

AS POTENCIALIDADES DE MARINGÁ PARA O USO DE MOBILIDADE ALTERNATIVA COM BICICLETAS¹

Eduardo Simões Flório de Oliveira

Licenciado em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá, Mestrando pela mesma instituição e pesquisador do Núcleo de Mobilidade e Mobilização. E-mail: eduflorio@gmail.com

Márcio Mendes Rocha

Professor do Departamento de Geografia e do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá e Coordenador do Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização. E-mail: mmrocha@uem.br

Natalia Fernanda Ramos de Oliveira

Especialista em Comunicação Organizacional na Faculdades Maringá e Mestranda pela Universidade Estadual de Maringá. E-mail: nataliafernanda.ro@gmail.com

RESUMO: Diagnosticar os potenciais de Maringá para mobilidade urbana sustentável com bicicletas e procurar sinalizar alterações na infraestrutura para melhorar o uso deste meio de transporte na cidade, e assim buscando otimizar as condições dos deslocamentos urbanos, é o objetivo deste trabalho. As cidades médias e grandes têm vivido uma crise na eficiência da mobilidade urbana, sendo aprofundada pelo uso de transporte individual motorizado, que ocupa mais espaço nas vias que os outros modais como, por exemplo, as bicicletas. Esta apresenta algumas vantagens que não são exploradas adequadamente. Sinalizar uma crítica ao modelo carrocentrista² como mobilidade nas cidades, e que tem falhado em vários aspectos, pois as cidades centralizadas nos automóveis são modelos urbanísticos muito caros e ineficientes, faz-se necessário. Investe-se muito em infraestrutura, pois se constroem as cidades priorizando vias para os carros em detrimento das áreas públicas de convivência, áreas verdes, parques, ruas menores e mais arborizadas, assim desprivilegiando um projeto de cidade centralizada nas pessoas.

Palavras-chave: mobilidade urbana; mobilização cultural; direito a cidade.

¹ Trabalho oriundo de uma pesquisa de iniciação científica (PIBIC-CNPQ)

² Carrocra: modelo urbanístico que prioriza a mobilidade urbana centrada nos automóveis

THE POTENTIALITIES IN MARINGÁ FOR USING ALTERNATIVE MOBILITY WITH BICYCLES.

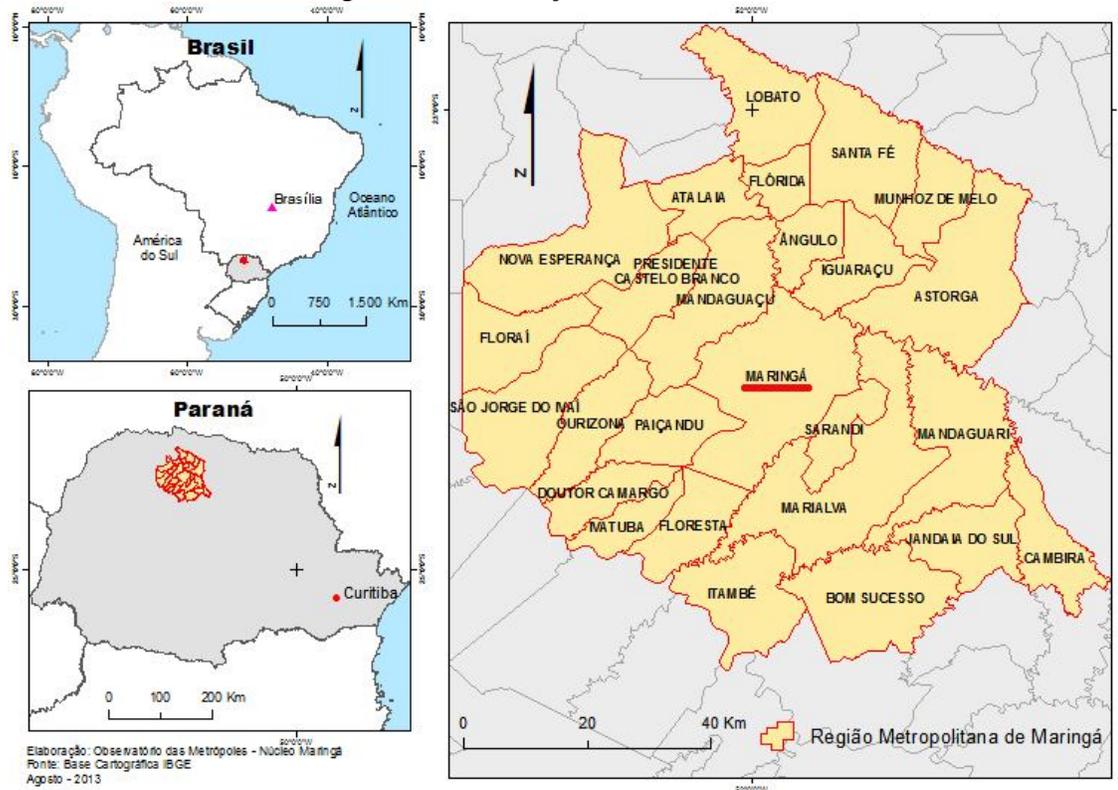
ABSTRACT: Give a diagnosis of potential from Maringá to urban mobility sustainable with bikes and looking to point infrastructure's changes to improve the use of this means of transport in the city, in order to improve the conditions of urban trips . Medium and large cities, have experienced a crisis on the efficiency of urban mobility deepened by the use of individual motorized transport , wich occupies more space in the way that other modes for example, bicycles. This one has some advantages that are not adequately explored. To point at a critique of carrocrata's as mobility in cities, wich has failed in many aspects, because cities centralized in cars are very expensive and inefficient urban models . Investing too much on infrastructure, for the cities are built prioritizing roads for cars instead of public living areas , green areas , parks , smaller roads and more wooded, and give not priority to a project for the city centralized in people.

Keywords: urban mobility; cultural mobilization; claim to the city.

INTRODUÇÃO

O município de Maringá localiza-se à Latitude 23° 25' S e Longitude 51° 57' W, tem altitude de 596 metros, e é o local onde foi realizado o estudo. A população do município foi, em 2013, de 385.753 habitantes (IBGE 2013), e tem crescido de maneira considerável nas últimas décadas. A cidade é polo econômico regional e vem atraindo força de trabalho de diversas regiões do Estado do Paraná, sobretudo em sua Região Metropolitana (R.M.M.), conforme Figura 01. Em alguns setores da construção civil, a cidade mobiliza trabalhadores de outras regiões do Brasil, como Norte e Nordeste. Isso colabora, nos últimos anos, com o crescimento demográfico e intensifica toda problemática urbana, principalmente no que diz respeito à mobilidade na malha intraurbana.

Figura 1- Localização da área de estudo.



Fonte: Base cartográfico IBGE

Elaboração: Observatório das Metrópoles - Núcleo Maringá.

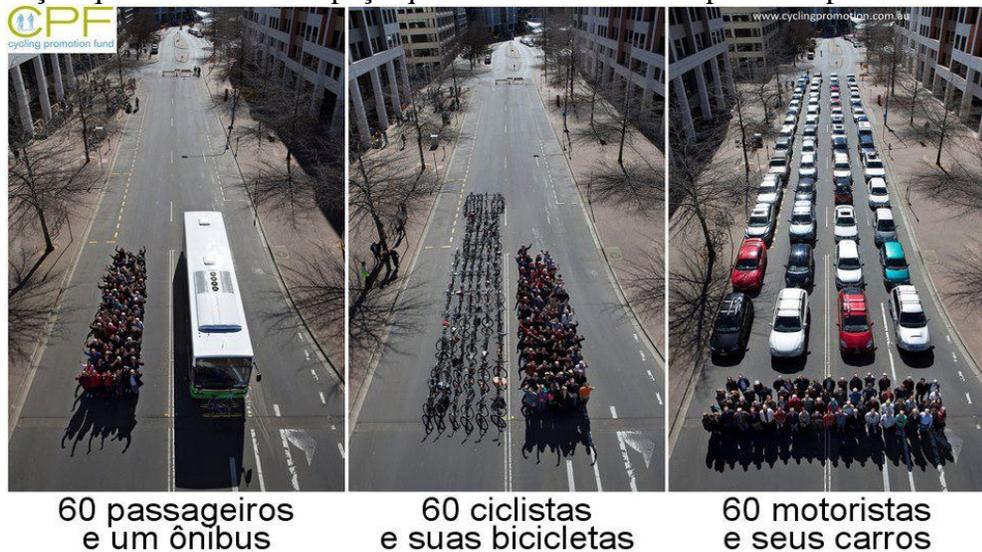
Quanto à questão da mobilidade urbana, em especial os países emergentes, como o Brasil, estes sofrem mais com a crise de mobilidade por terem optados pelo transporte individual motorizado em detrimento do coletivo e os não motorizados, e ainda provocam o que é chamado de “imobilidade urbana”. Essa escolha política centrada no automóvel, em nossa nação, começou no governo de Juscelino Kubistchek, com a implantação definitiva da indústria automobilística através da abertura e a vinda de fábricas automotivas para o país na década de 1950.

Através da consolidação da política nacional de abertura às rodovias, do desenvolvimento industrial e do aumento vertiginoso da população urbana em relação a rural entre as décadas de 1960 e 1970, 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 cidades grandes e médias já é inviável sair de carro na maior parte do tempo para os deslocamentos urbanos, e Maringá está trilhando o mesmo caminho já mostrando alguns pontos de imobilidade, com algumas medidas exclusivas para o transporte individual motorizado que aprofundam essa crise, como: a mudança para o trânsito binário em avenidas de maior fluxo, aumentando a velocidade dos veículos e resultando na elevação do número de acidentes fatais; as ampliações de estacionamentos públicos em detrimento das áreas públicas de convivência; o alargamento de algumas vias de rodagem; 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 como meio de transporte.

Mesmo o transporte coletivo e a bicicleta se apresentando mais econômicos em relação área que ocupam em uma via, comparado-se aos automóveis, conforme Figura 02, esses se estendem consideravelmente nas mesmas confrontando aos outros dois modais.

Figura 2- Ação que demonstra o espaço que cada modal de transporte ocupa em uma via.



Fonte: CPF - The Cycling Promotion Fund

Além disso, as externalidades dos custos para construir cidades para carros são opções das mais caras de urbanização existente, e esses custos são retirados de outros setores mais importantes e de bem comum à mais pessoas. Em outras palavras, uma das maiores ilusões do

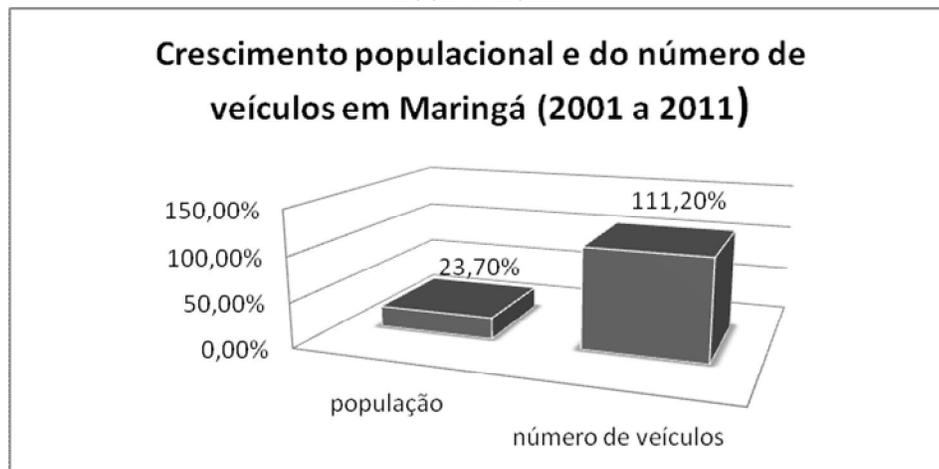
carrocentrismo é que quanto mais amplas e mais rápidas sejam as vias, amenizariam os congestionamentos no trânsito. Isso elenca custos elevados nas contas públicas simultaneamente com o aumento dos problemas causados por esse mesmo modelo.

De fato, as políticas de aumento das vias são políticas de fomento ao uso do automóvel e não resolvem o problema de 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 C. 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, vem gerando no município de Maringá inúmeras perdas para a população como o congestionamento das vias de circulação, provocando desgastes demasiados ao cidadão e dificultando todos os deslocamentos diários. Maringá reflete uma tendência marcante do crescimento no número de carros em relação a sua população.

Figura 3 – Crescimento da população e do número de veículos em Maringá entre os anos de 2001 a 2011.



Fonte: RIBEIRO, L. C. Q; RODRIGUES, J. M. 2011.

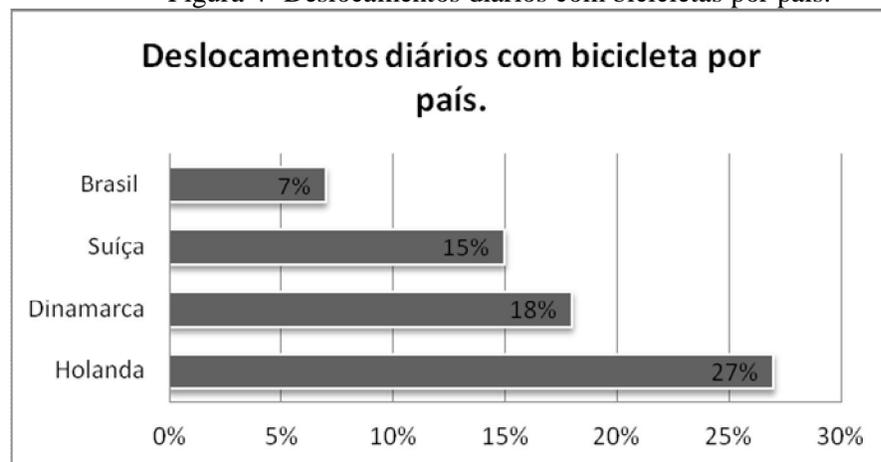
Adaptação: o autor

Estudos realizados pelo Observatório das Metrôpoles (UEM) em 2010 mostram que o crescimento no número de veículos em Maringá é quase cinco vezes maior do que o crescimento da população.

Esse fator tem um ponto estrutural do próprio espaço urbano que vem do aumento de uso do transporte individual motorizado, os carros, que tem um crescimento vertiginoso e a malha urbana das cidades não tem suportado tamanha demanda. Por isso temos esse colapso, sobretudo nas cidades de médio e grande porte.

Podemos tomar como exemplo outros países com o cuidado das devidas adaptações às peculiaridades de cada espaço e sociedade no caso de implantação, e não como uma perspectiva vertical, impositora, sem ver as realidades em todas as escalas. O principal exemplo que temos é o da Holanda, que usa a bicicleta em 27% de seus deslocamentos diários. Em seguida, a Dinamarca, com 18% e a Suíça com 15% (Ministério das Cidades 2007). Estes países tem tomado frente a algum tempo por essa opção e com bons resultados, tanto que são referência no mundo todo em mobilidade urbana e tem colhido os benefícios. A Figura 04 esclarece:

Figura 4- Deslocamentos diários com bicicletas por país.



Fonte: Ministério das Cidades: Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil 2007.

No caso do Brasil a realidade é diferente, pois, segundo a Agência Nacional de Transporte Público, usa-se a bicicleta nos deslocamentos diários em apenas 7% deles, e isso é um reflexo da falta de incentivos ao seu uso.

A cidade de Maringá, que se encontra como uma cidade média, tem a terceira maior frota de carros do Paraná, ficando atrás apenas da capital do estado, Curitiba, e de Londrina, que é a segunda maior cidade no estado do Paraná, o que nos mostra claramente a opção tomada pelo transporte individual motorizado.

Promover a conscientização da sociedade de que a bicicleta é um meio de transporte já faz parte da legislação brasileira desde 1997, como é indicado na lei de número 9.503 no artigo 58 do Código de Trânsito Brasileiro e destaca-se.

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

Isso demonstra claramente que a bicicleta deve ser respeitada no mesmo espaço dos veículos motorizados e com preferência sobre estes, além de ser considerada efetivamente um meio de transporte.

Este trabalho procura mostrar alternativas que ainda não estão sendo bem exploradas, mas apresentam grande potencial nesta discussão por já terem sido aplicados em outros países com grande êxito. No Brasil, algumas cidades como Toledo-PR e Sorocaba-SP, entre outras, já apresentam boas experiências, pois levaram a sério essas alternativas, utilizando a bicicleta como meio de transporte. Porém, são atitudes isoladas que poderiam sistematizar um plano nacional sobre mobilidade de forma mais ampla ou mesmo em escala municipal.

Ampliar a percepção do espaço é uma consequência do uso da bicicleta, onde se vivencia o meio em que está, ao contrário do carro, que é um espaço produzido artificialmente dentro de outro espaço maior que é o meio onde estamos.

METODOLOGIA E RESULTADOS

O projeto foi desenvolvido através da própria vivência do pesquisador como usuário de bicicleta no seu cotidiano. E para dar mais consistência e melhor leitura de outras realidades vividas pelos usuários deste meio de transporte, também foi utilizado a aplicação de um questionário para que o usuário aponte os benefícios e dificuldades encontradas no uso deste.

A metodologia utilizada busca aproximar o pesquisador de sua pesquisa, pois muitas vezes pode se distanciar de seu objeto de estudo provocando contradições. Frequentemente o pesquisador fragiliza a discussão teórica por não estar imerso no seu objeto de estudo e não ter real noção mais ampla possível da realidade, as quais poderiam ser contestadas na prática, como defende Edgar Morin.

O todo tem qualidades ou propriedades que não são encontradas nas partes, se estas estiverem isoladas umas das outras, e certas qualidades ou propriedades das partes podem ser inibidas pelas restrições provenientes do todo. (MORIN, 2000, p. 37)

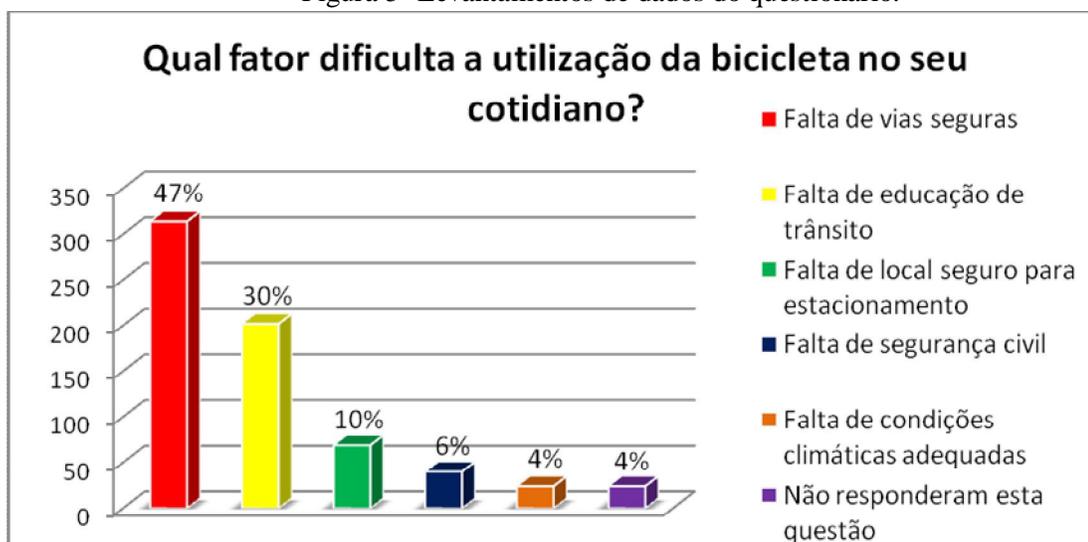
Sem esta imersão no objeto de estudo o pesquisador pode ser prejudicado com uma análise menos criteriosa e superficial, na qual se vê o todo e não considera parte a parte, pois o todo tem peculiaridades que não podem ser encontradas nas partes, se estas estiverem isoladas umas das outras, e certas qualidades das partes podem ser negligenciadas.

Também foi proposto sensibilizar o poder público da importância da bicicleta como um modal de transporte e a necessidade de incluir a mobilidade urbana com bicicleta nos planos municipais de forma séria, efetiva e sistemática através dessa pesquisa.

Para consolidar essa imersão e captar as questões do público de interesse, foram aplicados questionários (vide Anexos). O local foi o Segundo Fórum de Bicicletas de Maringá – Ecobike. Esse Fórum tem característica de não ter um público restrito a ativistas relacionados com a mobilidade urbana por bicicletas, sendo positivo na aplicação do questionário por ter uma maior abrangência de públicos variados. Isso também se deve ao grande número de inscritos, pois a maior parte destes participaram apenas do passeio ciclístico, em 9 de julho de 2013, e é mais chamativo ao público em geral.

Os dados representados nas figuras foram fundamentados através dos questionários aplicados no evento Ecobike, com 673 entrevistados, indicando uma análise mais apurada da realidade, dificuldades e propostas que os usuários podem indicar.

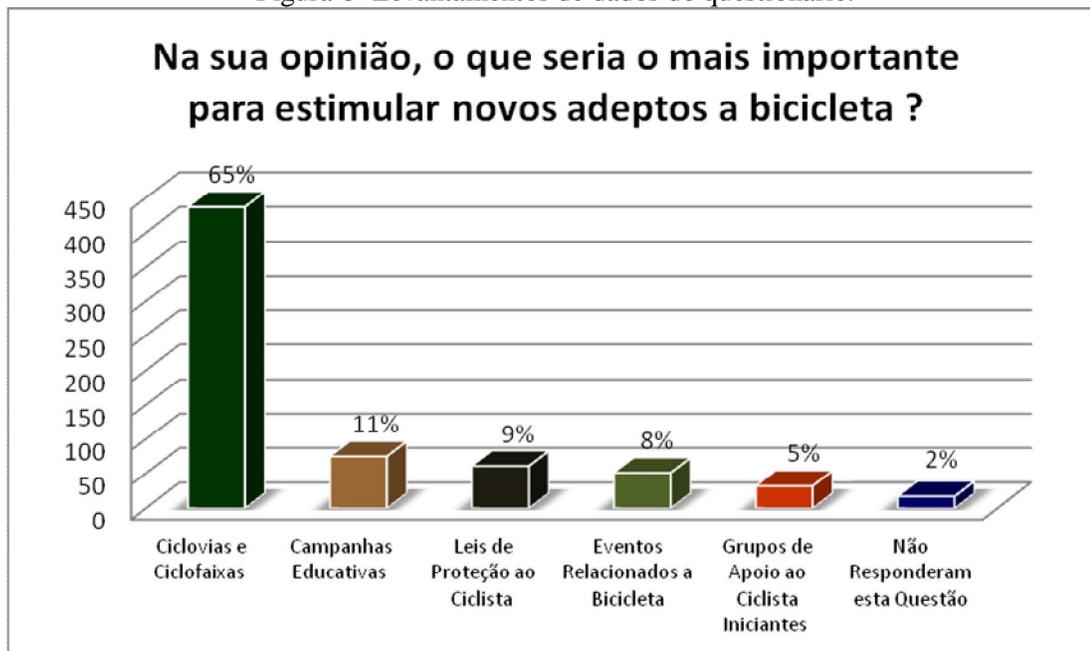
Figura 5- Levantamentos de dados do questionário.



Fonte: Ecobike. Adaptado: Autor 2013.

Como apontado, no decorrer da pesquisa buscou-se entender as dificuldades que impedem o desenvolvimento mais pleno da mobilidade com bicicletas em Maringá, indicadas na Figura 05 que proporciona elementos à essa análise. Desta forma, fica evidente a falta de vias seguras para se deslocar na cidade, o que representa 47% das dificuldades apontadas pelos entrevistados. Em seguida, a segunda maior dificuldade encontrada é a falta de educação no trânsito, com 30% das ocorrências indicadas. Ou seja, os dois principais elementos a coibir o uso da bicicleta estão correlacionados por remeterem à segurança de forma geral, somando 77% das dificuldades apontadas pelo público. Subsequentemente e também relacionada à falta de segurança em geral, está a ausência de locais para estacionamento das bicicletas ou conhecidos paraciclos, representando 10% das respostas. Já com 4% e não muito representativa é a falta de condições climáticas adequadas e, também com 4%, os que não responderem a pesquisa.

Figura 6- Levantamentos de dados do questionário.

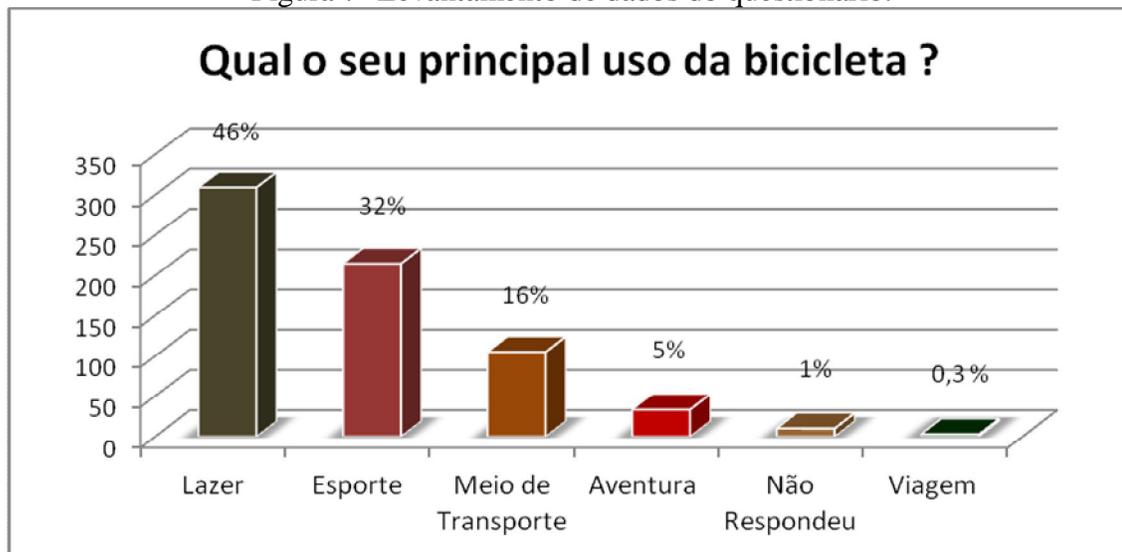


Fonte: Questionário do autor 2013.

Também fica claro na Figura 06 que a segurança oferecida pelas ciclovias e ciclofaixas poderia ser um elemento muito atrativo, sobretudo à novos adeptos ao uso da bicicleta que ainda temem o trânsito, com 65% de todos os entrevistados. Já em segundo lugar, fica o fomento à campanhas educativas com 11%, sinalizando a falta de uma relação amistosa entre os modais no trânsito, e remetendo novamente à Figura 05 sobre a falta de educação no trânsito. Em terceiro lugar estão as leis de proteção ao ciclista, com 9% dos entrevistados, confirmando o não cumprimento das leis já existentes e/ou o não conhecimento delas. Para combater essa desinformação e insegurança, os Eventos Relacionados à Bicicleta (8% dos entrevistados) podem sanar em parte essa desinformação.

Entre outras lacunas para estimular novos adeptos a bicicleta, está a falta de grupos de apoio a ciclistas iniciantes (5%). Em alguns lugares existe o projeto chamado Bike Anjo, muito conveniente para esses casos, em que ciclistas experientes dão suporte ou ajuda aos ciclistas iniciantes para que possam se deslocar com o máximo de segurança possível dentro das cidades, e desenvolver autonomia como ciclista gradativamente.

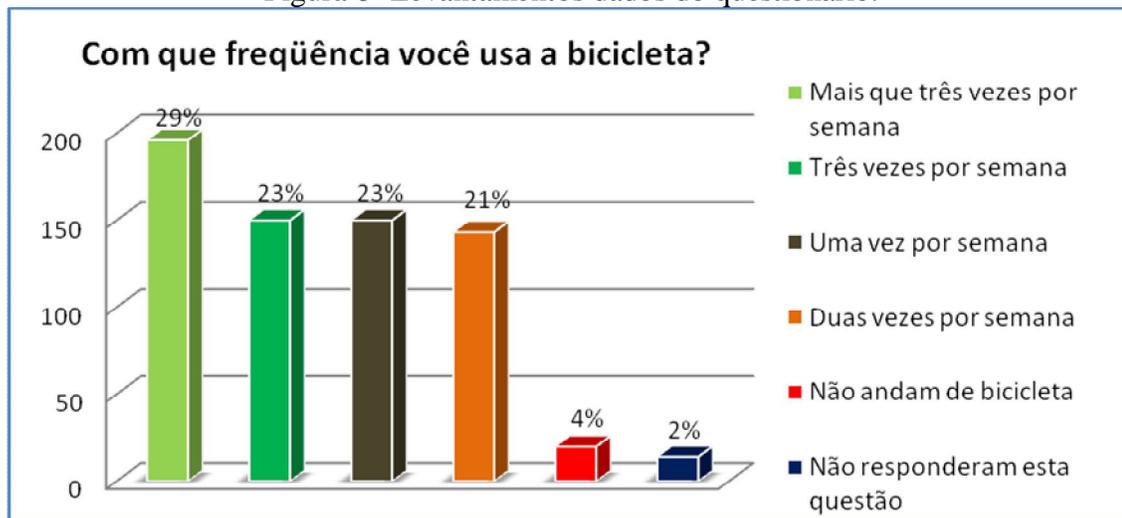
Figura 7- Levantamento de dados do questionário.



Fonte: Questionário do autor 2013.

O uso da bicicleta para o lazer teve 46% das respostas, e o uso para esporte obteve 32% que, somados, representam 78% dos entrevistados afirmando que a bicicleta ainda não se caracteriza como meio de transporte. Porém, o lazer e o esporte podem ser um início para que os usuários vejam a bicicleta de outra maneira, como meio de transporte viável dentro das cidades, aumentando assim o número de adeptos ao uso dela como tal, pois nesta pesquisa somente 16% dos entrevistados indicaram usá-la como meio de transporte. Isso ainda é pouco para uma cidade como Maringá, com uma topografia extremamente favorável. E ainda existe um contraponto, que é falta de estímulos por parte do poder público, refletindo diretamente nas pesquisas. Para o item “Aventura” com 5% das respostas, é uma forma de esporte ou lazer, e apenas 0,3% para viagem.

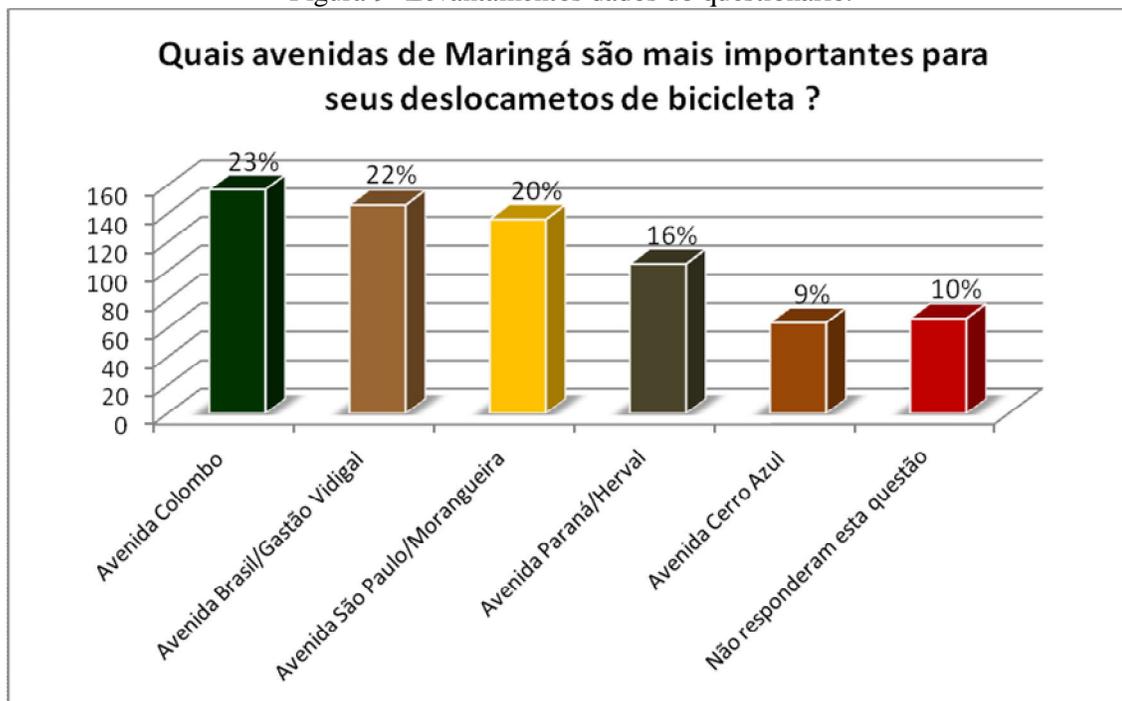
Figura 8- Levantamentos dados do questionário.



Fonte: Questionário do autor 2013.

A maior parte dos entrevistados usa a bicicleta mais de três vezes por semana, representando 29% das respostas. Isso é um fator positivo e se apresenta de forma importante, pois essa prática demonstra que usa o modal com frequência significativa dentro do espaço urbano e, assim, sinaliza uma demanda representativa para que medidas sejam tomadas de maneira a atender essa mesma demanda. A primeira medida seria a estruturação para os usuários já existentes e, por conseguinte, ações que estimulem novos adeptos. Por exemplo, nas vias de trânsito binário a supressão de um dos estacionamentos para a implantação de uma ciclovia ou ciclofaixa. Confirmando essa análise, outros 23% dos entrevistados demonstraram que também usam a bicicleta nos deslocamentos urbanos três vezes por semana, mesmo com as limitações já pontuadas, e logo em seguida utilizando 21% dos seus deslocamentos de duas a três vezes por semana um grupo que também tem buscado outra alternativa. Agrupando os últimos três elementos da figura, que compreendem os que usam a bicicleta em seus deslocamentos mais de três vezes por semana até duas vezes por semana, tem uma relevância de 73% dos entrevistados, demonstrando uma uso considerável desta em Maringá mas que ainda pode ser negligenciada. Já com uma utilização mais tímida, de 23%, utilizam a bicicleta uma vez por semana no seu cotidiano. Mas ainda encontra-se 4% que não andam de bicicleta, e os motivos para tanto são inúmeros, desde a questão pessoal até a falta de condições em Maringá para esse modal.

Figura 9- Levantamentos dados do questionário.



Fonte: Questionário do autor 2013.

Essa questão tem como finalidade mapear as principais vias em Maringá usadas pelos ciclistas em suas mobilidades e assim implantar ações efetivas, provindas de um diálogo amplo e democrático com os interessados, proporcionando a tomada de decisões mais compatíveis com o público em questão.

Deste modo, essas avenidas são as mais relevantes: a Av. Colombo, com 23% de uso dos ciclistas, pois ela corta a cidade de ponta a ponta, e nela é fundamental a segregação do ciclista com os demais modais através de uma ciclovia, por conta da velocidade dos veículos e do transporte de carga com automóveis passados; a Av. Brasil/Gastão Vidigal tem 22% dos entrevistados usando como via, e sua importância é devida principalmente ao comércio nesses eixos de deslocamentos; Av. São Paulo/Morangueira com 20% de uso dos ciclistas e tem dois perfis para a Av. São Paulo, com a presença dos shoppings Avenida Center e o Maringá Park, somado à proximidade com o centro da cidade (zona 01), tem sua relevância comercial e de prestação de serviço, e ainda possui o Parque do Ingá em suas proximidades, como uma área de lazer; o outro perfil se refere a parte da Av. Morangueira que tem um comércio vivo, mas por

conta do transporte de cargas também é necessário investir em infraestrutura como ciclovia e ciclofaixas.

Já em relação à Av. Paraná e Herval, 16% dos entrevistados à selecionaram porque se caracteriza como uma ligação da zona universitária com o restante dos bairros da cidade, e é importante o investimento nesse eixo de mobilidade para garantir a segurança desses ciclistas. E com menor representatividade a Av. Cerro Azul, com os moderados 9% da pesquisa.

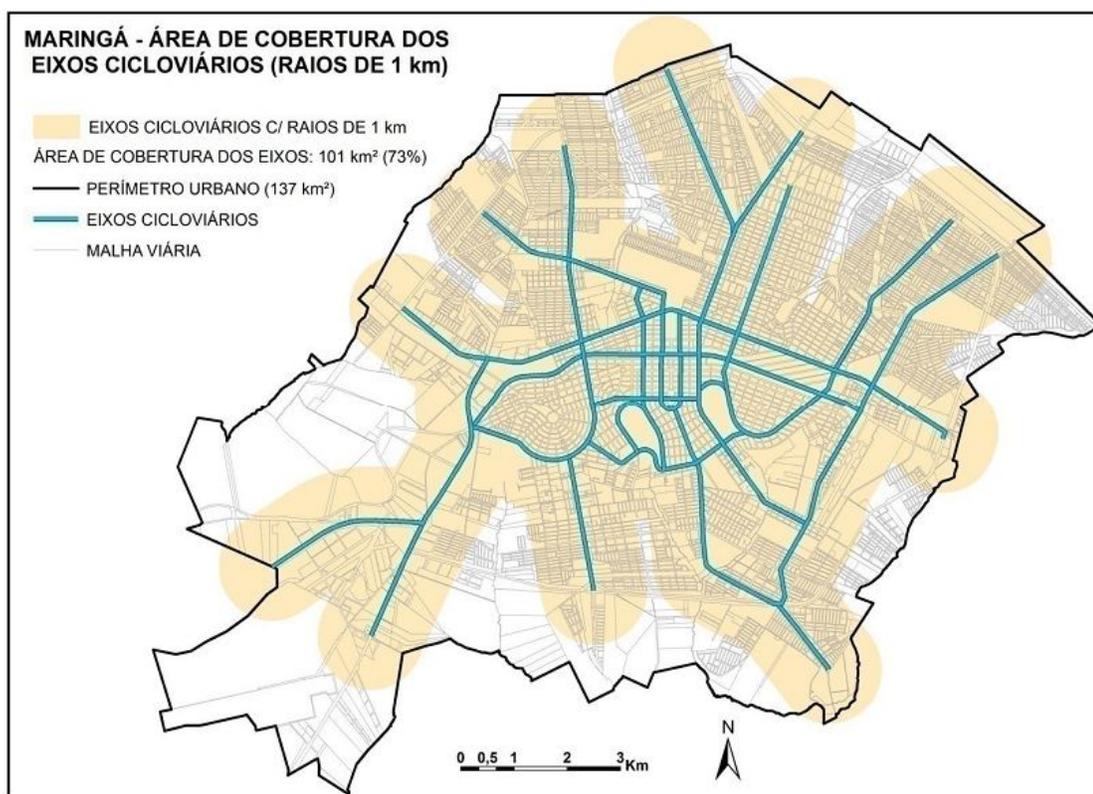
Analisando as figuras podemos constatar alguns aspectos mais gerais que convergem, claramente, à um recorrente sentimento de insegurança fundamentado pela falta de vias seguras, implantação de ciclofaixa e ciclovias, falta de educação no trânsito, falta de campanhas educativas, locais seguros para estacionamento, leis de proteção ao ciclista e grupos de apoio a ciclistas iniciantes, e todos esses aspectos apontados pelos usuários entrevistados. Isso reflete em 78% dos entrevistados não usarem a bicicleta como meio de transporte, contra 16% que a usam. Ou seja, se a segurança dos ciclistas fosse garantida, haveria um uso mais frequente da bicicleta como meio de transporte no cotidiano destas mesmas pessoas.

Sendo assim, a análise dos motivos para o uso ou não da bicicleta como meio de transporte é algo complexo, e em uma escala pessoal do usuário fica difícil mensurar essas questões. Porém, independentemente desses motivos pessoais dos usuários, é dever do poder público promover a segurança dos cidadãos que utilizam esse modal pois todos têm direito à cidade e ao espaço urbano e suas ruas. Além disso, o uso da bicicleta como meio de transporte se caracteriza como uma opção objetivamente positiva do ponto de vista ambiental e para a fluidez do trânsito.

Já em relação às respostas do poder público para as políticas de incentivo à mobilidade urbana com bicicletas em Maringá, estas são escassas, e quando feitas são ineficientes, pois não é realizado um estudo sério de demanda, além de não haver diálogo com os interessados decorrendo tomada de decisões centralizadas e verticalizadas. Tal fator tem fomentado uma insatisfação dos grupos organizados e/ou coletivos e dos usuários de bicicleta e que tem procurado seu espaço dentro da cidade. Esta é uma demanda legítima, pois ao se organizar para buscar representatividade e respeito, os grupos demonstram o que ainda não possuem e que existe uma necessidade de mobilização.

Como apontado nas leituras teóricas sobre o tema e nos resultados da pesquisa, alguns autores vão ao encontro da leitura de que Maringá tem um potencial para a implantação de uma rede cicloviária em quase todo o município, como demonstra claramente a dissertação de Neri T. B. O autor desenvolveu uma proposta metodológica para a definição de uma rede cicloviária através de um estudo de caso de Maringá: uma rede cicloviária com 94 km de extensão e que atende satisfatoriamente toda a cidade. Assim fica claro que Maringá dispõe de quase tudo para ser um espaço urbano adequado para os ciclistas, mas a falta de condições fundamentais provoca o sentimento de insegurança, conforme apontado nos resultados do presente relatório, além do mais importante que é a ação efetiva do poder público em obras e campanhas educativas.

Figura 10- Rede cicloviária indicada por Thiago Botion Neri com 88% de atendimento as zonas de Maringá.



Fonte: NERI, T. B. - Proposta Metodológica para Definição de Rede Cicloviária: um estudo de caso de Maringá.

No livro de Schetino A. M., este traça um paralelo entre a cidade do Rio de Janeiro (Brasil) e Paris (França), e como o modelo francês pode referenciar na urbanização do Rio de Janeiro. A relação entre esses dois espaços apresenta que, mesmo em intensidades diferentes, as duas cidades têm como componente cultural importante o ciclismo e a mobilidade urbana com bicicletas. Esses exemplos podem servir de base para Maringá começar uma mudança no modelo urbano, até então centrado no automóvel, para novas possibilidades, como a bicicleta e outros modais.

No livro *Apocalipse Motorizado*, uma coletânea organizada por Ned Ludd, apresentam-se vários teóricos afetos ao tema apontando para uma leitura crítica ao modelo centrado no automóvel. Para um destes autores, André Gorz, o carro nasceu como artigo de luxo, porém sua disseminação em massa já o comprometeu como tal, pois, é impossível existir artigos de luxo vendidos em massa. Em seguida, é fato também que o carro veio com a suposta ideia de resolver o problema de mobilidade urbana nas cidades, mas acabou se tornando seu maior algoz, já que “o carro, como uma mansão à beira-mar, é somente desejável e vantajoso a partir do momento em que a massa não dispõe de um” (GORZ, 2008, p. 78). Apesar de todos os problemas ocasionados pelo carro, sua desvalorização ideológica ainda não aconteceu, pois continua sendo visto como símbolo de *status quo*.

O Ministério das Cidades disponibiliza o “Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta para as cidades”, com aspectos mais amplos e dados técnicos, formando um grande levantamento de dados, e sinaliza propostas para um plano municipal de mobilidade urbana com bicicletas com vasto material aplicado em várias cidades no Brasil, consolidando-se como o principal referencial no tema.

No material elaborado pelo Observatório das Metrópoles da UFRJ, denominado “Da Crise da Mobilidade ao Apagão Urbano”, há muito em comum com o presente trabalho, além de ter proporcionado mais um referencial teórico relevante para o desenvolvimento da pesquisa.

O entendimento dos governos para o complexo urbano é de uma visão pontual dos problemas complexos das cidades, principalmente quando se fala em mobilidade urbana como é explorado neste trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Maringá já demonstra, a priori, um grande potencial para o uso da bicicleta como meio de transporte no espaço urbano devido ao alto número de carros na cidade, os quais causaram uma imobilidade urbana no trânsito que necessita de alternativas viáveis; e a cidade possui topografia plana e ideal para o uso da bicicleta. Além disso, a utilização da bicicleta também traz outros benefícios, como: melhoria da qualidade de vida do usuário; melhoria das condições físicas; impacto ambiental reduzido; maior acessibilidade pelo custo/benefício; baixo custo de manutenção; ocupa menor espaço nas vias urbanas e, novamente, reduz os gastos com manutenção da infraestrutura; e vivência do espaço urbano mais ampliada.

Apesar de todos os benefícios apresentados com o uso da bicicleta como meio de transporte, as políticas de incentivo a mobilidade urbana com bicicletas em Maringá são escassas, e quando feitas são ineficientes, pois não é realizado um estudo adequado de demanda, além de não haver diálogo com os interessados. Isso tem fomentado uma insatisfação dos grupos organizados e/ou coletivos e dos usuários de bicicleta, que têm procurado seu espaço dentro da cidade. Esta é uma demanda legítima, pois ao se organizar para buscar representatividade e respeito, os grupos demonstram o que ainda não possuem e que existe uma necessidade de mobilização.

Porém, nota-se que mesmo de forma tímida, há um maior espaço para as práticas de esporte em determinados parques da cidade, principalmente aos domingos de manhã e, assim, muitos adeptos da bicicleta como forma de lazer ou meio de transporte tem aproveitado essa oportunidade. Apesar disso, o poder público não entende essa abertura como uma oportunidade de gestão para inserir a bicicleta como meio de transporte no espaço urbano de forma sistemática.

O uso da bicicleta como meio de transporte não vai deliberar todos os problemas de mobilidade no espaço urbano, porém, pode ser uma das principais ferramentas na resolução desta problemática que é encontrada na maioria das cidades contemporâneas.

As entrevistas e os trabalhos de campo proporcionaram dados muito relevantes à pesquisa, pois com essas informações foi possível mensurar como os ciclistas urbanos se sentem ao fazer seus deslocamentos dentro de Maringá. O que foi observado é um sentimento de falta de segurança e de respeito, que podemos relacionar à falta de políticas públicas de segurança e

incentivo a esse meio de transporte, como foi constatado em todos os questionários, sobretudo na Figura 05, que expressa esse quesito, quando 77% das pessoas deixam de optar pela bicicleta como meio de transporte porque não se sentem seguras o suficiente para isso. Outro ponto que ficou evidente foi o fato de as pessoas utilizarem a bicicleta mais para o lazer, pois esta maioria ainda não a concebe como meio de transporte.

REFERÊNCIAS

APOCALIPSE MOTORIZADO : a tirania do automóvel em um planeta poluído. Ned Ludd, (org.) ; tradução Leo Vinicius ; ilustrações de Andy Singer.- 2. ed. rev. - São Paulo : Conrad Editora do Brasil, 2005.

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

CPF - **The Cycling Promotion Fund**, Disponível em:<<http://www.bikeoz.com.au/index.php/cycling-promotion-fund>> Acesso em 27 Outubro de 2013.

Detran-PR – **Departamento Estadual de Trânsito**, Paraná. Disponível em <<http://www.detran.pr.gov.br/>>. Acessado em: 09 abr. 2012.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 09 abr. 2012.

MORIN, E. **Os sete saberes necessários à educação do futuro** ; tradução de Catarina Eleonora F. da Silva e Jeanne Sawaya ; revisão técnica de Edgard de Assis Carvalho. – 2. ed. – São Paulo : Cortez ; Brasília, DF : UNESCO, 2000.

NERI, Thiago Botion - **Proposta metodológica para definição de rede cicloviária: um estudo de caso de Maringá**, dissertação de mestrado, UEM. 2012

PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007. Disponível na internet via <http://www.cidades.gov.br/>. Acessado em 01 de Abril de 2013.

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.

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

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

ANEXOS

Questionário (resposta por quantidade de pessoas que escolheram a alternativa)

01) Qual o principal uso da bicicleta ?

309 - Lazer

213 - Esporte

105 - Meio de transporte

33 - Aventura

10 - Não responderam esta questão

3 - Viagem

02) Com que frequência você anda de bicicleta?

196 - Mais que três vezes por semana

150 - Três vezes por semana

150 - Uma vez por semana

143 - Duas vezes por semana

20 - Não andam de bicicleta

14 - Não responderam esta questão

03) Qual fator dificulta a utilização da bicicleta no dia a dia?

314 - Falta de vias seguras

202 - Falta de educação de trânsito

69 - Falta de local seguro para estacionamento

40 - Falta de segurança civil (policimento)

24 - Falta de condições climáticas adequadas

24 - Não responderam esta questão

05) Qual tipo de Bicicleta você usa?

550 - Mountain Bike

41 - Outro

37 - Speed (Estrada)

19 - Urbana sem marchas

19 - Não responderam esta questão

7 - BMX / Freeride

06) Já participou ou tem interesse em participar de eventos (esportivos, desafios, exposições ou viagens) relacionados a bicicleta?

589 - Sim

73 - Não

11 - Não responderam esta questão

07) Quais avenidas de Maringá são mais importantes para seus deslocamentos com bicicleta ?

157 - Avenida Colombo

146 - Avenida Brasil/Gastão Vidigal

136 - Avenida São Paulo/Morangueira

105 - Avenida Paraná/Herval

66 - Não responderam esta questão

63 - Avenida Cerro Azul

08) Na sua opinião, o que seria o mais importante para estimular novos adeptos da bicicleta ?

437 - Ciclovias e ciclofaixas

75 - Campanhas educativas

61 - Leis de proteção ao ciclista

51 - Eventos relacionados a bicicleta

32 - Grupos de apoio ao ciclista iniciante

17 - Não responderam esta questão

Recebido em: 03/12/2013

Aprovado em: 18/04/2014