado pelos mapas anteriores. Com relação aos usuários do Grupo 2, ainda percebe-se deslocamentos mais concentrados nas regiões centrais, onde as ciclovias e/ou ciclofaixas existem com mais densidade. Assim como no primeiro grupo, as viagens de origem-destino direcionam-se muito fortemente para o Centro e a Zona 7 da cidade, que são regiões onde se localizam o comércio em geral e a Universidade Pública (UEM).

Figura 20 - Mapa de origem-destino de viagens de bicicleta para o Grupo 1.



Fonte: Questionários Aplicados (2018/2020).

Figura 21 - Mapa de origem-destino de viagens de bicicleta para o Grupo 2.



Fonte: Questionários Aplicados (2018/2020).

3.3 A PRODUÇÃO DE CICLOVIAS

Na cidade de Maringá, algumas iniciativas têm sido desenvolvidas no âmbito político para a viabilização desse tipo de mobilidade alternativa. Um exemplo é a implantação do terminal intermodal que promete abarcar vários meios de transportes, integrando-os de forma sistemática. Dados da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá (SEMOB, 2019), confirmam a existência de uma malha cicloviária (ciclovias e ciclofaixas) de aproximadamente 37 quilômetros, sendo que 3,2 quilômetros estão em execução e mais de 14 quilômetros em fase de estudo/projeto (Figura 22).

O fato é que as políticas voltadas pela mobilidade por bicicleta são muito recentes e abarcam mudanças nos paradigmas nacionais trazidos tanto pela instauração do Ministério das Cidades, quanto do Estatuto da Cidade e as demais políticas que surgiram desse ideal, sobretudo a PNMU. Conforme já mencionado, em Maringá estas iniciativas ganharam força a partir de 2008, sendo que até este ano, a malha cicloviária era constituída por 8 quilômetros de ciclovias precárias e desconexas.

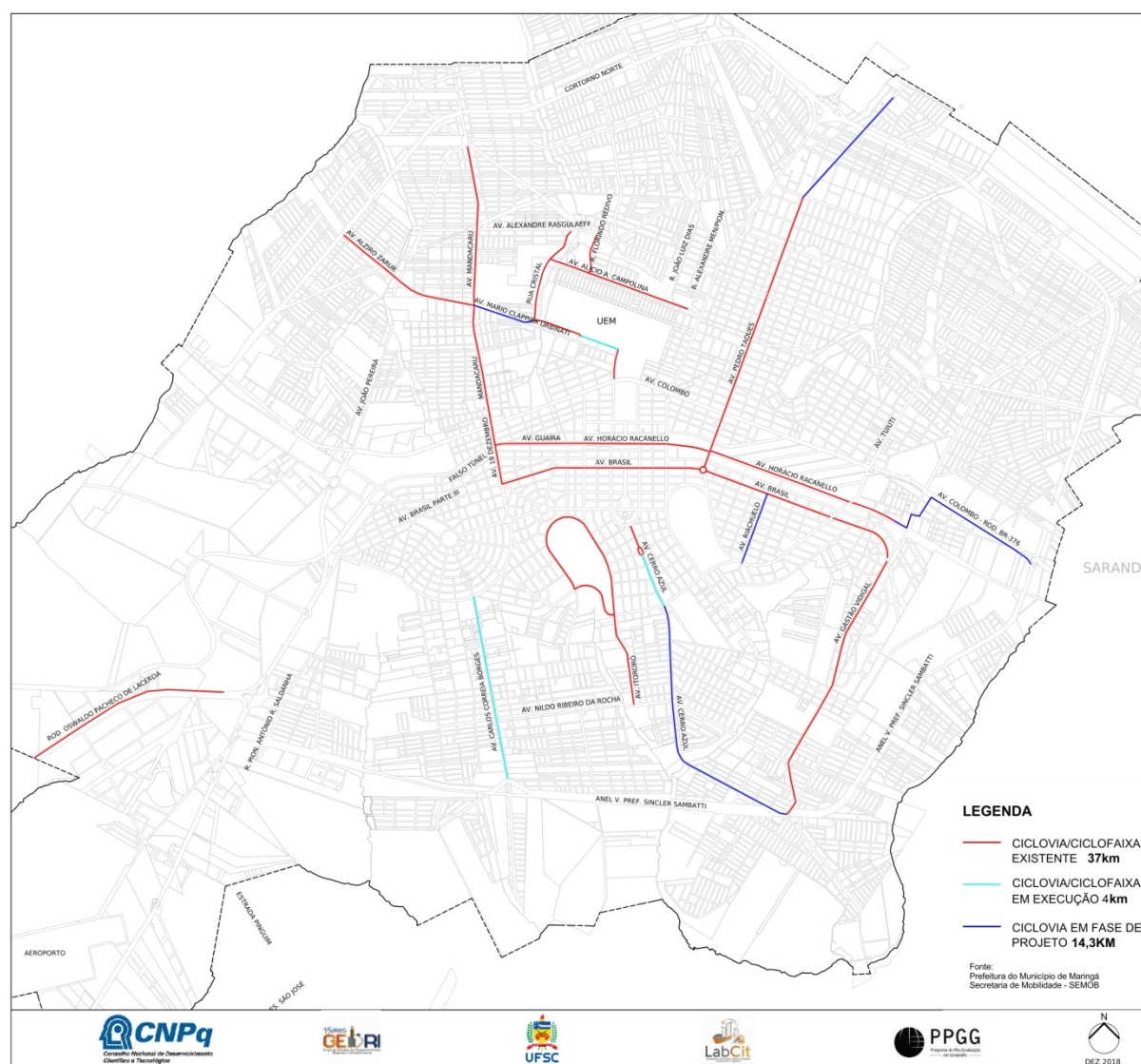
Sendo a ciclovia considerada como uma infraestrutura de mobilidade urbana, trazida pela Lei nº 12.587/2012, ela será tratada com maior ênfase para Maringá nas discussões a seguir. Mas, é importante fazer a distinção entre o que é considerado ciclovia, ciclofaixa ou ciclorrota (ou rotas cicláveis). De acordo com o caderno de referência para elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana por bicicleta (BRASIL, 2007):

- a) Ciclovia: espaço que é destinado exclusivamente para a circulação de bicicletas, separada fisicamente da pista de veículos motorizados, geralmente com no mínimo de 0,20 metros de desnível;
- b) Ciclofaixa: espaço destinado à circulação de bicicleta, estando contígua à pista de rolamento dos veículos automotores e separada desta por meio de pintura e/ou dispositivos de delimitação como as chamadas “tartarugas”;
- c) Ciclorrota ou rotas cicláveis: mapeamento de rotas de circulação de bicicletas através representação por sinalização e outros elementos que sejam capazes de permitir identificação de que a mesma é indicada para ciclistas. São áreas contínuas onde a bicicleta pode circular com segurança, seja em ciclovia, ciclofaixa ou via compartilhada com sinalização adequada.

A Tabela 10 mostra a evolução na produção de malha cicloviária dentro de Maringá, que em essência é composta por ciclovia, ciclofaixa, ciclorrotas e demais

intervenções viárias dedicadas à circulação de bicicletas, que só ganha força de fato a partir de 2008.

Figura 22 - Mapa de Ciclovias de Maringá



Fonte: SEMOB, 2019.

Adaptação: BARBIERO, 2020.

Tabela 10 – Rotas cicláveis existentes, em execução e em projeto em Maringá-PR.

ROTAS CICLÁVEIS EXISTENTES						
Logradouro	Trecho (entre)	Infraestrutura	Circulação	Localização	Ano	Ext. (Km)
Av. Colombo	Av. Guaiapó e Contorno Sul	Ciclovía	Bidirecional	Canteiro	1979	*1,8
Av. Pedro Taques	Praça Ary Lima e Praça Rocha Pombo	Ciclovía	Bidirecional	Canteiro central	1999	3,6
Bosque 2	Entorno do Bosque 2 (Pq. Pioneiros)	Ciclovía	Bidirecional	Contígua a calçada	1999	2,6
Av. Mandacaru	Avenida Colombo e Contorno Norte	Ciclovía	Uni/Bidirecional	Canteiro central	2008	3,6
Av. Alziro Zarur	Avenida Mandacaru e Contorno Norte	Ciclovía	Bidirecional	Canteiro central	2008	1,9
Av. Adv. Horácio Racanello Filho	Av. Guaiapó e Av. Pedro Taques	Ciclovía	Bidirecional	Contígua a calçada	2009	2,5
PR-323 (p/ Paçandu)	PR-317 até Paçandu	Ciclofaixa	Bidirecional	Contígua à Rodovia	2015	3
Av. Brasil	Praça 7 de Setembro e R. Anhanguera	Ciclovía	Unidirecional	Canteiro central	2015	3
Av. Prof. Lauro Eduardo Werneck	Av. Colombo e R. Prof. Itamar Orlando Soares	Ciclofaixa	Bidirecional	Próximo ao meio fio	2015	0,4
Av. Alcício Arantes Campolina	R. Cristal e Av. 29020	Ciclofaixa	Bidirecional	Próximo ao meio fio	2015	0,5
R. Cristal	Av. Mário Clapier Urbinatti e Av. Dr. Alexandre Rasgulaeff	Ciclofaixa	Bidirecional	Próximo ao meio fio	2015	1,3
Av. 29.020 (Pq. Ambiental)	Av. Alcício Arantes Campolina e Av. Dr. Alexandre Rasgulaeff	Ciclofaixa	Bidirecional	Próximo ao meio fio	2015	0,5
R. Prof. Itamar Orlando Soares	Até rua Cristal	Ciclofaixa	Bidirecional	Contígua a calçada	2015	0,6
Av. Brasil	R. Anhanguera e Av. Gastão Vidigal	Ciclovía	Uni/Bidirecional	Canteiro central	2016	2,7
Av. 19 de Dezembro	Av. Colombo e Praça Sete de Setembro	Ciclofaixa	Bidirecional	Próx. ao estacionamento	2016	0,8
Av. Guaíra	Av. Adv. Horácio Racanello Filho e Av. 19 de Dezembro	Ciclovía	Bidirecional	Contígua a linha férrea	2016	1,1
Av. Itororó	Av. Juscelino K. de Oliveira e Av. Nildo Ribeiro	Ciclovía	Bidirecional	Canteiro central	2016	1,1
Av. Cerro Azul	Av. Papa João XXIII e Praça Pedro Álvares Cabral	Ciclovía	Unidirecional	Canteiro central	2017	0,3
Av. Adv. Horácio Racanello Filho	Av. Pedro Taques e Av. Paraná	Ciclovía	Bidirecional	Canteiro central	2018	1,7

Av. Alcíio Arantes Campolina	Av. 29020 e R. Olímpio da Rocha	Ciclofaixa	Bidirecional	Contígua ao meio fio	2018	1,3
Av. Pedro Taques	Av. Colombo e Praça Rocha Pombo	Ciclovía	Bidirecional	Canteiro central	2018	0,7
Av. Dr. Gastão Vidigal	Avenida Brasil e Contorno Sul	Ciclovía	Bidirecional	Canteiro central	2018	3,6
*A ciclovía da Av. Colombo, sentido Sarandi, não foi computada no total das ciclovias existentes devido suas más condições e devido ela estar computada na tabela abaixo, de ciclovias em fase de projeto.						
					Total	36,8
ROTAS CICLÁVEIS EM EXECUÇÃO						
Logradouro	Trecho (entre)	Infraestrutura	Circulação	Locação	Ano	Ext. (Km)
Av. Carlos Correia Borges	Contorno Sul até Av. Dr. Teixeira Mendes	Ciclovía	Bidirecional	Calçada	2019	2,5
Av. Cerro Azul	Praça Pedro Álvares Cabral até Praça Todos os Santos	Ciclovía	Unidirecional	Canteiro central	2018-2019	0,7
					Total	3,2
ROTAS CICLÁVEIS EM ESTUDO/PROJETO						
Logradouro	Trecho (entre)	Infraestrutura	Circulação	Locação	Ano	Ext. (Km)
Av. Riachuelo	Av. Brasil e Parque do Ingá	Ciclovía	Unidirecional	Canteiro central	-	1
Av. Tuiuti	Av. Brasil e Contorno Sul	Ciclovía	Bidirecional	Canteiro central	-	4,4
Av. Cerro Azul	Praça Todos os Santos até Contorno Sul	Ciclovía	Unidirecional	Canteiro central	-	3,4
Av. Colombo/ Rua Estados Unidos	Rua Prof. José Pereira Diniz - Trevo Sarandi	Ciclovía	Bidirecional	Canteiro central entre a Av. Colombo e Rua Estados Unidos	-	1,8
Ciclorrota ligação Sarandi Maringá	Av. Colombo até R. Dom Pedro	Via compartilhada e calçada compartilhada	Sentido da via	Na via	-	0,7
Av. Mario Clapier Urbinatti	Rua Cristal até Av. Mandacaru (ligar com ciclovía Alziro Zarur)	Ciclovía	Bidirecional	Canteiro central	-	0,8
R. Prof. Itamar Orlando Soares	Av. Prof. Lauro Eduardo Werneck até Bloco de Letras	Calçada	Bidirecional	Calçada	-	0,5
Av. Pedro Taques (norte)	Av. Franklim Roosevelt até Conjunto Sumaré	Ciclovía	Bidirecional	Canteiro central	-	1,7
					Total	14,3

				Total Geral	54,3
--	--	--	--	--------------------	-------------

Fonte: Prefeitura do Município de Maringá / Secretaria de Mobilidade Urbana, 2019.
Adaptação: BARBIERO, 2019.

As ciclovias/ciclofaixas produzidas antes de 2015 apresentavam a característica de serem isoladas em um determinado espaço, sem nenhuma interligação entre si, sendo utilizadas, sobretudo para passeio aos fins de semana. De acordo com Monteiro (2019b) foi durante o ano de 2012 que aconteceu o “boom” da mobilidade urbana por bicicleta no Brasil, em razão da PNMU e do Fórum de Mobilidade Urbana. Com isso, uma série de discussões foram promovidas sobre o tema e, embora, não houvesse nenhuma articulação formal dos maringenses, existiam aqueles que estavam sintonizados no debate, seguindo mais lentamente as tendências de Curitiba.

Ainda de acordo com o entrevistado, no momento de conversa sobre um controverso empreendimento denominado *EuroGarden*, as antigas “espinhas-de-peixe” que eram utilizadas na Avenida Brasil como estacionamento de carro no canteiro central, foram retiradas, na eminência de um projeto em que esta avenida se tornaria uma via de mão única, chegando diretamente dentro do tal empreendimento²⁷. Diante da argumentação de que a avenida destinada ao contra fluxo (Rua Gilbert de Carvalho que depois se torna Avenida Mauá), não estava preparada para suportar a demanda de trânsito necessária para o sistema binário, uma série de embates foram travados, o que inviabilizou a obra. No entanto, as “espinhas-de-peixe” (Figura 23) já haviam sido retiradas da Avenida Brasil e os comerciantes representados pela Associação Comercial e Empresarial de Maringá – ACIM protestaram dizendo que o comércio iria piorar pela falta de estacionamento.

A proposta de se colocar uma ciclovia ali, no lugar de um jardim sem funcionalidade, foi trazida pela atual gerente de planejamento da SEMOB, Elise Savi. Foi neste contexto que o grupo de cicloativistas da cidade decidiu se articular formalmente, fundando uma associação que tivesse espaço nas cadeiras dos conselhos municipais e nas tomadas de decisão sobre a mobilidade como um todo, mas, voltada, sobretudo para a bicicleta como meio de transporte. Segundo Monteiro (2019b), neste contexto surge a Associação de Ciclistas do Noroeste do Paraná (Ciclonoeste), uma associação voltada para defender a pauta de interesses da bicicleta e fazer ações de elogio ou protesto em nome dessa

²⁷ O empreendimento seria construído na área do antigo aeroporto de Maringá com 57,8 alqueires de lotes pertencentes ao poder público e privado. Aprovado por lei complementar em 2013 em caráter de urgência, contava como uma Operação Urbana Consorciada para a construção do Novo Centro Cívico da cidade, tratando-se de uma série de intervenções a serem coordenadas pelo município e os agentes produtores do espaço urbano (proprietários do solo e investidores). Sendo que, de acordo com a entrevista realizada com Monteiro (2019b), um dos interessados neste grande projeto urbano seria Ricardo Barros, pertencente a um dos grupos políticos que se perpetuaram no poder por muito tempo na cidade, vinculado a diversos setores econômicos.

mobilidade. Por exemplo, eles têm a cadeira do Grupo de Acompanhamento no processo participativo da Revisão do Plano Diretor de Maringá (ANEXO D), documentários (Vá de bike), e diversas atividades sem hierarquia e que cada um desenvolve e utiliza o nome da associação sem precisar de uma autorização prévia.

Figura 23 – Estacionamento no canteiro central da Avenida Brasil, “espinha-de-peixe”.



Fonte: Flickr. In: RIGON, 2014.

Assim, a ideia da ciclovia da Avenida Brasil (Figura 24) acabou por ganhar a discussão, por conta dessa mobilização. A partir disso e do perceptível aumento de ciclistas na cidade (SAVI, 2019), outros projetos semelhantes passaram a ser pensados. No entanto, a grande questão é entender para quem foi implantada essa infraestrutura e para qual finalidade. Num primeiro momento, pode-se afirmar que sua inserção prioritária na área central atendia a uma demanda por lazer e passou a ser amplamente utilizada aos fins de semana.

Algumas delas serão apresentadas em fotografias nas imagens a seguir (Figuras 25 e 26):

Figura 24 – Ciclovía da Avenida Brasil, com paraciclo.



Fonte: Ciclonoroeste, 2018.

Figura 25 – Ciclovía da Avenida Cerro Azul.



Fonte: BARBIERO, 2018.

Figura 26 - Ciclovía da Avenida Horácio Racanello, próximo à construção do Terminal Intermodal.



Fonte: BARBIERO, 2018.

3.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 3

A bicicleta dentro do Plano Diretor de Maringá aparece nas discussões sobre a atualização do mesmo em conjunto com o PlanMob do município que apresentou sua primeira audiência pública em dezembro de 2019, estando em pleno processo de elaboração, sem possibilidade de análise neste trabalho. No entanto, admite-se que sua efetivação seria um fator que pode mudar os prognósticos que temos até agora sobre este modal. A extinção do MCidades relativiza o papel da mobilidade como algo relegado a projetos pensados sob o foco dos veículos motorizados e não das pessoas. Além disso, mesmo com a possível elaboração de um plano modelo, o tempo relativo entre sua discussão e materialização pode criar contradições entre o que foi pensado e que será construído na prática. Isto implica uma série de fatores de âmbito político, social e econômico, tanto locais quanto globais.

A produção das ciclovias ganha força a partir de 2008, sobretudo pelas discussões trazidas pelo Estatuto das Cidades, Política Nacional de Mobilidade Urbana e os fóruns de mobilidade. A construção da ciclovía no canteiro central da Avenida Brasil foi o marco fundamental, já que materializa na principal via da cidade as condições necessárias para o

despertar de uma nova forma de se locomover, ascendendo possibilidades muitas vezes não consideradas pelo maringaense. Mais de 90% ciclovias implantadas encontram-se localizadas nas *rugosidades* do plano inicial de Jorge de Macedo Vieira, sendo que os planos cicloviários são facilitados quando se considera a largura dos canteiros centrais e a conformidade com as novas estruturas exigidas.

Ainda assim, para que ocorra um entendimento do objeto central na mobilidade por bicicleta, é preciso entender quem são as pessoas que a utilizam: como e por que o fazem? Quais são suas motivações de deslocamento e o que esperam do poder público? Com base nisso, foi necessário traçar um diagnóstico sobre o perfil dos ciclistas em Maringá, através da aplicação de um questionário com 188 respostas válidas, configurando 80% a 85% de confiabilidade. Para mais, os resultados foram comparados com alguns parâmetros da pesquisa levantada pela empresa Transporte Ativo em parceria com o LabMob-UFRJ (2018) em 25 cidades brasileiras. Segundo os questionários aplicados em 2018 (e complementados em 2020), temos um perfil de ciclista maringaense diversificado em muitos aspectos, com predominância de trabalhadores homens entre 21 e 35 anos, no entanto, o número de ciclistas mulheres cresceu em grande proporção nos últimos 5 anos. Dentro da lógica, a maior parte dos ciclistas é também aqueles que se encontram na faixa de maior relevância da população economicamente ativa da cidade.

Com relação à estrutura doméstica, a maior parte dos usuários tem relações familiares menos rígidas, sendo predominantemente solteiros, com a média salarial local corroborando com a média nacional entre 1 e 2 SM. Isto acontece, porque, dependendo do estágio de vida em que se encontra as exigências se tornam maiores e, os modos de locomoção podem variar. Casais com filhos menores tendem a optar por modos motorizados e privados de deslocamento, pela necessidade de levá-los à escola ou a outro local cotidiano, que os que não possuem crianças, ou não são casados, não necessitam.

A falta de respeito dos condutores de veículos automotores, sobretudo carros, é o maior problema enfrentado pelos usuários na condução de bicicleta em Maringá, seguido da falta de infraestrutura cicloviária, ainda que esta tenha aumentado desde 2008. Dessa forma, mais da metade dos usuários consideram que as ciclovias, ciclofaixas e rotas cicláveis existentes hoje no município são insuficientes, mas, notaram que as recentes implantações culminaram no aumento do número de ciclistas. Dessa forma, podemos entender que a materialidade oferecida cria cultura, uma vez que quando se veem assistidos por infraestruturas, as pessoas tendem a perceber as opções de deslocamento, além do veículo automotor.

Antes de 2015, a estrutura voltada para a bicicleta estava isolada no espaço e sem interligação entre si. Foi a discussão de uma obra de interesse privado que levou a implantação “aleatória” da ciclovia da Avenida Brasil, que deu levante às iniciativas que vieram posteriormente. Hoje, Maringá conta com 37 quilômetros de estrutura em funcionamento e mais algumas em processo de construção e/ou projeto. No entanto, é preciso entender com mais profundidade, a quem esta estrutura está de fato beneficiando e, se possui perfil funcional voltada para o deslocamento de trabalhadores que não moram nas áreas centrais da cidade.

Mesmo diante do aumento da malha cicloviária e das considerações que incluem a bicicleta tanto na discussão da revisão do PDM quanto no PlanMob, não há uma solução efetiva que realmente leve aos habitantes de Maringá a encontrar alternativas para seus deslocamentos que não seja o veículo automotor privado ou o transporte público caro e ineficiente. Diante disso, quem são os agentes produtores e modificadores do espaço urbano, que possuem influência direta nas decisões sobre a mobilidade do município e, que deixaram as soluções ativas de fora dos planos até hoje?

De forma geral, temos que o interesse da concessão do transporte coletivo e a influência da família Constantino, assim como as condições precárias do transporte público e o paradigma do automóvel, como alguns indicativos sobre a questão levantada acima. O último capítulo desse trabalho pretende fazer uma síntese do que foi levantando ao longo dos capítulos anteriores, a fim de identificar quais desses agentes possuem o poder da tomada de decisão e, qual o papel de cada um no debate sobre mobilidade, meios de transporte, políticas públicas urbanas e, a implantação da bicicleta como alternativa realmente válida nos deslocamentos diário em Maringá.

CAPÍTULO 4 - A BICICLETA EM MARINGÁ-PR E SUA RELAÇÃO COM OS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO

A discussão sobre atores e agentes urbanos que em muitas literaturas também podem ser encontrados com a denominação de atores e agentes sociais, vem desde muito tempo, tomada e retomada pelas mais diversas áreas, sobretudo nas ciências sociais e humanas. Vasconcelos (2011) traz este apanhado de referências e mostra que o termo aparece pela primeira vez nos estudos sociológicos de William Form (1954)²⁸ quando classifica-os em: 1) agentes imobiliários (negócios imobiliários e da construção); 2) grandes empresas (indústrias, negócios e infraestruturas); 3) residentes (proprietários industriais e outros pequenos consumidores); 3) governo (local). Assim, Vasconcelos (2011) segue com a revisão de toda uma literatura dedicada ao tema levantando os trabalhos de sociólogos, historiadores e geógrafos que se debruçaram sobre ele ao longo dos anos, os quais serão citados apenas os considerados de maior relevância para a presente pesquisa.

De acordo com Capel (2013) a partir do final dos anos 1960, sociólogos norte-americanos passaram a incluir os pensamentos de Marx no estudo da sociologia do país, em contato com obras de Lefebvre, Castells e Lojkine, o que permitiu abrir novas vias para estes estudos. Assim, a ênfase é dada ao sujeito, sendo considerado seriamente o papel individual de certos atores/agentes. Eles destacavam que era preciso entender como as diferentes classes de pessoas e instituições lutam para conseguir seus objetivos, através de marcos gerais, mas também através de *“los esfuerzos de las elites locales por hacer dinero a partir del desarrollo y de la gente común para hacer de la comunidad un recurso en su vida cotidiana”* (CAPEL, 2011, p 22).

Na geografia, Vasconcelos (2011) atenta para o trabalho de Jean Bastié (1964)²⁹ que em sua tese de doutoramento realizada sobre a periferia sul de Paris, embora não traga a noção de agentes e atores, analisa o papel da propriedade fundiária e a situação da agricultura, das grandes propriedades imobiliárias (loteamentos); grandes promotores imobiliários (conjuntos habitacionais) e o poder público e seu papel no controle dos loteamentos e promoção dos conjuntos habitacionais.

²⁸ FORM, William H. *The place of Social Structure in the Determination of Land Use: some implications for a theory of Urban Ecology*. In: BOURNE, Larry S. (ed.). *Internal Structure of the City*. New York/Oxford: Oxford University Press, 1971 [1954], p. 180-187.

²⁹ BASTIÉ, Jean. *La croissance de la banlieue parisienne*. Paris: Presses Universitaires de France, 1964.

David Harvey (1973), através da denominação “atores do mercado da moradia”, estuda a ação dos mesmos restringindo-se à questão habitacional, assim, tem a classificação: 1) usuários da moradia; 2) corretores de imóveis; 3) proprietários (que alugam e são rentistas); 4) incorporadores e indústria da construção de moradia; 5) instituições financeiras e; 6) instituições governamentais. De acordo com Vasconcelos (2011) para Harvey as diferenças estão no valor do uso e valor de troca que o uso do solo adquire para cada um desses atores.

De acordo com Vasconcelos (2011) um dos primeiros geógrafos a incluir a noção de agentes sociais foi Horácio Capel (1974), denominando-os de “agentes da produção do espaço” e apontando a cidade capitalista como um local que não pertence a seus habitantes, nem é modelada para atender aos interesses destes, mas aos interesses, muitas vezes contraditórios, de uma série de agentes. Neste artigo, o referido autor classifica os agentes como: 1) proprietários dos meios de produção; 2) proprietários do solo; 3) promotores imobiliários e as empresas de construção; e 4) organismos públicos, que são ao mesmo tempo agentes e árbitros no processo de produção do espaço urbano, ou seja, “*agente en cuanto que realizan operaciones concretas, que contribuyen a modelar la ciudad y árbitros en cuanto que intervienen en los conflictos surgidos entre los otros agentes, contribuyendo a superar sus contradicciones*” (CAPEL, 1974, p. 19). Acredita-se que Vasconcelos (2011) atribui o pioneirismo do tema a Capel, no sentido da utilização do termo na forma de “agentes da produção do espaço”, embora textos mais antigos de outros Geógrafos trouxeram a discussão sobre quem transforma e atua no cenário urbano. Um exemplo disso é a tese de doutoramento de Milton Santos apresentada em 1958, que, embora não especifique a classificação de agentes, cita “os banqueiros, os grandes exportadores e importadores, as pessoas enriquecidas pelo comércio ou pela indústria, os agricultores mais abastados, os especuladores imobiliários” (SANTOS, 2008, p. 53) como responsáveis pela construção da paisagem urbana. Além disso, ele chama também de “marginais” aqueles que “aproveitam os espaços vazios sem mesmo indagar quem é o proprietário e aí constroem verdadeiros *bidonvilles*, bairros inumanos onde vivem seja como for” (SANTOS, 2008, p. 54), talvez uma correspondência com o que Corrêa (2004) chamaria mais tarde de “grupos sociais excluídos”. Ainda no mesmo texto, faz menção ao papel do Estado e sua capacidade de organização do espaço.

Voltando ao debate, no terceiro livro da trilogia “*La morfología de las ciudades*” Capel (2013) aprofunda mais o tema e traz à luz uma série de outros agentes, de acordo com os critérios de: forma de atuação (individual ou corporativa), caráter inovador

(tradicionais ou modernos) e ação direta ou indireta na morfologia urbana. Nesta discussão ele introduz também a distinção entre atores e agentes que trataremos a seguir.

No Brasil pode-se destacar os trabalhos de Bahiana (1978)³⁰ e de Souza (1989)³¹ quando tratam da verticalização e dos agentes envolvidos neste processo. Também há Corrêa (1997; 2004; 2006), com uma das classificações mais utilizadas sobre agentes produtores do espaço urbano, Santos (1996; 2006) no seu livro “A natureza do espaço” onde faz uma discussão sobre atores em diversos pontos e Vasconcelos (1997; 2006)³². Para o presente capítulo serão trabalhadas especialmente com as ideias de Capel (1974; 2013), Corrêa (2004; 2006), Santos (2006), Vasconcelos (2011) e Lojkine (1997).

Faz parte das tendências Positivistas e Neopositivistas dos anos 1960, a preocupação com o descobrimento de leis e modelos gerais que dariam conta de explicar o todo. Neste contexto, a Geografia passou por muito tempo a se dedicar ao estudo das formas das coisas e não da formação, que, de acordo com Santos (1977) seria a dinâmica social que cria e transforma as coisas. Dessa forma, o reconhecimento do papel dos agentes e o estudo de seus interesses e estratégias aconteceram somente nos anos 1970, durante o questionamento do modelo Neopositivista e a ascensão da Geografia Crítica. Como já foi destacado, foi a partir da influência da abordagem marxista nas ciências sociais, que a atenção passou a ser voltada para os comportamentos individuais que afetavam a organização do espaço.

Iniciando a discussão, acreditamos ser importante indicar a distinção entre ator e agente trazida por Capel (2013), uma vez que a atuação de determinados segmentos da sociedade maringense tem cada vez mais se tornado determinante no debate sobre mobilidade urbana, especialmente no que se refere ao papel dos transportes ativos, não sendo, no entanto, parte do grupo de agentes tradicionais que sempre possuíram grande influência e poder de decisão. Dessa forma, entende-se que as ideias de Capel (2013) perpassam pela noção de que os **Atores** são todos os indivíduos e grupos sociais presentes na cidade que vivem e se movem nela, e os **Agentes**, por sua vez, são os que têm capacidade de intervir na construção dela. Mas, é importante salientar que embora esta ideia seja trazida neste contexto, acredita-se que todo ator é também agente, pois em seu conjunto, em maior ou menor grau de intensidade, transformam ou ajudam a transformar o

³⁰ BAHIANA, Luís Cavalcanti da Cunha. Agentes modeladores e uso do solo urbano. *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, v. 29, São Paulo, 1978, p. 53-62.

³¹ SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. *A identidade da metrópole*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1994.

³² VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Os agentes modeladores das cidades brasileiras no período colonial. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (org.). *Explorações Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand, 1997, p-247-278.

espaço urbano (SILVEIRA, 2020)³³. Outra definição de agentes é trazida por Custódio (2016) que expõe que são aqueles que exercem ação, atuam no processo de construção da cidade e produzem formas espaciais. Entre atores e agentes ou entre agentes (inclusive de um mesmo segmento) podem existir conflitos de interesses, acordos e transações e é essa dinâmica que produziu/produz a cidade como a vemos.

O estudo sobre os atores e agentes presentes na dinâmica maringaense, com foco na mobilidade urbana por bicicleta, traz implícito o objetivo de avançar nos estudos sobre a produção do espaço tentando “examinar as diversas possibilidades das ações dos agentes sociais no espaço urbano, tendo em vista as diferentes estratégias e práticas espaciais seguindo interesses convergentes ou contraditórios” (VASCONCELOS, 2011, p. 91). É importante deixar claro que o debate se estende para além da relevância de um planejamento urbano que priorize a integração entre os diferentes modais. É preciso entender que sendo reflexo de ações coletivas e individuais, o desenho das políticas de transporte urbano e a consequente construção de infraestruturas são elementos contextuais cujos atores e agentes aqui mencionados são figuras essenciais:

[...] No son conjuntos aleatorios de sucesos, sino que son exponentes de diferentes agentes o actores encajados en el espacio y en el tiempo y que actúan dentro de un contexto específico, que integra tres esferas distintas, pero complementarias, que, de forma abreviada, pueden definirse así: la esfera económica, determinada para la industrialización y organizada según los principios generales de las características de la producción capitalista; la esfera política, dominada por el estado, el cual se sirve de un complejo sistema institucional de mecanismos democráticos o no, para ejercer el control social y político, superar las crisis y asegurar la continuidad de la producción económica, y la esfera social, o el marco de la sociedad civil que integra el conjunto de actuaciones, sociales, y culturales, e instituciones (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 117).

Como referido, foram escolhidos alguns autores para dar suporte às análises propostas, no entanto, a classificação dos agentes produtores do espaço urbano, será baseada em dois deles. De acordo com Corrêa (2004), os produtores do espaço urbano capitalista são:

³³ Ao afirmar isto, não é desconsiderado que agentes capitalistas como os grandes industriais, os proprietários fundiários ou agentes imobiliários, possuem mais capacidade política e econômica, e, portanto, mais “agressividade” e poder para realizar estas transformações no espaço urbano. Mas, é preciso lembrar que todo tipo de interação feita de forma consciente, modifica o espaço, a grande diferença é na intensidade que elas ocorrem (SILVEIRA, 2020). Portanto, ainda que Capel faça estas distinções, existem tantas outras discussões que discordam disso, mas, não será objeto do presente trabalho aprofundar-se nelas.

1. Os proprietários dos meios de produção (sobretudo os grandes industriais);
2. Os proprietários fundiários;
3. Os promotores imobiliários;
4. O Estado e;
5. Os grupos sociais excluídos.

Dentro da classificação apresentada por Capel (2013), pode-se dar conta de mais alguns agentes e atores que Corrêa acaba não classificando dentro da metodologia que utiliza e que têm se mostrado importantes na discussão tanto da atualização do Plano Diretor da cidade quanto do PlanMob, já que ambos fazem parte de uma mesma lógica de construção de cidade idealizada pelo Estatuto das Cidades. De acordo com ele, os agentes devem ser distinguidos entre públicos e privados, uma vez que, essencialmente, o último visa o próprio benefício, tanto no sentido econômico quanto de poder político e prestígio social, enquanto o poder público deveria se ater ao bem-estar social da população. Ele aponta também que esta distinção é muito mais difícil de ser feita atualmente, uma vez que ambos encontram-se imbricados. Os mesmos agentes podem ser promotores e proprietários do solo, atuar em empresas de serviços, serem funcionários que dirigem empresas imobiliárias ou terem familiares influenciáveis dentro delas, entre outras situações complexas. Mas, de forma sistemática, os agentes que ele dedica atenção especial em seu livro são:

1. Os proprietários do solo;
2. Os construtores imobiliários
3. Os empresários do comércio
4. O capital financeiro
5. Os técnicos da construção e da comercialização e;
6. A administração pública.

No entanto, como o próprio autor alerta, os agentes que atuam na construção da cidade não permanecem os mesmos ao longo da história, nem a forma como se articulam entre si. É importante que fique claro que ele apresenta uma série de outras possibilidades que podem ser trabalhadas e analisadas de acordo com cada realidade a ser estudada. Além disso, os próprios cidadãos, apesar de serem considerados apenas atores, podem desempenhar influência na organização da cidade, através da participação em movimentos populares, pressão nos jornais e nas decisões políticas (sobretudo hoje com a adoção das estratégias de planejamento e gestão participativas), causando turbulências que podem se converter em fatores de transformação urbana. Nestes casos, deixam de ser atores e

desempenham o papel de agentes em algumas situações. Entretanto, Capel (2013) afirma que aqueles que realmente constroem a cidade e determinam efetivamente sua morfologia, são os agentes urbanos:

Podemos incluir aquí, a los propietarios del suelo, los propietarios de los medios de producción, los promotores inmobiliarios, las empresas constructoras, los técnicos al servicio de la promoción, de la construcción y de la comercialización. El conjunto formado por especialistas en compra de suelo, constructores, subcontratistas, arquitectos, agentes de comercialización o marketing, especuladores, consultores legales, etc., constituye lo que podemos denominar la "industria del desarrollo urbano", coordinada por el promotor. su actividad se realiza necesariamente en relación con grupos financieros que invierten en las operaciones inmobiliarias o en las infraestructuras necesarias (CAPEL, 2013, p. 18).

A gama de possibilidades se amplia quando ele chama de *agentes urbanizadores*, aqueles que contribuem na conversão do solo rural em urbano, separando os que são essenciais dos secundários ou auxiliares no processo de tomada de decisão: técnicos da construção, advogados, planejadores, políticos, entre outros. Além disso, os ditos consumidores, aqueles que compram o produto resultante dos parcelamentos e construções realizadas, são considerados nesta análise. Quer dizer que, sempre que existe um agente principal no processo de construção das cidades, podem existir outros tantos que servem de auxiliares.

Deve-se levar em conta, que o autor estuda outros agentes os quais apenas cita no volume que mencionamos acima, mas, que faz questão de dedicar um livro exclusivamente para sua apreciação. Na obra "*Los ferro-carriles en la ciudad*" Capel (2011) traz as redes técnicas urbanas (transportes, eletricidade, pluviais, telecomunicação etc.) como fundamentais para o processo de urbanização, sendo igualmente fundamentais os agentes construtores de tais redes, sobretudo de transportes e telecomunicação. O autor que trabalha com a noção de técnica dentro da Geografia é Santos (2006), e ao trazer inúmeras definições sobre este conceito é nas ideias de Akrich (1987)³⁴ que se apoia mais fortemente para relacionar o fenômeno técnico com a produção e transformação de um meio geográfico, assim como da condição e organização "social e geográfica para a introdução de uma nova técnica" (SANTOS, 2006, p. 28). A própria difusão não uniforme e não homogênea desses objetos técnicos no espaço urbano tratada por Santos (2006), como será visto, deve-se em grande parte à ação dos agentes produtores do espaço que direcionam infraestruturas e serviços para um lado ou para o outro, dependendo das vantagens que

³⁴ AKRICH, Madeleine. *Comment décrire les objets techniques. Techniques et Culture* 9, p. 49-64. Juin-Juil, 1987.

serão contempladas neste movimento. Dessa forma, na visão compartilhada entre Akrich (1987) e Santos (2006) é o objeto técnico que define ao mesmo tempo, o espaço e seus atores:

Sem dúvida, o espaço é formado de objetos; mas não são os objetos que determinam os objetos. É o espaço que *determina* os objetos: o espaço visto como um conjunto de objetos organizados segundo uma lógica e utilizados (acionados) segundo uma lógica. Essa lógica da instalação das coisas e da realização das ações se confunde com a lógica da história, à qual o espaço assegura a continuidade (SANTOS, 2006, p. 24).

Voltando a discussão sobre as redes de transporte, as ideias de Capel (2011) perpassam pela linha de raciocínio de que o sistema viário é o que define a estrutura e os eixos de circulação e acesso aos equipamentos, casas, serviços etc. Além de ser essencial na valorização de terrenos já que o traçado de uma nova via de transporte gera automaticamente mais-valia para as propriedades situadas nas proximidades e com acesso a elas (CAPEL, 2011). Além disso, para iniciar a construção de obras importantes é indispensável que exista uma via de acesso. *“En el interior de la ciudad, la calle es el espacio por excelencia y desempeña funciones básicas para la movilidad y la relación social, además de definir las líneas de fachada de la edificación”* (CAPEL, 2011, p. 120). Com base nisso, o referido autor afirma que a decisão de construir um caminho se converte em um fator essencial para a organização urbana e territorial, e os que tomam tal decisão e a aplica podem ser considerados agentes decisivos da urbanização.

Dentro de um mesmo agente podem existir subdivisões, como é o caso dos agentes públicos, que se segmentam entre nacional, estadual ou municipal, apresentando conflitos entre os diferentes níveis de competência (CAPEL, 2013). Da mesma forma, dependendo do órgão do Estado, os interesses podem ser divergentes (por exemplo, dentro dos distintos Ministérios, Secretarias entre outros). Os agentes também podem atuar como pessoa física ou jurídica, representando tanto uma vontade pessoal, quanto a de uma determinada organização a qual corresponde.

É possível concordar com Capel (1974), quando o mesmo diz que o marco jurídico que regulamenta as ações dos distintos agentes, não é neutro e na maior parte das vezes é feito para atender as inclinações das classes dominantes na formação social. Isto se dá através de normas e discursos retóricos e ambíguos que podem ser transgredidos e interpretados, em algum momento, de acordo com estes interesses específicos, mesmo que a princípio pareçam favorecer a população em geral. Santos (2006) também apresenta esta

noção quando retoma a discussão sobre espaço sendo tratado como “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, 2006, p. 39). A ação sob esta perspectiva é o ato de modificar/alterar uma determinada situação e, dotada de propósito, necessita de um agente que “quando muda alguma coisa, muda a si mesmo” (SANTOS, 2006, p. 50). Dessa forma, o autor corrobora com as ideias de Marx e Engels sobre trabalho e este ser fruto da ação do homem sobre a natureza. Embora Santos (2006) prefira utilizar ao longo do texto o termo “ator”, quando fala sobre “agentes” entende-se que os termos são empregados por ele como sinônimos, deixando claro que ele coloca o homem como este agente/ator. Voltando à falta de neutralidade que regulamenta as ações dos agentes sob o espaço, Santos (2006) aponta uma reflexão sobre a distinção da escala de realização das ações e a escala de comando, sendo que muitas das ações que se configuram em um lugar, são provenientes das necessidades de fora (alienação regional ou alienação local). Dessa forma, “os atores” que fazem parte do processo são diferenciados entre os que decidem sobre o que vai ser difundido e se realizar e outros (SANTOS, 2006).

Com base nestas ideias introdutórias sobre a discussão de atores e agentes, será realizado o aprofundamento da discussão sobre aqueles que são pertinentes no debate da mobilidade urbana por bicicleta em Maringá, tentando entender suas estratégias e formas de atuação e qual a real influência possuem nas presentes discussões que estão sendo debatidas na cidade.

4.1 AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO EM MARINGÁ-PR

Ao tentar exemplificar sobre a movimentação dos agentes produtores do espaço urbano Capel (2013) faz uma analogia com o jogo “Banco Imobiliário” ou *Monopoly* (em inglês), com a distinção de que nas cidades se joga com dinheiro real (deles e dos outros), estando também envolvidas, neste caso, as diferenças sociais e de classe. Neste jogo da “vida real” os promotores e seus aliados buscam o máximo dos benefícios, enfrentando-se muitas vezes com a sociedade ou entre si mesmos. As normas, os decretos, as leis de ordenação do território, entre outros (que nesta analogia seriam como as regras do jogo) assinalam a forma de atuação de cada um, no entanto, existem aqueles que podem se valer de regras ilegais a fim de alcançar seus objetivos. Ele aponta que as injustiças existentes dentro de uma cidade (como por exemplo, a oferta de casas de luxo vazias, enquanto

peças não tem acesso à moradia) demonstram que os agentes privados não buscam o bem público, mas, seus próprios interesses:

Por eso ha podido defenderse que bajo el capitalismo las ciudades están sustancialmente diseñadas para la realización del beneficio privado. Modificar esa situación ha de ser un objetivo social compartido por los ciudadanos y por la acción política (CAPEL, 2013, p. 16).

Seguindo a mesma lógica, tem-se a ideia de produção do espaço urbano enquanto decorrente da ação de agentes sociais “concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade” (CORRÊA, 2011, p. 43). Estando inseridos no espaço e no tempo de cada formação socioespacial (SANTOS, 1977), são os agentes urbanos que materializam os processos sociais na forma de um ambiente construído, sendo que sua ação produz o espaço através de estradas, equipamentos, campos cultivados etc. Ainda de acordo com Corrêa (2011) é importante pensar que neste sentido, agentes e processos sociais são inseparáveis. Outra autora coloca que a cidade é produto das contradições de classe e envolve os interesses e necessidades que são disputados por agentes diversos, sendo que este processo “sob intervenção ou ação de diferentes atores e agentes é fortalecido pelo circuito de capitais e pelas forças políticas locais” (SPINELLI, 2012, p. 180-181).

No caso de Maringá, temos a atuação de uma série desses agentes identificados ao longo de sua história, sendo que possuem maior ou menor grau de influência dependendo do que se é discutido e qual o real interesse destes. Além disso, é preciso salientar que um mesmo agente pode desempenhar mais de um papel no espaço urbano, ou diferentes agentes apresentarem práticas e estratégias semelhantes, tudo depende do espaço em que estão inseridos, sendo este, condição, meio e produto de suas ações (CARLOS, 2011). Identifica-se particularmente em Maringá que existe uma ação múltipla em que os agentes não somente se imbricam e se confundem, mas que atuam como dois ou mais ao mesmo tempo. Assim, o capital industrial, comercial, financeiro e imobiliário, pode ser também proprietário fundiário, dono do meio de produção e atuar no Estado, por exemplo.

No quadro a seguir (Quadro 3) é onde se encontram os agentes identificados, que atuam na mobilidade urbana maringaense e é com base neles que far-se-á uma discussão mais detalhada a partir de agora. Eles foram levantados, sobretudo pela observação feita nas reuniões do Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial (CMPGT) de Maringá, o qual foi oportunizado participar em duas ocasiões (julho/2019 e

fevereiro/2020), entrevistas, levantamento de dados da legislação municipal (normas, decretos, leis etc.), audiências públicas de revisão do PDM e PlanMob e bibliografias sobre o tema:

Quadro 3 – Agentes/Atores produtores do espaço urbano maringense com ênfase na mobilidade urbana.

Agente		Ação
ATORES	Cicloroeste Transporte ativo	-Pressão na decisão sobre a implantação de ciclovias e demais infraestruturas -Organização como entidade com CNPJ que pleiteia lugar de voz nas decisões importantes, como na comissão de revisão do Plano Diretor e PlanMob;
DONOS DOS MEIOS DE PRODUÇÃO	TCCC	-Operacionalização do transporte público coletivo
	Empresas do ramo automobilístico	-fetichismo da mercadoria -criação de necessidades do carro
PROPRIETÁRIOS FUNDIÁRIOS E DO SOLO	CTNP/CMNP	-Plano inicial da cidade -Planejamento de Maringá como polo regional -Venda de terras -Valorização e desvalorização de áreas distintas dentro da cidade
AGENTES COMERCIAIS	ACIM	-Influência das decisões sobre uso e ocupação do solo através da presença em importantes conselhos municipais como CMPGT e revisão do Plano Diretor
PROMOTORES IMOBILIÁRIOS	Construtoras e incorporadoras	-Segregação socioespacial -Valorização e desvalorização do solo -Poder de influência nas políticas públicas
ESTADO	Governo Federal	Constituição Federal 1988 Estatuto das Cidades Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU
	Estado do Paraná	Plano de Desenvolvimento Metrópole Paraná Norte – Metronorte
	Prefeitura do Município de Maringá	-Plano Diretor e sua revisão -Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob -Gestão do transporte público coletivo -Infraestruturas no geral e de transporte em particular (sistema viário, estacionamento, ciclovias etc.)

Elaboração: BARBIERO, 2020.

Fonte: Corrêa, 2004; CAPEL, 2013.

4.1.1 O papel dos cicloativistas

Seguindo a lógica de Capel (2013) todos que se movem pela cidade são atores, vivendo uma realidade imposta por outros. Mas, existem casos em que os atores se convertem em agentes, paralisando iniciativas urbanísticas ou impondo a construção de equipamentos. Assim, ainda que sejam todos atores, uns podem atuar e apresentar mais visibilidade que outros. *“Lo que tiene a ver, como es lógico, con la posición en la estructura social. U también con la capacidad para hacer presente públicamente sus demandas, aspiraciones e intereses”* (CAPEL, 2013, p. 29).

É importante destacar que o mesmo que acontece com os agentes urbanos, que se modificaram e ampliaram sua atuação e estratégias ao longo do tempo, aconteceu também com os atores, que se tornaram mais diversos na cena urbana. E à medida que ganham mais

força ao se organizarem através de grupos e movimentos sociais, questionam a ordem estabelecida e os rumos que geralmente são decididos por instâncias ditas superiores e, podem gerar tanta pressão que acabam por influenciar de forma decisiva na morfologia da cidade:

*Algunos actores han aparecido recientemente en la escena urbana o tienen una visibilidad que antes no poseían, por lo que se les presta una sorprendente atención. Todos ellos tienen incidencia en la organización de la ciudad y de su morfología, ya que las demandas que plantean dan lugar a equipamientos, instalaciones, edificaciones o reorganizaciones espaciales. Algunos tienen una mayor incidencia en la transformación del centro de la ciudad, otros en las periferias o en los espacios más alejados **existen también los que influyen en las infraestructuras de movilidad en el reacondicionamiento del mobiliario urbano**, finalmente, hay los que tienen consecuencias en el paisaje o en los servicios que se prestan (CAPEL, 2013, p. 32, grifo nosso).*

Entre os importantes atores que se fazem cada vez mais presentes na cena urbana, Capel (2013) destaca na categoria de idade e sexo: a presença dos jovens e suas demandas; os idosos e os equipamentos que eles exigem; as crianças e as demandas vindas dos pais e de suas necessidades; os estudantes (nas cidades universitárias); e as mulheres e sua autonomia, presença e visibilidade cada vez mais vigente no espaço público. Outros atores também são mencionados, como: deficientes físicos que enfrentam barreiras e limitações de locomoção em razão de veículos públicos não adaptados; imigrantes e sua concentração em determinados locais, com a formação de bairros étnicos; movimento LGBTQ+; praticantes de esportes e a demanda por criação de equipamentos para sua prática; moradores sem-teto; vendedores ambulantes; motoristas de automóveis (e a construção de infraestruturas, como estacionamento); turistas que impulsionam transformações em determinadas áreas de cidade, o que pode ser chamada de “cidade-espetáculo”; amantes da natureza; movimentos sociais por moradia (exe.: MTST); entre outros.

Devido ao caráter reivindicatório dos atores urbanos, que, na maior parte dos casos se organizam em movimentos sociais com o objetivo de pleitear seu espaço na cidade, é comum que o poder público não os veja com “bons olhos” e lancem medidas repressivas com o intuito de manter a ordem vigente. Veem-se inúmeros exemplos de movimentos populares que diante de governos autoritários (como é o caso presenciado atualmente no Brasil), não só são reprimidos em suas manifestações - através do uso desproporcional de força por parte da Polícia Militar com bombas de efeito moral, gás lacrimogêneo e balas de borracha -, mas, também através da desmoralização e deslegitimação do caráter do movimento em si, como acontece muito fortemente com o Movimento dos Trabalhadores

Rurais sem Terra (MST) e o Movimento dos Trabalhadores sem Teto (MTST), por exemplo.

No caso da mobilidade urbana em Maringá, tem-se a presença de alguns grupos com interesses voltados ao transporte ativo, principalmente a bicicleta, que têm realizado dinâmicas importantes para que esta tenha mais presença nas decisões tomadas pelo poder público. Já foi argumentado sobre a potencialidade da cidade em abarcar uma integração de modais muito maior do que se tem visto até hoje, e, diante da oportunidade de se discutir em consonância tanto a revisão do PDM quanto da implementação do PlanMob é importante que estes grupos estejam atuantes. É possível perceber que atores e agentes que antes não tinham oportunidade de pensar a cidade em conjunto com outras instâncias sociais estão fazendo isso de forma institucional. O Decreto Municipal nº 1210/2019, traz a homologação das Entidades Eleitas para a representação da sociedade no Grupo de Acompanhamento no processo participativo da revisão do Plano Diretor de Maringá (ANEXO B), sendo que elenca cinco segmentos dos quais fazem parte os conselhos municipais, os movimentos populares, as entidades sindicais de trabalhadores, as entidades sindicais de empresários, as entidades profissionais, acadêmicas de pesquisa e as ONGs. De todos esses segmentos, apenas três deles apresentam representantes do tema da mobilidade urbana, sendo que o Ciclonoroeste é o único que está ligado à bicicleta em específico. A seguir (Quadro 4) tem-se o levantamento de tais entidades:

Quadro 4 – Atores participantes do Grupo de acompanhamento no processo de revisão do PDM.

SEGMENTO	REPRESENTANTE LIGADO À MOBILIDADE URBANA
CONSELHOS MUNICIPAIS	-Conselho Consultivo do Fundo Mun. de Transportes e Segurança no Trânsito; -Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial;
MOVIMENTOS POPULARES	-Fórum de Mobilidade; -Fórum Maringaense pelo Direito à Cidade;
ONGs	-Ciclonoroeste

Elaboração: BARBIERO, 2020.

Fonte: Decreto nº1210/2019 – GAPRE – Maringá (2019a).

O 1º Fórum de Mobilidade Urbana de Maringá aconteceu em 2012 e, de acordo com Monteiro (2019b) este ano foi o marco da mobilidade urbana por bicicleta no Brasil, em razão da PNMU, dos fóruns e uma série de discussões que aconteciam sobre o tema. Embora não houvesse nenhuma organização formal dos maringaenses, existiam aqueles que estavam ligados às discussões que ocorriam, sem ter voz ativa, no entanto. Como já mencionado, em 2014 aconteceu o movimento de agentes proprietários de terras, na figura de Ricardo Barros (PP-PR), então Deputado Federal e irmão de Silvio Barros (PP-PR), ex-

prefeito da cidade e cuja coligação ainda estava no poder com Roberto Pupin (PP-PR). Na tentativa de modificar o sentido de vias para beneficiar um empreendimento que passaria por suas propriedades, este personagem político entrou em um debate que deu início à polêmica da retirada dos “espinhas-de-peixe” e o protesto dos agentes do comércio (ACIM) com relação à saída dos estacionamentos no canteiro central. Este fator corrobora com a afirmação de Capel (2011) quando menciona que inúmeros estudos apontam para a hipótese de que existia/existe uma coalisão entre proprietários e políticos para o traçado de vias, mas, como visto isto funciona também para o direcionamento das mesmas e a gestão da cidade como um todo. Além do mais, a coalisão pode ser ainda mais profunda, quando o proprietário é também o político que regulamenta as normas urbanas e gesta a cidade.

Na citada ocasião, os cicloativistas começaram a participar das reuniões reivindicando a ideia da ciclovia como algo positivo e importante para a cidade, trazendo dados baseados em Curitiba e São Paulo para convencer os comerciantes. De acordo com Monteiro (2019b) nesta movimentação, trouxeram o Deputado Federal Goura Nataraj (PV-PR), que sugeriu que o grupo precisava fundar uma associação com CNPJ para pleitear junto a ACIM e demais grupos de discussão um lugar de voz. Neste sentido, pode-se entender que estes atores do cicloativismo refletiram um papel importante na implantação de uma ciclovia construída na principal avenida da cidade (Avenida Brasil) e que deu impulso às obras que se seguiram.

Ainda de acordo com Monteiro (2019b), coordenador da Ciclonoroeste na ocasião da entrevista, este grupo foi formalmente fundado em 2014 com a junção de ciclistas maringaenses, estruturado pelo que ele chamou de “privilegiados”, ou seja, pessoas que utilizam a *bike* como opção, como já foi discutido no Capítulo 2. Mas segundo ele, a articulação não é feita com a base e apesar da associação ter um bom entendimento com o município dentro das decisões de mobilidade, acaba sendo uma relação tecnocrática.

Além disso, ainda que se carregue a ideia de uma sociedade participativa, o que se viu na 3ª Audiência Pública de Revisão do PDM (IPPLAM, 2019), foram as frequentes reclamações de parte dos segmentos aqui citados, de que a participação e gestão democrática debatidos nos grupos de trabalho não estão sendo trazidos para tais audiências. Ou seja, as reivindicações ouvidas da população, aparentemente estão sendo escolhidas a portas fechadas, como sempre foram.

4.1.2 Proprietários/Donos dos meios de produção

No sentido pragmático da palavra, os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais, são aqueles grandes consumidores de espaço, que necessitam de terrenos amplos e baratos, localizados em áreas compatíveis com o desenvolvimento de suas atividades. “A terra urbana tem assim, em princípio, um duplo papel: o de suporte físico e o de expressar diferencialmente requisitos locacionais específicos às atividades” (CORRÊA, 2004, p. 13). Capel (1974) também discorre sobre estes agentes e o papel decisivo que possuem na configuração do tecido urbano, sobretudo quando se leva em conta que eles são também grandes especuladores. Ele coloca que as indústrias (e aqui adiciona as grandes empresas de serviços) além de terem vantagem de localização ainda impõem exigências quanto ao uso do solo, pois necessitam de amplos espaços para sua instalação e ampliações futuras e as exigências de localização quanto à relação com redes de comunicação e outras infraestruturas (CAPEL, 1974).

São agentes com relações conflituosas muito evidentes, uma vez que possuem conflito com os proprietários do solo urbano, por conta da especulação imobiliária e da necessidade que a indústrias possuem de encontrar terrenos mais baratos para ampliar a mais-valia e a taxa de exploração da força de trabalho e também com outros usuários potenciais do solo. Mas, Capel (1974) pontua que geralmente, e, em ambos os casos, estes conflitos se resolvem em favor das grandes indústrias, já que estas dispõem de poder econômico e relações políticas suficientes para competir com vantagem com outros usuários do solo:

A este poder económico se unen las relaciones financieras y políticas que dan a las grandes empresas la posibilidad de presionar directamente a los escalones superiores de la administración, para obtener ventajas administrativas o legales que faciliten su instalación (CAPEL, 1974, p. 25-26).

No entanto, ao citar os donos dos meios de produção para a mobilidade em Maringá, é requerido primeiramente trazer o fator mais sutil ao qual este tema está submetido na relação com estes agentes. Neste sentido, o papel da indústria automobilística e de combustíveis fósseis tem relevância num âmbito global amplamente difundido desde a propagação generalizada do automóvel como meio de transporte, o que Silveira (2003) denominou de revolução logística (adicionando a análise além dos automóveis, os caminhões, petroleiros, aviões a jato etc.) devido ao alto grau técnico e organizacional, que foram inovadores. Para Capel (2011) este fator contribuiu para modificar a primeira

organização espacial imposta pelo traçado ferroviário, assim como as relações industriais, ao dar maior flexibilidade ao transporte de mercadorias. Foi mais ou menos o que o que foi visto na produção do espaço urbano maringaense, cujo traçado inicial levou em conta a localização da via férrea, mas, estando num momento de transição entre modais, a cidade foi pensada por outro viés no traçado do sistema viário.

Esta ideia entra no que Santos (2006) chama de difusão dos objetos, quando analisa o espaço como este conjunto de “Sistemas de objetos e Sistemas de ações” e explica que tal difusão ocorre de forma muito rápida e generalizada “ao menos para aqueles objetos correspondentes aos novos modos de produzir contemporâneos” (SANTOS, 2006, p. 43). Dessa forma, pode-se pensar, a cidade atual seria a mesma sem o carro? Para responder este questionamento é preciso entender qual o papel do carro no dia-a-dia urbano e, como isso foi impregnado no imaginário da sociedade como um todo. Levando em consideração o conceito de objeto como o que o homem utiliza em sua vida cotidiana, sendo capaz de ultrapassar o sentido doméstico para atingir também uma dimensão simbólica, Santos (2006) aproveita-se do que é pensando por Baudrillard³⁵ para explicar acerca do sentido do automóvel na vida do homem e na dinâmica das cidades, colocando que o mesmo é um dos mais importantes signos de nosso tempo:

[...] e seu papel na produção do imaginário têm profunda repercussão sobre o conjunto da vida do homem, incluindo a redefinição da sociedade e do espaço. As cidades não seriam hoje o que elas são se o automóvel não existisse. Os homens acabam considerando o automóvel como indispensável e esse dado psicológico torna-se um dado da realidade vivida. Ilusão ou certeza, o automóvel fortalece no seu possuidor a ideia de liberdade do movimento, dando-lhe o sentimento de ganhar tempo, de não perder um minuto neste século da velocidade e da pressa. Com o veículo individual, o homem se imagina mais plenamente realizado, assim respondendo às demandas de *status* e do narcisismo, característicos da era pós-moderna. O automóvel é um elemento do guarda-roupa, uma quase-vestimenta, do mesmo modo que os outros utensílios, dentro de casa, estão ao alcance da mão (SANTOS, 2006, p. 41-42).

Ao resgatar esta discussão, mais uma vez afirma-se o papel subjetivo da indústria automobilística e de petróleo na dinâmica da mobilidade, sendo necessária uma quebra de paradigma muito forte, que depende de fatores externos globais, que possivelmente ainda levarão décadas para se concretizar. Dessa forma, os interesses das empresas industriais vão desde a ampliação de mercados até a proliferação da ideologia do consumo, cujas estruturas sociais e urbanas se encontram afetadas:

³⁵ BAUDRILLARD, Jean. *O Sistema dos Objetos*. São Paulo, Perspectiva, 1973 [*Le Système des objets*. Paris, Gallimard, 1968].

Por último, no debe olvidarse que el espacio entero de la ciudad se organiza de manera más sutil, en función de los intereses de las empresas industriales. Por un lado, la exigencia de la ampliación de mercados para absorber una producción creciente explica la opción por la proliferación de los bienes de consumo individual, desde el automóvil a la lavadora o la cocina familiar, así como la difusión, a través de los medios de comunicación de masas, de la ideología del consumo y las presiones para que se aumente el consumo individual: la formas de las viviendas, de la organización del tiempo libre o la trama viaria se encuentran evidentemente afectados por ello (CAPEL, 1974, p. 27).

Além das indústrias, o setor de serviços também possui influência na organização do espaço urbano, neste caso, citamos a presença da concessionária de transporte público coletivo de Maringá, a TCCC, cujo aprofundamento foi realizado no Capítulo 2.

4.1.3 Proprietários fundiários e do solo

De acordo com Capel (2013) existe uma pequena distinção entre o que ele considera proprietário fundiário (ou da terra) e proprietário do solo, sendo que a primeira denominação trata de um conceito mais geral o qual inclui a terra agrária e o segundo tem a ver com a propriedade urbana, onde se vive e se constrói “*sería la propiedad esencialmente relacionada con la construcción de la ciudad*” (CAPEL, 2013, p. 74).

Tem-se então a presença de duas figuras distintas, porém imbricadas, uma vez que o proprietário do solo rural almeja a conversão de sua propriedade em terra urbana e, ambos são essenciais na produção da cidade, sobretudo no contexto do regime liberal e das relações sociais capitalistas. Capel (2013) acredita que o ponto de partida para criar e modificar o espaço urbano é dispor de solo. Talvez esteja aí o poder deste agente desde a Antiguidade.

As ideias de Corrêa (2004) tratam do tema trazendo as características do proprietário fundiário como sendo aquele que atua no sentido de obter a maior renda de suas propriedades, especialmente o uso comercial ou residencial de *status*. Neste sentido, estariam interessados no que Harvey (1980) colocou como valor de troca e não seu valor de uso. Carlos (2006) também aponta essa noção quando examina que o espaço pensado sob a lógica do modo de produção capitalista, que transforma tudo em mercadoria (sendo assim também uma mercadoria) “fez com que o uso (acesso necessário à realização da vida) fosse redefinido pelo valor de troca” (CARLOS, 2006, p. 60).

É um agente que além das contradições externas, internamente também apresenta diferenciações de interesses e de atuação entre o grande e o pequeno, o público e o privado, tradicionais e capitalistas, entre outros. É possível que os proprietários fundiários se

convertam em promotores imobiliários (CORRÊA, 2006; CAPEL, 2013), loteando, vendendo e construindo, tornando-se assim ainda mais influentes e poderosos, pois adquirem as duas funções que mais conferem domínio aos agentes na produção e organização do espaço: propriedade do solo e poder imobiliário. Em Maringá é muito comum que isto aconteça, desde sua formação, iniciando inclusive com a análise trazida no Capítulo 1 sobre o papel da CTNP/CMNP, que ao mesmo tempo era proprietária das terras e promovia o planejamento, venda e loteamento desses terrenos. E, isso se perpetuou ao longo das décadas, sobretudo com a acumulação de terras na mão de determinadas famílias que ainda detêm o monopólio político-financeiro dentro da cidade.

Na visão de Lojkine (1997), em razão do poder que os proprietários fundiários possuem e mais diversos outros fatores, eles são agentes urbanos que desempenham um papel negativo. Pois o valor de uso do solo, que segundo o autor, só pode ser coletivo, perde essa característica devido à apropriação privada do mesmo. Dessa forma, sob o ponto de vista político “a coletivização do solo ou o controle dos preços do solo pela coletividade se teriam tornado impossíveis devido à importância dessas classes médias de pequenos proprietários - apoio necessário à hegemonia política de frações dominantes do capitalismo” (LOJKINE, 1997, p. 186). Ou seja, o apoio da pequena burguesia local é o que mantém em funcionamento a roda do sistema.

Para entender o papel das companhias loteadoras na produção do espaço maringense, deve-se entender que na década de 1920 o governo do Paraná adotou uma política de entrega de concessões a um grande número de empresas particulares para que estas conduzissem o processo de colonização da região (DIAS, 1998). Dessa forma, entende-se que ao contrário do que se pensa a CTNP não foi a única a atuar, mas, foi a que teve a maior abrangência, conduzindo um projeto imobiliário que interferiu em uma extensa área do norte do Estado. De acordo com Dias (1997), esta interferência ocorreu no sentido da ocupação (urbana e rural da região) através da venda de terras; organização de uma infraestrutura urbana mínima e desenvolvimento rodoferroviário. “Todas essas iniciativas encontravam-se interligadas enquanto estratégia empresarial de um empreendimento capitalista voltado, em sua fase inicial, para a venda de terras” (DIAS, 1998, p. 27).

Outro ponto importante a ser levado em consideração nos é trazido por Lopes (1982), quando fala sobre a situação legal das terras pertencentes à CTNP, uma vez que inversamente ao que ocorreu com as outras companhias, a maior parte delas foi comprada diretamente do governo paranaense, não se caracterizando como concessão. O que isto

mostra é que enquanto proprietária e não concessionária, o Estado não tinha tanta interferência na condução do processo de ocupação da área que deu origem à Maringá e outras cidades:

Infere-se, a partir disso, o grau de autonomia que a CTNP dispunha em “seu território”, tornando mais expressiva a sua política de ocupação, restringindo as ingerências estatais, a não ser pelas exigências expressas na legislação federal vigente, isentando-se de apresentar seus planos para aprovação e não tendo que se sujeitar à fiscalização dos seus serviços (LOPES, 1982, p. 111).

Mas, o que mais chama atenção é que no momento em que a companhia passa para as mãos de empresários brasileiros, o grupo adquirente pertence a uma fração bem específica do mercado. Gastão Vidigal, um dos principais acionistas, foi o fundador do Banco Mercantil de São Paulo e entre uma transação e outra, acabou que a maior parte da empresa pertencia a pessoas ligadas a este mesmo banco. Dessa forma, tal transição revelava-se como uma complexa trama de interesses que ficam nas entrelinhas, conforme nos aponta Dias (1997, p. 36):

A compra da empresa por um grupo de capitalistas brasileiros, ligados ao setor financeiro, torna evidente a estreita ligação entre o sistema financeiro, a indústria e a venda de terras, tornando-se simplismo considerar a CTNP/CMNP apenas um agente fundiário, com ações e objetivos distintos do agente financeiro ou industrial.

De acordo com essa análise, é possível interpretar que ela inicia a fase brasileira (a qual a fundação de Maringá é o marco de partida) com um enorme poder tanto no sentido da posse de terras, quanto financeiro. Mas, além disso, o lucro obtido com a venda de terras – seu objetivo inicial e principal - e o impasse com o governo estadual e com posseiros, fez com que iniciassem a partir de 1950 investimentos também no setor industrial. Esta nova fase em que diversificam as atividades adquirindo empresas do setor elétrico, agropecuário e da construção³⁶ revela uma mudança inclusive de categoria de agente, uma vez que a maior parte de suas terras já havia sido negociada, este passa a não ser mais seu mercado principal.

O que este fator indica é particularidade no caso maringaense com relação aos agentes, sua atuação e categorização. Embora se tenha utilizado de separações pragmáticas

³⁶ Nos anos cinquenta, a Colonizadora assumiu o controle acionário da Empresa Elétrica de Londrina (fornecedora de energia elétrica para Londrina e outras cidades próximas). Comprou a Cia. Agrícola Usina de Jacarezinho - produtora de açúcar. Constituiu a Cia. Cimento Portland Maringá. Tornou-se, ainda, a acionista majoritária das empresas: Cobrasma - Comp. Bras. Materiais Ferroviários; A Marítima - Cia. Seguros Gerais; Fornassa - Forjas Nacionais (produtora de tubos galvanizados) e Braseiros - produtora de peças forjadas (DIAS, 1997, p.37).

para encaixar cada um deles no que foi estudado por Capel (2013), Corrêa (2004) e os demais autores sobre o tema, na prática eles não são apenas imbricados, mas, são multifacetados, ou seja, um mesmo grupo pode ser vários agentes ao mesmo tempo.

4.1.4 Agentes comerciais

Enquanto chama a atenção para o papel de destaque que possuem os industriais e, de forma mais geral, os donos dos meios de produção, Capel (2013) afirma também que uma parte de quem controla a atividade comercial pode converter-se em agente urbano. Em Maringá, este setor é responsável por 66,38% do PIB do município (dados de 2017), seguido do setor industrial com 20,34% (IBGE, 2020), sendo de grande relevância para o município e, portanto, detém grande poder de decisão. No que diz respeito à questão da mobilidade, há uma forte relação entre a forma de locomoção das pessoas na cidade e seu acesso aos serviços, dessa forma, alguns autores consideram que os transportes são promotores do desenvolvimento das cidades e relacionam a acessibilidade e a mobilidade com o progresso econômico e social (NERI, 2012).

Voltando aos apontamentos de Capel (2013) ele afirma que na defesa de interesses próprios, os donos de comércio podem se juntar na formação de associações com diversos fins, como: obter ajuda nas prefeituras, se opor ou impulsionar obras de infraestrutura, entre outros. Mais uma vez trazendo para Maringá, encontra-se o caso da ACIM, que tendo representação e voz dentro das discussões dos rumos da organização da cidade, pode mudar os pareceres municipais. Como já relatado no Capítulo 3 desse trabalho, foi por conta dos protestos dessa associação que os cicloativistas tiveram que se organizar para defender os projetos de ciclovias que estavam para ser implantados na cidade, uma vez que os primeiros acreditavam que a diminuição dos estacionamentos na Av. Brasil e a presença de bicicletas prejudicariam as vendas no comércio maringense.

Assim como em outras atividades, existem contradições entre os agentes deste setor, sobretudo entre grandes e pequenos comerciantes e entre atacadistas e varejistas, como também entre os diferentes tipos de distribuição comercial (nacional ou internacional) (CAPEL, 2013). Esta questão pode ser apreciada quando se pensa sobre o Novo Terminal Intermodal (tratado no Capítulo 2) e sua relação com o setor comercial. Sabe-se que no interior do mesmo, mais especificamente na parte do mezanino, que além de ser um corredor de passagem e ligação entre a Avenida Tamandaré e a Avenida João Paulino Vieira Filho, também funcionará como um pequeno *shopping*. Dados da Prefeitura Municipal de Maringá (2019b), mostram que o espaço conta com 36 pontos (sendo 14 lojas

e 12 de alimentação), além de 6 quiosques na parte superior e 4 no térreo. Para trazer à luz a problematização destas informações, deve-se entender que a antiga rodoviária, que foi desativada em 2007 e demolida em 2010 (dando lugar a um estacionamento público) contava com lojistas em seu interior que precisaram ser realocados, ou simplesmente abandonaram seus negócios. No final do ano de 2019 os vereadores da cidade aprovaram o Projeto de Lei (PL nº 15260/2019) que liberava a prefeitura para abertura de uma licitação que visa o contrato de uma empresa privada para a administração do novo terminal, tanto no sentido da manutenção, conservação, segurança e contratação de funcionários, quanto na parte da exploração comercial “executada pela concessionária através de locações comerciais das salas” (Art. nº 5 - PL nº 15260/2019). Dessa forma, e, sabendo que a priorização de um grupo ou outro é inconstitucional, não haverá qualquer garantia ou vantagem para aqueles donos ou inquilinos da antiga rodoviária que quiserem ter novamente seu negócio localizado neste ponto estratégico, uma vez que em funcionamento estima-se o atendimento de 30 mil usuários/dia (MARINGÁ, 2019b). Este é um tema que não será aprofundado neste presente trabalho, mas, fica o questionamento para futuras investigações sobre o valor dos aluguéis no interior do novo terminal e um mapeamento de quais lojistas terão capacidade de arcar com estes custos. Quem sairá beneficiado desta relação concessionária?

Outra afirmação feita pelo autor e que corrobora com o que acontece no caso maringense é o fato de que a magnitude das operações espaciais empreendidas permite entender que todos os grupos dedicados ao comércio, tenham também uma presença crescente no negócio imobiliário. Analisando-se o quadro dos principais conselhos que fazem parte da associação (Conselho Superior³⁷ e Conselho Administrativo³⁸), é possível perceber que no primeiro caso, 42,4% dos membros permanentes (ex-presidentes) estão ligados ao setor imobiliário e 34% dos membros administrativos (eleitos e convidados) estão na mesma posição (ACIM, 2020) (APÊNDICE C). No entanto, estar ligado diretamente ao setor imobiliário, não significa que a principal atividade é a compra, venda, incorporação ou loteamento, significa somente que a aplicação do capital comercial é direcionada para atividades imobiliárias. Isto é o inverso do que ocorria no início da produção do espaço urbano de Maringá, que já dialogado anteriormente, quando a companhia loteadora (cujas principais atividades eram a venda de terras) passou a aplicar a

³⁷ Órgão fiscalizador do Conselho de Administração, analisando balancetes e relatórios financeiros mensais.

³⁸ Responsável por colocar em prática a política da entidade e define as principais ações da ACIM. Outros conselhos: ACIM Mulher, COPEJEM (Conselho do Jovem Empresário), Conselho do Comércio e Serviços de Maringá e Conselho do Empreendedor.

mais-valia³⁹ (MARX, 2017) obtida com o mercado do solo na diversificação econômica, passando a atuar em diversas frentes industriais e agropecuárias.

Além disso, Capel (2013) coloca que a construção das cidades requer a atuação de um grande número de profissionais, indispensáveis para o funcionamento do negócio imobiliário. Ou seja, ele categoriza uma série de agentes primários e secundários que tem certa influência como: assessores legais (advogados, notários, registradores, gestores e assessores fiscais); arquitetos e engenheiros (profissionais liberais ou técnicos assalariados, técnicos do planejamento urbanístico, arquitetos a serviço da administração pública); agentes da propriedade e outros técnicos de gestão e *marketing* imobiliário (agentes da propriedade imobiliária, técnicos de avaliação de preços e gestão de projetos, *marketing* e venda de habitação, publicitários e outros auxiliares do negócio, artistas e cientistas sociais). Dessa forma, ao considerar estes agentes secundários e sua presença na ACIM, o quadro de pessoas ligadas à questão imobiliária - mesmo que de forma indireta - é ainda maior.

A atuação da ACIM ultrapassa em muito a simples presença em decisões comerciais, uma vez que em sua estrutura física, encontram-se sediadas uma série de entidades ligadas aos mais diversos segmentos como a APP (Associação dos Profissionais de Propaganda), CACINOR (Coordenadoria das Associações Comerciais e Empresariais do Norte e Noroeste do Paraná), CODEM (Conselho de Desenvolvimento Econômico de Maringá), CONSEG (Conselho Comunitário de Segurança de Maringá), Fomento Paraná, FUNDACIM (Instituto de Responsabilidade Social de Maringá), Instituto Mercosul (apoio a empresas interessadas no comércio exterior), Instituto PROE (estágios), NSSEG Corretora de Seguros, Observatório Social de Maringá, Pronto Atendimento ao Empreendedor e *Software by Maringá*. Além disso, está ligada às decisões do Plano Diretor, tanto através do CMGPT, quanto através das entidades eleitas para acompanhamento do mesmo, conforme ANEXO D.

Como já mencionado ao longo da pesquisa, Maringá esteve na égide da lógica do planejamento estratégico que teve como movimento embrionário um protesto encabeçado pela ACIM na década de 1990. O movimento “Repensando Maringá” culminou na criação do Conselho de Desenvolvimento de Maringá (CODEM), promulgado pela Lei Municipal Ordinária N.º 4275/1996 e, como dito acima, gestado dentro da associação comercial em questão. De acordo com Töws (2015), é comum localizar nas publicações realizadas por

³⁹ Nesta edição do livro, o autor se refere ao termo também como “mais-valor”.

esta entidade a autodenominação “sociedade”, uma clara demonstração da reivindicação da condição de representante legítima de toda a sociedade maringaense. É a partir dela que “começam a ser pensadas propostas de planejamento de futuro” (TÖWS, 2015, p. 222), num projeto tido como representação hegemônica por muitos estudiosos:

Com a criação do CODEM e, junto a ele, o Fundo Municipal de Desenvolvimento Econômico - FMD, foi possível uma articulação precisa entre os empresários e a prefeitura, no sentido de prover recursos para que os projetos para a cidade fossem pensados no âmbito do empresariado (TÖWS, 2015, p. 222).

Sob esta lógica, foram criados três documentos estratégicos com o intuito “de programação de longo prazo da cidade desejada para o futuro” (CODEM, 2020). O quadro a seguir (Quadro 5) mostra de forma resumida o objetivo e o conteúdo de cada um deles, denominados *Maringá 2020*; *Maringá 2030* e *Masterplan 2047*:

Quadro 5 – Resumo dos documentos estratégicos elaborados pelo CODEM.

PLANO	PRINCIPAIS DEFINIÇÕES	OBJETIVO
Maringá 2020	Área Comunitária	Crescimento planejado de maneira a consolidar a cidade como sendo de porte médio com população aproximada de 500.000 habitantes. Com qualidade de vida, melhor distribuição da renda, elevados padrões de renda, educação, saúde, saneamento, habitação, comunicação, transporte, segurança, etc.
	Área Universitária	Transformar Maringá em centro de excelência de desenvolvimento científico e tecnológico e de formação universitária. A formação empreendedora deve se constituir em matéria curricular dos ensinos superior e médio.
	Área de integração tecnológica	Tornar a cidade um centro avançado de integração tecnológica, com capacidade para desenvolver e aprimorar produtos e serviços.
	Área de investimentos	Aproveitamento dos vazios setoriais e alongamento da cadeia produtiva, privilegiando a agroindústria, as atividades de alta agregação de valor e intensivas de tecnologia.
	Área de agricultura e agroindústria	Consolidar Maringá como pólo agroalimentar de base tecnológica, com agricultura empresarial forte, diversificada e internacionalmente competitiva.
	Área de comércio de serviços	Aperfeiçoar a vocação de centro prestador de serviços, consolidando a cidade como pólo de excelência de serviços de educação e de saúde, etc.
	Área de comércio exterior	Atribuir à cidade a função de centro internacional de comércio, com a constituição de um portal do Brasil e do Resto do Mundo para o MERCOSUL.
	Área de gestão empresarial	Caracterizar Maringá como um centro de formação e treinamento de recursos humanos para diversas áreas da produção e da gestão industrial e de serviços, mediante a instalação de Centro de Tecnologia Industrial, de Incubadoras Tecnológicas e um Centro de

		Empreendedorismo, visando a consolidação de uma Tecnópolis.
Maringá 2030	Desenvolvimento Econômico	Tratar dos temas de: Infraestrutura, Tecnologia, Atratividade Locacional, Empreendedorismo, Desenvolvimento Regional, Emprego e Renda, Agricultura, Indústria, Comércio e Serviço.
	Meio Ambiente	Alcançar o status de cidade ecologicamente correta e ambientalmente desenvolvida, de modo a contribuir significativamente para a redução do aquecimento global, transformando-a em cidade exportadora de conhecimento em planejamento urbano de meio ambiente.
	Cidadania	Propugnar por uma cidade em que o ser humano seja valorizado, participativo da definição e responsável pela construção do futuro de sua cidade, pelo bem-estar dos cidadãos e pela preservação ambiental etc.
	Cidade	Ser uma cidade que proporcione alto nível de qualidade de vida, com qualidade urbana, preservação ambiental, sistema de transporte de alto padrão, e que seja segura e moderna, exportadora de <i>know-how</i> em planejamento urbano, preocupada com o desenvolvimento regional e metropolitano, e com crescimento populacional ordenado e estabilizado em 500.000 habitantes.
Masterplan 2047	Consolidação da vocação econômica da região	-Levantar as potencialidades do município em áreas rurais, urbanas e de expansão assim como do processo de ocupação e urbanização
	Atração de novos investimentos nacionais e internacionais	-Levantar novas potencialidades de atividades econômicas considerando as áreas urbanas já existentes e as potencialidades em áreas específicas.
	Fortalecimento da economia regional atual	-Através de levantamento georreferencial das áreas comerciais, industriais e residências, identificar possíveis concentrações desejáveis ou não para o crescimento equilibrado.
	Desenvolvimento intelectual	-
	Novos pilares de sustentabilidade econômica	-Realizar estudo prospectivo de infraestrutura regional, incluindo o sistema de transporte – mobilidade urbana , redes de abastecimento de água, e de esgoto sanitário e escoamento de águas pluviais, sistema de telecomunicação, etc.
	Desenvolvimento planejado e ordenado	-Realizar o estudo prospectivo de cenários com diferentes potenciais de expansão urbana;
	Geração e desenvolvimento de empregos	-
Qualidade de vida	-Elaborar um plano estratégico de implementação de ações e metas para a promoção do desenvolvimento econômico e social, formatando o conceito Maringá de Desenvolvimento.	

Elaboração: BARBIERO, 2020.

Fonte: CODEM, 2020 / TÖWS, 2015.

A grande questão a ser levantada é: a cidade pensada para o futuro foi imaginada por quem e para quem? Como ressalta Töws (2015) o foco é o *marketing* da cidade, muito voltado para a criação de uma imagem de Maringá, que muitas vezes não é a imagem real. Vê-se isso com as ciclovias criadas inicialmente para passeio no centro da cidade e, cujo retrato ilustra a modernidade de um local com qualidade de vida e sustentabilidade, mas, que não reflete uma mobilidade efetiva e que estende para a população como um todo.

Além disso, quando consideradas de forma mais pontual cada uma das áreas estratégicas elencadas como prioritárias nos planos elaborados pelo CODEM, é perceptível que as mesmas são em sua maioria de setores ligados aos interesses dos agentes que fazem parte da entidade como visto no Apêndice D.

Os dois primeiros documentos apresentados (Maringá 2020 e Maringá 2030) foram elaborados e publicados, no caso do Masterplan, somente a parte do estudo socioeconômico, foi a público, sendo o único que em sua redação do termo de referência, fazia menção ao tema da mobilidade urbana. No entanto, em ambos os casos, fica claro que os interesses internos são complementados com as ideias trazidas de fora “na perspectiva de produzir espaços do espetáculo, que visam a reprodução ampliada do capital e a atração de investimentos” (TÖWS, 2015, p. 235). Ainda de acordo com o autor, a própria organização dos documentos ressaltam alguns projetos vinculados a interesses específicos “ou de alguns agentes de grupos econômicos ou do setor imobiliário, ou projetos elaborados pela prefeitura ou ainda projetos político-partidários” (TÖWS, 2015, p. 228-229). Aqui se tem então elementos que dão cabo de introduzir o próximo agente a ser estudado, assim como, perceber que estão todos agindo em conjunto, em nome de uma imagem de um espaço urbano que se pretende representante da ideologia hegemônica de que “Maringá é uma cidade planejada” (TÖWS, 2015).

4.1.5 Promotores imobiliários

Como pode ser observado ao longo desta explanação, é impossível fazer distinção rígida e pragmática entre os agentes que atuam em Maringá, mas, o capital imobiliário talvez seja o mais presente em todas as suas formas dentro do município. Seja na figura dos proprietários fundiários, seja na dos comerciantes, empresários e demais agentes que acabam por agregar esta atividade de grande relevância. De acordo com Corrêa (2004), estes agentes são aqueles que incorporam, financiam, constroem ou produzem fisicamente um imóvel, comercializam ou transformam o capital-mercadoria em capital-dinheiro (acrescido de lucros):

Há desde o proprietário fundiário que se transformou em construtor e incorporador, ao comerciante próspero que diversifica suas atividades criando uma incorporadora, passando pela empresa industrial, que em momentos de crise ou ampliação de seus negócios cria uma subsidiária ligada à promoção imobiliária. Grandes bancos e o Estado atuam também como promotores imobiliários (CORRÊA, 2004, p. 20-21).

Resgatando os levantamentos de Capel (2013) quando o mesmo apanha autores para sustentar seus estudos sobre os agentes sociais, destaca-se a presença das ideias de Feagin⁴⁰, que ao se debruçar sobre o sistema capitalista salienta que é necessário considerar não somente o capital, mas, suas distintas frações. De acordo com isto, ele separa o capital em quatro: a promoção imobiliária, a construção, as finanças e o capital financeiro, no entanto, acredita que o capital imobiliário teria papel central para incrementar a eficiência dos outros, ajudado pelo papel do Estado.

Ainda em consonância com Corrêa (2004) a atuação espacial dos promotores imobiliários se faz de modo desigual, criando e reforçando a segregação residencial que caracteriza a cidade capitalista. Capel (1975) destaca o papel do capital imobiliário, no sentido de que a produção física do espaço urbano, materializada através da construção de habitação e equipamentos (o que ele chama de morfologia), se realiza através da atuação de promotores e empresas imobiliárias, sendo resultado das opções e decisões adotadas por estes agentes. O autor aponta que o papel do capital financeiro e imobiliário tem adquirido cada vez mais importância na construção da cidade, uma vez que desde a década de 1950 estes setores adquirem a propriedade direta da terra. Assim, a presença de bancos, companhias de seguros e setor imobiliário é importante não só em seu financiamento, como também na propriedade do solo urbano, quando adquirem terras como forma de investimento. Seguindo ainda nas análises de Capel (2013), o mesmo afirma que partir dos anos 1970 as ideias neoliberais ajudaram a dar ainda maior relevância para estes agentes.

Em Maringá, foram estes agentes que mais ditaram os rumos da organização do espaço urbano municipal desde o início. Como ilustração tem-se as pressões realizadas pelo setor contra o prolongamento e readequação das vias conforme o projeto inicial (definido pelo Plano de Diretrizes Viárias de 1977), uma vez que os arruamentos largos significavam perda de área construtiva. Também marcaram presença nas decisões sobre o Projeto Ágora (Capítulo 1) garantindo junto ao poder público que as restrições imobiliárias de tal iniciativa não seriam levadas a cabo nas atualizações subsequentes até chegar ao Plano Diretor do Novo Centro, a construção do Terminal Intermodal, atualização do Plano Diretor e o PlanMob, como também foi visto.

De acordo com a tese de Rodrigues (2004), a força do capital imobiliário está presente desde a primeira administração municipal, no momento em que Maringá sai da condição de “loteamento” para a de município. Em entrevista realizada com o primeiro

⁴⁰FEAGIN, Joe R. *The role of the State in urban development: the case of Houston, Texas*. *Environment and Planning, Society and Space*, December 1984, p. 447-460.

prefeito da cidade, João Paulino Vieira Filho, o mesmo alega ter grandes dificuldades devido à enorme influência da CMNP dentro de Maringá. Além disso, são os agentes imobiliários que ditam os preços da terra e o acesso das pessoas a determinadas áreas da cidade, relegando às classes de baixa renda, locais afastados do núcleo central, que se mantém até hoje na forma de regiões de construção simples e “tratamento urbanístico deficitário” (RODRIGUES, 2004, p. 52). Este fator é também de grande relevância para a mobilidade urbana, uma vez que o espraiamento dos trabalhadores se reflete no aumento das distâncias entre trabalho, lazer e moradia. De acordo com Lojkin (1997) a lógica segregativa que provoca o distanciamento entre o *habitat* dos assalariados dos empregos aumenta também a demanda e o congestionamento dos transportes, adiciona-se aqui a ideia de que as distâncias maiores também dificultam a opção racional por meios de transportes não motorizados como estudado ao longo da pesquisa.

Outra importante ferramenta utilizada pelo capital imobiliário dentro de Maringá é a prática especulativa no neste âmbito impede a efetivação da função social da terra e ocupação mais democrática do solo urbano (RODRIGUES, 2004). Ainda de acordo com a autora, a especulação dificulta o rompimento das regalias que “têm garantido os interesses do capital imobiliário em oposição ao das classes de menores rendas, segregadas na periferia da cidade ou nos municípios do entorno” (RODRIGUES, 2004, p. 61). Ela aponta que na época do desenvolvimento de sua investigação, Maringá possuía em seu perímetro urbano 45,42% de terrenos vazios, sem nenhuma edificação e utilizados para plantação de soja, milho etc.

Como percebido pelo levantamento feito com os conselhos da ACIM, pode-se depreender que estes agentes são muito numerosos na cidade e, fazem parte de diversos segmentos que não somente a de “imobiliárias”:

O conjunto dos agentes imobiliários, titulares do “mercado” de imóveis, é formado por um contingente mais abrangente do que apenas os imobiliárias que, na maioria das vezes, desempenham o papel de intermediários nos negócios. Esse mercado compõe-se também de construtoras, incorporadoras e loteadoras, bem como dos agentes financeiros, públicos e privados, e do proprietário de imóveis, aquele que eventualmente realiza compra e venda de imóvel ou, ainda, aquele que tem nessa atividade econômica sua principal fonte de recursos. Podemos dizer que a comercialização de imóveis urbanos e rurais, constitui-se de um amplo panorama de atividades, ligadas, muitas vezes, não apenas a mecanismos de simples transferências de posse, mas a processos especulativos nos quais a posse se torna uma moeda rentável nas mãos dos agentes intermediários, numa prática em que os proprietários dos terrenos urbanos conseguem auferir rendas ou lucros oriundos apenas da propriedade (RODRIGUES, 2004, p. 58).

Dessa forma, o mercado imobiliário na figura dos agentes produtores do espaço urbano, nas suas mais variadas manifestações, se mantém economicamente forte dentro de Maringá, “congregando também forças políticas que se fazem representar em todos os fóruns de decisão do município, o que tem possibilitado o atendimento às suas demandas, desde a fundação da cidade” (RODRIGUES, 2004, p. 63).

4.1.6 O Estado

O conceito de Estado utilizado por Lojkine (1997) é evidenciado como um campo de luta de classes. Ainda na sua concepção ele faz distinção entre um estado central e um estado local, afirmando que não há como entender a questão urbana, sem entender o papel deste último (LOJKINE, 1997), isto porque é na esfera do poder municipal que ocorrem a legitimação das leis, normas e discussões sobre a produção e ordenamento da cidade em si, além da atuação dos agentes produtores e das diversas demandas sociais.

De acordo com Corrêa (2004) a atuação do Estado capitalista é complexa e variável no tempo e no espaço. Em outra discussão de Corrêa (2011), o autor chama à luz as ideias de Samson (1980)⁴¹ o qual afirma que a atuação do Estado depende do contexto econômico, político e social de cada momento da dinâmica socioespacial do local/região em que está inserido. Além disso, pode atuar diretamente como grande industrial, consumidor de espaço e de localização específica, proprietário fundiário e promotor imobiliário, sendo ao mesmo tempo um agente de regulamentação do uso do solo e alvo dos movimentos sociais e urbanos (CORRÊA, 2004):

No entanto, é através da implantação de serviços públicos, como **sistema viário**, calçamento, água, esgoto, iluminação, parques, coleta de lixo etc., interessantes tanto às empresas como à população em geral, que a atuação do Estado se faz de modo mais corrente e esperado. A elaboração de leis e normas vinculadas ao uso do solo, entre outras normas do zoneamento e o código de obras, constituem outro atributo do Estado no que se refere ao espaço urbano (CORRÊA, 2004, p. 24, grifo nosso).

Esta atuação não se processa de modo socialmente neutro e não governa de acordo com uma racionalidade fundamentada nos princípios do equilíbrio social, além de desempenhar múltiplos papéis na produção do espaço (CORRÊA, 2004). Ainda é de Corrêa (2004) a noção de que o exercício do Estado é marcado por diferentes inclinações e

⁴¹ SAMSOM, A. *Le Rôle et les Instruments de la Planification Urbaine Face aux Mécanismes Fonciers et Immobiliers des Villes du Tiers-Monde*. In: DURAND-LASSERVE, Alain (org.). *La croissance périphérique des villes du Tiers-Monde: le rôle de la promotion foncière et immobilière*. Talence: CEGET – Travaux et Documents de Géographie Tropicale, 1980.

conflitos que ora se enfrentam, ora formam alianças. No entanto, há uma tendência muito forte em “privilegiar os interesses daquele segmento ou segmentos da classe dominante que, a cada momento, estão no poder” (CORRÊA, 2004, p. 26).

Voltando às análises de Lojkin (1997), o autor coloca que o Estado no modo de produção capitalista é a própria contradição, pois, não atua somente como um organismo exterior às relações de produção, “mas, bem ao contrário, como um dos momentos, uma das manifestações da contradição fundamental entre a socialização do processo de trabalho e a apropriação privada dos meios de produção e do produto do trabalho” (LOJKINE, 1997, p. 107). Ele rejeita dessa forma, que o Estado capitalista seja uma “força exterior” à sociedade civil, sendo uma de suas formas:

O fetichismo da moeda como o do Estado “acima das classes” não passam, portanto, de dois aspectos da mesma relação dialética entre a base econômica e sua superestrutura, entre as relações de produção e as formas *disfarçadas, automatizadas e invertidas* (formas políticas, jurídicas, religiosas, etc.) que geram e que reagem sobre a base (LOJKINE, 1997, p. 109).

De acordo com Lefebvre (2006) e reiterado por Carlos (2011) a reprodução do espaço social e das relações sociais, aparecem como necessidade do modo de produção capitalista no momento de sua realização. Esta reprodução acontece no espaço concreto a comando do Estado, como “condição necessária à acumulação” (CARLOS, 2011, p. 57). A autora ainda coloca que o Estado representa a dominação política cujas estratégias perpassam pela “reprodução do capital e a reprodução de um espaço dominado” (CARLOS, 2011, p. 64), o que é compartilhado pelas ideias de Lefebvre (2006) quando afirma a hipótese de que o Estado domina a sociedade inteira:

O central da obra [de Lefebvre] é a ideia de que, num determinado momento da história, o processo de reprodução da sociedade, sob o comando do capital, realiza-se na produção do espaço. A partir deste momento, o espaço ganha, para o autor, outro significado, posto que vai aparecer como condição para a reprodução ampliada do capital, **assegurada pelo Estado** (que produz um espaço controlado). Em seu desenvolvimento, o capitalismo produziu, nessa argumentação, o espaço da mundialidade através de relações novas de reprodução e dominação (CARLOS, 2011, p. 57, grifo e comentário nosso).

O Estado é, portanto, este agente privilegiado, que como mencionado anteriormente é o que contribui de forma mais decisiva na produção do espaço urbano, sendo ao mesmo tempo árbitro dos conflitos e contradições surgidos entre os diferentes agentes (CAPEL, 1974). “*El Estado, a través de los diferentes organismos de tipo público, es un agente*

fundamental en la producción del espacio urbano...” (CAPEL, 1974, p. 52). De acordo com Silveira e Cocco (2010) o Estado teria um papel pró-ativo de agente nos processos urbanos, e não apenas de “árbitro”. Neste sentido, os autores afirmam que “é interessante notar, no caso específico dos agentes que atuam sobre o espaço da cidade, suas origens, suas motivações e formas de acumulação, para que possamos entender as formas resultantes do processo de estruturação” (SILVEIRA e COCCO, 2010, p. 73). Assim, ao considerar que o Estado é um agente primordial na reprodução da lógica capitalista e os anseios das classes dominantes, é possível que o mesmo encontre-se articulado, em certa medida, com os agentes “mais poderosos” na produção do espaço urbano. Assim, o Estado pode agir para dificultar ou inibir toda e qualquer política pública de caráter social e econômico, podendo assim aprofundar os conflitos e as desigualdades sociais, econômicas e territoriais, sobretudo nas infraestruturas de mobilidade urbana.

O Estado pode gerar ou resolver os conflitos dependendo da lógica e viés econômico que está no controle, bem como das articulações com determinados agentes sociais. Maringá, desde 2005 esteve sob a lógica de um de um governo mais oligárquico e neoliberal que, de acordo com Töws (2020) esteve vinculado aos diversos setores econômicos da cidade, sobretudo após a década de 1990, “com a anuência ou participação direta da “Sociedade Civil Organizada” para controlar os rumos do desenvolvimento da cidade, traduzidos na ACIM e, dentro dela, mas vinculado ao poder público, o CODEM” (TÖWS, 2020). Assim, dependendo da conjuntura política, o Estado pode estar mais ou menos presente e ser uma das causas da perpetuação das desigualdades socioespaciais, sendo que, na visão de Alves (2011) apoiada por Carlos (2005)⁴², a presença do Estado é mais visível em locais estratégicos para a reprodução do capital “tendo a produção da cidade como um negócio” (ALVES, 2011, p. 118).

No caso da mobilidade urbana, tanto no sentido de políticas específicas voltadas para o tema e planejamento urbano, quanto no incentivo à diversificação modal e construção de infraestruturas, vê-se nesta figura, o principal agente que pode levar a cabo a produção de uma cidade mais justa e democrática ou a continuação de uma “cidade-negócio” que reproduz as necessidades e interesses da classe hegemônica no poder. Mas, as discussões sobre este agente são numerosas e é possível que jamais sejam esgotadas, visto a importância e a complexidade que ele adquire, não somente nas suas relações com os

⁴²CARLOS, Ana Fani Alessandri. A reprodução da cidade como "negócio". In: Carlos, Ana Fani Alessandri; CARRERAS, Carles (org.). **Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole**. São Paulo: Contexto, 2005, p. 29-37.

demais agentes, mas, naquelas relações internas entre uma instância e outra do Estado e, dessas com a realidade local e sua interação com a conjuntura global.

Em Maringá, a influência do Estado, em suas mais diversas instâncias, se faz presente desde antes da ocupação do norte do Paraná. Em um primeiro momento, encontra-se o incentivo do governo paranaense e sua política de concessões a empresas particulares a fim de que estas conduzissem o processo de colonização da região (DIAS, 1998), como exposto no tópico sobre os proprietários fundiários. Este é um dos exemplos que ilustram o beneficiamento privado a partir de glebas públicas, uma vez que as empresas envolvidas no processo, sobretudo a CTNP/CMNP, compraram terras extremamente férteis a preços muito baixos (CMNP, 1975). A ausência de transportes na região era utilizada como justificativa de desvalorização da terra, por isso o governo do Estado ofertava a valores tão inferiores.

Num segundo momento, a influência vem do governo federal, visivelmente presente através das políticas nacionalistas da “Era Vargas”. Isto porque a partir de 1937 “o governo federal apropriou-se das estradas de ferro, a exportação de capitais passou a ser severamente controlada e os impostos sobre os ganhos estrangeiros tornaram-se proibitivos” (CORDOVIL, 2013, p. 183-184). Como nos aponta a autora, apoiada pela afirmação de Monbeig (1984), a medida citada acima levou os acionistas britânicos a terem dificuldades cada vez maiores em receber os lucros dos investimentos realizados em solo brasileiro, fator que somado ao contexto da II Grande Guerra, culminou na venda da companhia para empresários do café paulistas. Dessa forma, Maringá nasceu sob a lógica da influência da elite política e econômica brasileira (CORDOVIL, 2013).

Já na fase de produção do espaço urbano de Maringá e região metropolitana de fato, Rodrigues (2004) afirma que a cidade reproduziu processos de desigualdade social no território, através da ação do mercado imobiliário. Ela coloca que uma particularidade de Maringá, é que o plano idealizado (que em muitas realidades não sai do papel conforme previsto) foi concebido tal como planejado pela companhia de terras que:

Foi capaz, desde sua fundação, de aliar **agentes** (os compradores “pioneiros” e o poder público) em torno dos mesmos princípios políticos e econômicos que eram, antes, os seus princípios. **Articulada com o poder público municipal** praticou instrumentos de gestão do espaço eficientes o bastante para controlar a ocorrência de fenômenos “indesejáveis”, como ocupações irregulares, favelas, moradores de rua, que comprometeriam a estética planejada para a cidade (RODRIGUES, 2004, p. 51, grifo nosso).

Explorando a fase de planejamento e continuidade do plano inicial, sabe-se que o Plano Diretor de 1968 foi foco de investimentos do governo estadual que, além de tentar corrigir as distorções do plano inicial, surgidos ao longo dos anos, colocava em prática o projeto de desenvolvimento do Paraná. Cordovil e Rodrigues (2010) reiteram que até então o Norte do Estado estava tributariamente mais vinculado a São Paulo do que à Curitiba, por conta do escoamento da safra de café que era feito pelo Porto de Santos e não o de Paranaguá. O PD/1968 buscava mudar esta realidade, através da integração com os polos regionais do interior e a implementação de um desenvolvimento local com base em estruturas e equipamentos urbanos “racionalmente implantados” (RODRIGUES, 2004, p. 69).

Após 30 anos de fundação, em 1977, o município estabelece o Plano de Diretrizes Viárias (já considerado anteriormente), que é ao mesmo tempo, um plano de expansão urbana (CORDOVIL e RODRIGUES, 2010) e de restituição do crescimento da cidade nos parâmetros iniciais (RODRIGUES, 2004). Este movimento, no sentido da mobilidade urbana, foi importante, pois adequava e garantia que as vias permaneceriam com as dimensões previstas no plano de Jorge de Macedo Vieira, fato que deixou como herança amplas avenidas com canteiro central que comporta perfeitamente as estruturas cicloviarias exigidas atualmente no município. Mas, representou também o aprofundamento da hierarquização social do espaço urbano, “pois as opções feitas não foram no sentido de ocupar as áreas com infraestrutura instalada ou em instalação, mas, ampliar o perímetro em direção ao território rural” (CORDOVIL e RODRIGUES, 2010, p. 9). Segundo Rodrigues (2004) esta segmentação interessava a CTNP, uma vez que possibilitava a comercialização dos lotes que pertenciam a ela a preços muito maiores.

Cabem aqui as discussões feitas por Jaramillo González (2009) quando reflete sobre a formação dos preços dos terrenos urbanos, sob a perspectiva da ação do Estado. Segundo o autor, a influência estatal no mercado do solo urbano é analisada em cinco frentes:

1) Via fiscal: através da cobrança de impostos sobre a terra o que “*es esperable que esto afecte cuantitativamente los precios del suelo y que condicione las prácticas de los agentes*” (JARAMILLO GONZÁLEZ, 2009, p. 274). Neste contexto, pode-se elencar a influência tanto do governo federal através do Estatuto das Cidades, e alguns de seus instrumentos como o parcelamento compulsório e IPTU progressivo, tanto a influência do município e a implementação desses instrumentos na figura do Plano Diretor.

No caso de Maringá, sabe-se que durante as audiências públicas e congressos realizados para a discussão do Plano Diretor de 2006, a participação de alguns segmentos

da sociedade, sobretudo os agentes imobiliários, se mostraram apreensivos com a aplicação dos referidos instrumentos. De acordo com Fleury e Silva & Silva (2015):

Com exceção da outorga onerosa que era de interesse do mercado para gravações das Zonas Especiais de Interesse Social, ZEIS, iniciadas antes do Plano Diretor de 2006, sob as leis 565/2005, 697/2007 e 10.876/2008; os demais instrumentos, como IPTU progressivo que asseguraria o direito à cidade por meio do acesso à terra urbana, só foram implementados em 2011 (FLEURY E SILVA & SILVA, 2015, p. 285).

2) Via regulamentação urbana: por meio de normas sobre o uso do solo e densidades construtivas. Neste sentido, desde o zoneamento do plano inicial, seguramente realizado através de preços controlados que garantiriam a ocupação diferencial das áreas, divididas socialmente e por função, até a manutenção do mesmo com as leis de planejamento seguintes.

Em Maringá, a Lei nº 888/2011 é a que regulamenta o uso e ocupação do solo, a fim de disciplinar a localização das atividades no município, regulamentar as edificações, estabelecer padrões de densidade, entre outros.

3) Via provimento de infraestrutura: *“mediante la cual incide de manera muy notable en los precios del suelo y con frecuencia a partir de mecanismos que no son evidentes”* (JARAMILLO GONZÁLEZ, 2009, p. 274).

Aqui se vê uma dupla movimentação, a primeira no sentido da oferta de solo barato assistido por toda a infraestrutura necessária para que os agentes imobiliários comprem e vendam os mesmos obtendo o maior lucro possível. É de Capel (1974) a afirmação de que o Estado oferece ao capital privado, terreno barato e equipado com tudo que precisam para vender mais caro o que constroem. E outra no sentido da posse de uma terra sem acesso nem equipamentos urbanos e da pressão para que o Estado providencie e leve até ela tais infraestruturas, em detrimento de outras áreas que talvez necessitem muito mais da assistência estatal, mas, que não detém a atenção dos agentes mais influentes.

4) Via qualidade de agente imobiliário: através de seus atributos tanto de proprietário de terras, quando de produtor do espaço urbano e;

5) Via instrumentos de intervenção estatal diversos: muitas vezes são colocados em prática através da combinação de um ou mais daqueles descritos anteriormente.

De forma resumida, a ação do estado pode se dar desde o nível federal ou central, nas palavras de Lojkin (1997) até o nível municipal ou local, através da aplicação do planejamento urbano, via plano diretor, legislações, normas de uso e ocupação do solo, construção de infraestrutura, mediação de conflitos ou atendimento de classes específicas, entre outros. No caso de Maringá, a interferência estatal manifesta-se também na forma de planejamento estratégico como estudado por Töws (2015). De acordo com Töws e Mendes (2015, p. 129) a intervenção do município em conjunto com os “distintos agentes sociais por meio da elaboração de grandes projetos urbanos”, é o que garante esta categoria de organização da cidade.

4.2 O QUE ATRAPALHA O MODAL

Sobre a mobilidade urbana em geral e a bicicleta como meio de transporte em particular, sabe-se que em Maringá não houve real interesse em se promover este tipo de locomoção ao longo da produção de seu espaço urbano. Os agentes produtores de maior influência sempre estiveram mais preocupados com o direcionamento de políticas que pudessem beneficiar seus negócios em algum sentido, do que com iniciativas de democratização da via pública e de acesso ao maior número de pessoas a escolhas e formas de locomoção diversificadas.

De acordo com as análises realizadas anteriormente, é o capital imobiliário em conjunto com ações do município, que tem maior poder entre as decisões tomadas na cidade, tanto na forma direta de intervenção, quanto através da presença em conselhos e entidades de outros agentes (como no caso da ACIM, por exemplo). Dessa forma, fica ainda mais claro que as bicicletas e as estruturas voltadas para elas, só podem ser validadas quando estes agentes ou param de se opor, ou são convencidos de alguma forma de que a produção de ciclovias e estruturas cicloviárias trazem alguma vantagem econômica e/ou estratégica no sentido de uma imagem “vendável” de Maringá. Isto porque, como nos afirma Vasconcellos (2000) o crescimento antidemocrático e desarticulado dos espaços urbanos, que afeta grande parte das cidades brasileiras é resultado de políticas de transporte urbano que ao passo que priorizam os veículos automotores, deixam de fora os transportes não motorizados. Considerando que parte dessas políticas são praticadas de acordo com os interesses dos agentes produtores do espaço urbano e, como visto, alguns têm maior poder de decisão que outros, entende-se a quem se atribui parte da responsabilidade pelo déficit

de atenção que o modal cicloviário esteve sujeito ao longo do desenvolvimento do espaço urbano maringaense.

Pensando no problema do trânsito e como ele tem se tornado um incômodo para os moradores de Maringá, uma das soluções possíveis para tal, seria a utilização da bicicleta como alternativa viável de transporte. De acordo com Cardoso (2019) o crescimento populacional de Maringá está na margem de 10 mil habitantes/ano e é maior que todas as cidades do Paraná, inclusive Londrina (4 mil habitantes/ano) e Curitiba (8 mil habitantes/ano). Em consequência desse registro, entende-se que o número de automóveis e motos aumenta proporcionalmente ao aumento populacional, ao passo que se intensificam também as viagens casa-trabalho e o transporte público coletivo não é nem atraente nem eficiente.

De acordo com Neri (2012) é importante que haja um diálogo entre a bicicleta e o planejamento urbano, possibilitando sua inserção na malha viária em integração e consonância com outros meios de transporte. De forma geral, a bicicleta exige pequenas áreas de acomodação, tanto para circular quanto para estacionar, podendo coexistir nas vias juntamente com os carros e nas calçadas com os pedestres. A intervenção necessária para que trafegue com segurança perpassa pela ideia de sinalização adequada, iluminação, locais seguros com paraciclos e a fluidez das rotas cicláveis que podem ser compostas por ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas. No entanto, o principal componente a ser considerado, como observado pela pontuação dos ciclistas maringaenses, seria a sensibilização por parte dos usuários de veículos motorizados, com relação à sua responsabilidade sobre os veículos menores e mais vulneráveis. Isto porque a falta de respeito dos motoristas é elencada como o principal problema enfrentado na utilização da bicicleta, tanto em Maringá, quanto em nível nacional.

O planejamento estratégico característico da cidade, também redigiu menções protocolares ao termo “mobilidade urbana” no documento Maringá 2030, quando aponta que um dos objetivos propostos é a revisão e modernização das Leis de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, do Sistema Viário, dos Códigos de Obras e de Posturas do Município, para que atendam as diretrizes municipais, sobretudo: “Preservação ambiental; Qualidade Urbana; Qualidade de Vida, **Acessibilidade e Mobilidade**; Crescimento Urbano Ordenado; **Transporte Coletivo de Qualidade**; O Interesse Público e; As Responsabilidades Pública, Coletiva e Individual dos Cidadãos” (CODEM, 2011, p. 47, grifo nosso). Importante destacar, que nesta ocasião o presidente “de honra” do CODEM era o então prefeito da cidade Silvio Magalhães Barros (PP-PR), o que ilustra

claramente a atuação do poder público municipal em conjunto com os agentes produtores do espaço urbano, sobretudo na figura dos agentes comerciais e imobiliários.

Com relação ao documento posterior, denominado Masterplan ou Maringá 2047, pensado para o desenvolvimento da cidade quando a mesma completar 100 anos tem-se a redação mais clara sobre os objetivos da mobilidade, transporte e infraestrutura na perspectiva do grupo de agentes produtores mais influentes da cidade. Com relação ao capital de acessibilidade e infraestrutura, estes temas são tratados como objeto que garante “competitividade urbana” e adotada de forma diferenciada para “atrair negócios”. O documento é apresentado com a palavra dos autodenominados “representantes de Maringá”, pontuando a qualidade dos transportes como facilitadores da “locomoção da força de trabalho” e não de pessoas, conforme pode ser observado nas diretrizes da Visão 2047 para o tema:

Acessibilidade e infraestrutura de qualidade melhoram a competitividade urbana, facilitando o escoamento da produção (ex.: facilidade de chegar ao aeroporto). Além disso, a qualidade da infraestrutura em habitação, transportes e tecnologias de comunicação gera facilidades de moradia e locomoção da força de trabalho.

[...]

Estabelecer uma infraestrutura logística multimodal, de telecomunicações e urbanística diferenciada para atrair negócios, consolidando Maringá como uma das 15 primeiras cidades do país em mobilidade e acessibilidade (CODEN, 2017, p. 95).

Das políticas de fato adotadas para a cidade, com relação a este modal, afirma-se que nenhuma delas foi pensada e planejada dentro de um contexto de relevância. As primeiras cicloviárias construídas foram frutos de ações aleatórias e pressão de um pequeno grupo de cicloativistas, e só viram-se consideradas na área central da cidade, dentro da lógica de uma elite que as utilizava para passeio aos fins de semana. Os planos diretores desenvolvidos antes de 2006 não cogitaram o tema da mobilidade urbana. Somente a partir desse ano, por conta do Estatuto das Cidades e a implantação da PNMU, além da participação nas audiências públicas de segmentos da sociedade antes excluídos do processo decisório, é que o tema foi mencionado na redação do PD/2006. Mas, nesta ocasião, o texto se tratava de uma citação tecnocrática, muito relacionada com transportes e circulação e pouco com as pessoas que dão o sentido à palavra, como observado no Capítulo 3.

Tanto o plano inicial quanto as diretrizes viárias de 1977 asseguraram a manutenção do carro como meio de transporte, uma vez que as vias largas mantidas e garantidas a partir de normas específicas são a base material que confere à Maringá a possibilidade de realocações em termos de trânsito que impediram até a atualidade, que o sistema viário

entrasse em colapso. Ao mesmo tempo, a herança histórica deixada pelas amplas calçadas e os canteiros centrais, garantem dois importantes acessos: o de pedestres, desconsiderando aqui a qualidade desses passeios e a acessibilidade de cadeirantes e pessoas com dificuldade de locomoção; e o de ciclistas com a facilidade de se implantar ciclovias nesses espaços inutilizados.

No ano de 2017, a ACIM em sua revista sobre atividades econômicas do Paraná, trouxe uma edição falando sobre “As obras viárias e os novos negócios” para o município de Maringá. Fazendo um apanhado das obras públicas que estavam e ainda estão ocorrendo na cidade, no sentido de direcionar a discussão para as oportunidades empreendedoras abertas com estes andamentos, traz em destaque a construção do Terminal Intermodal, a duplicação e abertura de vias e a instalação dos corredores de ônibus nas avenidas Morangueira e Kakogawa. A bicicleta em específico é mencionada em referência ao terminal e a presença do bicicletário no seu interior, que, como mencionado por Savi (2019), na realidade são paraciclos colocados sem planejamento e em número insuficiente. Em outro momento, discorre vagamente sobre as metas da Semob, a ampliação de estruturas cicloviárias (ciclovias, ciclofaixas) e indica que a prefeitura estaria estudando a instalação de ciclorrotas na Zona 2 (localizada entre os dois principais parques centrais da cidade: Bosque II e Parque do Ingá) e Zona 5 (Maringá Velho). A ampliação das ciclovias e ciclofaixas realmente ocorreu, de 2017 até agora foram quase 10 km em estruturas, implantadas quase todas no canteiro central de importantes avenidas da cidade. No caso das ciclorrotas e, em referência aos dados do Semob (2019) a única realmente citada em estudo/projeto é a ligação de Maringá a Sarandi pela Avenida Colombo até a Rua Dom Pedro, com 0,7 km de extensão e sem grande expressividade, conforme Tabela 7 (Capítulo 3).

O movimento observado em prol da mobilidade por bicicleta em Maringá ganhou força a partir de 2008, com a inauguração da ciclovia da Avenida Brasil e a materialização de uma infraestrutura geradora de demandas mais amplas por novas ciclovias e ciclofaixas na cidade. O que se tem de mais atual na discussão sobre o tema é a atualização do Plano Diretor em consonância com o Plano Diretor de Mobilidade Urbana. De acordo com a Norma Técnica apresentada na primeira audiência pública do PlanMob⁴³ consta que o mesmo é realizado de acordo com os princípios, objetivos e diretrizes da PNMU e através dele ocorre uma requalificação da paisagem urbana e melhoria de vida da população

⁴³ A primeira audiência ocorreu no dia 03 de dezembro de 2019 as 19h30 no Auditório Hélio Moreira - Paço Municipal.

“valorizando as referências locais, influenciando no ordenamento do uso e ocupação do solo e o tratando o sistema viário, dando prioridade à circulação de pedestres, **da bicicleta** e do transporte coletivo...” (CIDADE VIVA, 2019, p. 18-19, grifo nosso). Nas audiências sobre a atualização do Plano Diretor o tema da mobilidade urbana também aparece no sentido da “melhoria das condições de acessibilidade e de mobilidade intraurbana, priorizando pessoas com deficiência, pedestres, **ciclistas** e o transporte coletivo” (IPPLAM, 2019, grifo nosso).

O que se pode concluir a partir disso é que as discussões de mobilidade urbana são recentes na cidade, principalmente a mobilidade no sentido como trazido por (MIRALLES-GUASCH, 2002; GUTIERREZ, 2012), da circulação de pessoas e não de veículos. Mas, como são leis em debate, não se pode inferir com antecedência se a bicicleta, fora de todos os planos até então, será efetivamente considerada em sentido amplo e, como alternativa real de mobilidade no âmbito da cidade e, para trabalhos futuros, no âmbito também da região do aglomerado urbano e região metropolitana.

4.3 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 4

Neste capítulo encontra-se a síntese do que foi discutido ao longo da pesquisa, respondendo ao questionamento central proposto inicialmente e, atendendo ao objetivo de descrever a produção do espaço urbano de Maringá e ação dos atores e agentes produtores desse espaço, através de sua influência na formulação de políticas públicas e infraestruturas atuantes na dinâmica da mobilidade urbana, com ênfase na bicicleta como modal de transporte e mobilidade.

Procurou-se indicar os desafios que se tem pela frente e qual o papel que os referidos agentes possuem para o alcance desses objetivos. Além disso, conclui-se a discussão sobre a produção do espaço e a importância de um planejamento urbano, na perspectiva da priorização da integração entre os transportes públicos e individuais, além do uso da bicicleta e outros meios de transportes ativos. Para isto, é preciso entender que sendo reflexo de ações coletivas e individuais, o desenho das políticas de transporte urbano e a consequente construção de infraestruturas são elementos contextuais.

Através das análises feitas sobre a dinâmica maringaense, assim como da bibliografia sobre o tema através das ideias de Corrêa (2004; 2006), Capel (1974; 2011; 2013); Lojkin (1997); Santos (2006) entre outros, pôde-se elencar alguns agentes produtores do espaço urbano que atuam direta ou indiretamente e em proporções distintas no tema da mobilidade

em Maringá: os atores/agentes sociais, representados pelo grupo de cicloativistas institucionalizados, os grandes industriais e donos dos meios de produção; os proprietários fundiários e do solo; os agentes comerciais (sobretudo na figura da ACIM); os promotores imobiliários que desde o início da produção do espaço urbano maringaense tiveram papel decisivo; e o Estado capitalista considerado um dos principais agentes por ter poder de arbitragem e atuação ao mesmo tempo.

No caso dos atores sociais, aqui representados pelo grupo de cicloativistas com interesses voltados ao transporte ativo, principalmente a bicicleta, é importante salientar que têm realizado dinâmicas importantes para angariar mais presença nas decisões tomadas pelo poder público. Desde sua institucionalização e a pressão pela construção da ciclovia da Avenida Brasil, aqui considerada o marco essencial da produção material de estruturas cicloviárias e da percepção da bicicleta como meio de transporte possível para a cidade, até a atuação nos debates dos instrumentos de planejamento, a figura da Cicloroeste tem se tornado mais ativa. É possível perceber que atores e agentes que antes não tinham oportunidade de pensar a cidade em conjunto com outras instâncias sociais estão fazendo isso de forma institucional desde 2006, e, sobretudo, na revisão do PD em andamento, assim como, na elaboração do PlanMob.

A discussão acerca dos donos dos meios de produção para a mobilidade em Maringá foi relacionada ao fator mais sutil, com relação ao papel da indústria automobilística e de combustíveis fósseis. Tratou-se da sua relevância num âmbito global e amplamente difundido desde a propagação generalizada do automóvel como meio de transporte que Silveira (2003) denominou de revolução logística devido ao alto grau técnico e organizacional, que foram inovadores. Tratou-se de pensar a cidade atual como o reflexo do automóvel como meio de transporte, a qual seria completamente diferente em termos de forma, estrutura e processos, se este não existisse.

Tanto os proprietários fundiários, quanto os agentes comerciais e imobiliários, são quase que uma classe a parte no caso de Maringá. Ambos aparecem de forma tão imbricada que podem atuar com formas multifacetadas, ora praticando a venda de terrenos ou desempenhando atividades comerciais e industriais diversas, ora como construtores, incorporadores, loteadores e promotores imobiliários. Neste sentido, é possível entender que o elo entre eles, seja a forte presença da figura da ACIM, cuja prática ultrapassa em muito a simples relevância em decisões comerciais, uma vez que em sua estrutura física, encontram-se sediadas uma série de entidades ligadas aos mais diversos segmentos importantes de Maringá. Além disso, possui quase metade de seu conselho superior e

administrativo como sendo relacionado ao capital imobiliário e está ligada às decisões do Plano Diretor, tanto através do CMGPT, quanto através das entidades eleitas para acompanhamento do mesmo. Possuem também, papel ativo na elaboração de documentos do chamado planejamento estratégico, muito presente na produção do espaço urbano maringaense, enquanto pleiteia para si mesma, o título de “representante da sociedade” de Maringá.

Na intermediação de todos esses agentes, tanto no sentido de mediar conflitos, quanto no de atuar em conjunto com os interesses das classes dominantes, está o Estado. Esta complexa entidade, repleta das mais diversas contradições e cujas discussões são numerosas e possivelmente inesgotáveis. Em Maringá, vemos sua atuação no âmbito federal desde a política de Vargas até a implantação do Estatuto das Cidades e da Política Nacional de Mobilidade Urbana. No âmbito estadual têm-se as concessões de terras para companhias privadas e o investimento no primeiro Plano Diretor da cidade em 1968. Mas, é no nível do município que o tema da mobilidade urbana se vê melhor representado, tanto no sentido de políticas específicas de mobilidade e planejamento urbano, quanto no incentivo à diversificação modal e construção de infraestruturas.

Destaca-se o papel dos planos diretores na manutenção do modelo inicial de cidade planejada e voltada para a circulação de veículos motorizados e, cujo sistema viário, foi o único que manteve as diretrizes propostas, garantindo objetivamente a presença de largas avenidas, que reforçam a pujança deste meio de transporte. No entanto, são também as citadas diretrizes que permitiram a presença de calçadas com amplo passeio para pedestres e os canteiros centrais que abrigam a maior parte das estruturas cicloviárias construídas na cidade a partir de 2008.

Pode-se afirmar que, apesar dos debates em vigência estarem direcionando-se para uma mobilidade urbana mais efetiva e humana, a aplicação das leis em votação ainda é um ponto de interrogação e, merece atenção em trabalhos futuros, como por exemplo, o funcionamento do Terminal Intermodal e como será sua real atuação. O que foi observado é que até então as ciclovias produzidas atendem a uma área central, caracterizando a mobilidade por bicicleta em Maringá tendencialmente elitista e voltada para o lazer e o esporte, os que desfrutam da bicicleta como meio transporte na região central geralmente pertencem a uma classe mais abastada que a utiliza como opção política e ideológica e não econômica. Os trabalhadores de classe mais baixa, vindos em sua maioria da periferia e da região metropolitana, não se veem atendidos por estas faixas de “proteção”, mas, sem dinheiro para o transporte público caríssimo da cidade, nem para adquirir o almejado

veículo automotor, se arriscam nas ruas tomadas pelos carros e pela lógica de superioridade que os conduzem. Dessa forma, ciclistas e pedestres, estão expostos à acidentes de trânsito que podem algumas vezes levar à morte, os mais vulneráveis da via.

CONCLUSÕES FINAIS

Maringá é uma cidade que obedecendo à lógica da *cidade-emprego* tem políticas públicas de mobilidade urbana que, mesmo tangenciando ideias progressistas na atualidade, estão longe de uma materialização efetiva das mesmas, ainda que apresente as heranças físico-territoriais igualmente favoráveis.

Ao longo da pesquisa, procurou-se caracterizar a produção do espaço urbano do município de Maringá, através da análise do modo privado de colonização e loteamento das terras do norte do Paraná, entendendo como desde o início, a questão da mobilidade foi um fator crucial para o desenvolvimento da cidade. Neste momento, foi identificado o primeiro agente produtor de grande influência dentro do município: os proprietários fundiários que são também promotores imobiliários, apresentando desde o início influência direta e decisiva nas questões de cunho político, econômico e de produção e reprodução do solo urbano. A tal ponto alcança esta influência que, dentro da lógica de poderes, houve embates sobre o que pertencia à companhia e ao município no início da emancipação de Maringá. O que se percebe é que as consequências dessa relação contraditória entre poder público e privado foram trazidas até hoje para a tomada de decisão, ainda que os agentes tenham mudado. Ainda assim, frequentemente os avanços necessários para a efetivação de políticas públicas urbanas que levem em consideração as pessoas são deixados de lado em nome de outros interesses, sobretudo do capital imobiliários que ainda hoje representa grande poder.

Com relação às políticas públicas voltadas para a mobilidade, entendemos que no âmbito federal alcançaram outro patamar depois do Estatuto da Cidade, da confecção de um Plano Diretor mais participativo em 2006, mas, é a partir de 2012 que se tornam mais evidentes com o estabelecimento da PNMU (Política Nacional de Mobilidade Urbana). Ainda assim, podemos afirmar que a cidade de Maringá continuou na contramão das mesmas. A política que visava uma utilização mais racional das vias, com o incentivo a projetos de mobilidade e estruturas viárias, levou a uma gama de investimentos que, em Maringá, foram implantadas em soluções, por vezes controversas, em favor do carro. O Estado, segundo agente de forte influência dentro da lógica urbana, não raro, validou o monopólio da empresa de transportes atuante, o que se configurou em um serviço caro e ineficiente cujos custos são socializados com o usuário, sem a contrapartida de um transporte realmente eficaz. Tanto a construção do Terminal Intermodal como as demais mudanças que estão ocorrendo nas infraestruturas de transporte dentro de Maringá, parecem estar aquém das potencialidades que o mesmo possui. Por quê?

A discussão sobre mobilidade, no âmbito da influência dos agentes modificadores e produtores do espaço urbano, numa ênfase ao papel do Estado e da iniciativa privada (sobretudo os agentes imobiliários, dos agentes comerciais e os donos da empresa de transporte público), perpassa sobre a discussão de soluções “alternativas” com a implantação de ciclovias e demais estruturas cicloviárias, uma vez que fica evidente que a oferta dessa materialidade leva ao aumento de usuários. Neste sentido, o papel dos cicloativistas institucionalizados também teve relevância nas mudanças ocorridas desde 2008 na relação da cidade de Maringá com a bicicleta. Ainda assim, sabemos que o que foi colocado em prática ainda está aquém do que o espaço urbano maringaense apresenta como potencialidade no que se refere tanto ao aumento da utilização da bicicleta, quanto na integração desta com os demais meios de transporte.

Por fim, no fechamento da proposta de análise da bicicleta como modal é importante identificar e discorrer sobre os agentes sociais ou produtores do espaço urbano que ao longo da evolução socioespacial de Maringá estiveram presentes de forma mais ou menos intensa e, como esta atuação trouxe à realidade material, política e institucional da mobilidade hoje. Através das análises feitas sobre a dinâmica maringaense, puderam-se elencar alguns dos que atuam direta ou indiretamente e em proporções distintas no tema da mobilidade em Maringá: os atores/agentes sociais, representados pelo grupo de cicloativistas institucionalizados; os grandes industriais e donos dos meios de produção; os proprietários fundiários e do solo; os agentes comerciais (sobretudo na figura da ACIM); os promotores imobiliários que desde o início da produção do espaço urbano maringaense tiveram papel decisivo; e o Estado capitalista considerado um dos principais agentes por ter poder de arbitragem e atuação ao mesmo tempo.

O Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial é o órgão de operação e controle que tem em mãos as propostas para o Plano Diretor, bem como a deliberação de demandas para o IPPLAM, recentemente criado em função do processo de revisão do PDM e da produção do PlanMob. A complicada relação e até identificação dos agentes em Maringá reside do fato de que agentes públicos ou representantes de organizações sociais, como a UEM, muitas vezes são também vinculados à ACIM e ao CODEM, por exemplo. Isto não quer dizer que a citada universidade é ligada a ACIM ou ao CODEM, muito pelo contrário, estão sempre se posicionando de forma contrária a estas entidades, no entanto, podem existir individualmente, servidores ligados a elas. É possível perceber que agentes que antes não tinham oportunidade de pensar a cidade em conjunto com outras instâncias sociais estão fazendo isso de forma institucional desde 2006, e, sobretudo, na revisão do PD

em andamento, assim como, na elaboração do PlanMob. No entanto, estes representantes legítimos da sociedade, na soma de forças acabam como voz destoante, pois embora participem da legitimação dos processos não fazem parte das coalizões de poder que ditam os rumos do planejamento em todos os setores.

Chega-se a conclusão que os proprietários fundiários, agentes comerciais e imobiliários, atuam de forma tão imbricada que alcançam uma interpenetração de poderes que só é possível entender em níveis sutis de análise. Acredita-se que o elo entre eles, sejam os agentes comerciais na figura da ACIM, cuja prática ultrapassa em muito a simples relevância em decisões sobre o comércio e serviços (as quais já são muito fortes), uma vez que em sua estrutura física, encontram-se sediadas uma série de entidades ligadas aos mais diversos segmentos importantes de Maringá e possui estreita relação com o capital imobiliário.

Na intermediação de todos esses agentes, tanto no sentido de mediar conflitos, quanto no de atuar em conjunto com os interesses dos agentes mais influentes, está o Estado. Esta complexa entidade, repleta das mais diversas contradições e cujas discussões são numerosas e possivelmente inesgotáveis. No âmbito municipal, onde as decisões sobre políticas urbanas como o caso da mobilidade são mais fortes, encontram-se inúmeros exemplos da atuação dos agentes públicos em prol de interesses de outras entidades ou mesmo de suas próprias famílias, a fim de utilizar a máquina pública como forma de angariar projetos controversos, no que se refere ao retorno social dos mesmos. Esta lógica se reverteu de forma mais ou menos visível após 2017, quando há uma quebra com a gestão da família Barros que governavam a cidade por mais de vinte anos e cujas relações contraditórias com a ACIM e a TCCC, por exemplo, são amplamente discutidas.

Destaca-se o papel dos planos diretores na manutenção do modelo inicial de cidade planejada e voltada para a circulação de veículos motorizados e, cujo sistema viário, foi o único que manteve as diretrizes propostas, garantindo objetivamente a presença de largas avenidas, que reforçam a pujança deste meio de transporte. No entanto, são também as citadas diretrizes que permitiram a presença de calçadas com amplo passeio para pedestres e os canteiros centrais que abrigam a maior parte das estruturas cicloviárias construídas na cidade a partir de 2008. Afirma-se mais uma vez que, apesar dos debates em vigência estarem direcionando-se para uma mobilidade urbana mais efetiva e humana, a aplicação das leis em votação ainda é um ponto de interrogação e, merecem atenção em trabalhos futuros.

Além disso, conclui-se a discussão sobre a produção do espaço e a importância de um planejamento urbano, que priorize a integração entre os transportes públicos, individuais, além de formas ativas como o uso da bicicleta. Para isto, é preciso entender que o desenho das políticas de transporte urbano e a consequente construção de infraestruturas são elementos que não podem estar desvinculados das ações coletivas e individuais, sendo, ao mesmo tempo, reflexo e condicionante das mesmas. Assim, as ciclovias existentes hoje na cidade são insuficientes e ainda muito concentradas em eixos centrais, levando tendencialmente à sua utilização como opção política ou ideológica pelas classes mais altas, mas, não pelos trabalhadores vindos da periferia da cidade e do aglomerado urbano. Em análise superficial, e, por isso não tratado ao longo da pesquisa, os trabalhadores que se utilizam da bicicleta como forma de locomoção por necessidade, trocariam este meio de transporte por outros como a moto, pois percorrem distâncias maiores sem a proteção de estruturas adequadas para a bicicleta. Este é um tema que deve ser aprofundado de forma mais objetiva no seguimento da pesquisa, pois se faz necessário que a mobilidade de Maringá seja pensada para fora dos limites do município, visto que o movimento realizado diariamente em direção à cidade polo é significativo e não pode ser deixado fora das considerações.

REFERÊNCIAS

- ABRACICLO. Associação Brasileira dos fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e similares. **Estatísticas de bicicletas**. 16 de outubro de 2019.
- ABRACICLO; ASSOCIADOS, Rosenberg. **O uso de bicicletas no Brasil: Qual o melhor modelo de incentivo?** São Paulo, v. 1, 2015.
- ACIM, Revista de Negócios do Paraná. **As obras viárias e os novos negócios**. Abril de 2017, nº 574, ano 54.
- ACIM – Associação Comercial e Empresarial de Maringá. **Conselhos**. Disponível em: <<https://www.acim.com.br/conselhos/>>. Acesso em 08/02/2020.
- AGÊNCIA SENADO. **Programa Bicicleta Brasil é sancionado com veto a recursos vindos de multas**. Da Redação - Senado Notícias, publicado em 05/10/2018. Disponível em: <encurtador.com.br/klnEP>. Acesso em 24/06/2019.
- ALONSO, Zélia Freire. Vitória... Lovat... Mandaguari. In: BONI, Paulo César (org.). **Certidões de nascimento da história: o surgimento de municípios no eixo Londrina - Maringá**. - Londrina: Planográfica, 2009, p. 153-182.
- ALVES, Glória da Anunciação. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios**. -- São Paulo: Contexto, 2011, p. 109-122.
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. A cidade de Maringá, PR. O plano inicial e as “requalificações urbanas”. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, v. 12, 2008.
- ANTP – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Paris desiste de transporte público gratuito universal**. 16/01/2019. Disponível em: <<http://antp.org.br/noticias/clippings/paris-desiste-de-transporte-publico-gratuito-universal.html>>. Acesso em 28/04/2020.
- BARBOSA, Leonardo Cassimiro; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **Plano de Diretrizes Viárias de 1979 para Maringá-PR: Problemas, soluções e influências de sua preocupação ambiental**. XIII SHCU. Tempos e escalas da cidade e do Urbanismo. Brasília: 2014.
- BIKE É LEGAL. **A bicicleta é solução contra a crise?**. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=CLX48iJSVPs>>. Acesso em 22/03/2020.
- BORGES, Willian Antonio; RODRIGUES, Ana Lúcia; BELOTO, Gislaine Elizete; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. 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: Observatório das Metrôpoles, 2009, Capítulo 8. p. 303-322.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. 292 p.

BRASIL. Estatuto das Cidades. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal estabelecem diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, 2001.

BRASIL. Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana por Bicicleta nas cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, 2007, 232 p.

BRASIL. Lei n. 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que ‘institui o Código de Trânsito Brasileiro’, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996. **Diário Oficial da União**, 2008.

BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, 4 de janeiro de 2012.

BRASIL. Ementa Constitucional nº 90 de 2015. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. **Diário Oficial da União** - Seção 1 - 16/9/2015, Página 1.

BRASIL. Lei n. 12.406, de 26 de dezembro de 2016. **Diário Oficial da União**, 2016.

BRASIL. Medida Provisória n. 818/2018, de 11 de janeiro de 2018. **Diário Oficial da União**, 2018a.

BRASIL. Lei n. 13.693, de 19 de junho de 2018. **Diário Oficial da União**, 2018b.

BRASIL. Lei n. 13.724, de 4 de outubro de 2018. Institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana. **Diário Oficial da União**, 2018c.

BRASIL. Medida Provisória n. 906/2019 de 19 de novembro de 2019. **Diário Oficial da União**, 2019.

BRASIL.IO. **Sócios das Empresas Brasileiras**. Disponível em: <<https://brasil.io/dataset/socios-brasil/socios>>. Acesso em 24/02/2020.

CANCIAN, Nadir Aparecida: **Cafecultura Paranaense - 1900/1970**. Curitiba: Grafipar/SECE-PR, 1981.

CAPEL, Horacio. *Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español*. **Revista de geografia**, v. 8, n. 1, p. 19-56, 1974.

CAPEL, Horácio. **Los ferro-carriles en la ciudad: Redes técnicas y configuración del espacio urbano**. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Primera edición, 2011.

CAPEL, Horacio. *La morfología de las ciudades. Tomo III. Agentes urbanos y mercado inmobiliario*. Ediciones del Serbal, Barcelona, 2013.

CARDOSO, Edson Luiz. **Ipplam e o Plano Diretor de 2020**. Programa Empresas e Profissionais do Paraná, 2019. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=rV_MerdMLho>. Acesso em 02/02/2020.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios**. -- São Paulo: Contexto, 2011, p. 53-74.

CFM - Conselho Federal de Medicina. **Em dez anos, acidentes de trânsito consomem quase R\$ 3 bilhões do SUS**. Disponível em:
<https://portal.cfm.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=28254:2019-05-22-21-49-04&catid=3>. Acesso em 29/10/2019.

CHAUÍ, Marilena de Souza. **O que é ideologia**. 2. ed. - São Paulo: Brasiliense, 2008. - (Coleção Primeiros Passos; 13). 9ª reimpr. da 2. ed. de 2001.

CHEPTULIN, Alexander. **A dialética materialista: leis e categorias da dialética**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

CIDADE VIVA - Engenheiros e arquitetos associados. **Plano de Mobilidade Urbana de Maringá**. Nota Técnica 1.1 - Planejamento Audiência Pública 01. Novembro, 2019.

CMNP - COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. **Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná**. Depoimentos sobre a maior obra no gênero realizada por uma empresa privada. 24 de setembro de 1975.

COCCO, Rodrigo Giraldi. **Transporte Público e Mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis**. Florianópolis: Insular, 2017. 378 p.

COCCO, Rodrigo Giraldi. **Anotações sobre a banca de defesa de mestrado**. Florianópolis, 06 de março de 2020.

COCHRAN, William Gemmill. *Sampling techniques*. Wiley, 1977. 428p.

CODEM – Conselho de Desenvolvimento econômico de Maringá. **Maringá 2020**. Disponível em: < <https://codem.org.br/iniciativas/maringa-2020/>>. Acesso em 09/02/2020.

CODEM – Conselho de Desenvolvimento econômico de Maringá. **Maringá 2030 – Objetivos, Diretrizes e Estratégias**. Maio de 2011.

CODEM – Conselho de Desenvolvimento econômico de Maringá. **Suporte ao planejamento socioeconômico de Maringá: Maringá 2047 – Uma visão de futuro**. 2017.

CONTE, Cláudia Heloiza; FRESCA, Tânia Maria. Cidades Médias: Percursos conceituais e realidade - O exemplo de Foz do Iguaçu-PR. **Revista Geografar**, V. 6, n. 1, 2011.

CORDOVIL, F. C. de s.; RODRIGUES, A. L. Da tecnocracia à participação popular: A institucionalização e os novos rumos do planejamento urbano em Maringá, Paraná, Brasil. **Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, v. 14, 2010.

CORDOVIL, F. C. de S. A formação urbanística do engenheiro Jorge de Macedo Vieira e o plano inicial de Maringá, PR. **URBANA: Revista Eletrônica Do Centro Interdisciplinar De Estudos Sobre a Cidade**, 5(2), 178-200, 2013.

CORDOVIL, F. C. de S. **Anotações sobre a banca de qualificação de mestrado**. Florianópolis, 28 de novembro de 2019.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. Gráfica Palas Athena, 4ª edição, 5ª impressão, 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios**. -- São Paulo: Contexto, 2011, p. 41-52.

CUSTÓDIO, Vanderli. **Agentes produtores do espaço urbano e dos sistemas de espaços livres: uma metodologia**. XI Colóquio Quapa Sel - Quadro do paisagismo no Brasil - UFBA: Salvador, BA, 2016.

DETRAN (PR) – **Estatísticas de Trânsito**. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/modules/catasg/servicos-detalhes.php?tema=veiculo&id=191>>. Acessado em 21/11/2018.

DIAS, Edson dos Santos. **Atuação do agente fundiário na produção do espaço urbano- Companhia Melhoramentos Norte do Paraná: uma presença constante na cidade de Cianorte**. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em Geografia pela UFSC. Florianópolis-SC, 1998.

EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA – EMBRAPA. Serviço Nacional de Levantamento e Conservação de Solos (Rio de Janeiro, RJ). In: **Reunião Técnica de Levantamento de Solos**. Súmula. Rio de Janeiro, 1979. 83 p. (EMBRAPA-SNLCS. Micelânea, 1).

FERREIRA, Jeanne Christine Versari; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **O Projeto Ágora de Niemeyer: propostas modernas para a primeira reformulação da área central do plano inicial de Maringá, Paraná**. III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2014.

FLEURY E SILVA, Beatriz; SILVA, Ricardo Dias. A produção de moradia entre 2000 e 2013 e o impacto na organização socioespacial do aglomerado metropolitano Sarandi-Maringá-Paiçandu. p. 268-306. In: RODRIGUES, Ana Lúcia (org.); RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (coord.). **Maringá: transformações na ordem urbana** [recurso eletrônico]. - 1. ed. - Rio de Janeiro : Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2015.

GONÇALVES, J. H. **História Regional e ideologias: em torno de algumas corografias políticas do norte paranaense–1930-1980**. 1996. Dissertação de Mestrado em História, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

GUTIERREZ, Andrea. Direito à mobilidade. Direitos e mobilidade. In: PIRES, A.; PIRES, L. (org.). **Mobilidade Urbana: Desafios e Sustentabilidade**. São Paulo: Ponto e Linha, 2016, p. 41-59.

GUTIÉRREZ, Andrea. *Qué es la movilidad?. Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte*. **Bitácora Urbano-Territorial**, v. 21, n. 2, p. 3, 2012.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo:Hucitec, 1980 [1973].

IAMARINO, Átila. **O que o Brasil precisa fazer nos próximos dias**. Live Coronavírus 20/03/2020. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=zF2pXXJIAGM>>. Acesso em 21/03/2020.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico - SIDRA**. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico/demografico-2010/inicial>>. Acesso em 14/11/2019.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidade e Estados: Maringá-PR**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pr/maringa.html>>. Acesso em 08/02/2020.

IDS - Instituto Democracia e Sustentabilidade. Roda de Conversa: "**O desafio da mobilidade urbana no Brasil: para onde vamos?**". Centro de Convenções Ulysses Guimarães. Brasília, 20 de setembro de 2012. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=7x5H572smSo&t=1828s>>. Acesso em 25/07/2019.

IPPLAM – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá. **3ª Audiência Pública de Revisão do Plano Diretor de Maringá**. Câmara dos Vereadores de Maringá, 19 de agosto de 2019. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=8fhWzhmdMKs>>. Acesso em 31/01/2020.

JARAMILLO GONZÁLEZ, Samuel. **Hacia una teoría de la renta del suelo urbano**. – 2a ed. -- Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de Economía, CEDE, Ediciones Uniandes, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **Analisis del Ritmo - ritmo-análises: Espaço, tempo y vida cotidiana**. Traducido por Stuart Elden y Gerald Moore. Continuum de Val, 2004.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão : início – fevereiro, 2006.

LOPES, Ana Yara Dania P. **Pioneiros do Capital: a colonização do Norte Novo do Paraná**. São Paulo, 1982. Dissertação de Mestrado pelo Departamento de Ciências Sociais, USP.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. [tradução: Estela dos Santos Abreu]. - 2ª ed. - São Paulo: Martins Fontes, 1997.

LUZ, France. **O fenômeno urbano numa zona pioneira: Maringá**. Maringá: A prefeitura, v. 19, 1997.

MACHADO, Kal. **Concessões de rodovias: mito e realidade**. Prêmio, 2002.

MACROPLAN. **Desafios da Gestão Municipal - DGM 2018**. Disponível em: <<https://www.desafiosdosmunicipios.com/dgm-sintese>>. Acesso em 11/02/2019.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: RJ, Editora Vozes Limitada, 2011.

MARINGÁ, Câmara Municipal de. **Lei Ordinária Municipal nº 4275/1996**. Institui o Conselho de Desenvolvimento Econômico de Maringá - CODEM. Paço Municipal, 16 de setembro de 1996.

MARINGÁ, Câmara Municipal de. **Projeto de Lei nº 15260/2019**. Autoriza o Município de Maringá através de licitação, realizar a concessão de exploração do comércio pela iniciativa privada no Terminal Urbano Intermodal. Paço Municipal, 26 de junho de 2019.

MARINGÁ, Prefeitura do Município de. **Lei complementar nº 632/2006**. Cria o Plano Diretor do Município de Maringá. Paço Municipal, 06 de outubro de 2006.

MARINGÁ, Prefeitura do Município de. **Lei complementar nº 888/2011**. Substitui a lei complementar nº 331/99, que dispõe sobre o uso e ocupação do solo no município de Maringá e dá outras providências. Paço Municipal, 26 de julho de 2011.

MARINGÁ, Prefeitura do Município de. **Decreto nº 1210/2010 – GAPRE**. Homologação das Entidades Eleitas para representação da sociedade para o Grupo de Acompanhamento no processo participativo de Revisão do Plano Diretor de Maringá – PDM. Paço Municipal, 17 de julho de 2019a.

MARINGÁ, Prefeitura do Município de. **Licitação define empresa para gerir lojas no Terminal**. 13 de agosto de 2019b. Disponível em: <<http://www2.maringa.pr.gov.br/site/index.php?sessao=cb5a44779c55cb&id=35253>>. Acesso em 08/02/2020.

MARX, Karl. **O capital: Crítica da Economia política**. Livro 1 - O processo de produção do capital. 2ª edição. Tradução: Rubens Enderle, 1872.

MARX, Karl. **O capital: Crítica da economia política**. Livro 3 - O processo global da produção do capital. Boitempo Editorial, 2017.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovia: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo, Alfa-Omega Sociologia e Política, p. 233, 1974.

MCIDADES - Ministério das Cidades – **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Coleções Especiais - Caderno 6, novembro, 2004. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/site/banco/7manuais/6politicanacionalmobilidadeurbanasustentavel.pdf>>. Acessado em 21/11/2018.

MENDES, Cesar Miranda et al. **O Edifício no jardim: um Plano Destruído: a verticalização de Maringá**. [tese de doutoramento]. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

MENDES, Cesar Miranda. Regiões e cidades, cidades nas regiões: O aglomerado urbano de Maringá. p. 11-24. In: MENDES, Cesar Miranda; SCHMIDT, Lisandro Pezzi (org.). **A dinâmica do espaço urbano-regional: pesquisas no norte-central paranaense**. Guarapuava: Unicentro, 2006. 153 p.

MENEGUETTI, Karin Schwabe; REGO, Renato Leão; BELOTO, Gislaine Elizete. Maringá-a paisagem urbana e o sistema de espaços livres. **Paisagem e Ambiente**, n. 26, p. 29-50, 2009.

MIRALLES-GUASCH, Carme. *Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica*. **Documents d'analisi geogràfica**, n. 41, p. 0107-120, 2002.

MIRALLES-GUASCH, Carme. *Transporte y movilidad. Una mirada de género*. 3 Jornadas, Escola de Formació en Feminismo, 15 de outubro de 2010. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=mBCB3ZLJP5k>>. Acessado em 11/11/2019.

MOBILIDADE URBANA. Direção: Rodrigo Furukawa. Argumento e Roteiro: Camila Nastari. Produção: Ana Cláudia Colagrande. São Paulo: BDT Planejamento e Comunicação, 2012. 5 vídeos (130 min.). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=7UvsvdXObcl&list=PLQ6ZmSBKqdz98JA_8pIUN5L6Ck36pxkXA> Acesso em 31/10/2018.

MOBILIZE BRASIL. **Bogotá expande ciclovias em estratégia contra coronavírus**. *Associated Press*. 20 de março de 2020. Disponível em: <encurtador.com.br/IMNYZ>. Acesso em 20/03/2020.

MOBILIZE BRASIL. **Calçada é responsabilidade das prefeituras**. Marcos de Sousa/Mobilize Brasil, 22 de julho de 2019. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/11688/calçada-e-responsabilidade-das-prefeituras.html>>. Acesso em 24/02/2020.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Tradução: França Ary; Raul de Andrada e Silva. São Paulo: Hucitec, 1984.

MONTEIRO, Felipe Violi. **Cartografias em trânsito: A mobilidade de bicicleta pela cidade**. [Dissertação de Mestrado]. Programa de Pós-Graduação em Administração (PPA) - Universidade Estadual de Maringá. Maringá: Paraná, 2019a.

MONTEIRO, Felipe Violi. **Entrevista concedida a Laís Barbiero**. Maringá, 1 de agosto de 2019b. [Doutorando no programa de Pós-Graduação em Administração (PPA) pela Universidade Estadual de Maringá. Coordenador Geral da Ciclonoroeste].

MORO, Dalton Aureo. Desenvolvimento econômico e dinâmica espacial da população no Paraná Contemporâneo. **Boletim de Geografia**. Universidade Estadual de Maringá, Departamento de Geografia, Ano 16 – Número 1 – 1998, p. 01-56.

MPPR - Ministério Público do Paraná. **Operação Riquixá**. Disponível em: <<http://www.comunicacao.mppr.mp.br/modules/noticias/article.php?storyid=6544>>. Acesso em 16/10/2019.

NASCIMENTO, Fernanda. **5 ciclovias para conhecer as cidades pedalando**. The Summer Hunter, 8 de maio de 2018. Disponível em: <<https://thesummerhunter.com/ciclovias-brasil-cenoura-bronze/>>. Acesso em 21/02/2019.

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

NERI, Thiago B.; FILHO, Solano H. B.; SAVI, Elise. **A pesquisa com ciclistas como suporte ao planejamento cicloviário: Estudo em Maringá/PR, Brasil**. Pluris 2016. 7º Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável - Contrastes, Contradições e Complexidades. Maceió: Recife, 5 a 7 de outubro de 2016.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Tarifa zero no transporte coletivo em discussão na revisão do Plano Diretor de Maringá**. Publicado em 10/10/2019. Disponível em: <<https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/tarifa-zero-no-transporte-coletivo-em-discussao-na-revisao-do-plano-diretor-de-maringa/>>. Acesso em 21/10/2019.

OLIVEIRA, Eduardo Simões Flório de. **O arcaísmo da modernidade: mobilidade urbana, bicicletas e o trânsito em Maringá**. 2016. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Maringá.

PARANÁ. **Lei Complementar Estadual nº 127/2010 de 17 de Fevereiro de 2010**. Institui a Região Metropolitana de Maringá, constituída pelos Municípios que especifica. Disponível em: <<https://bit.ly/2YvAB7L>>. Acesso em 11/02/2019.

PEZZUTO, C. C. **Fatores que Influenciam o Uso da Bicicleta**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana), Universidade Federal de São Carlos. São Carlos/SP, 2002.

PINTO, Luiz Carlos Alves. **Entrevista concedida a Laís Barbiero**. Maringá, 13 de agosto de 2019. [Gerente de tráfego da Transporte Coletivo Cidade Canção - TCCC].

PRADELLA, Fabiane Dantas Gimenes. **Entrevista concedida a Laís Barbiero**. Maringá, 1 de agosto de 2019. [Gerente de planejamento de transporte coletivo da Secretaria de Mobilidade Urbana do município de Maringá - SEMOB].

PRADO, João Paulo Bueno do; PASSINI, Elza Yasuko. O sistema de transporte coletivo urbano de Maringá: estudo da realidade e das possibilidades. **Acta Scientiarum. Human and Social Sciences**, v. 25, n. 1, p. 165-174, 2003.

PMM - PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ. **Prefeitura rejeita aumento de tarifa da TCCC para 4,25**. Diretoria de Comunicação, Maringá, PR, 04 de Julho de 2018. Disponível em:

<<http://www2.maringa.pr.gov.br/site/index.php?sessao=142d3c40a95514&id=33284>>

Acesso em 19/02/2019.

RANGEL, I. História da dualidade brasileira. **Revista de Economia Política**. São Paulo, v. 1, n. 4, p. 05-34, 1981.

RANGEL, Ignácio. **Obras Reunidas de Ignácio Rangel**. Rio de Janeiro: Contraponto, v. 1, 2005a.

RANGEL, Ignácio. Ferrovia *versus* Rodovia. p. 517-519 (publicado em *Revista Ferroviária*, 1987). In: _____. **Obras Reunidas de Ignácio Rangel**. Rio de Janeiro: Contraponto, v. 2, 2005b.

RODRIGUES, Ana Lúcia. **A pobreza mora ao lado: segregação socioespacial na região metropolitana de Maringá**. Tese de Doutorado. São Paulo: PUC, v. 258, 2004.

RODRIGUES, Ana Lúcia; COSTA, Simone Pereira da; FERRARI, Lígia Carla C. O Contexto Histórico e a Institucionalização da Região Metropolitana de Maringá. Capítulo 1. p. 189-200. In: MOURA, Rosa; RODRIGUES, Ana Lúcia (org.). **Como andam Curitiba e Maringá**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2009.

RODRIGUES, Ana Lúcia; MARCON COSTA, Júlia. **Análise comparativa entre casos de Planejamento Urbano em Maringá (BR) e Letchworth (UK)**. XII Encuentro de Geógrafos de América Latina – EGAL Universidad de la República: Costa Rica, 2011.

ROJAS-RUEDA, D.; NAZELLE, A.; TEIXIDÓ, O.; NIEUWENHUIJSEN, M. J.. *Replacing car trips by increasing bike and public transport in the greater Barcelona metropolitan area: a health impact assessment study*. **Environment international**, v. 49, p. 100-109, 2012.

SANTOS, Milton. Sociedade e Espaço: Formação Espacial como Teoria e como Método. In: _____. **Boletim Paulista de Geografia - BPG**, n. 54, p. 81-100, 1977.

SANTOS, Milton. Por uma geografia nova: da crítica da Geografia a uma Geografia crítica. São Paulo: Hucitec, 1978. **Espaço e método**, 1985.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 4. ed. - São Paulo: Nobel, 1997. - (Coleção Espaços)

SANTOS, Milton. **Entrevista em Caros Amigos**, no 17. São Paulo, agosto de 1998.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** - 4. ed. 2 reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos 1).

SANTOS, Milton. **O Centro da Cidade do Salvador: Estudo de Geografia Urbana**. - 2. ed. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Salvador: Edufba, 2008.

SAVI, Elise; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. Organização social do território e mobilidade urbana em Maringá. In: RODRIGUES, Ana Lúcia (org.); RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **Maringá: transformações na ordem urbana** [recurso eletrônico]. - 1. ed. - Rio de Janeiro : Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2015. Capítulo 9, p. 307-333.

SAVI, Elise. **Entrevista concedida a Laís Barbiero**. Maringá, 1 de agosto de 2019. [Gerente de projetos da Secretaria de Mobilidade Urbana do município de Maringá - SEMOB].

SCHWARTZ, Widson. Pérolas - claras e obscuras - da história de Londrina. p. 207-242. In: BONI, Paulo César (org.). **Certidões de nascimento da história: o surgimento de municípios no eixo Londrina - Maringá**. - Londrina: Planográfica, 2009. 272 p.

SEMOB - Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá. **Ciclovias existentes / em execução / em projeto**. Prefeitura Municipal de Maringá. Disponível em: <encurtador.com.br/opwNO>. Acesso em 24/06/2019.

SILVA, Cláudio Oliveira da. **Entrevista concedida a Laís Barbiero**. Brasília, 04 de abril de 2013. [ex-coordenador do Projeto Bicicleta Brasil, Ministério das Cidades – Governo Federal, 2013.].

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. [tese de doutorado], Universidade Estadual Paulista, UNESP. Presidente Prudente, 2003.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Anotações de orientação**. Florianópolis, 11 de fevereiro de 2020. [Professor do Departamento de Graduação e Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC].

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas**. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 12, n. 1, p. 63, 2010.

SPINELLI, Juçara. **Agentes produtores do espaço urbano e mercado imobiliário em cidades médias: um estudo em Passo Fundo, RS**. III Encontro Internacional de Ciências Sociais - As ciências Sociais e os Desafios do Séc XXI. Pelotas, RS: Ed. Universitária UFPEL, 2012, v. 1, p. 177-194

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidade Média. In: SPOSITO, Eliseu Savério (org.). **Glossário de Geografia humana e econômica**. São Paulo: Editora Unesp, 2017. p. 39-47.

SYSBM-CCB. Corpo de Bombeiros Militar do Paraná. **Estatísticas de ocorrências**. Disponível em: <http://www.bombeiroscascavel.com.br/registroccb/imprensa.php>. Acesso em 20/02/2020.

TCCC - Transporte Coletivo Cidade Canção. **Empresa**. Disponível em: <<http://www.tccc.com.br/empresa.html>> Acesso em 19/02/2019.

TÖWS, Ricardo Luiz. **Grandes Projetos Urbanos Como Reprodução Da Lógica Do Capital Em Maringá (PR)**. Programa de Pós-graduação em Geografia, PGE-UEM. Tese de doutoramento. Maringá: abril, 2015. Disponível em:

<<http://www.pge.uem.br/documentos-para-publicacao/paginas/teses-2015>>. Acesso em 11/02/2019.

TÖWS, Ricardo Luiz. **Entrevista concedida a Laís Barbiero**. Maringá, 12 de fevereiro de 2020. [Membro do Conselho de Planejamento e Gestão Territorial (Gestão 2018-2021) - pelo segmento da APGT5].

TÖWS, Ricardo Luiz; MENDES, Cesar Miranda. Reflexões Sobre O Planejamento Estratégico Na Cidade De Maringá (Pr): O Caso Do Projeto Eurogarden. **Boletim de Geografia**, v. 33, 2015.

TRANSPORTE ATIVO; LABMOB-UFRJ. **Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta Pesquisa Perfil do Ciclista 2018**. Rio de Janeiro, 2018.

UEM; IPARDES. **Arranjo produtivo local de confecções do município de Maringá : estudo de caso**. Universidade Estadual de Maringá, Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social, Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral. – Curitiba : IPARDES, 2006

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento – reflexões e propostas**. Annablume: São Paulo, 3 ed., 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012. 216 p.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. A utilização dos agentes sociais nos estudos da Geografia Urbana: avanço ou recuo?. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios**. -- São Paulo: Contexto, 2011, p. 75-96

VILLAÇA, Flávio. **A crise do planejamento urbano**. São Paulo em Perspectiva, São Paulo: Fundação Seade, v. 9, no. 2, 1995.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Terezinha Ramos. **O processo de urbanização no Brasil**. EdUSP, 1999.

YOSHIDA, Elise Sayuri; LEAL, João Laércio Lopes. **Maringá: as primeiras notas da Cidade Canção**. p. 183-206. In: BONI, Paulo César (org.). **Certidões de nascimento da história: o surgimento de municípios no eixo Londrina - Maringá**. - Londrina: Planográfica, 2009. 272 p.

APÊNDICE A – Entrevistas

SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA

Gerente de projetos - SEMOB

Elise Savi

GERAL

1. Pensando sobre Maringá e seu desenvolvimento ao longo dos anos, por ser uma cidade relativamente recente, moderna, planejada, com avenidas largas e tal, ainda assim, o trânsito é um grande problema atual da cidade, como a Prefeitura vê esse problema e quais as soluções têm sido pensadas?
2. Ainda sobre o trânsito, Maringá possui números alarmantes de acidentes, está desde 2008 a frente de Londrina (mesmo sendo menor), atrás apenas de Curitiba. Mas, quando pegamos os números de habitante por acidente, ela está na frente das duas. Como se explica isso? Quais os maiores problemas com relação a isso?
3. Quanto se gasta por ano na manutenção de vias, infraestruturas etc?
4. Poderia nos falar um pouco do histórico de Maringá com relação aos planos diretores e sistema viário? Como se pensa Maringá e para que tipo de modal?

BICICLETA e TERMINAL

5. Qual a verdadeira relação do terminal com a intermodalidade? Uma vez que percebemos que a maior parte das integrações não vão acontecer, como é o caso do trem e da bicicleta?
6. Existe alguma outra solução que está sendo pensada para incentivar o uso de transportes alternativos na cidade? Como equipar ônibus com sistemas de transporte das bikes etc?
7. Estudos sobre a questão da utilização da bicicleta em Maringá apontam que a cidade possui uma alta possibilidade em termos de relevo, morfologia urbana etc, para comportar este tipo de transporte. No entanto, o que vemos é que a bicicleta em sua maioria é utilizada para lazer e esporte, sobretudo pela classe alta. Qual é a explicação no ponto de vista do poder público para isso?
8. A cidade desde sempre se orgulha de possuir uma visão moderna, com projetos e planos que vislumbram o futuro, como aqueles viabilizados pelo CODEM (Maringá 2030 etc). Gostaria de me falasse, se puder um pouco sobre essas questões e como isso afeta o projeto de cidade e as decisões legais e a mobilidade do município?
9. Por outro lado, ela está atrasada com o Plano de Mobilidade Urbano, que foi designado pelo estatuto das cidades e, que depois de ser prorrogado três vezes, terminou em abril deste ano. Fui informada de que estão em processo de licitação para contratar uma empresa para este fim. Além disso, a revisão do Plano Diretor (a cada dez anos) também está em vias de processo. Qual a explicação para estes atrasos?
10. Em pesquisas passadas, através de questionários, os ciclistas da cidade falaram sobre quais seriam os maiores problemas que desencorajam o uso da bicicleta diariamente. Entre eles estava a questão da falta de infraestrutura e, hoje o respeito dos motoristas dos veículos automotores. Sobre as cicloviás, quais são os planos imediatos e a longo prazo para a integração, implantação delas e das demais infraestruturas? E sobre a segurança dos ciclistas, existe alguma ação em vigência ou em vias de se concretizar?

SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA
Gerente de planejamento de Transporte Coletivo - SEMOB
Fabiane Dantas Gimenes Pradella

1. O que se tem visto nas mídias, é uma quebra de braço da prefeitura com a TCCC, por conta das supostas fraudes de licitação, do monopólio da empresa, da falta de cumprimento de algumas cláusulas do contrato e, o impedimento de subir as tarifas. Em março deste ano, a empresa ameaçou inclusive pedindo uma indenização milionária. Qual a posição da prefeitura com relação a isso? Como é a conversa entre as partes?
2. Como é a negociação da questão de horários e linhas entre a empresa e prefeitura?
3. Segundo a reunião do CMGT um dos conselheiros, o vereador presente, apresentou a informação de que a prefeitura como concedente pode pedir mais ônibus etc. Como isto acontece?
4. Os BRTs e elétricos estão rodando normalmente?

CICLISTA/CICLOATIVISTA

Elise Savi - Arquiteta e Urbanista da UEM. Gerente de projetos da SEMOB, colaboradora do Observatório das Metrôpoles.

Felipe Violi Monteiro - Doutorando no programa de Pós-Graduação em Administração (PPA) pela Universidade Estadual de Maringá.
Coordenador Geral da Ciclonoroeste .

1. Gostaria que me falasse um pouco sobre a organização, história, atuação e como tem funcionado dentro de Maringá e em consonância com outros órgãos espalhados pelo Brasil.
2. Em termos gerais, como você poderia avaliar a mobilidade ativa em Maringá, sobretudo por bicicleta?
3. Em pesquisas passadas (TCC da especialização), através de questionários, os ciclistas/cicloativistas da cidade falaram sobre quais seriam os maiores problemas que desencorajam o uso da bicicleta diariamente. Entre eles estava a questão da falta de infraestrutura e, hoje a falta de respeito/violência por parte dos motoristas dos veículos automotores. Na sua opinião isto se confirma, ou qual seria a visão das dificuldades enfrentadas por quem opta pela utilização da bicicleta em Maringá?
4. Ainda sobre este tema, Maringá possui números alarmantes de acidentes (desde 2008 está a frente de Londrina (mesmo sendo menor) e atrás apenas de Curitiba em números brutos). Mas, quando pegamos a relação entre o número de habitante por acidente, ela está na frente das duas. Como utilizar a bicicleta frente a este cenário tão hostil, uma vez que estamos na posição mais vulnerável? Tem informações sobre o número de mortes de ciclistas (dado solicitados na PMM e PM)?
5. Estudos sobre a questão da utilização da bicicleta em Maringá apontam que a cidade possui uma alta taxa de comportar este tipo de transporte em termos de relevo, morfologia urbana etc.,. No entanto, o que vemos é que a bicicleta em sua maioria é utilizada para lazer e esporte, sobretudo pela classe alta. Qual é percepção da organização a respeito disso, por que a bicicleta é tão relegada a classes mais baixas e usos que não sejam o transporte em Maringá?
6. A dissertação do Neri (2012), mostra que traçando um raio de 6km a partir da prefeitura, Maringá abarca a maior parte dos serviços necessários, com um relevo plano e atrativo para a utilização da bicicleta, não seria nem ao mesmo necessário a integração com outros modais para que pudesse funcionar de forma efetiva. No entanto, se pensamos em distâncias maiores, como alcançar as cidades da região metropolitana próxima, conseguem vislumbrar a bicicleta integrada com outros modais, como é o caso do ônibus por exemplo?
7. Com relação a atualização do plano diretor e a confecção do Plano de Mobilidade urbana (em atraso em Maringá), qual a relação da organização nas audiências públicas e discussões a respeito desses temas? Como está sendo a participação popular e qual o impacto das ações planejadas na mobilidade por bicicleta?

TRANSPORTE PÚBLICO

Luiz Carlos Alves Pinto - gerente de tráfego TCCC

1. Poderia me falar um pouco da história da empresa? Origem dos recursos para efetuar os primeiros investimentos? É uma empresa familiar, têm acionistas/sócios?
2. De onde são? Antes qual/quais empresas faziam esses trajetos? Tem como falar um pouco sobre o histórico do transporte público de Maringá, desde 1947?
3. De onde surgiu essa oportunidade, em que contexto, de oferecer transportes para estas linhas atuais da TCCC?
4. Existe alguma conversa entre as empresas/poderes públicos estaduais e municipais (independentemente de suas jurisdições, atribuições), ou seja, alguma conversa...olha se vc fizer isso...ajustar uma linha aqui, um horário aqui... pode ficar mais eficaz...? Ou é o contrário, há pouca conversa e esse é um desafio para os stakeholders?
5. A empresa diversifica ou tem interesse em diversificar seus serviços? Quais são as demais atividades/setores do grupo? Vocês crêem que poderiam adquirir *know how* para operar trens ou outra forma de transporte em Maringá? Qual seria o custo de adquirir esse *know how*?
6. Como a TCCC organiza a gestão da frota, escala de motoristas/frota/linha/horários? Vcs sentem a necessidade de utilizar softwares? Qual o tamanho da frota e quantidade de motoristas/funcionários?
7. Quais fatos e mudanças significativos vivenciados no sistema você destacaria? (organização, técnicas, administração do sistema, expansão de frota)?
8. Quando ocorreram os maiores investimentos no sistema? E a maior crise?
9. E mudanças no espaço urbano que significaram um ganho interessante, aumentaram demanda?
10. E mudanças contrárias, que geraram dificuldades, necessidade de fazer aproveitamentos de linha, como áreas ocupadas, mas pouco ocupadas... dispersas?
11. Principais problemas operacionais que o Sr. Verifica ao longo das linhas da TCCC?
-Congestionamentos (trechos? Onde? Quais linhas sofrem mais?)
-Infraestrutura ruim (sem asfalto, esburacado, acessos? Onde?)
-Falta de renovação de passageiros;
-Trajetos de baixas demandas (quais linhas? Onde? Quantos pass.?).
12. E problemas de demanda? (muito dispersa... etc.) quantos passageiros transporta a empresa? E uma linha/horário boa em demanda? Pra onde vão estes passageiros?
Linha de maior demanda? E linha de pouca demanda mais deficitária?
13. Já existe alguma prospecção do que vai mudar com o funcionamento do novo terminal intermodal?
14. A política de frota da empresa é: uma logística de manutenção rigorosa ou renovação? Onde (trajeto, linha) tem muita quebra, por exemplo? Quais os principais custos da empresa? Quando quebra, o que geralmente quebra? Diesel (%).
Você vê maior pressão atualmente de quais custos?
15. E a integração com outros modais, como por exemplo as bicicletas, a empresa já pensou em soluções que pudessem ser utilizadas, como por exemplo carregar o bike dentro do veículo em determinados horários, ou na parte da frente do ônibus como acontece na Colômbia e outras cidades?

16. Há áreas que a empresa não pode dar serviço? Tão recente, ou tão rarefeita, incorporações urbanas recentes de áreas rurais p.ex.? Ou pelo contrário há áreas recém incorporadas ao urbano ou rurais que tem TPU?
17. Como vcs fazem para financiar por exemplo expansão da frota, uma renovação? Quais bancos fazem a juros razoáveis? BNDES? Outros?*
18. Com relação aos novos ônibus que estão sendo adquiridos, como o 100% elétrico, há alguma previsão de mudança total da frota? Eles compensam em termos de custo x manutenção etc? Em quais linhas eles circulam atualmente?

CONSELHO MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E GESTÃO TERRITORIAL DE MARINGÁ

Ricardo Luiz Töws - Membro do Conselho de Planejamento e Gestão Territorial (Gestão 2018-2021) - pelo segmento da APGT5

1. Quais são os agentes/atores que atuam na mobilidade urbana de Maringá?
2. Qual dele possui maior relevância? Por quê?
3. Qual o papel da CMPGT nas decisões do município e seu real peso?
4. Qual o papel da APG5?
5. Como você vê os rumos da atualização do PD e confecção do PlanMob para os ciclistas?
6. A reclamação de algumas entidades de que as propostas debatidas nos grupos de trabalho não estão sendo trazidas para as discussões da audiência pública de atualização do Plano Diretor, são válidas? Como você vê este processo participativo?
7. O que/quem atrapalha a bicicleta em Maringá (em termos de influência de agentes, políticas públicas etc.)?

APÊNDICE B – Questionário Usuários de bicicleta

1. Endereço de e-mail
2. Sexo
 Feminino Masculino Outro
3. Qual a sua faixa etária?
 0-12 anos 13-20 anos 21-35 anos
 35-50 anos Acima de 50 anos
4. Qual seu estado civil atual?
 Solteiro(a) Casado(a) Outros
5. Qual sua condição funcional
 Empregado do setor público Empregado do setor privado
 Sem emprego Autônomo(a) Aposentado(a)
 Estudante Outros
6. Qual a sua profissão?
7. Qual a sua renda média? (valor atual do salário mínimo - SM = R\$ 937,00)
 Menos de 1SM 1 SM (R\$ 937,00)
 1,5 SM (R\$ 1405,50) até 2 SM (R\$ 1874,00)
 Entre 2 e 3 SM (R\$ 1875,00 a R\$ 2811,00)
 Entre 3 e 5 SM (R\$ 2812,00 a R\$ 4685,00)
 Entre 5 a 8 SM (R\$ 4686,00 a R\$ 7496,00)
 Acima de 8 SM
8. Qual o meio de locomoção você utiliza com maior frequência?
 Esforço Físico (Locomoção a pé)
 Locomoção não-motorizada (ex: bicicleta)
 Locomoção Motorizada individual (carro, motocicleta)
 Locomoção Motorizada coletiva (ônibus, van etc)
 Outros.
9. Se utiliza bicicleta, isso acontece quantos dias na semana?
 1 dia 2 dias 3 dias
 4 dias 5 dias 6 dias
 Todos os dias Não utilizo
10. Quantas pessoas moram com você?
11. Quantas dessas pessoas utilizam a bicicleta pelo menos uma vez na semana? (contando com você)
12. Qual o motivo do uso da bicicleta?
 Lazer Meio de transporte
 Esporte Outro.
13. Qual o seu trajeto mais comum? (Indicar o bairro de onde você sai, e o destino final)
14. Quantos quilômetros costuma andar de bicicleta por dia?
15. Existe ciclovia, ciclofaixa ou qualquer outra estrutura cicloviária neste trajeto?
 Ciclovia Ciclofaixa
 Vias cicláveis (vias compartilhadas com os carros, com separação visível para bicicletas)
 Bicicletário ou Paraciclo (estacionamento) Outro.
16. Por qual motivo escolheu utilizar a bicicleta?
 Economia Conforto Flexibilidade de horário

APÊNDICE C – Conselho Superior e Administrativo da ACIM (Gestão 2018-2020)

CONSELHO SUPERIOR	
Membros Natos – Ex-presidentes	Setor
*Ariovaldo Costa Paulo	-Ariolog Soluções em logística Ltda. (transporte de cargas) -Rocha Forte Adm. de bens Ltda. (aluguel) -Alimentos e bebidas - produtos alimentícios
Atair Niero	-Associação Comercial e Empresarial de Maringá (Presidente 1980-1981)
*Carlos Mamoru Ajita	-Origami Administradora de Bens Próprios Ltda. (compra e venda) -Ajita Comercio De Calçados Ltda.
*Carlos Tavares Cardoso	-Niporice - Comércio e Benefício de Arroz Ltda. -Gmc Administração E Participações S.A. (Gestão de ativos intangíveis) -Ctc Administração E Participações Ltda. (holdings) -Cena Administração e Participações Ltda. (holdings) -Brazcana - Agroindustrial Sa -Maringá Distribuidora e Representação Comercial de Colchoes Ltda. -Companhia Sulamericana de Distribuição - CSD -Incomar Empreendimentos Imobiliários Ltda. (incorporação) -Maringá Armazéns Administração e Participações Ltda. (gestão e administração) -Maringá Capital S.A
Fernando Henriques	-Associação Comercial e Empresarial de Maringá (Presidente 1984-1985)
Hélio Costa Curta	-Associação Paranaense Dos Criadores Do Quarto De Milha Apcqm -C C F Urbanismo e Pavimentações Ltda. (construção de ferrovias e rodovias) -Empresário da construção civil e produtor rural
Jefferson Nogaroli	-Jadon-Export Comércio Importação e Exportação Ltda. -Minascred (Minascred Administradora de Convênios Ltda.) -Ebc - Empresa Brasileira De Comercializacao Ltda. -Companhia Sulamericana de Distribuição - CSD / Sicoob -P8 Participações Societárias Ltda. (holdings) -Mediacombiners Ltda. (marketing) -Maringá Capital S.A -Augurium Consultoria Empresarial Eireli
José Carlos Valêncio (Cuca)	-Associação Comercial e Empresarial de Maringá (Presidente) -Conephso Construções Civas Ltda. (serviços de engenharia e arquitetura)
Manoel Mário de Araujo Pismel	-S.J.B Veículos Ltda. (Veículos automotores revendedora Ford)
*Marco Tadeu Barbosa	-Ingaville Comercio Imobiliário Ltda. (compra e venda) -Ingaville Comércio de Consórcio Ltda. (administração de consórcios)
Massao Tsukada	-Magnus Paper Informática E Papelaria Ltda. -Palmares Papelaria Ltda.
*Pedro Granado Martines	-Granamar Administradora de Bens Próprios Ltda. (aluguel) -Pedro Granado Imóveis Ltda. (corretagem) -P.G.I. Empreendimentos Imobiliários Ltda. (loteamento) -Construtora Futuro Ltda. (publicidade)

Raymundo do Prado Vermelho	-R. Vermelho & Advogados Associados.
*Sidnei Meneguetti	-S M I Empreendimentos Spe Ltda. (incorporação) -Usina de Açúcar Santa Terezinha Ltda. - Em Recuperação Judicial
MEMBROS ELEITOS	
Alexandre Barros	Grupo Maringá de Comunicação (Maringá FM, (CBN Maringá, Mix FM, GMC online e eventos)).
Ana Lúcia Megda	-Ramos & Megda Ltda.(representante comercial) Ynbras (patentes e marcas)
Antônio Donisete Busiquia	Comércio de móveis (ex-Dudony, Redebras).
*Claudio Haruo Mukai	Empreendimentos imobiliários e construção civil
*Claudio Sandri	-Construtora Sandri Ltda. (construção) -Loteadora C.S.J. Ltda.(compra e venda) -Loteadora C.S.J. Big Valley Ltda. -Loteadora C.S.J. Castelo Branco Ltda. -Centro de Educação Profissional Técnico Maringá Ltda.
Heitor Bolela Junior	-Gráfica e Editora Hbj Ltda. Gráfica e editora (Gráfica Bandeirantes)
*Joao Maria da Silveira	-Construtora Jms Machado & Cia. Ltda. (construção) Médico ginecologista (UniPrime cooperativa de crédito)
*Jose Gomes Ferreira	-J.Gomes Ferreira - Sociedade Individual de Advocacia. Negócios imobiliários
Jose Vanderley Santana	-P3 Comunicação Visual Escritório de contabilidade
Luiz Fernando Fontana	-Rotary Club Maringá Alvorada Componentes industriais (Injetta Plásticos e Projetare Projetos)
*Paulo Meneguetti	-Jr Empreendimentos Imobiliários Ltda. (compra e venda) -Maringá Armazéns Administração e Participações Ltda. (gestão e administração) Usaçúcar - Usina Santa Terezinha (fabricação de açúcar bruto, álcool, cultivo de cana-de-açúcar)
Renato Tavares	Construção civil
Roberto Nagahama	Academia AMCF
*Sabas Martins Fernandes	Tropical Imóveis (Negócios imobiliários)
Wilson de Matos Silva	-Centro De Inovação De Maringá -Wm Administração e Participações Ltda. (holdings) -Pl Administração e Participações Ltda. (holdings)

	-Heritage Administração e Participações Ltda. -Gp Administração e Participações Ltda. Político / Unicesumar (educação superior privada)
Convidados	
*Alberto Haddad	Corretora de Câmbio / Administração e incorporação imobiliária / Singratur (agência de viagens)
*Carlos Alberto Domingues	-Apiário Diamante-Comercial Exportadora Ltda. -Bcl Loteadora-Spe Ltda.(loteamento)
Gilson Barbiero	Radioscan Telecom (Radiocomunicação)
Sebastião Carlos Abrão	Rays Ind. e Com. de Elevadores (máquinas e manutenção)
CONSELHO ADMINISTRATIVO	
Nome	Empresa / Setor
Michel André Felipe Soares (Presidente)	-Patrimonium Alltech (segurança eletrônica e rastreamento veicular)
Wilson De Matos Silva Filho (1º Vice-presidente)	Vice-reitor Unicesumar -Heritage Administração e Participações Ltda. -Wl Administração e Participações Ltda. -Pl Administração e Participações Ltd. (holdings de inst. não-financeiras) -UPR - Unidade Paranaense de Ensino Superior Ltda. (treinamento e desenvolvimento profissional e gerencial) -Rádio Educativa e Televisão Nova Fronteira (Fundação Cesumar - televisão aberta)
*Mohamad Ali Awada Sobrinho (2º Vice Presidente)	-Sarandi Empreendimentos Imobiliários Ltda.
César Eduardo Misael de Andrade	-Cesar Eduardo Misael De Andrade & Advogados Associados
Thais Lie Romão Iwata Rissardi Chimello	-Harpia Assessoria e Consultoria Empresarial Ltda.
Claudia Bernadete Marchetti Michiura	-Gestec - Gestão, Marketing E Tecnologia S/S Ltda. (cobranças e informações cadastrais).
Jair Ferrari	-Fortgreen Comercial Agrícola S.A (atua também em transporte de cargas, representação comercial de alimentos, bebidas e fumo etc.).
Michael Tamura	-App (Associação Dos Profissionais De Propaganda De Maringá) -Indústria e Comercio de Produtos Alimentícios Tamura Ltda. -Agência Vqv de Publicidade e Propaganda Ltda. -Brl Brasil Líder Organização de Congressos Ltda.
Afonso Shiozaki	-Shiozaki (Shiozaki Diagnósticos e Serviços Médicos Eireli) -Paraná Medical (Parana Medical Research Center Ss)
Alexandre Guimarães Nicolau	-Frangobras Indústria e Comercio de Carnes e Derivados Ltda. -Brazcana (Brazcana - Agroindustrial Sa)

	-Eprel Prestadora de Serviços Ltda. -Triunfo Par Participações Ltda. (ações e investimentos)
*Ali Saadeddine Wardani	-Hamara-Administradora De Bens Próprios Ltda. -Mesopotania Administradora de Bens Próprios Ltda. (aluguel de imóveis)
Aluizio Miguel Pinho Andreatta	-Doo2Door Assessoria Aduaneira LTDA -Andreatta Comex Assessoria Aduaneira Ltda.
*Analia Da Rosa Nasser	-Centro de Cirurgia de Obesidade e Diabetes Maringá Ltda. -Fundacim (Instituto Brasileiro De Gestão Social) -Associação Leve Vida -Alka - Administradora de Bens Próprios Ltda. -Terrane Incorporações e Loteamentos Ltda.
*Antonio Batista De Moura Junior	-Confidencial Fomento Mercantil Ltda. -Construtora Basa Ltda.
*Antonio Fiel Cruz Junior	-Maringá Medicina Nuclear Ltda. -Derma-Laser S/C Ltda. -São Camilo Administração de Imóveis Ltda. -Centro Médico Espaço Saúde Ltda. -J. A.L.L. Serviços Médicos Ltda. -Fiel Cruz & Leonardo Ltda. (compra e venda de imóveis) -Afcj Participações Sociais Ltda. (holdings de inst. não-financeiras)
*Antonio Tadeu Rodrigues	-Empresas em SP, RJ, MS, RS nos ramos de incorporações de empreendimentos imobiliários, resgate de emergência, serviços de malotes, assessoria empresarial, igreja etc.
Benhur Lobo Da Costa Prado	-Farol Brasil Ltda. (restaurante e similares) -Ben-Hur Produções Artísticas Ltda.
*Carlos Alexandre Winderlich Ferraz	-Plaspet Reciclagens Maringá Ltda. -Camisaria Nacional (Cn Ingá Indústria do Vestuário Ltda.) -Fam Participações Ltda. (aluguel de imóveis próprios) -Ibipitanga Empreendimentos Imobiliários Ltda. -Pgf Participações Ltda. -Sociedade de Garantia de Crédito do Noroeste do Paraná -Maringá Armazéns Administração e Participações Ltda. (Gestão e adm. de propriedades imobiliárias). -Akirede Soluções Em Pagamentos Ltda.
Carlos Candido Costa	-Nobre Produtos De Limpeza Ltda. -Boss Import Export - Eireli (fabricação de produtos de plástico) -Consórcio Fotovoltaico Nobre (geração de energia)
Carlos Walter Martins Pedro	-ZM Bombas (produção de bombas hidráulicas, hidrolavadoras de pressão e sistemas eólicos para bombeamento e energia).
Cezar Betinardi Couto	-Lowcucar Indústria E Comercio De Alimentos Ltda. -Acco Administração e Participações Sociais Ltda. -Lsica Participações Sociais Ltda. (holdings de inst. não-financeiras)
*Claudiomar Sandri	-Construtora Sandri Ltda. -Loteadora C.S.J. Ltda. -Loteadora C.S.J. Big Valley Ltda. -Loteadora C.S.J. Castelo Branco Ltda.
*Daoud Nasser	-Tomocenter Tomografia Computadorizada Ltda.

	<ul style="list-style-type: none"> -Centro de Cirurgia de Obesidade e Diabetes Maringá Ltda. -Alka - Administradora de Bens Próprios Ltda. (incorporação) -Terrane Incorporações e Loteamentos Ltda. (incorporação) -Agv - Desenvolvimento Urbano Spe Ltda. (loteamento)
Deborah Kemmer Mariani	<ul style="list-style-type: none"> -A. G. Restaurante e Choperia Ltda. -Nova Associação Dos Lojistas do Mercado Municipal de Maringá - Nova 3M -Associação Brasileira de Bares e Restaurantes Regional Maringá (Abrasel) -Armazém Bar e Restaurante Ltda. -Boteco do Neco Ltda.
*Divanir Higino da Silva	<ul style="list-style-type: none"> -Maringá Golf Clube -Cocamar Maquinas Agrícolas Ltda. -Cocamar Administradora De Bens Próprios Ltda. (compra e venda) -Instituto Constâncio Pereira Dias De Responsabilidade Socioambiental -Cocamar Transportadora Revendedora Retalhista de Combustíveis Ltda. -Cocamar Participações Sociais Eireli (holdings) -Floresta Empreendimentos Ltda. (loteamento) -Deguisa Administradora de Bens Ltda. (holdings) -Cocamar Postos de Combustíveis Ltda. -Cooperativa de Produtores do Comércio Solidário - Coopsoli
*Erico Diniz da Silva	<ul style="list-style-type: none"> -Caio - Administradora De Bens Próprios Ltda. (aluguel) -Eco Administradora De Bens Ltda. (aluguel) -Maringá Capital S.A (administração)
Franklin Vieira da Silva	<ul style="list-style-type: none"> -Adi - Associação Dos Jornais Diários do Interior do Paraná (imprensa) -Aeroposto Combustíveis Automotivos Ltda. -Fs Participações & Gestão de Patrimônio Próprio Ltda. (holdings)
George Luís Coelho Silva	<ul style="list-style-type: none"> -Labore Saúde Ocupacional Ltda. -Matrix Assessoria Empresarial -Innermetrix Brazil Prestadora de Serviços de Software Ltda. -Colabore Viver Intermediação e Agenciamento de Serviços Médicos Ltda.
Geraldo Conte Junior	<ul style="list-style-type: none"> -Automar Comércio De Derivados De Petróleo Ltda.
Guilherme Calijuri	<ul style="list-style-type: none"> -Tecnosul Fundações Especiais Eireli (aluguel de máquinas e equipamentos para construção)
*Ilson da Silva Rezende	<ul style="list-style-type: none"> -Db1 Global Software S/A -Consignet Sistemas Ltda. -Parque de Tecnologia da Informação de Maringá - Armazém Digital -Anymarket Technologies -Db1 Participações e Investimentos Ltda. (holdings) -Rds Administradora de Bens Próprios Ltda. (aluguel) -Unides Administradora de Bens Próprios Ltda. (aluguel) -Gunga Tecnologia da Informação S/A -Tinbot Robótica Ltda. -Maringá Capital S.A -Associação Dos Provedores de Tecnologia e Serviços Para Crédito Consignado e Convênios
Jeane Nogaroli Guioti	<ul style="list-style-type: none"> -Minascred Administradora de Convênios Ltda. (adm. de cartão de crédito). -Cooper Card Administradora De Cartões Ltda. -Instituto Cooper Card -Cooper Ticket Administradora de Convênios Ltda. (vale-transporte; vale-alimentação).

*João Vitor Lima Mazzer	-Excellence Centro de Eventos (Vivaro Ltda.) (compra e venda de imóveis) -Jvm Participações Eireli (aluguel) -Butiquim Bar -J.B Comercio de Bebidas Ltda. -Euphoria Formaturas Ltda. -Euphoria Sul Eventos Ltda. -Euphoria Foto e Vídeo Ltda. -Maringá Futebol S.A. -Mfbt Participações Societárias Ltda. (holdings) -Jvln Participações Sociais Ltda. (holdings) -Jban Participações Sociais Ltda. -Corp Serviços de Suporte Ltda.
João Roberto Fraguas	-Salão Mg Ltda. (cabelereiro)
Joel Azevedo De Oliveira	-Escritório Azevedo Contabilidade Ltda. -Joel Azevedo de Oliveira Sociedade Individual de Advocacia
José Carlos Barbieri	-I.D.R. Instituto Para O Desenvolvimento Regional (Pesquisa e Des. experimental em ciências humanas e sociais) -Ume - União Maringaense De Ensino (educação superior) -Instituto Superior de Educação Verum Ltda. -(London Administração e Participações Ltda. (holdings)).
*Leonardo Fabian	-Associação Central De Negócios Imobiliários De Maringá/PR
Lucas Di Loreto Peron	-Prc Confecções Ltda. (atacado de artigo de vestuário)
*Luiz Ajita	-Consultoria Empresarial L.A. Ltda. -Origami Administradora de Bens Próprios Ltda. (compra e venda) -Ajita Comercio De Calçados Ltda.
*Luiz Roberto Marquezini	-Apoio A Iniciativa Empreendedora -Cambui Engenharia E Loteadora Ltda. -Bcl Loteadora-Spe Ltda. (loteamento)
Marcelo Antonio Silva	-Alvo - Consultoria, Assessoria e Treinamentos Empresariais Ltda. -Romero & Silva Ltda. (serviços de escritório)
Marcelo Felix Frade	-Chefe Regional IAP
Marcos Kenji Fujisawa	-M4 - Empreiteira De Serviços Ltda.
Maria Iraclezia De Araujo	-Acopiara Agropecuaria Ltda. -As Casa de Ideias Ltda. (marketing) -Acopiara Administradora de Bens Ltda. (holdings)
*Massimiliano Alfredo Silvestrelli	-S & S Comercio de Roupas - Eireli (Polo Play) -Gss Comercio de Sapatos e Acessórios Ltda. -M.A. Silvestrelli Administradora de Bens Ltda. (compra e venda)
Murilo Daura Jorge Boos	-Diretor Fiat Via Verdi
Nivaldo Reginato	-Ftc Tintas - Eireli -Renovo Distribuidora de Tintas e Revestimentos Ltda4 -Reginato Tintas
Osnir Roberto Gaspar	-Katron Corretora de Seguros Ltda.
Paulo Pereira Lima	-De Lima - Comercio de Pneus Ltda.

Paulo Roberto Viscardi*	-Totra Loteadora (M.J.K. Empreendimentos Imobiliários Ltda.) (incorporação). -Vg Empreendimentos Imobiliários Ltda. (compra e venda)
Renata Giroldo Mestriner Krambeck	-Global Assessoria Em Comercio Exterior Ltda. -Instituto Casa Mercosul
Ribamar Alves Rodrigues	-Dia & Dia Informática
Roberto Aparecido Firmino Cidade	-Loja Maçônica Colunas da União n. 175
*Roberto Granado Martinês	-Granamar Administradora de Bens Próprios Ltda. (aluguel) -Pedro Granado Imóveis Ltda. (corretagem no aluguel) -Paranavaí Empreendimentos Imobiliários Spe Ltda. (incorporação) -Itália Empreendimentos Imobiliários Spe Ltda. (incorporação) -Construtora Futuro Ltda. (publicidade) -Jardim Europa Ii Empreendimentos Imobiliários Spe Ltda. (loteamento)
Rodrigo Guimarães Fernandes	-Rodrigo Guimaraes Fernandes Eireli (administrativo)
Rodrigo Seravali De Britto	-Srg Participações e Administração Ltda. (holdings)
Rony Cezar Guimarães	-Moinho Vermelho Buffet Ltda.
Sergio Yamada	-Yamada Web Solutions -Solutions Broker Informatica -Farmácia Card Brasil Ltda.
Sidney Samuel Meneguetti	-Usina de Açúcar Santa Terezinha Ltda. - Em Recuperação Judicial
Thiago Ramalho	-Indústria E Comercio De Sorvetes Gela Boca Ltda. - Me
Vicente Suzuki	-Moreira, Suzuki Sociedade de Advogados.
*Vinícius Feriato	-Venezza Administração e Participação Ltda. (compra e venda)
Walcir Franzoni	-Maringá Capital S.A.
Walter Thomé Junior	-Sol Propaganda Limitada (publicidade)
*Wilson Tomio Yabiku	-Construtora Design Ltda. (construção de edificios)

Fonte: ACIM < <https://www.acim.com.br/> > / Consulta Sócio < <https://www.consultasocio.com/> >. Acesso em 08/02/2020.

*Membros da ACIM com empresas ligadas ao setor imobiliário.

ANEXO A – Séries temporais de auto veículos

	AUTOVEÍCULOS TOTAL	AUTOMÓVEIS		AUTOVEÍCULOS TOTAL	AUTOMÓVEIS
Ano	Licenciamento Total	Licenciamento Total	Ano	Licenciamento Total	Licenciamento Total
1957	2009	758	1999	93410	74490
1958	4712	1642	2000	89216	74212
1959	8331	3370	2001	122184	101257
1960	13847	8135	2002	114681	94726
1961	15023	9543	2003	112312	96565
1962	19890	12632	2004	107425	90624
1963	16706	11346	2005	106643	88594
1964	15095	11266	2006	132890	112698
1965	18280	14834	2007	152931	130087
1966	18283	13920	2008	214959	180351
1967	11147	8327	2009	197454	169868
1968	13178	8335	2010	213312	172152
1969	22250	15879	2011	244873	196003
1970	27805	21893	2012	268273	215399
1971	26249	20091	2013	311453	253336
1972	40669	32383	2014	312618	255448
1973	49612	38146	2015	253803	206274
1974	58824	47472	2016	155283	131283
1975	64886	52793	2017	147219	121401
1976	65769	52377	2018	181266	149061
1977	60682	47612	2019	199794	163793
1978	66393	54929			
1979	86374	72195			
1980	89855	74157			
1981	72690	57949			
1982	48535	39936			
1983	60793	52835			
1984	45838	35304			
1985	61448	49961			
1986	58421	45304			
1987	43591	32890			
1988	49023	37363			
1989	63604	49279			
1990	69788	52348			
1991	55676	42865			
1992	46078	35907			
1993	60203	45992			
1994	89900	73729			
1995	111524	90070			
1996	105226	86466			
1997	134826	112560			
1998	114705	92583			

Fonte: ANFAVEA, 2019.

ANEXO B – Grupo Gestor e Equipe Técnica Municipal (ETM)

GRUPO GESTOR (GG)	
José Vicente Alves do Socorro	Coordenador Diretor – Arquiteto e Urbanista - IPPLAM
Fernanda Beatriz Maróstica	Diretora de planos e projetos Arquiteto e Urbanista - IPPLAM
Tamires de Cássia Barreto Berton	Arquiteta e Urbanista - IPPLAM
Eduardo Pizzolim Dibieso	Coord. de Sist. de Informação Integrada Geógrafo - IPPLAM
Michele Adriana da S. Neves de Oliveira	Gerente Financeira – Agente Administrativo - IPPLAM
Amilton Dantas	Auxiliar Administrativo - IPPLAM
Paloma Pena de Assis	Dir. de Des. - Economista
Rodolfo Vassoler da Silva	Procurador Municipal - PROGE
Renato Ricardo Dernes	Dir. de Infraestrutura urbana
Daniele Vesuschi Santos	Dir. de Pesquisa e Informação - Eng. Civil
Adonai Vinícius Sanbotti	Gerente de Análise de Informações - Eng. Ambiental
Aline	Dir. de Planejamento Urbano - Arquiteta e Urbanista
EQUIPE TÉCNICA MUNICIPAL (ETM)	

Fonte: Decreto 1287/2019 – GAPRE / 3ª audiência pública de Revisão do Plano Diretor de Maringá

ANEXO C – Empresas ligadas aos representantes da TCCC

Joaquim Constantino Neto		
CNPJ	Razão Social	Qualificação do Sócio
6076478000181	AEROPAR PARTICIPACOES S.A.	Diretor
23808603000110	AGROPECUARIA TEJUCO LTDA	Sócio-Administrador
7058533000173	ALLER PARTICIPACOES S.A.	Diretor
77659282000168	ALTEROSA TRANSPORTE RODOVIARIO LTDA	Administrador
4665094000179	AMIDE EMPREENDIMENTOS LTDA.	Administrador
9557700000156	CMP PARTICIPACOES S/A.	Administrador
26757166000140	COMPORMAX PARTICIPACOES LTDA	Administrador
8421055000187	COMPORTE II PARTICIPACOES S.A.	Diretor
23546000168	EMPRESA AUTO ONIBUS TRANSALFA LTDA	Sócio
52048204000104	EMPRESA DE ONIBUS JOSE BRAMBILLA LTDA	Sócio-Administrador
76539600000194	EMPRESA DE ONIBUS NOSSA SENHORA DA PENHA S A	Diretor
61563557000125	EMPRESA DE ONIBUS PASSARO MARRON S/A.	Diretor
8958072000158	EMPRESA DE TRANSPORTE PENHA UNIAO LTDA.	Sócio-Administrador
15561534000164	EPM INVESTIMENTOS LTDA.	Administrador
88617733000110	EXPRESSO CAXIENSE SA	Diretor
79111779000172	EXPRESSO MARINGA LTDA	Administrador
10992365000101	FUNDAÇÃO DOM CONSTANTINO LUERS	Diretor
365474000137	ICARAI TRANSPORTES URBANOS LTDA	Sócio-Administrador
9007061000155	ILN CONSULTORIA E PARTICIPACOES LTDA.	Sócio-Administrador
75769265000158	INGA TURISMO E SERVICOS LTDA.	Administrador
8657874000128	INSTITUTO VIVA BEM	Diretor
5397031000141	ITAMARATI EXPRESS TRANSPORTE DE CARGAS E ENCOMENDAS LTDA	Administrador
1650977000117	MINAS ADMINISTRACAO E PARTICIPACOES LTDA	Sócio-Administrador
620397000114	NASSER TURISMO LTDA	Sócio-Administrador
8174326000147	PAX CONSULTORIA EMPRESARIAL E PARTICIPACOES LTDA	Sócio-Administrador
10173079000106	SAO JOSE PASSES COMERCIO DE PASSES E BILHETES ELETRONICOS LTDA.	Administrador
10536732000154	SARGAS EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS S/A	Diretor
76938752000160	TECTRANSP TRANSPORTES E TECNOLOGIA LTDA	Administrador
7061067000185	THURGAU PARTICIPACOES S.A.	Presidente
82433301000173	TIL TRANSPORTES COLETIVOS S/A	Conselheiro de Administração
79118311000100	TRANSPORTE COLETIVO CIDADE CANCAO LTDA	Administrador
10554840000150	TRANSPORTE COLETIVO GRANDE BAURU LTDA.	Administrador
77557635000119	TRANSPORTES COLETIVOS GRANDE LONDRINA LTDA	Administrador
679647000191	VEGA TAXI AEREO LTDA	Sócio-Administrador
75739797000142	VIACAO APUCARANA LTDA	Administrador
6813460000115	VIACAO LUWASA TRANSPORTE	Administrador

	RODOVIARIO LTDA	
1998099000125	VIAESTE TRANSPORTES URBANOS LTDA	Sócio-Administrador
Pedro Constantino		
CNPJ	Razão Social	Qualificação do Sócio
77659282000168	ALTEROSA TRANSPORTE RODOVIARIO LTDA	Administrador
11649350000108	CARIBUS TRANSPORTES E SERVICOS LTDA	Sócio-Administrador
8847009000144	CMI PARTICIPACOES LTDA	Administrador
9557700000156	CMP PARTICIPACOES S/A.	Diretor
79111779000172	EXPRESSO MARINGA LTDA	Administrador
4531619000183	EXPRESSO NS TRANSPORTES LTDA	Sócio-Administrador
4540401000195	FUNDAÇÃO EDUCACIONAL E CULTURAL CATIGUA	Presidente
9271505000165	GBA PARTICIPACOES E EMPREENDIMENTOS LTDA	Sócio-Administrador
23915559000147	HEIPAR PARTICIPACOES LTDA	Sócio-Administrador
6310877000165	IAC PARTICIPACOES E SERVICOS LTDA	Sócio-Administrador
11508537000183	IPON PARTICIPACOES SOCIETARIAS LTDA	Sócio-Administrador
5768350000116	LITOPAR INVESTIMENTOS LTDA.	Administrador
19440540000114	PEIPAR PARTICIPACOES LTDA	Sócio-Administrador
16750383000155	PERFAN - INDUSTRIA E COMERCIO DE MOVEIS LTDA	Sócio-Administrador
57795064000143	PMG NEGOCIOS E SERVICOS LTDA	Sócio-Administrador
13696861000106	PTC EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS LTDA	Sócio-Administrador
17623972000135	PVC PARTICIPACOES LTDA	Sócio-Administrador
10307164000110	RESTAURANTE CONSTANTINO LTDA	Sócio
76938752000160	TECTRANSP TRANSPORTES E TECNOLOGIA LTDA	Administrador
82433301000173	TIL TRANSPORTES COLETIVOS S/A	Diretor
20233669000130	TRANSPORTES COLETIVO CIDADE FORMOSA LTDA	Sócio-Administrador
11632525000166	TRANSPORTES DOCEARA LTDA	Sócio-
75739797000142	VIACAO APUCARANA LTDA	Administrador

Fonte: <https://brasil.io/dataset/socios-brasil/socios>

**ANEXO D – Entidades Eleitas do Grupo de Acompanhamento no processo
participativo de Revisão do Plano diretor – PDM**

SEGMENTO – CONSELHOS MUNICIPAIS	
1.CONSELHO TUTELAR ZONA SUL 2.CONSELHO MUNICIPAL DE ALIMENTAÇÃO ESCOLAR 3.CONSELHO MUNICIPAL DE TURISMO 4.CONSELHO MUNICIPAL DE DIREITOS DO IDOSO 5.CONSELHO CONSULTIVO DO FUNDO MUN. DE TRANSPORTES E SEGURANÇA NO TRÂNSITO 6.CONSELHO COMUNITÁRIO DE SEGURANÇA DE MARINGÁ 7.CONSELHO MUNICIPAL DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA 8.CONSELHO MUNICIPAL DA MULHER 9.CONSELHO MUNICIPAL DE AGRICULTURA DE MARINGÁ 10.CONSELHO MUNICIPAL DE SAÚDE DE MARINGÁ 11.CONSELHO MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E GESTÃO TERRITORIAL 12.CONSELHO MUNICIPAL DO TRABALHO 13.CONSELHO GESTOR DO FUNDO MUNICIPAL DE HABITAÇÃO E INTERESSE SOCIAL 14.CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO 15.CONSELHO MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE 16.CONSELHO GESTOR DO PROGRAMA PRO-CATADOR 17.CONSELHO MUNICIPAL DE PROTEÇÃO E BEM-ESTAR ANIMAL 18.CONSELHO MUNICIPAL ASSISTÊNCIA SOCIAL 19.CONSELHO MUNICIPAL DE DEFESA DA CRIANÇA E DO ADOLESCENTE 20.CONSELHO MUNICIPAL DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO 21.CONSELHO MUNICIPAL DE CULTURA	
SEGMENTO - MOVIMENTOS POPULARES	
1.MOVIMENTO DOS TRABALHADORES RURAIS SEM TERRA 2.MOVIMENTO UNIÃO DE NEGROS PELA IGUALDADE 3.FÓRUM DE MOBILIDADE 4.MOVIMENTO UNIÃO POR MORADIA POPULAR DO PARANÁ 5.MOVIMENTO NACIONAL DE LUTA POR MORADIA 6.MOVIMENTO UNIÃO POR MORADIA POPULAR DE MARINGÁ E REGIÃO 7.UNA LGBT-PR 8.MOVIMENTO EM DEF DA REGULARIZAÇÃO DO CONJUNTO SANTA ROSA DE IGUATEMI 9.CONSELHO DE LEIGOS E LEIGAS DA ARQUIDIOCESE DE MARINGÁ 10..FÓRUM MARINGAENSE PELO DIREITO A CIDADE 11.MOVIMENTO NACIONAL DA POPULAÇÃO EM SITUAÇÃO DE RUA 12.PASTORAL DA CRIANÇA 13.CENTRAL MOVIMENTOS POPULARES	
SEGMENTO - ENTIDADES SINDICAIS DE TRABALHADORES	
1.SINDICATO DOS EMP EM ESTABELECIMENTOS BANCÁRIOS EM MARINGÁ E REGIÃO 2.SINTRACOM 3.SENGE 4.SINDICATO DA ALIMENTAÇÃO – STIAM 5.STEEM	
SEGMENTO - ENTIDADES SINDICAIS DE EMPRESÁRIOS	
1.SHEESMAR 2.SETCAMAR 3.SINDUSCON	4.SINCOOPAR NOROESTE 5.SIVAMAR
SEGMENTO - ENTIDADES PROFISIONAIS, ACADÊMICAS E DE PESQUISA	
1.AEAM 2.ACIM	3.UEM 4.SOCIEDADE MÉDICA
SEGMENTO ONGS	
1.CICLONOROESTE 2.ASSOCIAÇÃO APOSENTADOS DA VILA ESPERANÇA	

Fonte: DECRETO Nº 1210/2019 – GAPRE

Disponível em: < http://www2.maringa.pr.gov.br/cdn-imprensa/dec1210-2019_decreto_de_homologacao.pdf>. Acesso em 08/02/2020.

ANEXO E – Conselho de Planejamento e Gestão Territorial (Gestão 2018-2021)

REPRESENTANTES DO PODER EXECUTIVO
Órgão de Pesquisa, Planejamento e Gestão Territorial Titular: Celso Saito - Presidente Suplente: Fernanda Beatriz Maróstica Titular: Rodolfo Vassoler da Silva Suplente: Luciana Sgarbi Titular: Rafael Olívio de Alécio Suplente: Letícia Leoni Zaguine
Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo Titular: Sigmar Otaviano Navachi Suplente: Samantha Temis Ramos Celeste
Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo – Diretoria de Habitação Titular: Celso Marcio Lorin Suplente: José Antonio Luciano
Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana Titular: José Gilberto Purpur Suplente: Elise Savi
Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Bem-Estar Animal Titular: Ederlei Alkamin Suplente: Juliane Aparecida Kerkhoff
REPRESENTANTES DO PODER LEGISLATIVO
Titular: Sidnei Oliveira Telles Filho Suplente: Carlos Emar Mariucci
SEGMENTO DAS ENTIDADES DE ENSINO SUPERIOR PÚBLICA E PRIVADA
Pública: UEM – Universidade Estadual de Maringá Titular: Ricardo Dias Silva Suplente: Jorge Ulises Guerra Villa Lobos
Privada: UNICESUMAR – Centro Universitário de Maringá Titular: Hélio Moreira Júnior Suplente: Judson Ricardo Ribeiro da Silva
SEGMENTO DOS CONSELHOS MUNICIPAIS
Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente de Maringá - COMDEMA Titular: José Plínio Silva Filho Suplente: Bruno Tiago Contessotto Rigon
Conselho Municipal de Turismo Titular: Dirceu Gambini Suplente: Edson Cardoso Pereira
SEGMENTO DAS ASSEMBLEIAS DE PLANEJAMENTO E GESTÃO TERRITORIAL
APGT 1 Titular: Beatriz Fleury e Silva Suplente: Robertson Tadachi Hara
APGT 5 Titular: Ricardo Luiz Tows Suplente: Fernando dos Santos Homem
SEGMENTO DAS ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL
SINDUSCON-PR/NOR – Sindicato da Indústria da Construção Civil do Paraná Região Noroeste Titular: João José Pereira de Aguiar Suplente: Marcos Mauro Pena de Araújo Moreira Filho
ACIM – Associação Comercial e Empresarial de Maringá Titular: José Carlos Valêncio Suplente: Marco Tadeu Barbosa

Fonte: Decreto nº941/2018, publicado no Órgão Oficial nº2931 do dia 19/07/2018.