

---

## **Mobilidade Urbana com Bicicletas e a Hegemonia do Automóvel no Espaço Urbano de Maringá**

*Urban Mobility with Bicycles and the Automobile's Hegemony in Maringa Urban Space*

**Eduardo Simões Flório de Oliveira**

*Universidade Estadual de Maringá (UEM). E-mail: eduflorio@gmail.com*

**Natalia Fernanda Ramos de Oliveira**

*Universidade Estadual de Maringá (UEM). E-mail: nataliafernanda.ro@gmail.com*

**Henrique Manoel da Silva**

*Universidade Estadual de Maringá (UEM). E-mail: h-manoel@uol.com.br*

Artigo apresentado no **III Seminário Internacional de los Espacios de Frontera (III Geofronteras)**, Universidad Nacional de Itapúa (UNI), Encarnación (Paraguay), 8 a 10 de setembro de 2015.

Disponível on-line em <http://e-revista.unioeste.br/index.php/pgeografica>

---

**Resumo** - A perspectiva deste trabalho é diagnosticar os aspectos geográficos e culturais envolvendo a mobilidade urbana com bicicletas no município de Maringá, Paraná, sinalizando para políticas de conscientização e mudanças na infraestrutura no sentido de viabilizar o uso deste meio de transporte e, assim, melhorar as condições nos deslocamentos urbanos. Trata-se de uma crítica ao predomínio automobilístico, que tem falhado em vários aspectos, pois as cidades baseadas nesse modelo urbanístico se mostram mais custosas e poluídas ambientalmente. Também será investigado o momento histórico em que se consolidou a preferência pelo transporte individual motorizado em detrimento dos demais, visto que Maringá já teve outro retrato nestes aspectos. A metodologia adotada na pesquisa possui um caráter multidimensional envolvendo o cruzamento de fontes a partir de: coleta de dados estatísticos, pesquisa documental, levantamento bibliográfico, análise comparativa e entrevistas semi-direcionadas, de forma a extrair informações qualitativas dos depoentes. Também será abordado o direito ao meio urbano, pois entendemos que o predomínio dos modais motorizados nas vias impossibilita o cidadão ao seu "direito à cidade", sendo assim, é preciso ressignificá-la.

**Palavras-chave:** Geografia urbana; Mobilidade por bicicletas; Direito à cidade democratização do espaço urbano.

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

**Keywords:** Urban Geography; Mobility through bikes; Right to the city; Democratization of urban space.

**Perspectiva Geográfica**-Marechal Cândido Rondon, Ed. Esp., v.11, n.15, p. 23-30, jul.-dez., 2016

## Introdução

Faz-se necessário atender a demanda eminente na questão da mobilidade urbana, principalmente nos países emergentes, como o Brasil, que sofrem mais com essa crise porque optaram politicamente pelo transporte individual motorizado em detrimento do coletivo e dos não motorizados, provocando o que é chamado de *imobilidade urbana*. A escolha política centrada no automóvel aqui no Brasil vem desde o governo de Washington Luís, mas se intensificou com o ex-presidente Juscelino Kubistchek a partir da priorização da indústria automobilística e, por consequência, começa a saturação da estrutura urbana a se intensificar já na segunda metade do século XX.

Através da consolidação da Política Nacional de Abertura às Rodovias, do desenvolvimento industrial e do aumento vertiginoso da população urbana em relação a rural por volta de 1960 e 70, o carro se tornou o principal símbolo de modernização do século XX. Além disso, a indústria automobilística passou a ditar os rumos das políticas urbanas promovidas pelo governo.

Nas grandes cidades já é pouco viável sair de carro na maior parte do tempo para os deslocamentos urbanos, e nesta mesma tendência Maringá tem mostrando alguns pontos de imobilidade como, por exemplo, no *campus* da Universidade Estadual de Maringá e seu entorno, no centro da cidade, entre outros. Esse contexto se torna ainda mais crítico somado às medidas exclusivas para o transporte individual motorizado, como: a mudança para o trânsito binário em avenidas de maior fluxo, aumentando a velocidade dos veículos nelas e resultando na ampliação do número de acidentes fatais gerando insegurança; as ampliações de estacionamentos públicos em detrimento das áreas públicas de convivência e monumentos históricos; o projeto em execução do contorno da UEM; e a caótica e frágil situação dos transportes coletivos, além de seu preço elevado.

Todos esses fatores contribuem para a complexa conjuntura que inibe o uso da bicicleta dado principalmente a sua vulnerabilidade em termos de segurança viária. A escolha dessa periodização automobilística em parte gerou um considerável aumento da frota brasileira que, nos anos 1970 contava com 2.615.472 e na década seguinte atingia a marca de 10.766.765 de veículos e, em 2012, alcançou a marca de 35 milhões de veículos, sendo que 27 milhões deste montante correspondem aos automóveis de passeio e utilitários leves.

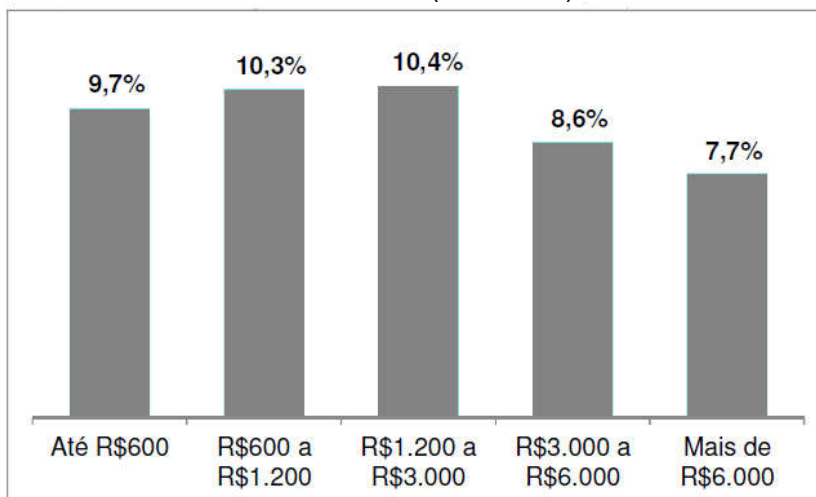
Ao investigar o processo de substituição do uso de bicicletas como meio de transporte pelos veículos automotores, percebe-se que o mesmo ocorreu de modo acentuado justamente no período em que houve um incremento no uso dos modais motorizados. Destaca-se que tal substituição se deu em maior número pela motocicleta, sobretudo entre os trabalhadores de renda mais limitada que a média nacional. Fatores como a melhora do poder aquisitivo e principalmente acesso a linhas de crédito e financiamentos podem explicar essa mudança, além dos subsídios concedidos pelo estado às indústrias montadoras, que desse modo ampliaram a oferta e a gama de seus produtos no país.

A substituição progressiva da bicicleta pelos modais motorizados e, especialmente pelas motocicletas, se deve ao perfil socioeconômico desse consumidor, ou seja, a população de menor renda. É possível observar esse aspecto ao analisar os dados da Pesquisa de Orçamento Familiar (POF) realizada pelo IBGE entre 2008/2009 (Figura 1).

Nesse sentido as famílias de menor renda situadas nas três primeiras categorias são as que mais adquiriram bicicletas, sendo mais expressiva entre aqueles que recebem de R\$600 a R\$1.200, seguida das classes com renda entre R\$1.200 a R\$3.000. Já entre aquelas situadas nas faixas mais elevadas seu consumo é consideravelmente menor, possuindo menor representatividade em termos gerais.

Reiterando os dados acima (Figura 1), a Tabela 1 evidencia que as famílias que investiram na aquisição de uma bicicleta possuem renda inferior a média nacional, portanto, promover condições mais dignas e seguras para os usuários de bicicleta deveria ser uma política pública de fato, para beneficiar efetivamente essa camada da população, diminuindo o processo de substituição da bicicleta por modais motorizados que se estende até a atualidade.

**Figura 1:** Porcentagem de famílias que adquiriu pelos menos uma bicicleta por faixa de renda familiar (R\$ Jan/09).



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

Tabela 1: Renda média familiar do brasileiro comparado com a renda dos que compraram bicicletas

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

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

Essas informações nos possibilitam avaliar as condições para uma mobilidade urbana com bicicletas no espaço urbano de Maringá com enfoque no espaço geográfico e seus desdobramentos culturais e políticos, intervindo e viabilizando assim políticas públicas eficientes.

Além disso, mapear os pontos em Maringá onde podem ser feitas mudanças estruturais no espaço urbano, como melhorias para as ciclovias existentes e ampliar a conectividade entre as ciclovias, assim desenvolvendo uma rede cicloviária com o objetivo de estimular o uso deste meio de transporte. E, ainda, investigar os motivos no âmbito da ciência geográfica dos elementos que atravancam o respeito e melhor desenvolvimento a mobilidade com bicicletas.

### Materiais e Método

A metodologia adotada na pesquisa possui um caráter multidimensional envolvendo o cruzamento de fontes a partir de: coleta de dados estatísticos, pesquisa documental, levantamento bibliográfico, análise comparativa entre determinadas cidades norte

**Perspectiva Geográfica**-Marechal Cândido Rondon, Ed. Esp., v. 11, n. 15, p. 23-30, jul.-dez., 2016

paranaenses e uma abordagem de entrevistas semi-direcionada, caracterizando-se como dados qualitativos. Vale ressaltar que essas duas últimas, em especial, se complementam, consolidando uma base de dados para o desenvolvimento do projeto.

Também haverá o uso da vivência do pesquisador como usuário da bicicleta como meio de transporte. Esta proporcionará uma imersão no objeto pesquisado, enriquecendo o trabalho e aproximando-o da realidade, o que proporcionará ao estudo uma visão do todo. Com essa tríade de dados quantitativos, qualitativos e pesquisador usuário, é possível uma visão mais ampla e real do objeto estudado.

Com o propósito de complementar os dados levantados em pesquisa anterior pelo autor, após a fundamentação teórica e bibliográfica, haverá a aplicação de entrevistas semi-direcionadas a grupos específicos. Essas entrevistas serão realizadas a fim de compreender, principalmente: como os ciclistas observam e se inserem no espaço urbano diário, usando a bicicleta como meio de transporte; os riscos que enfrentam; suas demandas; o respeito à esse modal por parte dos não-usuários; as políticas públicas de incentivo ou não ao uso da bicicleta; entre outros fatores que poderão ser percebidos por estes mesmo usuários. De maneira a acrescentar dados à essa análise, será pesquisado o ponto de vista e as percepções de quem não usa a bicicleta como meio de transporte e os motivos pelo qual não aderem a esse meio de locomoção, também dos motoristas à respeito dos ciclistas no trânsito, como vivenciam esses modais no cotidiano e como ocorre essa convivência.

Além disso, as externalidades nos custos das intervenções urbanas para construir cidades adaptadas para automóveis são as mais caras, e esses recursos são retirados de outras áreas mais importantes e de bem comum a todos. Em outras palavras, uma das maiores ilusões do modelo rodoviário é que quanto mais amplas e mais rápidas sejam as vias, assim serão resolvidos ou amenizados os congestionamentos no trânsito (quando na verdade são políticas de fomento), enquanto esses custos aumentam cada dia mais nas contas públicas simultaneamente com o aumento dos problemas causados por esse mesmo modelo. Isso se deve a um equívoco da administração municipal de Maringá que entende o problema restritamente como uma questão de trânsito, não como uma conjuntura complexa abrangendo o tema transporte. Esse último engloba todos os modais, portanto indo além das políticas públicas *automobilísticas* vigentes.

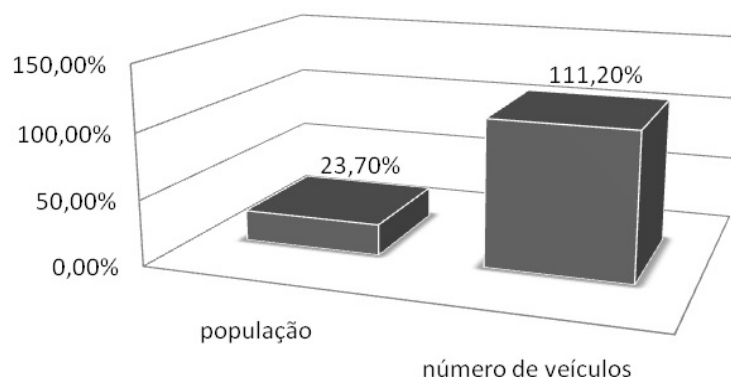
De fato as políticas de aumento das vias são políticas de fomento ao uso do automóvel e não resolvem o problema complexo da mobilidade urbana, pois quanto mais vias são construídas, mais carros são adquiridos e assim a malha urbana vai rapidamente sucumbindo. Nesta mesma leitura Cristovam Buarque afirma que:

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

O que se tem visto em pleno século XXI é o caos gerado pelo sistema de transporte. O modelo de transporte urbano, particular ou não, movidos a combustível não renovável, vem gerando no município de Maringá, sérios congestionamento das vias de circulação e provocando desgastes demasiados ao cidadão, dificultando os deslocamentos diários para todos. Esse quadro em parte é reflexo da política de fomento aos automóveis e está expresso na desproporção entre o crescimento no número de veículos contra o crescimento da população, como vemos na Figura 2.

Maringá tem refletido uma tendência marcante do crescimento no número de veículos em relação a sua população. Estudos realizados pelo Observatório das Metrôpoles em 2011 mostram que o crescimento no número de veículos é quase cinco vezes maior do que o crescimento da população.

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



Fonte: RIBEIRO, L C Q; RODRIGUES, J.M. adaptada pelos autores.

Essa crise tem um ponto estrutural do próprio espaço urbano devido ao aumento do uso de transporte individual motorizado, especialmente os carros, que tiveram um crescimento vertiginoso, e a malha urbana das cidades não tem suportado tamanha demanda. Deste modo, temos o colapso nas cidades, sobretudo nas médias e de grande porte. Além disso, existem outros fatores como: o transporte coletivo de baixa qualidade e com preços abusivos, fortalecendo a ideia do carro como meio de transporte viável, e somado ao fetiche ligado a esse consumo e o preconceito contra o usuário do transporte coletivo, além do crescimento das cidades aumentando as distâncias da periferia em relação ao centro.

Tendo em vista esse problema, que está ligado ao modelo urbano que Maringá tem arquitetado impossibilita o cidadão ao seu “direito à cidade”, e é preciso ressignificar essa cidade por meio da “democratização do espaço urbano”, ou seja, possibilitar às pessoas a ter o direito de escolher a forma de se deslocar no espaço geográfico. Para tanto, é necessário uma infra-estrutura em equilíbrio com todos os modais de transporte o que, na realidade, não é o que acontece.

Atualmente se constata uma imposição cultural/ideológica e estrutural do planejamento urbano para, justamente, o transporte individual motorizado apenas, reforçando a ideologia do consumo de automóveis que foi construída historicamente pelas indústrias automobilísticas e pela burguesia comercial. Desta forma, o automóvel não é usado somente como necessidade básica (valor de uso), ele foi imposto como tal, e colocaram os outros modais de transporte como opções inviáveis diante do mercado e como opção de mobilidade.

Nosso psiquismo está ocupado pelo automóvel; pela ideia de liberdade, individualidade e rapidez. Não inventam nada. Não avaliam se há ou não outros meios de atender nossos desejos, as nossas condições de existência [...] Cada um está fechado em seu carro dentro de uma concha: lugar da solidão, lugar da dessocialização. Ninguém se comunica. Todos se evitam, se fecham em si mesmos, prisioneiros do cinto de segurança, do volante, do assento, das portas e janelas (MOSCOVICI, 2007, p. 206-207).

Nesta conjuntura o automóvel é hegemônico, não se respeita o pedestre, o ciclista, e os outros modais mais frágeis, pois tudo passa a ser planejado de modo que o trânsito seja feito para o veículo, aumentando a malha urbana para o automóvel, agravando a crise de *imobilidade urbana*, pois as cidades são incapazes de suportar tamanha demanda e, além

disso, prejudicando a mobilidade dos serviços básicos como: transporte coletivo, serviços de emergência, transportes de cargas de pequenas distâncias, coleta de resíduos sólidos (lixo) entre outros.

Caminhando nesse sentido, a preeminência do automóvel não permite uma cidade com um ambiente agradável e segura, com espaços públicos de convivência, áreas verdes e outros espaços públicos em geral pois, a cidade na visão do automóvel, não existe meio ambiente à sua volta. Deste modo, quando nos locomovemos de carro não observemos o trajeto, porque é um espaço produzido artificialmente dentro de outro espaço geográfico, e esses locais por onde passamos não são sentidos de forma plena.

## Resultados

Concluimos, portanto, que há vários perfis de ciclistas na cidade, e esses grupos foram divididos em nichos específicos e esses, por sua vez, foram agrupados por suas semelhanças. O primeiro grupo é formado pelos assim denominados usuários históricos, são os indivíduos que se utilizam da bicicleta como meio de transporte pelo menos desde a década de 1960, com a experiência de terem vivenciado todas as substanciais mudanças ocorridas em Maringá ao longo desse tempo e lhes conferindo importante papel neste processo. Desta forma vivenciaram uma política urbana que inviabilizou o uso da bicicleta para desenvolver prioritariamente o uso do transporte individual motorizado.

Outro grupo a ser destacado são os indivíduos que utilizam a bicicleta e o carro ao mesmo tempo como meio de transporte, que são os usuários híbridos. Esse nicho tem a contribuir para se perceber a diferença entre o uso do automóvel com meio de transporte e o uso da bicicleta, além de por em prática a multimobilidade.

Mais um importante ator neste processo são os trabalhadores, que fazem uso da bicicleta diariamente como meio de locomoção. Esses sujeitos, em sua maioria, usam esse modal mais como uma necessidade e tem muito a colaborar, já que vivenciam diariamente a realidade de se utilizar a bicicleta como principal meio transporte. Um de nossos depoentes evidencia em seu relato muita propriedade ao indicar mudança para a cidade como, por exemplo, a de fazer ciclovias em todas as avenidas da cidade e, é claro, estudos prévios relacionados ao assunto são necessários, mas é de suma importância ouvir o público interessado para se ter uma confluência entre os estudos de viabilidade técnica e as demandas populacionais.

Também foi possível agrupar outro setor que faz o uso da bicicleta, os estudantes que em sua maioria ainda não tem idade para dirigir veículos motorizados, vimos que esses não sentem seguros ao pedalar e também foram interpelados quanto ao apelo ao uso do automóvel para os jovens que já não estão em sua maioria vendo os veículos motorizados como um modal eficiente.

Um importante desdobramento da recente “moda” em que a bicicleta tem se inserido na atualidade tem provocado o surgimento da bicicleta como forma de lazer pela cidade. Além do uso da bicicleta dentro área urbana, também tem surgido o uso para os chamados passeios de aventura nas estradas rurais de Maringá, e tem como atrativo o contato com a natureza e uma prática esportiva mais emocionante. Essa nova forma de uso se constitui por cidadãos de uma classe média urbana que em sua maioria usa a bicicleta como lazer ou esporte, mas uma pequena parte desses emprega o uso da bicicleta também como meio de locomoção.

O poder público municipal foi consultado e a aproximação foi no sentido de observar como a bicicleta é vista por esse órgão, quais as futuras melhorias programadas para esse meio de transporte e entender porque esse modal só agora começou a ser visto por eles.



Mais um grupo que não poderia deixar de compor as entrevistas são as pessoas da associação dos ciclistas urbanos de Maringá, a CicloNoroeste. Essa organização não governamental tem função de representar os ciclistas da cidade, porém mesmo assim encontra dificuldades em fazê-la uma vez que a ONG tem apenas dois anos de atuação. Esses ativistas assimilam esse meio de locomoção como uma ferramenta política de transformação das cidades e isso nos revela uma mudança que está em curso, uma vez que até 2012 essa pauta era pouco apreciada pela comunidade maringaense.

## Conclusão

Durante a aplicação dos questionários foi observado um complexo uso da bicicleta em Maringá e, na pesquisa, conseguimos delinear alguns nichos que se destacaram por homogeneidade para que fosse possível dividi-los em grupos. Dentre esses grupos ou nichos os que mais se sobressaíram foram os indivíduos que utilizam a bicicleta para os seus deslocamentos diários como meio de transporte, pois o seu uso está mais ligado a uma necessidade e não a uma opção. Essa observação extraída em campo vai ao encontro do que foi destacado pela Pesquisa de Orçamento Familiar (POF) abordado na introdução deste artigo, ao esclarecer que as famílias de menor renda que recebem de R\$600 a R\$1.200, seguida das classes com renda entre R\$1.200 a R\$3.000 são as que mais adquirem bicicletas. Portanto esse grupo consolida a bicicleta como um meio de transporte acessível e eficiente para seus deslocamentos tendo em vista os elevados preços do transporte coletivo e sua pouca eficiência em virtude de seus constantes atrasos.

Outro nicho que podemos delimitar é dos estudantes e trabalhadores de classe média que tem um uso diferente desse meio de locomoção. Para esses cidadãos a bicicleta representa uma importante autonomia em seus deslocamentos, pois com ela eles podem fazer seus trajetos sem a necessidade de um automóvel, este por sua vez requer um investimento relativamente elevado. Apesar de este nicho em especial ser majoritariamente de classe média, eles optaram pela bicicleta como seu principal meio de transporte.

Também é importante resgatar o debate já destacado anteriormente neste trabalho sobre como usuários da bicicleta se inserem neste espaço urbano já tão adaptado aos veículos motorizados. O que ficou evidente é que essa parcela da população de Maringá entende que faltam avanços fundamentais a serem conquistados para a mobilidade urbana da cidade, e os pontos mais levantados foram a demora na ampliação das ciclovias e ciclofaixas, já que a ciclovia da Av. Brasil não basta tendo em vista a demanda da cidade. Além disso, essas estruturas são importantes políticas de fomento ao uso da bicicleta nas suas mais diversas formas (lazer, meio de transporte, prática esportiva, entre outras), sobretudo para quem está iniciando no modal e tem uma maior insegurança ao se deslocar. Outro aspecto relevante da estrutura cicloviária é a função de assegurar a vida de quem já utiliza esse modal de transporte.

## REFERÊNCIAS

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

BRASIL. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Programa Brasileiro De Mobilidade Por Bicicleta: Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília: 2007. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/>>. Acessado em 01/04/2012.

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

GUEDES FILHO, E.M. et al. **Análise econômica do setor de Bicicletas de suas regras tributárias**. São Paulo: Tendência Consultoria Integrada, 2013. 70 p.

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

RIBEIRO, L.C.Q; RODRIGUES, J.M. **Da crise da mobilidade ao apagão urbano**. Disponível em: <<http://mercadoetico.terra.com.br/arquivo/da-crise-da-mobilidade-ao-apagao-urbano/>>. Acesso em 20 abril de 2012.

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