

# A MOBILIDADE URBANA CENTRADA NO USO DO AUTOMÓVEL: UM ESTUDO DO CASO DA CIDADE DE MARINGÁ – PR

DOI: 10.4025/revpercurso.v8i2.24798

*Eder Borges*

Graduação em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá (2012). E-mail: [ederunderlineborges@hotmail.com](mailto:ederunderlineborges@hotmail.com)

**RESUMO:** Os fluxos urbanos são temas que requerem um foco especial em termos de planejamento. Essa temática clama também por uma análise apurada relativa ao fator comportamental da população e ao papel dos gestores públicos diante de planejamentos de mobilidade. Esse estudo aborda a mobilidade urbana centrada no uso do automóvel na cidade de Maringá- PR. A pertinência desse tipo de análise se justifica nas implicações geradas pelo excesso de veículos postos em circulação: os acidentes de trânsito; os congestionamentos; a poluição atmosférica e a sonora. A contextualização da pesquisa foi feita em primeira análise mediante uma abordagem teórica dos motivos pelos quais o Brasil abrigou e vem subsidiando a indústria automobilística em seu território nas últimas décadas, tornando-se também um consumidor potencial de veículos. São apresentados conceitos de mobilidade sustentável, que sugerem que sejam criadas e incentivadas outras formas de locomoção além do automóvel particular, para que se reduza o número de veículos em circulação. Diante de tais argumentos, faz-se um recorte do tema para o caso da cidade de Maringá, investigando os motivos pelos quais a população local opta pelo uso do veículo particular em detrimento do transporte público em locomoções cotidianas. Tal compreensão foi obtida através de coleta de dados de opinião pública por questionários que foram direcionados aos usuários de automóveis da cidade. Os resultados expressam que a preferência pelo automóvel justifica-se por fins hedonistas individuais e também pela autonomia de uso que ele confere, tornando-se uma concorrência desleal com sistemas de transporte público obsoletos.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana; Automóvel; Transporte público; Consumo.

## URBAN MOBILITY FOCUSING ON AUTOMOBILE USE: STUDY OF MARINGÁ CASE

**ABSTRACT:** Urban flows are subjects that require a special focus in terms of planning. This issue also requires an accurate analysis on the behavioral factor of the population and the role of public managers face to mobility plans. This study approaches the urban mobility focusing on automobile use in Maringá-PR. The relevance of this type of analysis is justified by the implications generated by excess of vehicles put into circulation: car accidents; congestion; air

and noise pollution. The contextualization of the research was done on first analysis by a theoretical approach of the reasons why Brazil housed and has been subsidizing the automobile industry in its territory in recent decades, becoming also a potential consumer of vehicles. Sustainable mobility concepts are presented which suggest that it must be created and encouraged other forms of locomotion besides the private car in order to reduce the number of vehicles in circulation. Before such arguments, it does a clipping of the theme for Maringá case, analyzing the behavior of local car users, on his preference for the particular vehicle over to public transportation. Such understanding was obtained through public opinion data collection by questionnaires that were directed to users of automobiles in the city. The results expressed that the preference for the automobile is justified by hedonists purposes and also by its individual autonomy, becoming an unfair competition with obsolete public transportation systems.

**Key-words:** Urban mobility; Automobile; Public transportation; Consumption.

## 1 INTRODUÇÃO

O automóvel é símbolo de uma conquista extraordinária em transportes desde seu surgimento na Europa até os tempos atuais. No século XX, o automóvel se tornou uma marca emblemática da cultura, da sociedade e da economia mundial. Porém, seu uso em excesso tornou-se com o passar das décadas motivo de sérias implicações. Os quadros de acidentes de trânsito e congestionamentos provaram que o Brasil não está estruturalmente preparado para o uso em massa de automóveis pela população, pois suas cidades médias, grandes e metrópoles apresentam atualmente graves problemas relativos aos transportes.

O objetivo geral desse estudo é investigar o fenômeno comportamental do uso em massa de automóveis pela população da cidade de Maringá em detrimento do transporte público coletivo. Quanto aos procedimentos metodológicos, optou-se pela realização de uma pesquisa de opinião pública. Através da aplicação do método do questionário, foram investigados os motivos principais da preferência pelo automóvel por parte da população em detrimento do uso do transporte coletivo ofertado na cidade, em locomoções cotidianas. Os resultados da pesquisa revelaram que a utilização massiva do automóvel reflete o comportamento de uma população consumista, que se apropria do automóvel para satisfazer fins hedônicos, mas justifica-se também pela comodidade, autonomia de uso e agilidade que essa modalidade de transporte oferece. As justificativas pela escolha do automóvel em detrimento do transporte coletivo são reforçadas diante da falta de qualidade do serviço de transporte público operante na cidade.

Os objetivos específicos consistem em abordar aspectos históricos e estruturais da produção e venda de automóveis no Brasil, além de mencionar as implicações geradas pelo uso em excesso de automóveis e discorrer sobre o papel do poder público em se estipular novas formas de locomoção intraurbana.

### 1.1 CONSIDERAÇÕES SOBRE A PRODUÇÃO E VENDA DE AUTOMÓVEIS NO BRASIL

A chegada do automóvel ao Brasil está atrelada principalmente à importância que a indústria automobilística teve para a produção econômica nacional e à maneira como o país se apresentou para o mercado internacional automobilístico como potencial consumidor. De acordo com Shapiro (1997), o governo brasileiro instituiu em 1956 o Plano de Desenvolvimento da Indústria Automobilística Nacional, baseado em políticas de restrições de importação através da fixação de taxas de câmbio e do racionamento cambial para produtos automotivos. Essa iniciativa, que fazia parte do plano de metas de Juscelino Kubitscheck tinha como objetivo fechar o mercado nacional para importações e subsidiar as montadoras de veículos que estivessem dispostas a atuar em território nacional. Essa autora argumenta ainda que o setor automobilístico brasileiro conduziu o chamado “milagre econômico” de 1968 a 1973, no qual a concentração de renda e os créditos oferecidos ao consumidor provocaram um aumento expressivo da demanda de consumo de automóveis. Com a chegada do século XXI, países considerados emergentes como o Brasil passaram a serem vistos como mercado promissor por países produtores de veículos com demanda de consumo estagnada e também como alvo de atuação produtiva dessas empresas transnacionais. Além disso, os Estados Federados brasileiros passaram a travar uma disputa pela atração dessas empresas transnacionais.

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA (2011), alega que a produção nacional de veículos cresceu 11,9% entre os anos de 2005 e 2010, comercializando 3,51 milhões de veículos apenas no ano de 2010. A chamada ascensão econômica brasileira testemunhada na primeira década do século XXI proporcionou uma melhora no poder aquisitivo da população, que se tornou consumidora assídua de veículos, fenômeno também explicado através da oferta de crédito ao consumidor para a compra de automóveis mediante juros a prazo, que se tornou uma prática comum e de fácil acesso. Conforme dados da

Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (ANEF, 2012), o saldo de crédito financeiro no Brasil em dezembro de 2011 chegou a R\$ 2,029 trilhões (49,1% do PIB), desse montante, 9,9% (4,8% do PIB brasileiro) foram destinados para crédito à pessoa física na aquisição de veículos. O crédito financeiro tem uma função vital para uma economia como a brasileira, que se vê na necessidade de sustentar seu crescimento. Nesse cenário, os bancos têm uma importância ímpar agindo como promotores e reguladores da política monetária, disponibilizando créditos tanto para consumo como para investimentos na produção industrial.

Uma análise abrangente do cenário de produção e compra em massa de veículos não seria possível sem abordar também o fator comportamental do consumidor em suas práticas de consumo. A compra e uso de veículos particulares é justificada entre vários fatores principalmente pelo grau de utilidade desse item, mas também pela significância psicológica de status proporcionado aos proprietários de automóveis. Porém, a busca frenética pelo automóvel resulta num consumo irracional, acarreta problemas urbanos que acima de tudo, afetam não só o proprietário do veículo, mas populações inteiras.

O consumo não se resume à aquisição de objetos, mas significa também uma linguagem comum pautada na apropriação de imagens, marcas e conceitos de estilo de vida, que servem de critério de diferenciação de classes sociais, de modo que em muitos casos o ser, figura perante o ter. O ato do consumo é balizado pelo impacto psicológico ao consumidor, que além de suas necessidades de subsistência, consome para suprir necessidades hedônicas.

A publicidade midiática dirige o consumidor em sua pseudoliberalidade e mais do que produtos, vende-se estilos de vida, narcotiza consciências e seduz através do excesso de imagens, relacionando o produto ofertado às condições de bem estar e liberdade. O consumo ao gerar uma ideia de falso igualitarismo, retira do consumidor o potencial crítico relativo ao papel dos indivíduos em sociedade (MANCEBO et al. 2002).

A civilização automobilística está intimamente atrelada ao desenvolvimento capitalista, e estar inserido socialmente significa consumir. Portanto, a sociedade se torna ao mesmo tempo consumidora e excludente, e há uma busca e uma priorização do individualismo, da propriedade privada, e da falta de conscientização social coletiva.

A cultura do automóvel e a ineficiência dos transportes públicos em atender os usuários são os grandes responsáveis pelos conflitos de mobilidade urbana da atualidade. A falta de um

transporte público de preço justo e de qualidade transfere grande parte da população para o transporte individual, e isso agrava os problemas relacionados ao trânsito.

De acordo com a ANTP (1997), as principais consequências do modelo de mobilidade urbana focada no uso do automóvel são: aumento dos congestionamentos; diminuição da utilização do transporte público coletivo; aumento da poluição atmosférica; aumento dos índices de acidentes de trânsito.

O aumento no índice de mortes causadas por acidentes de trânsito se configura como um dos maiores índices de violência nacional. Waiselfisz (2012) relata que entre os anos de 1996 e 2010, foram registrados no Brasil cerca de meio milhão de mortes entre as diversas modalidades de acidentes de trânsito. Em Maringá, o aumento da frota de veículos circulante coincide com o aumento do número de acidentes de trânsito. Essas estatísticas não têm fronteiras, mas assustam muito menos em outras cidades do estado do Paraná de porte similar como Ponta Grossa, Cascavel ou Foz do Iguaçu. Os acidentes de trânsito representam um grave ônus à saúde pública não apenas pelas taxas de óbito, mas também pelas sequelas, pois a invalidez das vítimas de acidentes gera gastos ao governo federal.

Rodrigues (1982) argumenta que um sério agravante do uso excessivo de automóveis é o consumo energético de fontes esgotáveis e poluidoras como o petróleo. Di Pierro (1982) complementa tais argumentos expondo que os ônibus de transporte coletivo de passageiros consomem em média uma quantidade maior de combustíveis do que os automóveis, mas, em contrapartida, têm uma utilização média de 31,4 passageiros, enquanto que os automóveis transportam em média 1,76 passageiros. Há de se analisar também que os automóveis ocupam de maneira desigual o sistema viário das grandes cidades, fator determinante na ocorrência de congestionamentos. Conforme FETRANSPOR (2009), o custo com gastos excedentes de combustível em situações de congestionamentos podem chegar a R\$ 2 bilhões por ano. De acordo com o Instituto de Energia e Meio ambiente (2009), nas grandes cidades, as vias para automóveis ocupam em média 70% do espaço público.

### 1.3 O CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL E O PAPEL DO PODER PÚBLICO

O termo mobilidade sustentável se refere ao ato de se locomover sem degradar o ambiente natural e social, respeitando acima de tudo o convívio social e a igualdade. A priorização do público sobre o privado, da sociedade sobre o indivíduo, a escolha do transporte público ao invés do individual, são práticas que definem esse termo (FETRANSPOR, 2009).

Em Maringá o foco no uso do veículo particular pode ser reorientado para o transporte coletivo através de investimentos e melhorias na prestação desse serviço. Em um estudo investigativo da qualidade do transporte público por ônibus sob o ponto de vista do usuário em cidades médias paranaenses, Antunes (2009) avaliou que a média de satisfação do usuário desse serviço em Maringá é baixa. O autor supracitado argumenta que o morador da cidade atribui a falta de qualidade do transporte público coletivo ao monopólio exercido sobre esse serviço na cidade desde o ano de 1978. A qualidade e a confiabilidade oferecidas pelo transporte público através de segurança, conforto, agilidade, pontualidade, comodidade, informação e abrangência são essenciais para que o usuário opte pela utilização do transporte coletivo em detrimento do particular, afinal, ao se deparar com a obsolescência e ineficiência do transporte público, as pessoas se tornam cada vez mais propensas à compra do carro. O quadro maringaense de mobilidade urbana imprime na paisagem um número exagerado de veículos postos em circulação, atribuindo um modo de locomoção unidimensional ao passo que o transporte público torna-se pouco atrativo ou até mesmo indesejado.

O uso da bicicleta no meio urbano é uma alternativa de transporte viável, capaz de interagir de maneira eficiente com todas as modalidades de transporte, além de contribuir ambientalmente e para a inclusão social. O transporte por bicicleta possui flexibilidade semelhante a do pedestre, mas com velocidade maior, contribui para a redução dos níveis de poluição sonora e atmosférica, melhora da saúde pública e combate ao sedentarismo, além da diminuição de custo e tempo dos deslocamentos no meio urbano em caso de congestionamentos. Em grandes centros urbanos, a bicicleta deve ter um papel estruturador, de elemento chave, e não coadjuvante (INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE, 2009).

Cidades de grande e médio porte do mundo todo, a exemplo de Londres (Inglaterra) e Amsterdã (Holanda), vêm adaptando seus sistemas viários para o uso da bicicleta. A construção de ciclovias é justificada de forma pertinente por questões ambientais e implicações geradas pelo uso em massa de automóveis.

A falta de iniciativa por parte do poder público em promover políticas de mobilidade sustentável abre espaço para que o setor automobilístico exerça suas influências e a população adote como solução de transportes, única e exclusivamente o veículo particular. Um bom planejamento de mobilidade urbana deve estar incluído em todo plano diretor e deve favorecer a todas as modalidades de transporte. Os órgãos públicos têm o papel de promover o direito de acessibilidade a todos, pois os pedestres e os ciclistas também utilizam as vias de trânsito para se locomover. A base legal que define a atuação do município em planejamentos urbanos está atrelada à Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988.

A ANTP (1997) e a FETRANSPOR (2009), definem algumas medidas relativas ao papel da administração pública municipal, referentes a planejamento de mobilidade urbana:

- Planejamento de transporte: regulamentar a infraestrutura de transporte para prover a circulação adequada de pessoas e mercadorias;
- Planejamento de circulação: através dos órgãos de trânsito, definir a utilização da estrutura viária, destinando áreas exclusivas para circulação de pedestres, ônibus de transporte coletivo e bicicletas;
- Política tributária municipal: o município deve estabelecer uma política de direcionamento de recursos tributários para o financiamento da melhoria do transporte público coletivo;
- Promover a desoneração tributária municipal do transporte público para a adoção de tarifas mais acessíveis ao usuário do serviço;
- Adotar políticas de barateamento das tarifas de transporte público e promoção da inclusão social.

A melhor forma de se desestimular uso do automóvel individual é oferecer um bom sistema de transporte público, que disponibilize a locomoção entre pontos estratégicos da cidade (parques, museus, comércios, etc.) e que acima de tudo, satisfaça a necessidade dos usuários. Agilidade, segurança, conforto, regularidade e abrangência são atributos que farão com que ao menos uma parcela da população usuária do automóvel adote o transporte coletivo em locomoções cotidianas. “Assim, investimentos que estruturam a circulação urbana através de uma

rede de transporte público de qualidade resultarão na diminuição da necessidade do uso exclusivo do automóvel para deslocamentos diários” (ANTP, 1997. p. 259).

## **2 O ESTUDO DO CASO DE MARINGÁ**

Situada na região Noroeste do Estado do Paraná, Maringá nasceu através da produção do espaço executada por empreendimentos privados voltados ao cultivo do café. A região Norte do Paraná teve um papel determinante no quadro econômico nacional após a crise de 1929, quando a produção cafeeira coordenou a transformação dessa região até então muito pouco modificada (ENDLICH; MORO, 2003).

Maringá foi fundada em 1947 como distrito da cidade de Mandaguari, apenas em 1951 foi emancipada tornando-se município autônomo. Após a fundação da cidade, houve uma grande expansão do solo urbano e este fenômeno foi protagonizado pelo comércio, prestação de serviços, e indústrias. Conforme Endlich; Moro (2003), Maringá passou a exercer rapidamente um papel de polo regional, dividindo com a cidade de Londrina a polarização da porção norte do território paranaense, atraindo pessoas do espaço rural para o urbano e configurando um espaço de relações intermunicipais. A figura 01 mostra a localização do município de Maringá.



## LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

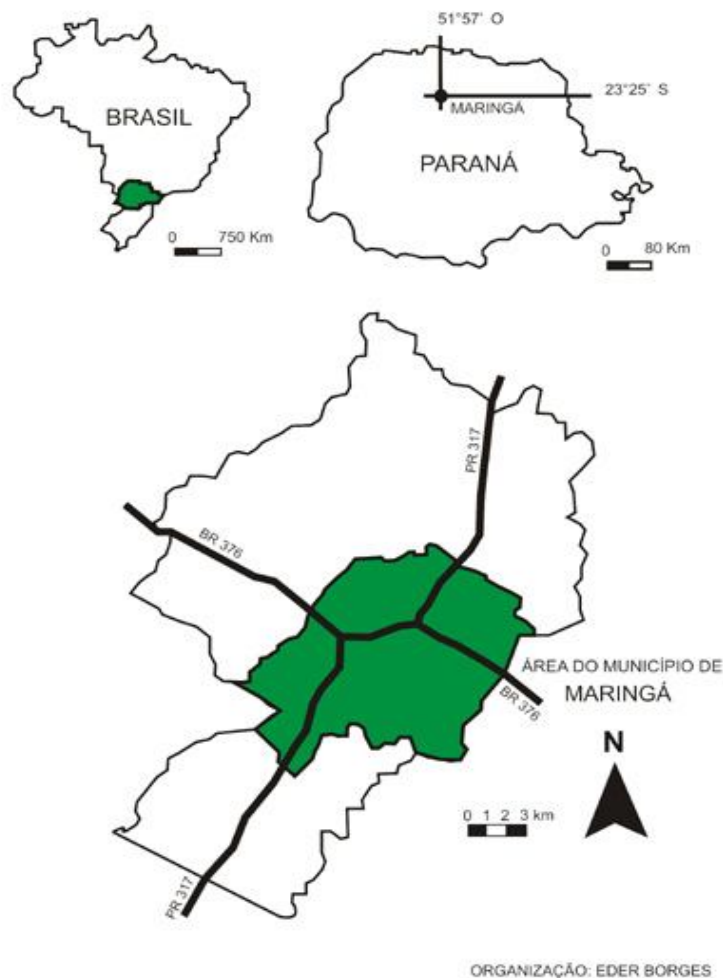


Figura 01: Maringá-PR – localização.  
Organizador: Eder Borges

Moro (2003) relata que o plano piloto e o traçado arquitetônico de Maringá realizado por Jorge Macedo Vieira dividiu a planta inicial da cidade em zonas funcionais, residenciais, comerciais, industrial, hospitalar e administrativa, todas predefinidas e articuladas por largas avenidas, suas ruas e praças foram amplamente arborizadas conferindo à cidade um apelo ecológico e o conceito de cidade jardim. A manutenção dessas diretrizes conferiu a Maringá altos índices de qualidade de vida.

A cidade teve um crescimento demográfico acelerado, de acordo com Moro (2003), Maringá tinha 7.270 habitantes em 1950, 47.592 habitantes em 1960 e 100.100 habitantes no ano de 1970. A progressão da expansão da área urbana, bem como a populacional se mantiveram conforme delineado nas décadas anteriores e o trânsito da cidade, que já fora ágil e fluído, deu progressivamente lugar aos congestionamentos. Moro (2003) acrescenta que entre 1970 e 1980 a população do município passou de 100.000 para 160.645 habitantes e, em 1991, a cidade já tinha 233.732 moradores. Estatísticas do IBGE (2010) evidenciam que a cidade alcançou uma população de 357.117 habitantes no referido ano.

Guedes (2011a) aponta que a renda per capita mensal em Maringá em novembro de 2011 chegou a R\$ 1.033 (na ocasião a segunda maior do Paraná, atrás apenas dos índices da capital Curitiba). Utilizando dados do IBGE (dados da pesquisa do orçamento familiar do ano de 2003 e censo econômico de Maringá de ano de 2006), Rocha; Dias (2006) realizaram um estudo relativo ao perfil de consumo das famílias de Maringá, conforme seus gastos mensais. Constatou-se que as despesas mensais dessas famílias se definem em primeiro lugar à habitação, em segundo lugar ao transporte, e em terceiro lugar à alimentação. Esses dados estatísticos revelaram que o transporte é o segundo maior motivo de gastos para essa população, ou seja, as famílias residentes no município estão gastando mais com transportes (compra, manutenção e abastecimento de veículos) do que com o lazer e alimentação.

O Brasil é em linhas gerais um grande mercado consumidor de veículos automotores e o alto índice de consumo de veículos em Maringá é também, reflexo do perfil socioeconômico de sua população. É notório que a frota veicular da cidade aumenta cronologicamente num ritmo vertiginoso. De acordo com Guedes (2011b), o número de veículos registrados na cidade dobrou no período de 10 anos atingindo um crescimento de 111,2% entre os anos de 2001 e 2011, nesse mesmo período a população da cidade cresceu 23,7%. Dados do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN (2014) expõem que a frota de veículos de Maringá alcançou a soma de 298.951 veículos em junho de 2014. A cidade tem no ano de 2014 a taxa média de um veículo para cada 1,3 habitantes. Em dado comparativo, a região metropolitana da cidade do Rio de Janeiro tem uma taxa de um veículo para cada 4,8 habitantes (FETRANSPOR, 2009).

## Aumento da Frota de Veículos de Maringá 2007 - junho de 2014

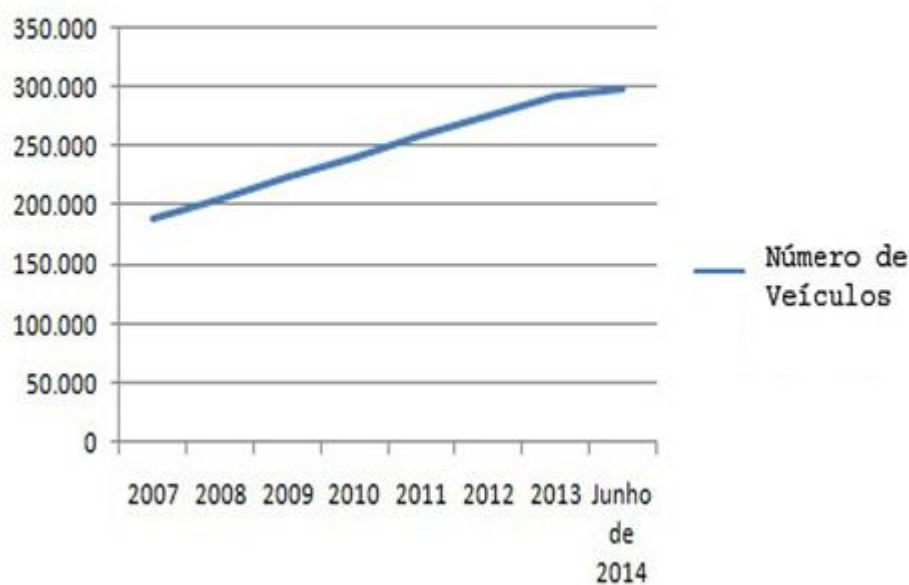


Figura 02: Maringá – PR. Aumento da frota de veículos,  
2007 a junho de 2014.  
Organizador: Eder Borges

A Figura 02 mostra o crescimento da frota de veículos de Maringá entre o ano de 2007 e o mês de junho de 2014. Essas estatísticas denotam um comportamento baseado na adoção do automóvel como o principal ou mesmo único meio de locomoção e imprimem na paisagem urbana cenários com espaços públicos completamente ocupados por veículos estacionados onde fica cada vez mais evidente a escassez de locais disponíveis para este fim (Figura 03 e 04).



Figura 03: Veículos estacionados em Maringá – PR, ao lado do Parque do Ingá. Fonte: Eder Borges (09/2012)



Figura 04: Maringá – PR. Estacionamento, centro de Maringá - PR  
Fonte: Eder Borges (09/2012)

Os congestionamentos são um problema cotidiano em Maringá e assim como em vários outros centros urbanos, o cenário composto por filas de carros parados nas vias de trânsito se tornou comum na cidade, (Figura 05).



Figura 05: Trânsito congestionado em Maringá – PR, na Avenida Colombo – Setembro de 2012

Fonte: Eder Borges (09/2012)

Além dos congestionamentos e da poluição atmosférica e sonora, o que mais preocupa diante essa análise são de fato os índices de acidentes de trânsito. Conforme Ayres (2012), a estatística de acidentes de trânsito em Maringá chegou a superar os índices da capital paranaense Curitiba, no ano de 2012. Entre as principais cidades paranaenses, Maringá teve o maior número de acidentes de trânsito registrados no Paraná no primeiro semestre do ano citado (Tabela 01).

Tabela 01 : Número de acidentes de Trânsito por municípios paranaenses selecionados, janeiro – julho de 2012

Cidade	Número de Acidentes
Maringá	3,9 mil
Curitiba	3,8 mil
Londrina	3,2 mil
Ponta Grossa	1,6 mil
Cascavel	1,5 mil
Foz do Iguaçu	1,2 mil

Fonte: Adaptado de Ayres (2012)

Cúmplice aos dados nacionais, Maringá passa a ter através de seu crescimento, diversos problemas relacionados a temas como a violência urbana e a saúde. Os problemas relacionados ao trânsito vêm se desenhando como o principal agravante no cenário local, pois além dos congestionamentos e da má qualidade do ar que se respira, este, causa mortes e sequelas em suas vítimas. A estatística de acidentes de trânsito em Maringá é um tema que merece estudos específicos para o caso.

### 3 MATERIAIS E MÉTODOS

O emprego do questionário em pesquisas tem como objetivo a transformação de dados quantitativos em dados qualitativos. Esse método é viável quando o estudo envolve a análise comportamental de seguimentos da população passíveis de identificação por respostas. Conforme Venturi (2011), deve se identificar o assunto do trabalho, delimitar o público alvo e elaborar um formulário de questões, estando-se ciente das informações a serem obtidas. Após a obtenção dos dados quantitativos, surge a necessidade de uma reflexão analítica sobre os mesmos, quando entra em cena dentro do método de análise, a ação humana de avaliação e raciocínio sobre os dados obtidos (VENTURI, 2011).

O método do questionário foi utilizado para analisar o comportamento de usuários de veículos particulares residentes na cidade de Maringá conforme suas respectivas preferências pelo automóvel como meio locomoção, em detrimento do serviço de transporte coletivo por ônibus ofertado na cidade. Foram nomeados quatro tópicos apontados como premissas que justificam essa preferência, todos eles previamente abordados pela pesquisa: **1- o status proporcionado pelo automóvel** (essa variável menciona o fator psicológico como base comportamental do usuário, pois a posse do automóvel como bem, proporciona prestígio e status); **2- A insatisfação com o transporte público de Maringá** (o automóvel se torna uma concorrência desleal ao ônibus coletivo quando este não oferece atributos como conforto, segurança, rapidez, pontualidade, acessibilidade e preço justo); **3- A comodidade e a autonomia de uso proporcionada pelo automóvel** (a utilização do automóvel repousa também nos argumentos de autonomia de uso, agilidade e suprimento das necessidades básicas diárias de locomoção); **4- As facilidades oferecidas para a compra de automóveis** (créditos bancários,

financiamentos e isenção de impostos). Foi solicitado aos respondentes que classificassem hierarquicamente de forma numérica (1 a 4) a relevância dos 4 temas acima abordados, sendo a opção **1** a mais relevante, e a opção **4** a menos relevante, cada número foi utilizado para responder apenas um tópico do questionário e não foi repetido nos demais.

O teor qualitativo dos temas e a probabilidade de repetição de respostas possibilitaram a redução da amostragem para 65 questionários aplicados. Isso foi possível respeitando alguns caracteres do perfil dessa população (renda mensal familiar e faixa etária), considerou-se que das 65 abordagens, 13 delas (20% da amostragem) seriam destinadas a pessoas com renda familiar de 0 a R\$ 2.500; 26 delas (40% da amostragem) seriam destinadas a pessoas com renda familiar entre R\$ 2.500 a R\$ 5.000; e 26 delas (40% da amostragem) a pessoas com renda familiar acima de R\$ 5.000. A faixa etária (18 a 30 anos; 30 a 50 anos; e mais de 50 anos) e os dados socioeconômicos foram obtidos através de uma pergunta alocada no questionário, foram abordadas pessoas de todas essas faixas etárias e ambos os sexos. A abordagem relativa ao nível educacional foi considerada impertinente. A aplicação do questionário ao público realizou-se nos dias nove, dez e treze de agosto de 2012, em locais de grande circulação de pessoas.

Foram tabulados quantos votos 1, 2, 3 e 4, cada tópico recebeu (quadro 01).

Quadro 01 : Respostas do questionário, por tópico e ordem de relevância

<b>Respostas - Questionário</b>					
Tópicos	<b>1- Altíssima relevância</b>	<b>2- Alta / média relevância</b>	<b>3- Média / baixa relevância</b>	<b>4- Irrelevante</b>	Total
01	1	14	32	18	65
02	31	16	10	8	65
03	33	27	5	0	65
04	0	8	18	39	65
Total	65	65	65	65	

Fonte: Dados obtidos em campo através da aplicação de questionário.

Como a análise envolve duas variáveis (tópicos/opções de resposta), as opções de voto (1 a 4) foram relacionadas a valores numéricos invertidos, dessa forma, as respostas de número 1 receberam peso 4; as respostas de número 2 receberam peso 3, as respostas de número 3

receberam peso 2; e as respostas de numero 4 receberam peso 1. Esses pesos foram somados, representando cada um dos 4 tópicos através de pontuação numérica e gráfica.

### 3.1 RESULTADOS E DISCUSSÕES

**1- O status proporcionado pelo automóvel:** embora esse estímulo seja real e presente no inconsciente coletivo, foi observado na coleta de dados que o público de uma forma geral se sente desconfortável em concordar que a promoção da imagem própria e o estímulo ao ego através da posse do automóvel sejam fatores relevantes na decisão de aquisição de um veículo. Talvez a abordagem desse tema nesse tipo de pesquisa cause uma tendência, pelo menos parcial, de “mascaramento” dessa realidade. Com 128 pontos, esse foi o terceiro tópico mais pontuado (quadro 02).

Quadro 02: Resultados obtidos pelo tópico 1 do questionário

<b>Votos do tópico 01 – O status proporcionado pelo automóvel</b>				
<b>1- Altíssima relevância</b>	<b>2- Alta / média relevância</b>	<b>3- Média / baixa relevância</b>	<b>4-Irrelevante</b>	<b>Pontos</b>
1	14	32	18	<b>128</b>

Fonte: Dados obtidos em campo através da aplicação de questionário

**2- A insatisfação com o transporte público de Maringá:** em campo, várias pessoas ao serem abordadas e comunicadas quanto ao assunto da pesquisa alegaram (algumas antes mesmo de examinar o questionário) como principal motivo da preferência pelo automóvel, a insatisfação com a qualidade do serviço de transporte público oferecido na cidade, essas pessoas argumentaram que por causa dos altos preços cobrados pelas tarifas de embarque e pelo desconforto ao qual se submetem ao utilizar ônibus lotados, torna-se muito mais cômodo, prático e economicamente viável comprar um carro. Conforme mostra o quadro 03, esse tópico foi o segundo mais pontuado (200 pontos).



Quadro 03: Resultados obtidos pelo tópico 2 do questionário

<b>Votos do tópico 02 - A insatisfação com o transporte público de Maringá</b>				
<b>1- Altíssima relevância</b>	<b>2- Alta / média relevância</b>	<b>3- Média / baixa relevância</b>	<b>4-Irrelevante</b>	<b>Pontos</b>
31	16	10	8	<b>200</b>

Fonte: Dados obtidos em campo através da aplicação de questionário

**3- A comodidade e a autonomia de uso proporcionada pelo automóvel:** a autonomia de uso aliada à capacidade de solucionar problemas de locomoções diárias fez desse tópico o mais relevante de todos os abordados pelo motivo de preferência do automóvel no lugar do transporte público coletivo, por parte do público. A pontuação total desse tópico foi 223 (quadro 04).

Quadro 04: Resultados obtidos pelo tópico 3 do questionário

<b>Votos do tópico 03 - A comodidade e a autonomia de uso proporcionada pelo automóvel</b>				
<b>1- Altíssima relevância</b>	<b>2- Alta / média relevância</b>	<b>3- Média / baixa relevância</b>	<b>4-Irrelevante</b>	<b>Pontos</b>
33	27	5	0	<b>223</b>

Fonte: Dados obtidos em campo através da aplicação de questionário

**4- As facilidades oferecidas para a compra de automóveis:** os dados coletados através do questionário apontaram essa variável de análise como o último fator relevante na opção por uso de veículos particulares pelo público abordado. Isso não significa necessariamente que esse tema deva ser negligenciado na análise conjuntural do tema, pelo contrário, os créditos e financiamentos se apresentam como um caminho facilitador para quem quer adquirir um veículo, principalmente entre os indivíduos com rendas inferiores. Porém, esse aspecto temático ficou submerso em termos de importância, diante de temas como a comodidade oferecida pelo automóvel e a insatisfação com o transporte público. Esse tópico obteve 99 pontos (quadro 05)

Quadro 05: Resultados obtidos pelo tópico 4 do questionário

<b>Votos do tópico 04 - As facilidades oferecidas para a compra de automóveis</b>				
<b>1- Altíssima relevância</b>	<b>2- Alta / média relevância</b>	<b>3- Média / baixa relevância</b>	<b>4-Irrelevante</b>	<b>Pontos</b>
0	8	18	39	<b>99</b>

Fonte: Dados obtidos em campo através da aplicação de questionário



Figura 06: Resultado final do questionário  
Organizador: Eder Borges

O questionário foi composto também por um espaço aberto de teor qualitativo e facultativo, para que o público apontasse como motivo da preferência pelo automóvel em detrimento do transporte público, argumentos pessoais e contribuições gerais em forma de reflexão sobre o tema. Das 65 pessoas abordadas pela amostragem, 16 preencheram o espaço com argumentos que em linhas gerais expressaram insatisfação com o quadro do transporte público na cidade, além de necessidades de locomoções diárias relativas ao trabalho, melhor supridas pelo automóvel. Serão descritas adiante, na íntegra, algumas dessas respostas conforme preenchidas nos questionários e consideradas pertinentes em termos de contribuição à pesquisa:

- “Deveria-se estabelecer mais linhas de ônibus para se evitar lotações”;
- “De acordo com a tarifa cobrada, não compensa utilizar o ônibus coletivo, e sim o carro”;
- “A falta de concorrência dá comodidade à empresa operante em oferecer serviço ruim”;  
(menção ao monopólio exercido na prestação do serviço de transporte público em Maringá, com apenas uma empresa operante).

- “Além dos motivos apontados, a rota dos ônibus faz com que o horário e tempo de viagem sejam inviáveis e incompatíveis ao valor cobrado. Também deveria haver terminais que possibilitassem a integração com outras linhas. Não há pontos de ônibus decentes em muitas localidades”;
- “A cidade não proporciona transporte público de rápida locomoção. Ex: metrô”;
- “Para uma mesma linha deveria existir mais horários disponíveis”;
- “Custo benefício, uso carro para ganhar tempo, do contrário não conseguiria fazer o que faço usando transporte público”;
- “Para meu trabalho necessito do veículo devido à agilidade que ele me proporciona”;
- “Dependo do carro para visitar clientes”;
- “Uso o carro por motivo de agilidade para em momentos excepcionais tê-lo disponível para atender mais clientes. Nota: sou corretor de imóveis”.

O excesso de veículos que circula pelas ruas de Maringá é reflexo do comportamento de uma população de nível socioeconômico mediado acima da média dos índices nacionais e paranaenses, que busca meios de transporte condizentes ao respectivo estilo de vida. De forma generalizada, o comportamento consumista dessa população denota um perfil cultural baseado na ideologia individualista e na falta de uma reflexão voltada ao bem coletivo. Essa pesquisa evidenciou, entre outros fatores, que parte substancial dessa população não está disposta a abrir mão do conforto e comodidade do veículo particular, para se usar o transporte coletivo. Porém, a preferência do público pelo automóvel é fortemente justificada pela agilidade e autonomia de uso que essa modalidade de transporte oferece ao solucionar problemas de locomoções diárias e isso contrasta com a falta de estruturas públicas de transportes alternativos, e com a falta de investimentos maciços no serviço de transporte público coletivo por ônibus.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A produção e consumo de automóveis em massa no Brasil estão atrelados à estrita relação de interesses mútuos entre as montadoras de veículos, distribuidoras de autopeças, demais empresários do ramo e o governo brasileiro. A preferência do público pelo automóvel é balizada

pela motivação psicológica do usuário, que busca além de prestígio, a comodidade e a autonomia de transporte que o automóvel oferece.

O automóvel é símbolo de utilidade, mas é também o produto de impactos e formas contraditórias de produção do espaço urbano. Quando utilizado em excesso, contribui para diversas implicações que geram danos sociais e ambientais. Incentivar a circulação de veículos individuais em centros urbanos com problemas relativos a transportes é, como diria o dito popular, “enxugar gelo”. As políticas de crescimento econômico baseadas na produção e consumo em massa de automóveis, assim como a construção de mais vias para a fluidez do trânsito são incompatíveis com uma sociedade humanizada, e uma economia sustentável. Ademais, as estruturas viárias da maioria das cidades, assim como suas respectivas capacidades de absorção do fluxo de veículos não acompanham esse aumento de veículos postos em circulação, pelo menos não na mesma proporção. Todas essas implicações contradizem as promessas da publicidade automobilística que relaciona o automóvel à valorização social e acessibilidade irrestrita.

Esse tema requer que os conceitos de transporte e o comportamento das pessoas sejam reavaliados e essa reavaliação depende de uma conscientização educacional. Mas o papel principal diante do quadro cabe ao poder público: que os governos promovam e viabilizem formas racionais de locomoção, que se democratize o uso dos espaços públicos entre carros, ônibus de passageiros, pedestres e ciclistas. O serviço de transporte público precisa ser melhorado, priorizado e expandido em Maringá. Quanto ao automóvel, não se trata de erradicar o seu uso, mas de diminuí-lo, e também de estimular seu uso compartilhado.

A proposta desta pesquisa é nortear precedentes para debates que tendam a fazer de Maringá uma cidade onde a mobilidade urbana funcione dentro de modelos sustentáveis.

Preservar os predicados dessa cidade que atende pelo codinome “Cidade Canção”, como o verde de suas árvores e sua qualidade de vida, são desafios que certamente integrarão atuais e futuras gestões públicas.

## 5 REFERÊNCIAS

ANEF. **Boletim anual 2011**. Associação Nacional de Empresas Financeiras das Montadoras. Disponível em: <<http://www.anef.com.br/>>. Acesso em: 14 mai. 2012.

ANFAVEA. **Anuário estatístico da indústria automobilística brasileira**. ed. 2011. [São Paulo]. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, 2011. p. 12, 54, 124.

ANTP. **Transporte humano** - Cidades com qualidade de vida. São Paulo. Associação Nacional de Transportes Públicos, 1997. p. 18-26, 28-34, 144-152, 175, 189-204, 254-265

ANTUNES, E. M. **Avaliação da qualidade do transporte público por ônibus sob o ponto de vista do usuário em cidades médias paranaenses**. 2009. 115 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Programa de pós-graduação em Engenharia Urbana, Universidade Estadual de Maringá. Maringá, 2009. Disponível em: <<http://www.peu.uem.br/Discertacoes/Eloisa.pdf>>. Acesso em: 12 jun. 2012.

AYRES, M. **Maringá tem o maior número de acidentes do Paraná**. Portal eletrônico Gazeta do Povo, Vida e Cidadania, 2012. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1293451&tit=Maringa-tem-o-maior-numero-de-acidentes-do-Parana>>. Acesso em: 12 set. 2012.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN. **Frota de Veículos**. Disponível em < <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 22 ago. 2014.

DI PIERRO, L. F. **Estrutura urbana e consumo energético**. 1982. 205 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia) - Escola Politécnica da USP, Universidade de São Paulo. São Paulo. 1982.

ENDLICH, A. M.; MORO, D. A. **Maringá e a produção do espaço regional**. In: MORO, D. A. **Maringá espaço e tempo** - Ensaio de geografia urbana. Maringá. Programa de pós – graduação em Geografia, Universidade Estadual de Maringá, 2003. p. 9-46.

FETRANSPOR. **Guia da mobilidade sustentável** – Uma cidade melhor para uma vida melhor. Rio de Janeiro. Arquimedes, 2009. p. 9, 19, 27, 62, 65.

GUEDES, C. **Frota de veículos cresce 7% em 2011**. Portal eletrônico O Diário Maringá, 2011. Disponível em: <<http://maringa.odiario.com/maringa/noticia/533466/frota-de-veiculos-de-maringa-cresce-7-em-2011/>>. Acesso em: 22 mar. 2012.b.

GUEDES, C. **Maringaenses são os mais ricos do interior do Paraná**. Portal eletrônico O Diário Maringá, 2011. Disponível em: <<http://maringa.odiario.com/maringa/noticia/511706/maringaenses-sao-os-mais-ricos-do-interior-do-parana/>>. Acesso em: 5 jun.. 2012.a.

IBGE. **IBGE cidades**. Censo demográfico 2010. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 18 jun. 2012.

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **A bicicleta e as cidades** – Como inserir a bicicleta na política da mobilidade urbana. São Paulo. Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2009. p.12, 21-26, 38.

MANCEBO, D.; *et. al.* Consumo e Subjetividade: Trajetórias Teóricas. **Estudos de Psicologia**. [Natal]. v.7, n.2, p.325-332, jul.- dez. 2002.

MORO, D. A. **Maringá espaço e tempo** - Ensaio de geografia urbana. Maringá. Programa de pós – graduação em Geografia, Universidade Estadual de Maringá, 2003. p. 49-85.

ROCHA, B. C.; DIAS, J. **A estrutura de consumo do município de Maringá**. Maringá. Universidade Estadual de Maringá. 2006. 22 p. Disponível em: <[http://www.ecopar.ufpr.br/artigos/a\\_062.pdf](http://www.ecopar.ufpr.br/artigos/a_062.pdf)>. Acesso em: 13 jun. 2012.

RODRIGUES, J. C. **Consumo energético na locomoção urbana** – intensidade energética dos modos de transporte de passageiros. 1982. 155 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Escola politécnica da USP, Universidade de São Paulo. São Paulo. 1982.

SHAPIRO, H. **A primeira migração das montadoras 1956 – 1968**. In: ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M. **De JK a FHC - a reinvenção dos carros**. São Paulo. Scrita, 1997. p.23-46, 50-65.

VENTURI, L. A. B. **Geografia: práticas de campo, laboratório e sala de aula**. São Paulo. Ed. Sarandi, 2011. p. 448 - 460.

WASELFISZ, J. J. **Mapa da violência 2012** - Caderno complementar 2 de acidentes de trânsito. São Paulo. Instituto Sangari, 2012. p. 6.

## 6 ANEXOS

CLASSIFIQUE ENUMERANDO POR ORDEM DE 1 A 4 OS PRINCIPAIS MOTIVOS QUE O LEVAM A UTILIZAR CARRO NO LUGAR DO TRANSPORTE PÚBLICO (SENDO O 1 O MAIS RELEVANTE E O 4 O MENOS RELEVANTE), PARA SE LOCOMOVER PELA CIDADE DE MARINGÁ:

( ) O carro atende a um desejo pessoal e me confere um estilo de vida.

( ) O serviço de transporte público por ônibus oferecido em Maringá NÃO atende necessidades como qualidade; conforto; segurança; frequência (horários); pontualidade; acessibilidade, rapidez e preço justo.

( ) O carro me proporciona comodidade, agilidade, e autonomia, pois eu posso me transportar à qualquer hora do dia e da noite para onde eu desejar.

( ) Créditos bancários, financiamentos e isenções de impostos como o IPI, facilitaram a compra do meu carro.

OUTRO MOTIVO:

---

---

---

Sua faixa etária é :(marque com um x)

( ) De 18 a 30 anos      ( ) De 30 a 50 anos      ( ) Mais de 50 anos

Sua renda mensal FAMILIAR é : (marque com um x)

( ) De 0 a R\$ 2.500 ( ) De R\$2.500 a R\$5.000 ( ) Mais de R\$ 5.000

**Questionário utilizado para coleta de dados em campo**

**Organizador: Eder Borges**