

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ**

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

**EDER BORGES**

**MARINGÁ  
2012**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ**

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

**EDER BORGES**

**Monografia apresentada ao Departamento de  
Geografia da Universidade Estadual de  
Maringá como requisito parcial à obtenção do  
Título de bacharel em Geografia.  
Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dra. Angela Maria Endlich**

**MARINGÁ  
2012**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ**

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

**EDER BORGES**

**BANCA EXAMINADORA**

---

**PROFESSORA Dr.<sup>a</sup> ANGELA MARIA ENDLICH  
ORIENTADORA – UEM**

---

**PROFESSOR Me. PEDRO HENRIQUE CARNEVALLI FERNANDES  
PROFESSOR CONVIDADO – UTFPR / CAMPO MOURÃO**

---

**VALÉRIA B. POSTALI SANTANA  
DOUTORANDA – PGE / UEM**

**APROVADA EM 19/11/2012**

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço ao corpo docente do departamento de Geografia da Universidade Estadual de Maringá pelo conhecimento adquirido ao longo do curso de Geografia. Especialmente à professora Angela Maria Endlich pela valiosa orientação durante a execução desta pesquisa. Sou grato aos colegas do curso de graduação em Geografia pelos preciosos momentos compartilhados nos últimos anos.

Ao atual secretário de transportes de Maringá Valdir Pignata, pela disponibilidade em conceder uma entrevista que foi extremamente valiosa e colaboradora para o estudo.

Agradeço aos meus pais José Hasenclever Borges e Diomar dos Santos Borges, aos meus irmãos Fábio Alexandre Borges e Luiz Antônio Borges, e à Quézia Lima, pela ajuda na aplicação do procedimento do questionário, apoio e companheirismo.

Corrida pra vender os carros, pneu,  
cerveja e gasolina. Cabeça pra usar boné,  
e professar a fé de quem patrocina.

(Humberto Gessinger)

## RESUMO

Esta pesquisa consiste em analisar a mobilidade urbana focada no uso do automóvel, ou em outros termos, o aumento da frota de veículos testemunhada nos últimos anos na cidade de Maringá-PR. A relevância do tema se justifica através de suas implicações (os acidentes de trânsito, os congestionamentos, e a poluição atmosférica e sonora), implicações essas que oneram gravemente o convívio no ambiente urbano. Para se entender esse quadro, faz-se por meio deste estudo uma abordagem teórica e investigativa sobre os motivos pelos quais o Brasil abrigou a indústria automotiva em seu território no contexto da segunda metade do século XX, apresentando-se como consumidor potencial de veículos. Com base em modelos de ideais de políticas públicas de transporte, apresenta-se aqui o conceito de mobilidade sustentável por meio do qual o poder público tem o papel de disponibilizar infra-estruturas de transporte que priorizem além do automóvel, outras modalidades de locomoção. Diante destes argumentos faz-se então um recorte para o caso de Maringá, analisando a mobilidade urbana centrada no uso do automóvel à luz de fatores como o perfil de consumo de automóveis da população e a atuação do comércio de veículos na cidade. A compreensão do fato da preferência do morador da cidade pelo automóvel em detrimento do transporte coletivo foi propiciada mediante coleta de dados de opinião pública por questionários, que foram direcionados aos usuários de veículos. Já a postura do governo municipal diante do atual cenário de mobilidade urbana da cidade foi analisada por uma entrevista realizada com o secretário de transportes de Maringá.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana, automóvel, transporte público, consumo.

## ABSTRACT

This research consists in analyzing the urban mobility focused on using car, or in other terms, the vehicles fleet raising that was witnessed in recent years in Maringá-PR. The theme relevance justifies itself by its implications (traffic accidents, traffic jam, and the noise and atmospheric pollution), implications which affect gravely the living in the urban environment. In order to understand this situation, this study approaches in a theoretic and investigative way the motives why Brazil hosted the automotive industry in its territory in context of the second half of twenty century, presenting itself as potential consumer of vehicles. Based on ideal models of public transport policies, it does present here the sustainable mobility concept through which the government plays a role of offering transport infrastructure that prioritizes beyond the automobile, other kinds of locomotion. Before these arguments, it does make a cutout for Maringá case, analyzing the urban mobility centered on using of automobile considering factors such as consumption profile of automobiles by the population and the acting of city vehicles trading. The comprehension of the fact of the preference of city residents for automobiles instead of collective transport was possible through public opinion data collecting by questionnaires, which were directed to vehicle users. Now the municipal government posture before the current scenery of urban mobility of the city was analyzed through interview realized with the secretary for transport in Maringá.

**Key-Words:** Urban mobility, automobile, public transport, consumption.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Maringá – PR. Comércio de venda e revenda de veículos.....	27
Figura 02: Brasil. Gráfico do crédito financeiro em relação ao PIB. 2004 - 2011.....	29
Figura 03: Brasil. Gráfico de créditos financeiros destinados à aquisição de veículos 2004 – 2011.....	30
Figura 04: Maringá – PR. Localização.....	52
Figura 05: Maringá – PR. Gráfico de gastos mensais das famílias, por categorias.....	55
Figura 06: Maringá – PR. Gráfico de gastos mensais das famílias destinados ao transporte, subgrupos de despesas.....	56
Figura 07: Maringá –PR. Gráfico do aumento da frota de veículos, 2007 a agosto de 2012...	58
Figura 08: Maringá – PR. Veículos estacionados ao lado de parque público.....	58
Figura 09: Maringá – PR. Terreno utilizado como estacionamento, centro.....	59
Figura 10: Maringá – PR. Trânsito Congestionado na Avenida Colombo.....	60
Figura 11: Gráfico do resultado final do questionário.....	74



## LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Brasil. Produção total de veículos, por empresa e tipo, 200 – 2010.....	22
Quadro 02: Brasil. Frota de veículos e distribuição percentual por Unidade de Federação -2010	23
Quadro 03: Maringá – PR. Comércio de venda e revenda de veículos associados à ACIM - 2012.....	28
Quadro 04: Brasil. Número e taxa de óbitos em acidentes de trânsito, 1996 - 2010.....	36
Quadro 05: Paraná. Número de acidentes de trânsito, por municípios selecionados, janeiro – julho de 2012.....	61
Quadro 06: Números com graus de relevância utilizados como resposta para o preenchimento do questionário.....	64
Quadro 07: Respostas do questionário, por tópico e ordem de relevância.....	67
Quadro 08: Pesos atribuídos aos números utilizados para o preenchimento do questionário.....	68
Quadro 09: Distribuição, por faixa etária, dos respondentes do questionário.....	68
Quadro 10: Distribuição, por renda familiar, dos respondentes do questionário.....	69
Quadro 11: Resultados obtidos pelo tópico 1 do questionário.....	69
Quadro 12: Resultados obtidos pelo tópico 2 do questionário.....	70
Quadro 13: Resultados obtidos pelo tópico 3 do questionário.....	71
Quadro 14: Resultados obtidos pelo tópico 4 do questionário.....	72

## LISTA DE SIGLAS

ACIM.....	Associação Comercial e Empresarial de Maringá
ANEF.....	Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras
ANTP.....	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANFAVEA.....	Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
CDC.....	Crédito Direto ao Consumidor
DETRAN-PR.....	Departamento de Trânsito do Paraná
CMNP.....	Companhia Melhoramentos Norte do Para
COCAMAR.....	Cooperativa Agroindustrial de Maringá
CO2.....	Gás Dióxido de Carbono
IBGE.....	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS.....	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IOF.....	Imposto sobre Operações Financeiras
IPI.....	Imposto sobre Produtos Industrializados
PIB.....	Produto Interno Bruto
SETRAN.....	Secretaria de Transportes
SIT.....	Sistema Integrado de Transporte
TCCC.....	Transporte Coletivo Cidade Canção

## SUMÁRIO

1- INTRODUÇÃO.....	12
2- FATORES ESTRUTURAIS E CONJUNTURAIS DA MOBILIDADE URBANA CENTRADA NO USO DO AUTOMÓVEL.....	17
2.1- Histórico da indústria automobilística no Brasil.....	17
2.2- As políticas protecionistas à produção e venda de automóveis no Brasil.....	24
2.3- O consumo e o comportamento do consumidor de automóveis.....	31
2.4- As implicações da mobilidade urbana centrada no uso de automóveis.....	34
2.5- O conceito de mobilidade sustentável.....	38
2.6- O papel do poder público perante a mobilidade urbana.....	45
3- O ESTUDO DO CASO DE MARINGÁ.....	49
3.1- Maringá: histórico e crescimento.....	49
3.2- O consumo de automóveis em Maringá.....	54
3.3- O aumento da frota de veículos de Maringá e suas implicações.....	57
4- RESULTADOS.....	62
4.1- Questionário.....	62
4.1.2- Pré-teste.....	65
4.1.3- Coleta de dados.....	66
4.1.4- Tratamento dos dados.....	66
4.1.5- Questão aberta.....	72
4.2- Entrevista.....	75
4.3- Discussão dos resultados.....	80
5- CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	82

6- REFERÊNCIAS.....	84
ANEXOS... ..	89

## 1- INTRODUÇÃO

Desde seu surgimento na Europa, o automóvel foi o advento de uma conquista extraordinária em transportes. No século XX, se tornou uma marca emblemática da cultura, da sociedade e da economia mundial. Apesar dos ganhos em termos de transportes, a chegada do automóvel ao Brasil trouxe consigo implicações sociais e ambientais, ícone da mobilidade durante todo o século XX, seu uso em excesso tornou-se com o passar das décadas motivo de sérios agravantes. Os índices de acidentes e congestionamentos provaram que o Brasil não estava estruturalmente preparado para o uso em massa de automóveis pela população, suas metrópoles apresentam atualmente graves problemas relativos aos transportes: estimativas apontam a cidade do Rio de Janeiro gera por ano custos em torno de R\$ 12 bilhões em razão dos congestionamentos, o equivalente a 10% do Produto Interno Bruto (PIB) local; já o fluxo lento de veículos nas vias de trânsito da cidade de São Paulo gerou somente no ano de 2008 um prejuízo de R\$ 33,1 bilhões (FETRANSPOR, 2009). O uso em excesso do automóvel também gera um aumento no consumo de fontes de energia poluidoras e esgotáveis. A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 1997) sinaliza que os custos mundiais com acidentes de trânsito oscilam em torno de R\$ 6,2 bilhões. 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.

Todos esses problemas apresentados pelo quadro brasileiro e mundial de mobilidade urbana afetam não apenas os proprietários de veículos, mas à população como um todo.

Diante desse cenário, fica implícito o descaso dos governos em não agir prioritariamente sobre planejamentos de transporte público, para que se retire o foco do uso do automóvel. O transporte público, as estruturas para uso da bicicleta, e os passeios públicos para pedestres, apesar de terem função essencial na organização das cidades, raramente são a prioridade.

Segundo Fetranspor (2009), a mobilidade é uma questão essencial para as atividades urbanas, podendo influenciar benéfica ou maleficamente as atividades dentro das cidades, é também importante ao crescimento econômico e à qualidade de vida. Esses fatores determinam o ambiente em que se vive, podendo denotar uma cidade socialmente inclusiva, voltada às pessoas, ou exclusiva, centrada no automóvel. A dimensão social dentro da

mobilidade urbana abarca para si um sentido democrático, de tornar a cidade acessível a todos, independente de sua condição social.

O conceito de mobilidade sustentável se impõe mais do que nunca no embate com realidades contemporâneas como degradação ambiental e urbana, além da desigualdade e segregação social. Faz também apologia ao uso equitativo do solo urbano, que priorize o transporte coletivo e os não motorizados, restringindo o uso de automóveis particulares (FETRANSPOR, 2009).

Além do papel do poder público em promover políticas modelos de transporte urbano, a prática desses conceitos demandam uma mudança comportamental, consciente e educacional por parte da população, que cada indivíduo se mobilize, racionalizando as formas de se locomover pelas cidades.

A partir desse contexto, o objetivo geral desta pesquisa é investigar o fenômeno da mobilidade urbana centrada no uso do automóvel, através do perfil comportamental dos usuários de automóveis residentes na cidade de Maringá em suas respectivas preferências pelo veículo particular, em detrimento de outras modalidades de transporte ao realizar locomoções urbanas.

Os objetivos específicos quanto à revisão teórica foram: abordar aspectos históricos, estruturais e conjunturais da produção de automóveis no Brasil e do aumento do consumo de automóveis pela população brasileira; citar implicações geradas em meios urbanos pelo uso em excesso de automóveis; mencionar conceitos de mobilidade sustentável e discorrer sobre o papel do poder público em prover políticas públicas de transporte que desestimulem o uso irracional de automóveis. Já relacionados ao estudo de caso de Maringá, eles foram: analisar a prática do consumo de automóveis; expor as implicações decorrentes do aumento da frota de veículos da cidade de Maringá e avaliar a situação da prestação do serviço de transporte público e a postura do governo municipal de Maringá perante o quadro de mobilidade urbana.

Quanto aos procedimentos metodológicos de coleta de dados em campo, optou-se pelo tema abordado, executar uma pesquisa de coleta de dados de opinião pública. O fenômeno da “cultura do automóvel” é balizado essencialmente pelo comportamento humano, pela decisão das pessoas de se possuir o bem automóvel para se suprir as mais diversas necessidades de transporte, sejam elas relativas ao trabalho, ou ao lazer.

Foram escolhidos para a coleta de dados em campo os métodos de questionário e entrevista. O questionário abordou os proprietários de veículos particulares residentes na

cidade de Maringá com o intuito de investigar os motivos pelos quais essas pessoas optam por utilizar automóveis particulares em contrapartida do serviço de transporte público. Outras modalidades de transporte como a bicicleta ou o taxi não foram abordadas pelo questionário, pois o transporte coletivo por ônibus é, atualmente, a única modalidade de transporte que possa ser utilizada em Maringá para retirar parte substancial dos veículos em circulação.

Já a entrevista foi utilizada para colher os argumentos de um representante do poder público, para se analisar a postura do governo municipal a respeito do quadro geral da mobilidade urbana centrada no uso do automóvel em Maringá.

O questionário é utilizado para casos em que se deseje pesquisar o perfil comportamental de seguimentos da população ou características do comportamento social que possam ser identificadas por meio de respostas. Conforme Venturi (2011), para que o andamento da pesquisa se dê satisfatoriamente, identifica-se o assunto do trabalho, delimita-se o público alvo a ele correspondente e elabora-se um formulário de questões, estando-se ciente da informação a ser obtida. O objetivo da aplicação do questionário na coleta de dados implica em através da análise dos resultados, transformar dados quantitativos em dados qualitativos.

Venturi (2011) destaca que a aplicação de questionários baseia-se no método indutivo, no qual se passa de certezas conhecidas para probabilidades gerais, onde se generaliza os dados da amostragem escolhida para a população total, essa generalização traz margens de erros. Para minimizar tais margens de erros e enaltecer o critério científico do questionário, devem ser tomados, em relação à amostragem, cuidados nos aspectos quantitativos e qualitativos. O aspecto quantitativo implica em escolher um número de indivíduos dentro de uma população total, para se responder o questionário. Ele enfatiza, ainda, que caso a população seja mais homogênea e haja a probabilidade de repetição de respostas, o número da amostragem poderá ser menor. Para se assegurar o rigor científico da amostragem e evitar a aleatoriedade, devem ser utilizados alguns critérios ao se escolher tal número. Em caso de populações extremamente numerosas, a redução do número da amostragem deve ser compensada pelo aspecto qualitativo, onde uma amostragem menor e variada (representando dados como faixa etária e nível sócio-econômico de cada interlocutor na amostragem escolhida, nas mesmas proporções que a população total representa) pode apresentar melhores resultados do que uma amostragem maior, mas homogênea. A confiabilidade dos dados

obtidos com a pesquisa de interlocução está estritamente relacionada aos aspectos qualitativos do método (VENTURI, 2011).

Após a apresentação dos dados quantitativos, há necessidade de se fazer uma reflexão analítica sobre os mesmos, emergindo, dentro do procedimento metodológico, a ação humana de raciocínio e de avaliação dos dados obtidos. Contudo, Venturi (2011) alerta que as conclusões obtidas em pesquisas de interlocução serão sempre relativas, e nunca absolutas: “Sempre haverá possibilidade de outras interpretações, ou inclusão de novas variáveis, que alterariam os resultados” (VENTURI, 2011, p.455).

A entrevista é um método que permite obter dados qualitativos de interlocução. Diferente do questionário, a interlocução é mais profunda e não se limita a perguntas e respostas, podendo haver um diálogo sobre a temática estudada. Conforme Venturi (2011, p.456), a entrevista pode revelar fatos diferentes dos que estejam em pauta, enriquecendo a reflexão sobre o tema de estudo:

A entrevista é um momento vivo, um encontro de subjetividades, uma construção colaborativa. Uma entrevista pode, inclusive, gerar informações contrárias aos argumentos propostos, o que cientificamente teria o mesmo valor e poderia amadurecer a reflexão.

Venturi (2011) alega que o decorrer da entrevista deve ter flexibilidade sem perda de condução por parte do entrevistador, que deve estar aberto a assuntos fora de pauta ou até mesmo controversos a ela, mas que possam ser importantes para o estudo.

O autor relata ainda que o entrevistado deve ser alguém conhecedor do assunto. Cabe ao autor do estudo, finalmente, fazer uma reflexão a cerca do material coletado em forma de texto, cujas interpretações são de inteira responsabilidade do pesquisador. O método da entrevista é indicado para diversos assuntos que envolvem ações humanas, permite analisar o tema foco de estudo dos diferentes ângulos que a temática apresenta, e caso já se tenha conclusões prévias e não se deseje mudá-las, o procedimento se mostrará ineficiente (VENTURI, 2011).

O número excessivo de automóveis que circulam pela cidade de Maringá é reflexo do comportamento de parte substancial da população da cidade. Pretendeu-se aqui analisar esse tema além do ponto de vista do usuário de automóveis, mas também pela perspectiva de um



representante do governo municipal. Assim, optou-se por entrevistar o secretário de transportes da cidade de Maringá, Valdir Pignata. No cargo de secretário de transportes de Maringá desde maio de 2011, Pignata foi vereador por dois mandatos, diretor e conselheiro da Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM), presidente da associação comunitária do Jardim Alvorada (bairro mais populoso da cidade de Maringá) e presidente da Guarda Mirim de Maringá. A entrevista foi realizada no dia 20 de agosto de 2012.

## **2 - FATORES ESTRUTURAIS E CONJUNTURAIS DA MOBILIDADE URBANA CENTRADA NO USO DO AUTOMÓVEL**

Uma análise apurada da “cultura do automóvel” em escala local requer uma abordagem teórica que mencione aspectos contemporâneos e históricos, condizentes não apenas ao lugar. A chegada do automóvel ao Brasil está relacionada à importância que a indústria automobilística teve para a produção econômica nacional e, também, à maneira como o país se apresentou para o mercado automobilístico mundial: um potencial consumidor. A revisão teórica desta pesquisa avalia também a relevância do fator psicológico na prática do consumo de automóveis pela população; as implicações geradas nos grandes centros urbanos pela circulação excessiva de automóveis; e, por fim, as políticas públicas de transporte, que avaliam a viabilidade de outros modos de locomoção, como forma de se reduzir o número de veículos particulares postos em circulação.

### **2.1- Histórico da indústria automobilística no Brasil**

Assim como várias outras invenções e avanços tecnológicos de todas as épocas, o automóvel sinalizou um marco na história da estadia do homem no planeta Terra. A história do automóvel protagonizou uma revolução de abrangência mundial na forma de se transportar.

Embora não exista um momento exato na história ao qual possa ser atribuída essa invenção, surgiram no século XIX os primeiros protótipos de veículos particulares com tração de motor à combustão, construídos de forma artesanal (WOMACK, JONES e ROSS, 2004). Não muito além desse período, o automóvel passava de sua origem na França para a Inglaterra, iniciando sua marcha através do mundo, que culminaria mais tarde na produção em massa após a primeira guerra mundial.

Segundo Womack, Jones e Roos (2004), todas as limitações da produção artesanal de carros do final do século XIX foram supridas com a chegada da invenção de Henry Ford, fundador da *Ford Motor Company*. O carro já havia sido inventado, mas a montagem em série

de Henry Ford reduziu o esforço humano e os custos na fabricação dos automóveis, a queda de custos de produção possibilitou a redução do preço final dos veículos.

De acordo com Ferro (2004), Alberto Santos Dumont foi um pioneiro importador de veículos trazendo para o Brasil em 1891 seu modelo Peugeot. No início do século XX, membros da elite brasileira transitavam com seus veículos motorizados pelas ruas do Rio de Janeiro e São Paulo. Poucos eram os que tinham dinheiro para encomendar seus veículos das empresas européias e americanas. Em uma breve representação sobre a significância do automóvel para o Brasil naquele período, Ferro (2004, p. 297) esboça que,

O automóvel estimulava a mesma excitação que o avião. Os desafios e atos heróicos automobilísticos, como subir ao corcovado ou ir de São Paulo ao Rio de Janeiro, provocavam quase tanto deslumbre quanto a travessia de avião do Atlântico.

A Ford foi a primeira empresa a estabelecer uma unidade montadora no Brasil em 1919, mas a produção nacional de veículos nesse período era baseada em caminhões e dependia de peças importadas.

Conforme São Paulo se industrializava, graças à riqueza gerada pelo cultivo do café, a malha viária que antes atendia ao tráfego de charretes passava a ser reconstruída para dar lugar ao automóvel, que se perpetuava como meio de transporte. Ferro (2004) salienta que durante os primeiros 50 anos da história automobilística mundial, o Brasil atuou como um mero importador de veículos, realizando apenas algumas simples atividades de montagem e produção. Até a década de 1950, as empresas montadoras de veículos não demonstravam grandes interesses em produzir carros de passeio no país. Apesar de o mercado interno apresentar uma demanda de consumo de veículos favorável, a indústria brasileira nesse período estava em estágio primitivo e sua situação não favorecia a implantação de um pólo industrial automotivo aos moldes internacionais; de fato a indústria automobilística internacional via esta idéia como utópica. Ao discutir sobre a evolução da produção de automóveis no Brasil, Shapiro (1997) ressalta que em 1956, o governo brasileiro instituiu um plano para desenvolver a indústria automobilística nacional. Essa iniciativa, que fazia parte do plano de metas de Juscelino Kubitschek, restringia as importações e obrigava as grandes montadoras de veículos que atuavam no país a iniciarem as suas produções de veículos no Brasil. Tinha, também, como objetivos principais o fechamento total do mercado para a

importação de automóveis através da fixação da taxa de câmbio e do racionamento cambial para produtos automotivos.

Apesar da resistência inicial, as grandes montadoras de veículos internacionais aderiram ao plano brasileiro. Isso foi atribuído em grande parte às políticas governamentais que ameaçavam fechar o mercado nacional, e também aos subsídios oferecidos às empresas que estivessem dispostas a operar no Brasil. O automóvel era, então, o símbolo da maturidade industrial e do desenvolvimento, e o ambicioso governo de Juscelino Kubitscheck esperava que a indústria automotiva desempenhasse o papel líder da produção nacional:

Mais que qualquer outro, o setor tornar-se-ia o barômetro do sucesso do Plano de Metas para a opinião pública. Para Kubitscheck era assim, imprescindível que a meta da produção automotiva fosse alcançada. (SHAPIRO, 1997, p. 35).

Shapiro (1997) afirma que entre as décadas de 1950 e 1970 o setor automobilístico foi o principal impulsionador do crescimento econômico brasileiro. Essa autora argumenta ainda que o recém-estruturado setor automobilístico brasileiro conduziu o chamado “milagre econômico” de 1968 a 1973, onde a concentração de renda e os créditos oferecidos ao consumidor provocaram um aumento vertiginoso da demanda de consumo de automóveis. Ao abordar o mesmo assunto, Ferro (2004) expõe que no final dos anos 1970 já estava configurada a indústria automobilística brasileira de produção em massa, caracterizada por elevados níveis de produção aos moldes internacionais, mas com mão de obra pouco qualificada. No entanto, com o “choque do petróleo” (1973 a 1979) e o crescimento das taxas de inflação, houve um grande período de divergências entre o setor automobilístico e o governo federal.

Na primeira metade da década de 1990, a indústria automobilística nacional recebeu um tratamento privilegiado do governo federal, e o setor de produção de automóveis no Brasil que havia estado estagnado na década de 1980, vivenciou um crescimento até então inédito, chegando à marca de 1,636 milhões de veículos fabricados no ano de 1995. Essa façanha foi possibilitada pela diminuição do preço final dos veículos, através da redução da alíquota de impostos (BEDÊ, 1997).

Na chegada do século XXI, a produção de automóveis foi dominada por Estados Unidos, Europa e Japão. Nesse período, os chamados países emergentes como o Brasil, passaram a serem vistos como mercado promissor pelos países produtores de veículos com

demanda de consumo estagnada, e também como alvo de atuação produtiva dessas empresas transnacionais.

Salerno (1997) complementa os argumentos anteriores alegando que a indústria automobilística na virada do século XXI se caracteriza numa alta dispersão da produção e num alto grau de coordenação operacional estratégico, onde seu ímpeto e seus objetivos atingem suas metas perante a ação conjunta entre países cede e países periféricos, esses últimos proporcionam demanda de mercado, mão de obra barata, subsídios políticos e fiscais.

A produção de automóveis gera uma série de serviços e atividades ligados direta ou indiretamente a ela, a prestação de serviços de seguros, a oferta de créditos ao consumidor para a compra de veículos, e a disseminação dos pontos de vendas de automóveis (concessionárias e “garagens”) são alguns exemplos. Conforme Gounet (1999, p. 14),

Essa indústria representa, nos principais países do mundo, cerca de 10% do emprego, 10% do produto nacional bruto e 15% do comércio externo, isso quer dizer que o setor, em si, tem um peso considerável na economia desses países.

Além disso, a civilização automobilística está intimamente atrelada ao desenvolvimento capitalista do século XX,

[...] devido ao peso de sua influência estratégica, de suas conseqüências econômicas, do seu papel pioneiro na organização do trabalho, o automóvel tem uma importância mais que setorial. Todo um modelo de desenvolvimento se articula ao seu redor. (GOUNET, 1999, p.15).

Logo, a produção automobilística tornou-se um interesse de Estado onde os governos se empenham em atrair para seus territórios empresas que criem emprego e base industrial.

A prática do consumo é ao mesmo tempo o produto e o produtor de um cenário onde as corporações do capital atuam em contexto global, abarcando para si cada vez mais territórios em busca de mercado para seus produtos. Essas empresas transnacionais são atraídas para locais distintos de suas matrizes através de subsídios políticos e financeiros e acabam, também, por se beneficiarem, além da demanda de consumo, de uma mão de obra barata.

Ao abordar as estratégias competitivas da indústria automobilística mundial, Carvalho (2003) sinaliza alguns empenhos, por parte das maiores montadoras de veículos do mundo no Brasil, na década de 1990, sendo elas:

- ✓ **Fiat:** A *Fiat*, beneficiada pelo estímulo à produção de carros de pequeno porte pelo governo brasileiro, atuou massivamente na produção dessa categoria de veículos a partir dos anos 1990. Os investimentos da *Fiat* no Brasil no período de 1995 a 2000 chegaram a R\$ 6,2 bilhões, grande parte desse recurso foi empregado na ampliação de um pólo industrial automobilístico situado na cidade de Betim, MG.
- ✓ **Volkswagen:** A *Volkswagen* (VW) do Brasil realizou no período entre 1996 a 2000 a instalação de um pólo produtivo de caminhões na cidade de Rezende, RJ; a construção de uma unidade de produção de motores em São Carlos, SP; além da instalação de uma nova unidade de produção de automóveis em São José dos Pinhais, PR. Todos esses investimentos atingiram a soma de R\$ 5,8 bilhões.
- ✓ **General Motors:** Os investimentos da *General Motors* (GM) no Brasil entre 1995 e 1999 foram da ordem de R\$ 5,8 bilhões, que foram aplicados no pólo de produção de Gravataí, RS, e no lançamento de modelos de veículos leves e caminhões.
- ✓ **Ford:** A montadora estadunidense investiu no Brasil entre 1995 e 1999 o valor de R\$ 5,2 bilhões. A empresa construiu nesse período uma nova unidade de montagem em Camaçari, BA, que foi inaugurada no ano de 2002. Com a introdução da versão brasileira do modelo Ford *Fiesta*, a empresa acostumada com o conceito de carros de grande porte demonstrou uma mudança de estratégia e passou a disputar mais diretamente o segmento de carros populares no Brasil.
- ✓ **Toyota:** Em 1998 a montadora japonesa *Toyota* investiu cerca de R\$ 312,6 milhões na instalação de uma nova unidade produtora de veículos em Indaiatuba, SP.

De acordo com a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), a produção de veículos no Brasil cresceu consideravelmente entre os anos de 2005 e 2010. Segundo a ANFAVEA (2011), o mercado automobilístico brasileiro cresceu 11,9% e comercializou cerca de 3,51 milhões de veículos no ano de 2010. O Quadro 01 mostra um parâmetro geral da produção de veículos no Brasil por empresa e tipo, nos anos de 2009 e 2010:

		PRODUÇÃO DE VEÍCULOS POR		EMPRESA E TIPO		- 2009/2010
	EMPRESA	AUTOMÓVEIS	COMERCIAIS LEVES	CAMINHÕES	ÔNIBUS	TOTAL
<b>2009</b>	Agrale	-	118	588	4.482	5.188
	Fiat	603.108	133.512	-	-	736.620
	Ford	241.573	80.635	25.293	-	347.519
	General Motors	490.124	108.649	-	-	598.773
	Honda	132.122	-	-	-	132.122
	Hyundai	-	6.814	-	-	6.814
	International	-	-	296	-	296
	Iveco	-	2.454	7.508	944	10.906
	MAN	-	-	36.994	7.859	44.853
	Mercedes-Benz	15.211	-	34.231	18.894	68.336
	Mitsubishi	-	32.429	-	-	32.429
	Nissan	11.966	6.942	-	-	18.908
	Peugeot-Citroën	111.628	5.661	-	-	117.289
	Renault	116.301	5.228	-	-	121.529
	Scania	-	-	9.030	1.579	10.609
	Toyota	62.713	-	-	-	62.713
	Volkswagen	790.672	66.877	-	-	857.549
Volvo			9.693	777	10.470	
	<b>TOTAL</b>	<b>2.575.418</b>	<b>449.337</b>	<b>123.633</b>	<b>34.535</b>	<b>3.182.923</b>
<b>2010</b>	Agrale	-	319	743	4.762	5.824
	Fiat	576.307	181.111	-	-	757.418
	Ford	236.862	81.507	34.759	-	353.128
	General Motors	530.977	120.074	-	-	651.051
	Honda	131.455	-	-	-	131.455
	Hyundai	-	24.777	-	-	24.777
	International	-	-	791	-	791
	Iveco	-	3.651	14.122	1.074	18.847
	MAN	-	-	57.442	10.625	68.067
	Mercedes-Benz	12.260	-	47.089	26.591	85.940
	Mitsubishi	-	37.558	-	-	37.558
	Nissan	10.491	7.664	-	-	18.155
	Peugeot-Citroën	132.860	16.612	-	-	149.472
	Renault	161.525	10.930	-	-	172.455
	Scania	-	-	18.310	1.748	20.058
	Toyota	64.588	-	-	-	64.588
	Volkswagen	968.649	98.456	-	-	1.067.105
Volvo			18.365	1.079	19.444	
	<b>TOTAL</b>	<b>2.825.974</b>	<b>582.659</b>	<b>191.621</b>	<b>45.879</b>	<b>3.646.133</b>

Quadro 01: Brasil. Produção total de veículos, por empresa e tipo, 2009 – 2010

Adaptado de: ANFAVEA, 2011

Organizador: Eder Borges

O crescimento do consumo brasileiro de automóveis no referido período foi maior que o da produção interna, o que gerou um aumento significativo das importações de veículos pelo país (ANFAVEA, 2011). A ascensão econômica do Brasil testemunhada nos últimos anos proporcionou uma melhora do poder aquisitivo da população, que se tornou consumidora assídua de automóveis. Esse fenômeno se expressou num crescimento exponencial da frota nacional de veículos. Esses dados são observados na Quadro 02, que mostra o número estimado que a frota de veículos brasileira (em todas as modalidades) atingiu no ano de 2010, com sua distribuição percentual por unidades federativas.

<b>FROTA BRASILEIRA DE VEÍCULOS - 2010</b>	
	<b>TOTAL</b>
<b>BRASIL</b>	<b>32.064.950</b>
<b>DISTRIBUIÇÃO EM PORCENTAGEM DA FROTA DE VEÍCULOS POR UNIDADE DE FEDERAÇÃO (%)</b>	
São Paulo	35,1
Minas Gerais	10,53
Paraná	8,42
Rio de Janeiro	8,11
Rio Grande do Sul	7,95
Santa Catarina	5,27
Goiás	3,29
Bahia	3,08
Pernambuco	2,33
Distrito Federal	2,33
Ceará	1,89
Espírito Santo	1,83
Mato Grosso do Sul	1,31
Mato Grosso	1,3
Pará	1,04
Rio Grande do Norte	0,92
Paraíba	0,85
Amazonas	0,77
Maranhão	0,71
Alagoas	0,58
Sergipe	0,55
Piauí	0,54
Rondônia	0,48
Tocantins	0,39
Ácre	0,15
Amapá	0,15
Roraima	0,13
<b>BRASIL</b>	<b>100</b>

Quadro 02: Brasil. Frota de veículos e distribuição percentual por Unidade de Federação – 2010  
 Adaptado de: ANFAVEA, 2011  
 Organizador: Eder Borges



Gounet (1999) alega que de acordo com as organizações capitalistas, o Brasil é um mercado para o setor automobilístico com a possibilidade de crescimento acima da média dos países ricos. O autor afirma que nos tempos atuais a maioria dos países industrializados está com a demanda de consumo de automóveis saturada e com um índice de veículos por habitantes em seus limites. A busca de novos mercados pela indústria automobilística se estabelece na crescente internacionalização, onde as diversas fabricantes disputam o mercado mundial. Ao atuar em mercados distintos, como é o caso do Brasil, essas corporações privadas transferem para esses territórios sua produção e também seus aparatos tecnológicos, e assim interferem nas relações sociais, ambientais, políticas e econômicas destes lugares.

Os dados relativos ao crescimento da frota de veículos no Brasil disponibilizados pela ANFAVEA (2011) evidenciam que o Estado do Paraná tem a terceira maior frota de carros do país, à frente de outros estados mais populosos, como o Rio de Janeiro.

## **2.2- As políticas protecionistas à produção e venda de automóveis no Brasil**

A estadia da indústria automobilística no Brasil está atrelada à estrita relação de interesses mútuos entre as grandes montadoras de veículos e o governo brasileiro. De acordo com Araújo Jr. (1998), a industrialização brasileira e a de outros países da América Latina foram em grande parte proporcionadas pela atuação do oligopólio da indústria automobilística. Essas corporações geram nos respectivos territórios de atuação crescimento econômico, técnico e geração de empregos, e também o consumo de automóveis em larga escala, fatores que acabam por se tornar motivo de influência política, e faz com que essa indústria seja protegida nos países em que opera, através de apoios governamentais.

Após estabelecer a indústria automobilística no Brasil, o governo Juscelino Kubitschek inaugurou no país o modelo de intervenção estatal na indústria, com incentivos políticos e fiscais que serviriam de base para a substituição de importações. Para empresas como VW e *Mercedes Benz*, os incentivos oferecidos pelo governo brasileiro revelaram-se atraentes e oportunos, e permitiram a realização dos planos de Kubitschek. (ARAÚJO JR., 1998). Esse mesmo autor alega que as políticas protecionistas da indústria automobilística nacional, por parte do governo federal, como isenções tributárias e reservas de mercado se tornaram marca registradas da política industrial brasileira nos anos 1960 e 1970, e apesar de

terem sido medidas iniciais de promoção da indústria no país, se estenderam pelas décadas seguintes.

Em 1995, o governo brasileiro reeditou o padrão da produção nacional de automóveis estipulado por Kubitschek, elevando para 70% as alíquotas de importações de veículos e instituindo um novo regime automotivo brasileiro. Entre os benefícios adquiridos através do governo brasileiro, pelas montadoras de automóveis a partir dos anos 1990, figuraram a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), e do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF). As competências federais vêm de fato optando por conceder a isenção de impostos para se reduzir o preço final dos veículos e atender as condições de consumo de grande parte da população, como forma de aquecer as vendas. Os veículos estão sujeitos a diversos tributos que aumentam o preço final do produto que chega ao consumidor.

Araújo Jr. (1998) abre precedente para outro tema onde o regime automotivo no Brasil não só gerou uma fonte de gastos públicos federais, mas contribuiu para uma guerra fiscal entre governos estaduais. “A ânsia dos governos estaduais por atrair investimentos comprometendo recursos presentes e receitas futuras parece ter levado a guerra fiscal ao paroxismo” (ARAÚJO JR., 1998, p.19). A guerra fiscal entre estados é aqui sintetizada na iniciativa dos estados federativos em disputar pela atuação das montadoras de veículos em seus respectivos territórios, oferecendo-as subsídios como a isenção de tributos e apoios financeiros.

Ao discutir esse assunto, Dulci (2002, p. 95) define o termo guerra fiscal como “um jogo de ações e reações travado entre governos estaduais (e adicionalmente entre governos municipais) com o intuito de atrair investimentos privados ou de retê-los em seus territórios”. Foram no setor automotivo que as políticas fiscais dos estados brasileiros se tornaram visíveis em escalas maiores na segunda metade da década de 1990. Dulci (2002) alega ainda que esse evento teve como antecedente a instalação da fábrica da Fiat no Estado de Minas Gerais, no início da década de 1970, representando a primeira iniciativa notória de desconcentração da indústria automotiva para fora do estado de São Paulo.

Fugindo à estagnação, a indústria automotiva entrou em fase de renovação durante a década de 1990. Várias montadoras dirigiram suas atenções para o Brasil e os governos estaduais se empenharam em atrair os investimentos desse setor, o que resultou em um impacto considerável em relação à geração de emprego e crescimento econômico dos estados, como é o caso do Paraná, que inaugurou uma nova etapa de subsídios à indústria automotiva

ao envolver participação direta do estado em investimento às montadoras: “o Paraná passou a abrigar em pouco tempo um expressivo pólo automobilístico, com as novas plantas da *Volkswagen - Audi*, da *Renault* e da *Chrysler*” (DULCI, 2002, p.100). O resultado de toda a iniciativa por parte dos estados federados em atrair para seus territórios a atuação das montadoras de veículos foi uma redistribuição do parque de produção automotiva brasileiro antes concentrado na região Sudeste, para o Centro–Sul e Nordeste.

É pertinente salientar que a guerra fiscal tem conseqüências, como o aumento das tensões entre os estados e a diminuição da autonomia do poder público em detrimento dos interesses privados. Em escala local, as conseqüências refletem alterações na estrutura produtiva das regiões afetadas. Fialho (2009) incrementa o assunto alegando que o governo federal não tem até hoje uma política mínima de transporte público, o que se reflete em um dos maiores problemas para as grandes cidades brasileiras, pois a falta de um transporte público barato e de qualidade transfere grande parte da população de baixa renda para o transporte individual, e isso agrava os problemas relacionados ao trânsito. Fialho (2009) ressalta ainda que além de o governo federal não promover medidas de incentivo ao transporte coletivo, como o por ônibus e o metroviário, ele estipula impostos e taxas que interferem diretamente nos preços das tarifas de transporte público.

Ao analisar a postura do governo federal diante dos subsídios gerados à produção automotiva, Fialho (2009) é categórico:

Incentivar e subsidiar o uso do automóvel e motos é uma política burra, que gera graves problemas de congestionamentos, poluição, gastos públicos para manter e construir vias e viadutos, gerenciar e fiscalizar o trânsito, além de aumentar os gastos com a saúde pública e com a previdência social (jovens inutilizados para o trabalho), etc.

A oferta de crédito ao consumidor para a compra de automóveis mediante juros a prazo tornou-se uma prática comum, presente e de fácil acesso no Brasil. Em estudo investigativo da viabilidade financeira do consórcio como alternativa para compra a prazo de automóveis, Torralvo e Sousa (2006, p.2) alegam que as vendas de automóveis ultrapassaram o crescimento da economia brasileira no período entre 2003 e o primeiro trimestre de 2008: “o número total de veículos automotores de passeio vendidos avançou 27,3% entre 2006 e 2007, contra 3,69% do PIB a preços de mercado na mesma comparação”. Nesse mesmo período, a compra de automóveis através de sistemas de consórcio a prazo declinou e deu lugar à aquisição de veículos através dos financiamentos e da modalidade de Crédito Direto ao

Consumidor (CDC), onde o bem adquirido em geral é dado à instituição financeira como garantia contra a inadimplência, já a taxa de juros pode ser pré ou pós-fixada perante acordo entre contratante e financiador (TORRALVO e SOUSA, 2006).

As facilidades oferecidas ao consumidor no ato da compra do automóvel (oferta de créditos bancários e isenções de impostos quem aumentam o preço final dos veículos) aliadas à crescente demanda de aquisição de veículos particulares pela população de Maringá causou a proliferação de comércios destinados à venda e revenda de veículos novos e semi-novos, as concessionárias e as “garagens” se tornaram item comum na paisagem do comércio maringaense (Figura 01).



Figura 01: Maringá – PR. Comércio de venda e revenda de veículos  
Fonte: Eder Borges (09/2012)

De acordo com a ACIM (2012), conforme o Quadro 03, existem 45 empresas de venda e revenda de automóveis a ela associadas na cidade de Maringá. Ressalva-se que esse não é o número total de empresas vinculadas ao comércio de automóveis atuantes no ano de 2012 na cidade, pois existem ainda as empresas não afiliadas à ACIM.

CONCESSIONÁRIAS OU REVENDA DE VEICULOS		
FANTASIA/APELIDO	ENDERECO	BAIRRO
LOTTUS VEICULOS MULTIMARCAS	AV. PEDRO TAQUES, 1926	JD. ALVORADA
ARILDO VEICULOS	AV. PARANA, 965	CENTRO
BRASIL VEICULOS	AV. PARANÁ 765	CENTRO
BONSAI MOTORS	AV. TUIUTI, 506	VILA NOVA
OPERARIA VEICULOS	AV. BRASIL, 2362	VILA OPERARIA
FORD CENTER MARINGA	AV. COLOMBO, 5220	ZONA 07
CENTERCOB	AV. ARQ. NILDO RIBEIRO DA ROCHA NETO, 3938	JD HIGIENOPOLIS
CENTRAL PARK VEICULOS	AV. DR. LUIZ TEIXEIRA MENDES, 2044	ZONA 04
MITSUBISHI	ROD. BR 376, 102	RODOVIA
DAMA S/A	RUA CAMPOS SALES, 76	ZONA 07
DAMA S/A	RUA CAMPOS SALES, 76 F	ZONA 07
COMETA VEICULOS	AV. MORANGUEIRA, 733	VILA ESPERANCA
PARANA AUTOMOVEIS	AV. JUSCELINO KUBISTCHEK DE OLIVEIRA, 1645	ZONA 02
NIKKEY AUTOMOVEIS	AV. MONTEIRO LOBATO, 22	ZONA 08
EDVALDO VEICULOS	AV. ANCHIETA, 500	ZONA 02
ELLENCO IVECO	ROD. BR 376, 188	ZONA RURAL
FORMULA RENAULT	AV. COLOMBO, 3981	ZONA 07
G 5 EXPRESS	AV. DONA SOPHIA RASGULAEFF, 2716	JD. OASIS
GRAN VIA	AV. PARANA, 577	ZONA 01
SATO MARTELINHO DE OURO	AV. MORANGUEIRA, 274	VILA SANTO ANTONIO
OURO PRETO AUTOS	AV. ANCHIETA, 1254	ZONA 02
FORD KONRAD CAMINHOES	RUA RUBENS SEBASTIAO MARIN, 1264	PQ. INDUSTRIAL
N. N. VEICULOS	AV. JOAO PAULINO VIEIRA FILHO, 1022	ZONA 01
GONDO VEICULOS	AV. PARANA, 993	ZONA 07
MINAS VEICULOS	AV. BRASIL, 4276	ZONA 01
MARINGA VEICULOS	AV. LUCILIO DE HELD, 1297	JD. ALVORADA
MOTO SHOW	AV. DR. ALEXANDRE RASGULAEFF, 814	JD. ALVORADA
NEW CENTER	AV. JOAO PAULINO VIEIRA FILHO, 632	NOVO CENTRO
NOMA MOTORS TOYOTA	AV. COLOMBO S/N ESQ. AV. BENTO MUNHOZ DA ROCHA	ZONA INDUSTRIAL
COMETA VEICULOS	AV. MORANGUEIRA, 733	VILA ESPERANÇA
R3 MOTORS	AV. MAUA, 2559	ZONA 03
PAIAGUAS VEICULOS	AV. AMERICO BELAY, 682	JD. IMPERIAL
PICOLI VEICULOS	AV. XV DE NOVEMBRO, 155	ZONA 01
CITROEN	AV. COLOMBO, 2680	
REGIOVANIO VEICULOS	AV. PEDRO TAQUES, 458	ZONA 07
RIVEMAT	AV. COLOMBO, 199	ZONA 18
RIVESA	AV. COLOMBO, 199	JD. INTERNORTE
RICCI VEICULOS	AV. COLOMBO, 3825	ZONA 07
RICKY VALEY VEICULOS	AV. COLOMBO, 3007	ZONA 07
SERVOPA	AV. PARANA, 1222	CENTRO
SOMACO	PRACA JOSE BONIFACIO, 121	ZONA 04
VIA VERDI	AV. COLOMBO, 8800	PQ. INDL. BANDEIRANTES
VR10 VEICULOS	AV. PEDRO TAQUES, 851	ZONA 03
AR VEICULOS	AV. PEDRO TAQUES, 1507	JD. AMERICA
ZACARIAS VEICULOS	AV. TUIUTI, 445	VILA MORANGUEIRA

Quadro 03: Maringá – PR. Comércios de venda e revenda de veículos associados à ACIM - 2012  
Fonte: (ACIM, 2012)

Apesar de o consórcio ser financeiramente mais vantajoso ao contratante, a incerteza quanto à data da entrega do produto e o adiamento do sonho da aquisição do bem desejado acabam atraindo cada vez mais consumidores à modalidade CDC, uma opção mais custosa, mas que recompensa o consumidor com a entrega imediata do produto.

Conforme dados da Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (ANEF, 2012), o saldo do crédito financeiro no Brasil em dezembro de 2011 chegou a 49,1% do PIB, atingindo a cifra de R\$ 2,029 trilhões. A evolução desse saldo (2004-2011), em relação ao PIB, é apresentado na Figura 02.

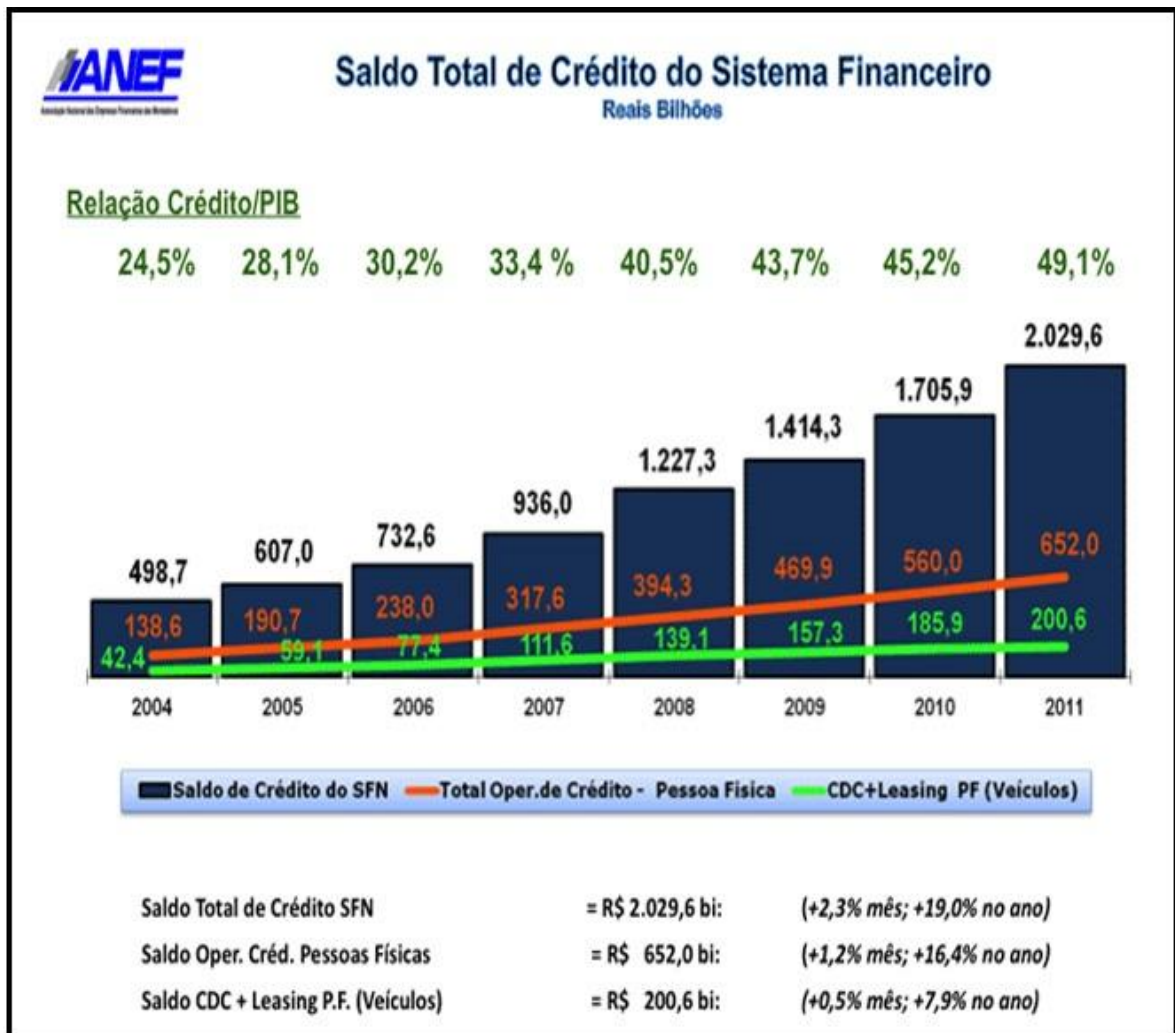


Figura 02: Brasil. Gráfico do crédito financeiro em relação ao PIB. 2004 – 2011  
Extraído de: ANEF, 2012

Dos R\$ 2,029 trilhões disponibilizados pelas instituições financeiras nesse período em forma de crédito, 9,9% ou 4,8% do PIB brasileiro foram destinados ao crédito à pessoa física para compra de veículos (Figura 03):

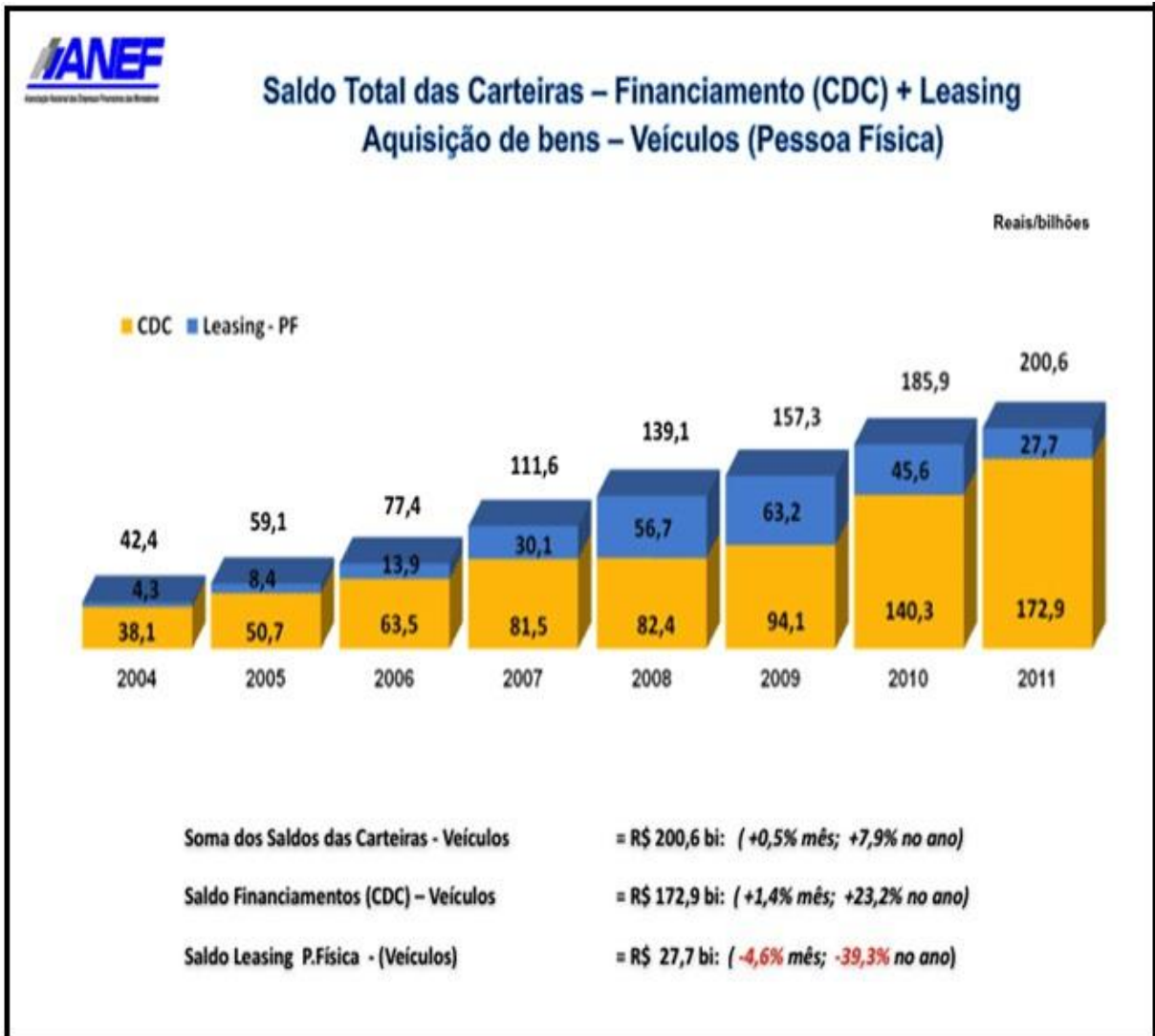


Figura 03: Brasil. Gráfico de Créditos financeiros destinados à aquisição de veículos 2004 - 2011  
Extraído de: ANEF, 2012.

O crédito incorpora 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 o consumo como para investimentos na produção de bens industrializados.

### 2.3- O consumo e o comportamento do consumidor de automóveis

A atividade de compra e venda está estritamente sujeita às escolhas do consumidor. O consumo é definido como o conjunto de processos sócio culturais ao se realizar a apropriação e o uso de produtos (BENNETT, 1975).

Mancebo *et. al.* (2002) argumentam que o consumo pode ser visto sob duas perspectivas: a alienação e a opressão, sendo a principal tática de venda do produto, o fetichismo da mercadoria, atijadora dos desejos humanos e a principal tática do consumismo a relação social de trabalho.

A oferta do produto chega ao consumidor por diversos meios, o principal é a comunicação midiática. De acordo com Mancebo *et. al.* (2002), a propaganda orienta o consumidor na sua pseudo-liberdade, e mais do que produtos, vende estilos de vida, narcotiza consciências e ilude o homem pelo excesso de imagens, atribuindo aos produtos ofertados, condições de bem estar e liberdade. Esses autores argumentam ainda que o consumismo, ao criar uma idéia de falso igualitarismo, impede o consumidor de ter um potencial crítico da situação dos indivíduos numa sociedade consumista. Na cultura global do consumo, a importância do papel da propaganda é indiscutível, estudiosos do mercado se dedicam cada vez mais a estudos de comportamento do consumidor em seus processos de decisão no ato da compra, onde protagonizam a motivação consciente e inconsciente ao se decidir pela compra de determinado produto. Bennett (1975) destaca bem a importância da psique do consumidor no ato da escolha por produtos de consumo na seguinte assertiva:

De acordo com esses teóricos freudianos e neo-freudianos, havia forças profundamente enraizadas que levavam não só à escolha de um cônjuge como também à seleção de um carro, não só do suicídio, mas também a preferência por laranjas lima ou laranjas barão, não somente ao hábito de chupar o dedo como também a preferência por cigarros com ou sem filtro. (BENNETT, 1975, p. 16).

Em seus papéis, os meios de comunicação unem escrita, som e imagem numa arma eficaz de persuasão, que sugere às massas ideais e paradigmas de bem estar alcançados através do consumo.



Nesse jogo, as empresas anunciantes gastam somas maciças de dinheiro para levar mensagens de venda de seus produtos aos consumidores em potencial. Nos tempos atuais consumir não significa apenas adquirir objetos, mas se apropriar de imagens, marcas, signos e conceitos de estilo de vida. As práticas capitalistas buscam o lucro diante da sedução dos consumidores através de objetos de desejo ofertados pelo mercado, e o capital não mede esforços em pavimentar esses conceitos de vida, ditar parâmetros e paradigmas que se assemelham a regras, quanto à forma de se vestir, agir, pensar e viver.

A luta pela manutenção da lucratividade apressa os capitalistas a explorarem todo tipo de novas possibilidades. São abertas novas linhas de produto, o que significa a criação de novos desejos e necessidades. Os capitalistas são obrigados a redobrar seus esforços para criar novas necessidades nos outros, enfatizando o cultivo de apetites imaginários e o papel da fantasia, do capricho, e do impulso. O resultado é a exacerbação da insegurança e da instabilidade, na medida em que as massas de capital e de trabalho vão sendo transferidas entre linhas de produção, deixando setores inteiros devastados, enquanto o fluxo perpétuo de desejos, gostos e necessidades do consumidor se torna um foco permanente de incerteza e de luta. Abrem-se necessariamente novos espaços quando os capitalistas procuram novos mercados, novas fontes de matérias primas, uma nova força de trabalho e locais novos e mais lucrativos para operações de produção. (HARVEY, 1994, p.103).

A constante promoção de estilos consumistas de vida baseados na satisfação momentânea que os bens materiais proporcionam, de fato, aumentam efetivamente as vendas. A mídia se encarrega de conquistar mercados cada vez mais amplos e isso implica na configuração de uma cultura homogênea, globalizada, baseada no ideal de consumo onde o produto se torna condição, e homem refém do mesmo.

O consumo de automóveis se justifica pelo prestígio e imagem que ele proporciona, pela significância de condição social, de *status*. Mas o consumo do automóvel também se justifica pelo fato de que ele é um item de extrema utilidade, resolve problemas de locomoção de maneira prática e cômoda, proporcionando ao usuário autonomia. Porém, há com o que se preocupar quando a busca frenética pelo automóvel resulta num consumo irracional, que acarreta problemas urbanos, que acima de tudo afetam não só o proprietário do veículo, mas populações inteiras.

Cria-se, também, o impacto psicológico ao consumidor, que além de suas necessidades de subsistência, vai às compras com fins hedonistas. “Podemos distinguir tanto as

necessidades verídicas como as falsas necessidades. Falsas são aquelas super impostas ao indivíduo por interesses sociais particulares ao reprimi-lo (...)” (MARCUSE, 1968, p. 26).

Além do critério social, há também as influências de grupo sobre o consumidor individual. Nessa lógica, as questões interiores, subjetivas e relativas ao papel da existência humana, ficam comprimidas. O consumo é tido como uma linguagem, um signo comum, como critério de diferenciação de classes sociais onde o ter importa mais que o ser. A cultura do consumo estipula regras de um convívio social regrado na competitividade. Todos esses aspectos demonstram que a ética fica submersa diante de interesses de mercado, onde tanto os mercados, como os indivíduos que consomem se vêm numa competição um para com o outro (MANCEBO *et. al.* 2002).

Mancebo *et. al.* (2002, p. 330) ao analisarem a dinâmica consumista destacam dois aspectos a serem considerados: primeiro a acentuação da velocidade de oferta de produtos, “muito mais do que a durabilidade e a confiabilidade do produto, hoje, o que traria lucro seriam a velocidade atordoante da circulação, o rápido envelhecimento do novo, a reciclagem, a substituição do ‘entulho’”. Em segundo lugar, as pessoas são forçadas a lidar com a obsolescência programada dos produtos. A compra de automóveis novos e a substituição de veículos usados por novos pelos consumidores são justificados por alguns motivos consistentes, dentre os quais se destacam: a obsolescência do veículo anterior; necessidades básicas como o trabalho; ou até mesmo a ascensão social, que requer um novo e mais moderno veículo. De acordo com Rocha e Dias (2006), os gastos com transportes (principalmente através da aquisição, abastecimento e manutenção de veículos) ocupam o segundo lugar entre os motivos de gastos mensais das famílias residentes na cidade de Maringá, atrás somente do quesito habitação.

Há que se refletir, também, sobre a prática do consumo como uma via de mão dupla: se por um lado ela é produto de manipulação social em massa, por outro confere ao consumidor um estilo de vida autônomo, de expressão, aliás, o automóvel normalmente é utilizado pelas pessoas tanto para o lazer quanto para o trabalho. O consumo está atrelado a uma cultura coletiva contemporânea, definida num comportamento paradigmático da sociedade em escala planetária. As práticas neo-liberalistas se sobressaem perante a atuação do Estado União, ditando políticas de um mercado livre, que alcança diversas fronteiras, e penetra a cultura local, tradicional, mudando a forma com a qual as pessoas vêm e se relacionam com o mundo.

O capitalismo tardio em países atrasados forja um igualitarismo supostamente possibilitado pelo consumo, porém, esse consumo normalmente não extermina as diferenciações sociais. A cultura consumista do capitalismo oferece o acesso igualitário aos consumidores, mas não muda as suas contradições atribuídas às relações sociais de trabalho, que acentuam as diferenças entre detentores dos modos de produção e operários (MANCIBO *et. al.* 2002).

Estar inserido socialmente significa consumir, portanto, a sociedade se torna ao mesmo tempo consumidora e excludente, onde há uma busca e uma priorização do individualismo, da propriedade privada, da falta de conscientização social coletiva. Na cultura do consumo, a identidade está diretamente relacionada ao consumo individual. Todavia há ainda no mundo uma grande parcela de pessoas que estão, por motivos sociais, excluídos das práticas de consumo, e que apesar de estarem impossibilitadas de consumir, sofrem junto com os consumidores as implicações sociais da prática de produção global do consumo.

#### **2.4- As implicações da mobilidade urbana centrada no uso de automóveis**

Os meios urbanos oferecem modos distintos e desiguais de locomoção. Os mais comuns são o transporte público coletivo mediante ônibus, trem e metrô, transporte individual por veículos particulares, por bicicletas, e até mesmo a pé.

As grandes cidades brasileiras apresentam problemas graves relativos a transportes. Segundo ANTP (1997), os grandes conflitos urbanos na mobilidade estão relacionados à chamada “cultura do automóvel” e na ineficiência dos transportes públicos ao atender a demanda dos usuários do solo urbano. A ANTP (1997) justifica que as principais conseqüências do modelo de mobilidade urbana centrada no uso do automóvel individual são:

- ✓ **Aumento dos congestionamentos:** os congestionamentos aumentam o tempo de locomoção e reduzem a produtividade das atividades em centros urbanos.
- ✓ **Diminuição da utilização do transporte público coletivo:** o aumento do uso do transporte individual é ambigüamente causa e conseqüência da falta de investimentos no transporte público, onde são diminuídos os níveis de qualidade do serviço e a confiança dos usuários.

- ✓ **Aumento da poluição atmosférica:** a emissão em abundância do gás dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) pelo excesso de automóveis em circulação causa prejuízos à saúde da população.
- ✓ **Aumento dos acidentes de trânsito:** os índices brasileiros de acidentes de trânsito estão entre os maiores do mundo.

Além da emissão dos gases nocivos à saúde, há também a poluição sonora. A quantidade de fontes geradoras de ruídos nos ambientes urbanos está aumentando com o passar dos anos e isso é atribuído em grande parte ao aumento da frota e do tráfego de veículos. Sapata (2010) discorre sobre a importância das políticas de redução de ruídos provenientes da circulação de automóveis no planejamento urbano para a minimização de impactos ambientais, ela apresenta o argumento de que as pessoas expostas a pressões sonoras elevadas podem vir a sofrer danos psíquicos, fisiológicos e perda da audição. O ruído proveniente do tráfego de veículos também interfere na comunicação verbal das pessoas e modifica a característica sonora dos ambientes (SAPATA, 2010).

O tempo perdido em locomoções nos horários de pico de fluxo de veículos e a dificuldade em encontrar vagas para se estacionar são problemas que já fazem parte do cotidiano dos usuários das vias públicas de trânsito de Maringá.

As principais implicações do uso excessivo de veículos motorizados como meio de transporte são seguramente as estatísticas de acidentes de trânsito, o crescente índice de acidentes e as mortes provenientes de acidentes de trânsito relacionadas ao uso em excesso de automóveis se imprime em um dos maiores índices da violência nacional. De acordo com Waiselfisz (2012), 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 (Quadro 04).

Em Maringá, o aumento da quantidade de veículos que trafegam diariamente pela cidade coincide com o aumento do número de acidentes de trânsito. Os acidentes causados pela imprudência e abuso por parte dos condutores de veículos no trânsito 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, se comparados aos índices maringenses. Os acidentes de trânsito representam um grave problema de saúde pública não só pela perda de vidas, mas também pelas seqüelas, pois a invalidez das vítimas de acidentes gera gastos ao governo federal. Além de ser uma das principais causas de óbitos no mundo, eles causam um grave ônus à sociedade.

**Número e taxas de óbitos em acidentes de trânsito. Brasil: 1996/2010\***

ANO	NÚMERO	TAXAS
1996	35.281	22,5
1997	35.620	22,3
1998	30.890	19,1
1999	29.569	18,0
2000	28.995	17,1
2001	30.524	17,7
2002	32.753	18,8
2003	33.139	18,7
2004	35.105	19,6
2005	35.994	19,5
2006	36.367	19,5
2007	37.407	19,8
2008	38.273	20,2
2009	37.594	19,8
2010*	40.989	21,5
<b>TOTAL</b>	<b>518.500</b>	

Quadro 04: Brasil. Número e taxa de óbitos em acidentes de trânsito, 1996 - 2010  
 Extraído de: Waiselfisz, 2012

A crescente aquisição de veículos por parte das famílias é influenciada, entre outros motivos, pela falta de qualidade dos sistemas de transporte público coletivo, que “experimentaram um declínio na sua importância, na sua eficiência e na sua confiabilidade junto ao público, tornando-se um ‘mal necessário’ para aqueles que não dispõem de automóvel” (ANTP, 1997, p.18).

O aumento da quantidade de carros postos em circulação força um empenho por parte do poder público em investir em obras de expansão da estrutura viária. Essas obras mudam drasticamente a paisagem e causam a fragmentação do tecido urbano, que por sua vez gera a deterioração das relações sociais e a descaracterização arquitetônica. Obras como a construção de vias expressas de circulação de veículos dificultam a acessibilidade de pedestres e o acesso a comércio, surge também necessidade de se construir áreas exclusivas

para estacionamentos. A ANTP (1997) faz uma menção aos efeitos negativos do uso em excesso de veículos individuais em grandes cidades:

O uso intenso do automóvel na circulação urbana causa dispersão e fragmentação excessiva do uso do solo, sobretudo na distribuição de empregos. Além disso, a imagem de altíssima acessibilidade que ele oferece, acrescida à plena capacidade de inserção urbana dos veículos exerce forte atração sobre os usuários e vai aos poucos transformando os espaços de circulação de pedestres e áreas verdes de convivência em estacionamentos potenciais. (ANTP, 1997, p. 254).

A ANTP (1997) ressalta ainda que as economias geradas pela circulação urbana através de veículos podem significar ônus em outras áreas, a expansão da malha viária contribui para a diminuição de áreas verdes e para a impermeabilização do solo, o que contribui para que ocorram as enchentes.

Rodrigues (1982) argumenta que uma séria implicação gerada pelo uso irracional de automóveis são os elevados consumos energéticos provenientes de fontes esgotáveis e poluidoras como o petróleo.

A maior parte do consumo energético acontece nos meios urbanos, onde se concentram a população e a renda. Atualmente, o automóvel é o principal meio de locomoção do meio urbano e também o responsável por grande parcela de consumo de energia. Estímulos ao uso de transporte coletivo e de meios de transporte não motorizados, como as bicicletas, são modos de se conservar a energia e suas respectivas fontes. Emprego de estudos relativos à energia consumida pelas diferentes modalidades de veículos automotores são políticas que de fato devem ser adotados de maneira enfática pelas secretarias de transportes e órgãos públicos competentes (RODRIGUES, 1982).

Di Pierro (1982) explicita que os ônibus de transporte 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. É óbvio que embora um ônibus consuma mais energia, tem a capacidade de transportar mais passageiros que a modalidade do veículo particular. Di Pierro (1982) justifica também que uma das alternativas de redução de consumo energético por transportes é aumentar o número de passageiros por veículos, promovendo o controle do consumo de combustíveis através do controle do número de veículos em circulação. Dados da

Fetranspor (2009) relatam que o custo do excedente de combustíveis gastos em congestionamentos chega a R\$ 2 bilhões por ano. Há que se analisar também que os automóveis ocupam o maior espaço nas vias em situações de congestionamentos, e além de tudo, no geral eles ocupam de maneira desigual o sistema viário das grandes cidades (FETRANSPOR, 2009).

## 2.5- O conceito de mobilidade sustentável

Mobilidade é o atributo de deslocamento de pessoas que no espaço urbano e diante da complexidade das atividades nele desenvolvidas, se classificam primordialmente nas categorias pedestres, ciclistas e condutores de veículos. Sinteticamente, o termo mobilidade sustentável se refere ao ato de se transportar sem degradar o ambiente natural e social, respeitando o convívio social e a igualdade (FETRANSPOR, 2009). A escolha do transporte público em detrimento do individual, a priorização do público sobre o privado, da sociedade sobre o indivíduo, podem representar o equilíbrio entre as relações homem e meio. Conforme avalia Fetranspor (2009, p.19): “A mobilidade sustentável é uma proposta para a racionalização de nossos deslocamentos em seus diversos meios, com bases nos conceitos de mobilidade, acessibilidade, inclusão social e sustentabilidade”.

No meio urbano, a mobilidade sustentável depende de um conjunto de políticas de transporte que gere inclusão social, sustentabilidade ambiental e acesso igualitário ao espaço urbano. A ANTP (1997) cita alguns aspectos que devem ser levados em conta para que a mobilidade urbana nas cidades ocorra de forma democrática e sustentável:

- ✓ **Desenvolvimento urbano:** toda cidade deve dispor como base de planejamento, de um plano diretor, através do qual a expansão da malha urbana deve respeitar os parâmetros ambientais.
- ✓ **Organização institucional:** o planejamento urbano deve priorizar os aspectos de transporte e circulação, as atividades de planejamento urbano e uso de recursos públicos devem acontecer de maneira transparente com exposição da origem e do destino dos recursos financeiros.
- ✓ **Infra estrutura de transporte:** o sistema viário das cidades deve ser hierarquizado, com tráfego compatível com cada tipo de via e uso de solo do local, com definição das vias ou partes das vias destinadas ao uso exclusivo de transporte público coletivo.

- ✓ **Condições de transporte e trânsito:** disponibilização de sistema de transporte público coletivo integrado com cobertura das principais áreas das cidades, melhora dos tempos de viagem, diminuição do tempo de espera para o embarque, conforto interno dos veículos, informações aos usuários, custo acessível a todos, e acesso pleno a portadores de deficiência física e idosos.
- ✓ **Condições ambientais:** baixos índices de emissão de CO<sub>2</sub> na atmosfera e também baixos níveis de ruídos.

A cidade de Uberlândia no estado de Minas Gerais é um exemplo em melhorias de mobilidade urbana, tanto na estruturação viária, como também na prestação do serviço de transporte público. Conforme Labrea (2000), na década de 1990 a cidade de Uberlândia implantou o Sistema Integrado de Transporte (SIT), que aplicado com parceria entre a prefeitura municipal e iniciativa privada, supriu a cidade com melhoras significativas no transporte coletivo. As principais medidas tomadas pelo SIT em Uberlândia para a melhora do transporte público por ônibus foram: a implantação de linhas de ônibus que ligam pontos de interesse na cidade (medida que reduz o tempo de viagem e transbordos desnecessários); a implantação de corredores estruturais operados por linhas de ônibus troncais e inter-bairros; a implantação de vias de trânsito exclusivas para ônibus; e a implantação de terminais de embarque e de integração em locais estratégicos de grande demanda de passageiros, diminuindo a quantidade de linhas de ônibus operantes na região central da cidade. Todas essas adequações no sistema de transporte público coletivo beneficiam o usuário e elevam a qualidade de operação do serviço. Labrea (2000) explicita que o transporte público deve ser considerado elemento central do planejamento de mobilidade urbana em grandes centros urbanos.

Em Maringá, o foco na utilização do automóvel pode ser reorientado para o uso do ônibus coletivo. De acordo com ANTP (1997), o veículo mais utilizado nos serviços de transporte público no Brasil é o ônibus. Ele atende em torno de 95% das demandas de deslocamentos urbanos no país. A qualidade e a confiabilidade do serviço de transporte coletivo por ônibus pode ser melhorada com uma boa programação operacional, que deve incluir os aspectos qualidade, segurança, confiabilidade, conforto, acessibilidade e rapidez, atributos que atraem os usuários ao serviço. A definição do nível do serviço é tarefa essencial, uma vez que identifica a importância que o poder público está atribuindo ao transporte público.



Quanto às referências de qualidade na prestação do serviço de transporte de passageiros por ônibus, a ANTP (1997) estipula uma classificação de tipos de linhas de ônibus, onde cada qual se insere melhor a uma determinada demanda de atendimento de usuários:

- ✓ **Linha radial:** faz a ligação dos bairros com a região central e é destinada a atender demanda de passageiros que têm como destino final o centro da cidade.
- ✓ **Linha inter-setorial:** faz a ligação de dois bairros ou regiões da cidade.
- ✓ **Linha troncal:** atende a grandes corredores de demanda de passageiros e é servida por linhas alimentadoras ou secundárias que provêm dos bairros e se conectam nas linhas troncais que percorrem o corredor. A transferência nesse tipo de linha é feita em terminais de embarque de ônibus. A vantagem desse tipo de linha é que ela pode reduzir o tempo geral de percurso entre origem e destino da viagem.

Os pontos de parada de ônibus são quesitos de extrema importância no critério do nível de serviço oferecido pelas empresas de transporte coletivo, “são neles que o usuário estabelece o primeiro contato com a rede de transporte (...)” (ANTP, 1997, p. 150).

Em linhas gerais, a ANTP (1997) sugere também algumas medidas de planejamento do transporte público coletivo conforme o porte do município:

- ✓ **Municípios com até 100.000 habitantes:** rede de ônibus comum (sem linhas troncais) e cobrança de tarifa dentro do veículo.
- ✓ **Municípios com até 500.000 habitantes:** (atual caso de Maringá, considerando a população do aglomerado urbano com Sarandi e Paiçandu): rede de ônibus com linhas troncais e cobrança de tarifa fora do veículo.
- ✓ **Municípios com até 2.000.000 de habitantes:** rede de ônibus com linhas troncais, cobrança de tarifa fora do veículo, ou integração com modo estruturador (trem ou metrô).
- ✓ **Municípios com mais de 2.000.000 de habitantes:** integração multimodal e cobrança de tarifas fora do veículo.

A melhoria do serviço de transporte público por ônibus em Maringá é a maneira mais eficaz de se diminuir circulação de veículos na cidade. O sucesso da prestação de um serviço, seja ele público ou privado, depende diretamente da qualidade da oferta, da capacidade de solucionar problemas, conferir comodidade e bem estar ao usuário. Solucionar o problema de

locomoção do usuário do solo urbano requer a prestação de um transporte público em que a oferta seja constante, abrangente e que proporcione segurança, conforto e eficácia. A qualidade da prestação do serviço de transporte coletivo é de responsabilidade da prefeitura municipal e órgãos competentes e a execução fica a cargo da empresa contratada perante licitação pública (ANTP, 1997).

Um dos principais empecilhos ao bom funcionamento do transporte público de Maringá é o tráfego pesado de veículos individuais, pois as ruas e avenidas do município priorizam o trânsito do automóvel. Há em toda a cidade (2012), apenas uma via de trânsito com faixa de rolagem segregada para tráfego de ônibus de transporte público, com exceção da faixa exclusiva para ônibus da Avenida Morangueira<sup>1</sup>, em todas as demais ruas e avenidas da cidade que comportam linhas de transporte coletivo, os ônibus de passageiros dividem espaço com o tráfego de veículos. O sistema de transporte público de Maringá opera de maneira radial, ou seja, há apenas um terminal de embarque de passageiros na região central, e as linhas de ônibus de passageiros operam através do sentido centro, para os bairros.

Segundo Antunes (2009), a empresa Transporte Coletivo Cidade Canção (TCCC) detêm o monopólio do serviço de transporte público em Maringá desde 1978. Tornou-se comum testemunhar os moradores de Maringá atribuindo a falta de qualidade do transporte coletivo ao monopólio exercido sobre esse serviço na cidade. Antunes (2009) avaliou, através de instrumentos de medida de satisfação do usuário, diversas variáveis da condição do serviço de transporte público nas cidades médias paranaenses (Maringá, Ponta Grossa, Cascavel e Londrina). Esse trabalho revelou que a frota de ônibus coletivo de Maringá, em 2008, era composta por 225 veículos distribuídos em 53 linhas, ligando o centro da cidade aos bairros e pontos de atração de fluxo de pessoas, como hospitais, o estádio municipal, a Universidade Estadual de Maringá e as zonas comerciais. A referida autora menciona que o número de usuários do serviço é de 2.117.430 por mês, número que inclui idosos, estudantes e deficientes. Os resultados obtidos por essa pesquisa sobre o transporte coletivo em Maringá revelam que o sistema de informações ao usuário no terminal central e nos pontos de embarque é o mais satisfatório de todas as cidades estudadas. O oposto ocorreu ao se avaliar outros atributos. Antunes (2009) argumenta que na opinião do usuário, o serviço de transporte público em Maringá detêm índices de insatisfação quanto aos quesitos lotação e frequência

---

<sup>1</sup> Teve início em fevereiro de 2012, a operação da faixa exclusiva de circulação de ônibus coletivos de passageiros na Avenida Morangueira, em Maringá. Essa medida que visa desafogar linhas de ônibus que ligam a região norte ao centro da cidade, foi possível através da restrição temporária de estacionamento em faixa desta via, em períodos de pico de fluxo pré-estipulados.

das linhas. De todas as cidades que compreenderam o estudo, Maringá apresenta o pior dado de comportamento dos operadores: “Em Maringá, os motoristas são cobradores ao mesmo tempo. Esse fato causa certa aflição aos usuários, devido ao *stress* produzido pelo acúmulo de função dos motoristas” (ANTUNES, 2009, p.100).

O estudo de Antunes (2009) permite avaliar que a média do nível de satisfação do serviço de transporte público em Maringá, na perspectiva do usuário, é baixa. Com exceção das linhas de ônibus inter-bairros, que percorrem trajetos perimetrais, não há nenhuma outra linha de ônibus que faça a conexão entre bairros, assim, o usuário para se locomover entre bairros distintos, precisa necessariamente passar pelo centro da cidade. Essa autora faz um alerta também para a importância do conforto nos pontos de embarque do transporte coletivo por ônibus:

Geralmente os gestores municipais não valorizam a manutenção e o conforto nos pontos de ônibus, essa visão precisa ser mudada, pois o abrigo de ônibus é o primeiro elemento do sistema de transporte público que o usuário entra em contato, é o que vai encorajar as pessoas a usar o transporte público. Pode ser transformado em elemento engraçado e surpreso, além de oferecer conforto ao usuário. Tem-se que mudar essa concepção, afinal as estações de trem e de avião sempre estão sendo redesenhadas, por que não os pontos de ônibus? Por que não ter um lugar estimulante para esperar o ônibus? (ANTUNES, 2009, p. 90)

O fator lotação só pode ser solucionado pelo aumento da frota de ônibus em circulação, principalmente nos horários de pico de fluxo de usuários.

A qualidade e confiabilidade do transporte público são essenciais para que o usuário opte pela utilização desse serviço em detrimento do veículo particular. Segurança, conforto, pontualidade, comodidade, informação e abrangência são atributos que conferem qualidade e confiabilidade ao serviço. Ao se deparar com a obsolescência do transporte público, as pessoas se vêem cada vez mais propensas à compra do carro. A paisagem urbana passa então a abrigar um volume exagerado de veículos, produtos de uma mobilidade urbana unidimensional, ao passo que o transporte público, torna-se pouco atrativo e até mesmo indesejado.

No procedimento de coleta de dados de opinião pública realizado por esta pesquisa através do método questionário, a insatisfação com o serviço de transporte coletivo de Maringá foi apontada como o segundo fator mais relevante como motivo do uso do automóvel em detrimento do ônibus coletivo de passageiros pelos respectivos respondentes, que

alegaram motivos como o alto preço das tarifas, o desconforto (lotações) e a espera demorada nos pontos de embarque como justificativas da preferência pelo automóvel.

A integração entre diferentes modalidades de transporte tem como objetivo expandir a operação do sistema de transporte público aumentando a capacidade de acessibilidade do usuário aos seus respectivos destinos de viagem. A ANTP (1997) argumenta que o sistema de integração é necessário quando a operação isolada do serviço de transporte coletivo apresenta insatisfação ou problemas aos usuários.

A integração operacional ocorre quando os serviços operados pelos diferentes modos de transporte passam a ter um padrão único de serviço e qualidade, fazendo com que cada transferência seja feita de forma planejada e racional. Os modos integrados devem respeitar suas características operacionais e de capacidade, compatibilizando adequadamente os diversos serviços. (ANTP, 1997, p.189).

De acordo com ANTP (1997), o sistema de integração operacional do transporte público deve ser empregado nos seguintes casos:

- ✓ Quando o crescimento da cidade faz com que os usuários passem a utilizar mais de um modo de transporte, pagando mais de uma tarifa.
- ✓ Quando os modelos de transporte em uso individualmente já não conseguem atender a demanda de viagens por passageiros.
- ✓ Quando as transferências acontecem em lugares inadequados sem condições de segurança e proteção climática ao usuário.
- ✓ Quando a disposição das linhas em forma radial faz com que os usuários para irem de um ponto a outro na cidade precisem necessariamente passar pela região central, fato que contribui para congestionamentos.

Os tipos de integração mais adotados entre diferentes modalidades de transporte público são, segundo ANTP (1997):

- ✓ Integração entre ônibus e ônibus;
- ✓ Integração entre trilhos (trem e metrô) e ônibus;
- ✓ Integração entre modos individuais de transporte (bicicleta) e sistemas coletivos.

A ANTP (1997) alega que quando a integração ocorre com o sistema de ônibus devem haver terminais urbanos de embarque, que permitam a transferência em locais abrigados.

A definição da qualidade do serviço de transporte público prestado deve ser feita com o monitoramento da operação através de métodos como coleta de dados do desempenho e pesquisas de índices de satisfação do usuário, procedimentos que garantem os parâmetros de qualidade do serviço. “Um sistema de transporte municipal eficiente exercerá uma influência positiva sobre a produtividade dos demais setores econômicos, e a adoção de práticas sustentáveis terá reflexo significativo no meio ambiente na saúde das pessoas”. (FETRANSPOR, 2009, p. 9).

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 uso da bicicleta proporciona maior facilidade de locomoção, redução dos níveis de poluição sonora e atmosférica, melhora da saúde pública e combate ao sedentarismo, além da diminuição do custo e tempo dos deslocamentos no meio urbano em caso de vias de trânsito congestionadas. O transporte por bicicleta possui flexibilidade semelhante a do pedestre, mas com velocidade maior, a integração da bicicleta aos outros meios de transporte público possibilita uma maior agilidade nos deslocamentos (INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE, 2009).

A implantação de ciclovias nas cidades é fortemente justificada pela questão ambiental e pelas implicações causadas pelo uso em excesso do automóvel. O Instituto de Energia e Meio Ambiente (2009) justifica que em grandes centros urbanos a bicicleta tem um papel de elemento chave, estruturador e não coadjuvante. As cidades de grande e médio porte do mundo todo vêm ajustando seus sistemas viários para o uso da bicicleta, com construções de redes de ciclovias sinalizadas, além do uso de sistemas de aluguel de bicicletas a baixo custo. Conforme Instituto de Energia e Meio Ambiente (2009), em cidades como Londres (Inglaterra) e Amsterdã (Holanda) as estações de trem são equipadas com grandes estacionamentos para bicicletas.

A cidade de Sorocaba, no interior do estado de São Paulo é hoje uma referência em transporte por bicicletas, com aproximadamente 575 mil habitantes (2009), essa cidade conta com uma malha de ciclovias com 40 km de extensão e prevê a ampliação da rede para 100 quilômetros, em projetos que irão permitir a circulação por todas as áreas da cidade (INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE, 2009).

A entrevista realizada por esta pesquisa junto ao ocupante do cargo de secretário de transportes de Maringá no ano de 2012, expôs que Maringá tem hoje (2012) apenas 19 quilômetros em extensão de ciclovias.

Em abril de 2012, entrou em vigor no Brasil a lei 12.587 que institui diretrizes da política nacional da mobilidade urbana (BRASIL, 2012). Entre outros atributos, essa lei favorece a mobilidade sustentável priorizando os meios de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo, restringindo a circulação de automóveis em horários pré-determinados, a exemplo do que já ocorre na cidade de São Paulo, SP. A lei se apresenta numa tentativa de redirecionar o foco das políticas urbanas do automóvel, que atualmente é o modo de transporte mais priorizado, para os meios alternativos de locomoção, como o transporte público coletivo e as bicicletas.

Uma medida efetiva que pode ser tomada como meio de redução de veículos particulares em circulação é a cobrança de pedágio urbano. De acordo com Fetranpor (2009), essa prática é cada vez mais adotada em todo o mundo. Desde 2003, a cidade de Londres pratica a cobrança de pedágio urbano como incentivo ao uso do transporte público aos proprietários de automóveis, para se restringir o fluxo de veículos na região central da cidade (FETRANSPOR, 2009). Contudo, esse método só se torna viável em cidades que proporcionam serviços de transporte público coletivo que satisfaçam inteiramente as necessidades de locomoção cotidiana da população.

Conclui-se que as políticas de mobilidade sustentável desoneram o ambiente natural e o social, conferem locomoções urbanas satisfatórias e proporcionam um uso racional e democrático do espaço urbano.

## **2.6- O papel do poder público perante a mobilidade urbana**

O crescimento urbano está atrelado sumariamente aos processos de produção econômica, onde atuam o setor privado, os indivíduos e o poder público. Os processos produtivos no meio urbano criam fluxos de bens, mercadorias e pessoas, que se deslocam de lugares a lugares. A administração dos transportes deve ser executada por uma gestão pública adequada e requer a atuação harmônica entre governo, sociedade e setor privado. A falta de uma atuação adequada do poder público, abre espaço para que o setor automobilístico exerça suas influências e que a sociedade adote como solução para uma mobilidade satisfatória, o uso

do transporte individual. Um bom planejamento de mobilidade urbana deve favorecer a todas as modalidades de transporte. O poder público tem a função de promover o direito de acessibilidade a todos, o direito irrestrito de ir e vir, oferecendo integridade ao pedestre, que também utiliza as vias de trânsito para se locomover. (ANTP, 2002).

Para a ANTP (2002), o aumento na demanda de fluxos que ocorre no crescimento urbano tem que ser eficazmente gerido pelos órgãos públicos através de medidas que visem o controle do adensamento urbano, entre essas medidas está a restrição da circulação de automóveis.

A base legal para a atuação do município na gestão pública perante o planejamento urbano está atrelada às bases constitucionais do país. No tocante aos transportes, cabe ao município melhorar o transporte coletivo, diminuir as desigualdades sociais, e aumentar a capacidade dos sistemas viários.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 institucionalizou as competências locais, promovendo a descentralização da autarquia federal para as escalas estadual e municipal. A ANTP (1997) sinaliza que a constituição de 1988 deu total autonomia aos municípios para adotar políticas de transporte e trânsito em suas respectivas áreas monitorando o uso do solo e adotando políticas adequadas de circulação. O município deve atuar através da descentralização administrativa e conforme seus interesses e necessidades, executar o planejamento urbano.

A ANTP (2002) estipula formas claras com as quais o poder público municipal pode desempenhar esse papel:

[...] a descentralização política e a autonomia de cada ente federado baseia-se no poder de criar e arrecadar recursos financeiros tributários de sua população com os quais deverá cumprir e atender satisfatoriamente suas funções e encargos constitucionais em prol da coletividade” (ANTP, 2002, p. 12).

O planejamento urbano deve ser promovido por dois instrumentos: o plano diretor e as leis de zoneamento de uso do solo urbano. O plano diretor é o principal instrumento do planejamento urbano: “seu conteúdo deve possibilitar, ao poder público, meios de minorar e impedir as ações decorrentes das atividades econômicas que sejam lesivas ao meio ambiente e a qualidade de vida” (ANTP, 1997, p. 34). O plano diretor é caracterizado por normas e

diretrizes que devem ser tomadas pelas prefeituras municipais para coordenar os avanços urbanos e manter a boa qualidade de vida da população.

A ANTP (1997) define algumas atribuições relativas a transportes que a administração pública municipal deve executar através de políticas de planejamento urbano:

- ✓ **Planejamento de transporte:** definir regulamentações em infra estrutura de transporte para prover a circulação adequada de pessoas e mercadorias.
- ✓ **Planejamento de circulação:** através dos órgãos especializados em trânsito, definir a utilização da estrutura viária, promovendo adequações ou até mesmo obras.
- ✓ **Política tributária municipal:** é dever do poder público municipal estabelecer uma política de direcionamento de recursos para o financiamento da melhoria do transporte público coletivo.

A criação de um órgão gestor de trânsito, como a secretaria municipal de transporte, é uma medida básica com a qual as prefeituras municipais devem assegurar a boa qualidade da mobilidade urbana. O controle de tráfego deve ser promovido pelos órgãos de trânsito através de instrumentos técnicos, no intuito de se assegurar a qualidade da circulação de pessoas e bens (ANTP, 1997).

A Fetranpor (2009) define alguns atributos que cabem ao poder público para estimular a mobilidade sustentável:

- ✓ Legislar sobre assuntos de interesse local, incluindo o transporte público, que têm caráter essencial.
- ✓ Adotar medidas de restrição ao uso do automóvel.
- ✓ Implantar infra estrutura para uso do transporte com bicicletas.
- ✓ Investir em áreas exclusivas para locomoção de pedestres.
- ✓ Executar medidas de priorização do transporte coletivo.
- ✓ Implantar corredores exclusivos de tráfego para ônibus coletivo.
- ✓ Promover integrações no sistema de transporte urbano entre as diversas modalidades.
- ✓ Implantar políticas públicas de financiamento e investimento em infra-estrutura de transportes.
- ✓ Promover a desoneração tributária municipal do transporte público para a adoção de tarifas mais acessíveis.



- ✓ Adotar políticas de barateamento das tarifas de transporte público e promoção da inclusão social.
- ✓ Financiar ou determinar fonte de custeio para implantação de dispositivos tecnológicos no sistema de transporte urbano.
- ✓ Incentivar o uso de combustíveis menos poluentes e o controle da poluição.

Os grandes centros urbanos são considerados pólos geradores de tráfego, em média cerca de 70% dos fluxos nas grandes cidades são atribuídos ao uso do automóvel particular (FETRANSPOR, 2009).

A maneira mais eficaz de se desestimular uso do automóvel 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. Qualidade, segurança, conforto e regularidade farão com que o transporte público coletivo concorra com o automóvel. “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).

O papel do poder público perante a mobilidade urbana não se limita em oferecer um bom serviço de transporte público. Em cidades com grande circulação de veículos, é necessário também que se invista em obras na melhoria e expansão da estrutura viária, como forma de se reduzir os índices de congestionamentos e acidentes. A construção de vias expressas com intercessões em desnível, ou o controle de interseções nas vias de trânsito (através da construção de pontes e viadutos) são medidas usadas para se diminuir acidentes (que ocorrem predominantemente em cruzamentos de vias em mesmo nível) e dar fluência ao tráfego de veículos que é prejudicado em vias de tráfego interrompido por semáforos. Esse assunto não será aqui investigado, pois não se trata da abordagem central deste estudo, mas tais propostas de execução em engenharia viária podem ser conferidas em Ejzemberg (1996).

### **3- O ESTUDO DO CASO DE MARINGÁ**

O quadro da mobilidade urbana centrada no uso do automóvel na paisagem local, na escala da cidade, é o reflexo de um conjunto de fatores em escalas territoriais e tempos distintos. Compreendê-lo requer uma análise sistêmica e histórica do papel da produção de automóveis para as articulações produtivas do capital em abrangência mundial, em práticas que permeiam o lugar; e da utilidade e significância psicológica do automóvel para a sociedade. Foram expostos pela revisão teórica desta pesquisa dados relativos às implicações sofridas pelo Brasil através do crescimento rápido e acima do comum de sua frota veicular, assim como o papel do poder público em viabilizar outras formas de locomoção em solo urbano, além do automóvel.

Todos esses argumentos foram investigados com o intuito de contextualizar o debate antes de analisar o recorte territorial do estudo do caso de Maringá. Serão abordados a partir daqui fatores da paisagem local, como o comércio de veículos e o comportamento de consumo de automóveis do morador da cidade. Serão expostas as implicações que Maringá sofre com o excesso de veículos em suas vias de trânsito, e por fim, serão avaliadas a situação do serviço de transporte público na cidade e as iniciativas do governo municipal em termos de políticas de transporte urbano.

Faz-se, primeiramente, um apanhado histórico de Maringá, resgatando a base de seu surgimento, crescimento e seu quadro atual, que evidencia o surgimento de um pólo regional, de um centro urbano que cresce em velocidade surpreendente, onde a paisagem que outrora fora verde, agora divide espaço com edifícios e automóveis. Um lugar onde acima de tudo, necessita-se que sejam lembrados alguns conceitos.

#### **3.1- Maringá: histórico e crescimento**

Maringá está situada na região Norte do Estado do Paraná, esta região 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 e Moro

(2003) salientam que o Norte do Paraná foi ocupado em grande escala nas primeiras décadas do século XX por empreendimentos privados. Dentre os empreendimentos envolvidos no processo de colonização desta região destacou-se a atuação da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP) pelas grandes proporções de terras adquiridas e pela organização na sistematização dos lotes. Portanto, a cidade de Maringá nasceu da produção do espaço executada por empreendimentos privados voltados para o cultivo do café. O aproveitamento das potencialidades naturais, como a qualidade do solo que se adaptou facilmente ao cultivo do café, permitiu que a região fosse loteada em pequenas propriedades. Essa estratégia de organização do espaço e uso produtivo do solo propiciou grandes lucros aos agentes imobiliários envolvidos no processo de produção do espaço e atraiu um grande fluxo migratório de pessoas para a região. Houve também um empenho em articular a produção cafeeira com uma rede de núcleos urbanos através da construção de estradas e ferrovias. A seguir, Endlich e Moro (2003) abordam a estratégia de logística executada pela CMNP para o escoamento da produção cafeeira:

A Companhia Melhoramentos Norte do Paraná planejou a instalação de uma rede urbana hierarquizada que compreendia a instalação de pequenos núcleos à distância aproximada de quinze quilômetros uns dos outros, procurando atender as necessidades mais imediatas da população rural. Numa distância maior, aproximadamente a cada cem quilômetros foi planejada uma cidade de porte maior, cujo objetivo era oferecer serviços e produtos de demanda menor. Estes núcleos urbanos principais ganharam uma localização privilegiada no espigão mestre à margem da ferrovia e da estrada rodoviária principal. (ENDLICH e MORO, 2003, p.16).

Um desses núcleos urbanos dispostos a cada 100 quilômetros no eixo ferroviário construído pela CMNP era a cidade de Maringá, que foi meticulosamente projetada para ser um pólo regional. A atuação da CMNP incluiu inclusive o planejamento urbano e a venda de lotes no espaço interior das cidades.

Endlich e Moro (2003) ressaltam que a situação geográfica favorável, como sendo o centro da área colonizada pela CMNP, a infra estrutura logística em rodovias e estradas de ferro e o sítio urbano com relevo suave contribuíram para que Maringá polarizasse a parte ocidental das terras do Norte do Estado do Paraná, dividindo com a cidade de Londrina o papel de liderança regional.

Quanto à fundação da cidade, em 1942 surgiu um núcleo provisório de população denominado “Maringá Velho” que deu o início do suporte para o surgimento urbano. Cinco anos após, em 10 de maio de 1947, houve a fundação oficial. Maringá foi fundada em 1947, como distrito da cidade de Mandaguari e apenas em 1951 foi emancipada tornando-se município autônomo. As décadas que seguiram sua emancipação testemunharam um crescimento acelerado do comércio. Após a fundação da cidade, houve uma grande expansão do solo urbano e este fenômeno foi protagonizado pelo comércio, prestação de serviços, e indústrias. Rapidamente, Maringá passou a exercer um papel de pólo regional, atraindo cada vez mais pessoas da região e configurando um espaço de relações intermunicipais. Ao mesmo tempo, a população migrou o espaço rural da cidade, para o urbano (ENDLICH e MORO, 2003).

Articulando aqui a discussão sobre o desenvolvimento de Maringá, Rocha (2004) relata que no ano de 1955 instalaram-se as primeiras retíficas na cidade. Em março de 1963, um grupo de cafeicultores fundou a Cooperativa Agroindustrial de Maringá (COCAMAR). A evolução trazia o automóvel ao Brasil e o asfalto à cidade de Maringá na promissora década de 1960 onde o mundo todo sinalizava novos tempos.

Conforme Moro (2003), o sítio urbano da cidade de Maringá é caracterizado por uma topografia plana de vertentes suavemente inclinadas e localiza-se no espigão divisor d'águas entre as bacias do rio Ivaí ao Sul e Pirapó ao Norte, nas coordenadas geográficas 23° 25' de latitude Sul e 51 ° 57' de longitude Oeste. A Figura 04 apresenta a localização de Maringá.

Retornando o plano arquitetônico inicial da cidade, Moro (2003) relata que o projeto do traçado urbano de Maringá ficou a cargo de Jorge Macedo Vieira<sup>2</sup>. A cidade foi dividida em zonas funcionais, residenciais, comerciais, industrial, hospitalar e administrativa, todas previamente definidas e articuladas por amplas avenidas. As instalações urbanas de uso coletivo, como a estação ferroviária, estação rodoviária, praças e parques tiveram localização previamente definidas. Fez parte também do projeto piloto da cidade, o plantio de árvores em larga escala, suas ruas e praças seriam amplamente arborizadas e a cidade cresceria conforme o conceito de cidade jardim.

---

<sup>2</sup> Arquiteto e urbanista, responsável por projetos como Jardim América de São Paulo, foi contratado pela CMNP na década de 1940 para criar um projeto arrojado e moderno para a época, que conferiu à cidade de Maringá largas avenidas e praças com espaços destinados ao plantio de árvores.

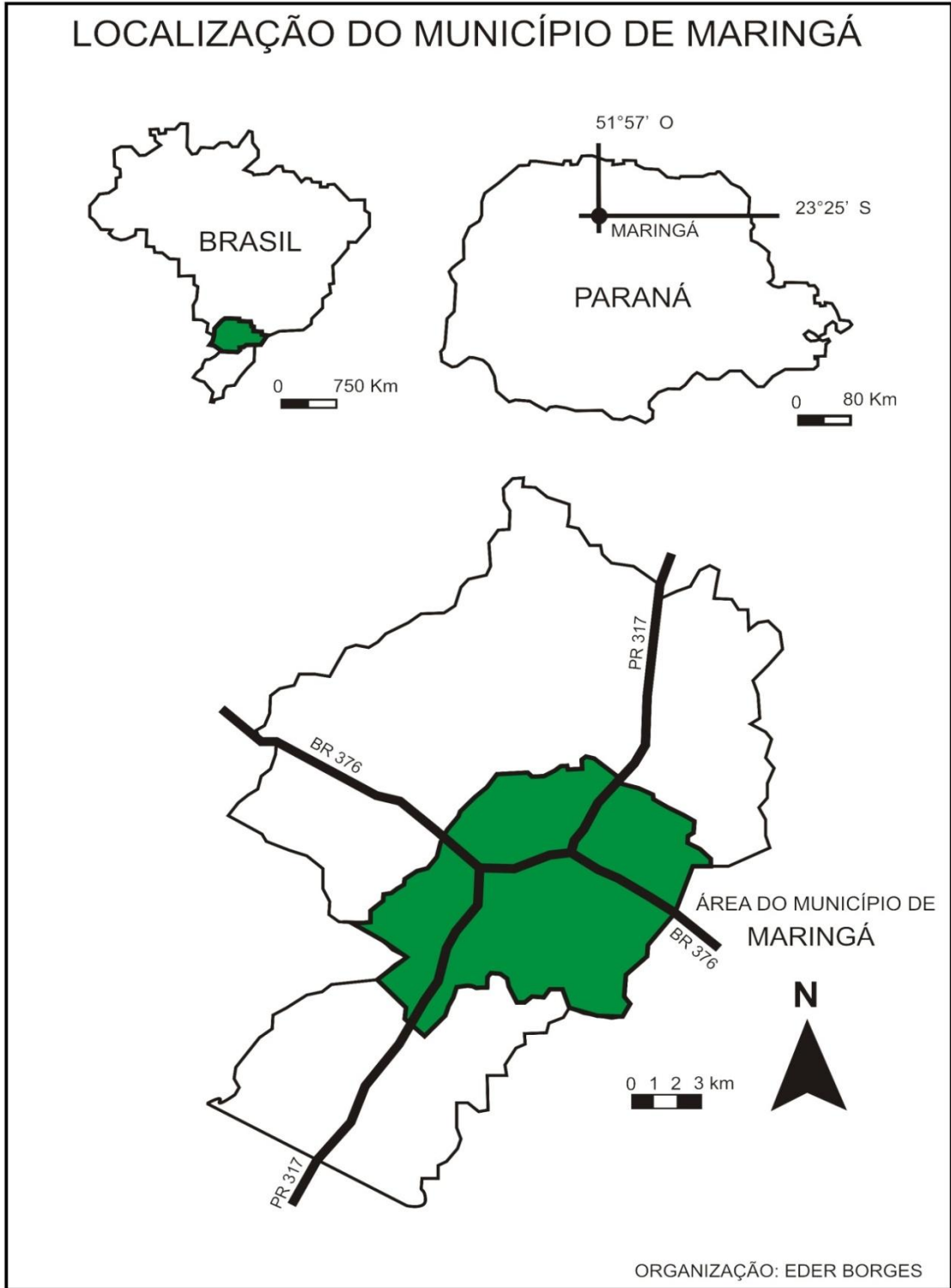


Figura 04: Maringá – PR . Localização  
Organizador: Eder Borges

O projeto identificava-se com as diretrizes das “Cidades Jardins” e da “Carta de Atenas”.<sup>3</sup> Este contemplava a cidade com amplos espaços abertos, largas avenidas, com rótulas viárias para amortização do tráfego, ruas com largos passeios e quatro amplos bosques no quadro urbano: Parque do Ingá, Bosque dos Pioneiros, parque das Grevíleas e Horto Florestal. Ademais, as avenidas teriam arborização lateral e central, enquanto as ruas, somente lateral. (MORO, 2003, p.52)

A manutenção dessas diretrizes fez de Maringá uma cidade na qual constantemente se assinala a existência de alto índice de qualidade de vida. Seu desenvolvimento urbano e as oportunidades de negócios atraíram investidores e moradores de outros estados, que adotavam a nova e bela Maringá como lugar para morar e produzir. Moro (2003) ressalta que na medida em que houve a mudança do sistema agrícola da monocultura do café, que foi substituído por culturas rotativas e outras atividades produtivas, a divisão social do trabalho se modificou e se intensificou. O crescimento de Maringá foi atribuído a um novo conjunto de novas atividades e serviços que reafirmaram a cidade como pólo regional do desenvolvimento agroindustrial.

Em um artigo que trata da contribuição de empreendedores para o crescimento da cidade, Rocha (2004) afirma que o empreendedorismo de setores diversificados impulsionou a evolução da cidade no contexto da década de 1960. Maringá “estava predestinada a ser uma das mais belas cidades brasileiras” (ROCHA, 2004, p.16). A cidade teve um crescimento populacional rápido: 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 década de 1970 foi marcada por avanços agroindustriais. Rocha (2004) sinaliza que no referido período, a Cocamar reforçou seu papel econômico regional. Os anos 1980 deram progressão ao crescimento urbano delineado nas décadas anteriores e o trânsito da cidade, que outrora fora ágil e de fluxo fácil, deu progressivamente lugar aos congestionamentos. A expansão do solo urbano foi acompanhada pelo crescimento populacional. Moro (2003) ressalta que do período de 1970 a 1980 a população de Maringá passou de 100.000 para 160.645 habitantes e, em 1991, a cidade já tinha 233.732 residentes.

A partir desse período, os conjuntos habitacionais e loteamentos da cidade passaram a surgir em uma escala maior, muitos desses empreendimentos não incorporaram o padrão

---

<sup>3</sup> A Carta de Atenas é um documento datado de 1933, redigido e assinado por grandes arquitetos e urbanistas internacionais em Atenas, na Grécia, em outubro de 1931, com o propósito de dar linhas de orientação sobre o exercício e o papel do urbanismo dentro da sociedade, serviu de inspiração à arquitetura contemporânea.

urbanístico estipulado pelo plano piloto e ficaram desarticulados da funcionalidade da malha viária (MORO, 2003). Esses problemas foram gradativamente agravados através do crescimento da frota de veículos da cidade ao longo das últimas décadas.

Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010) evidenciam que a cidade abrigava no ano de 2010, 357.117 habitantes.

### **3.2- O consumo de automóveis em Maringá**

A ascensão econômica brasileira testemunhada nos últimos anos aumentou o poder aquisitivo da população. Em matéria intitulada “Maringaenses são os mais ricos do interior do Paraná”, Guedes (2011) revela que a renda per capita mensal de Maringá, em novembro de 2011, chegou a R\$ 1.033, sendo a segunda maior do estado do Paraná, atrás somente da capital Curitiba.

Rocha e Dias (2006) expuseram o perfil de consumo das famílias de Maringá de acordo com seus dispêndios mensais, utilizando as estatísticas do IBGE, como dados da pesquisa do orçamento familiar do ano de 2003 e do censo econômico de Maringá do ano de 2000, atualizados para 2006. Constatou-se que as despesas das famílias maringaenses se definem em primeiro lugar à habitação, em segundo lugar ao transporte, e em terceiro lugar, à alimentação (Figura 05). Essas três variáveis de despesas somaram 63% de um montante de gastos mensais de R\$ 160,7 milhões (dados de 2006).

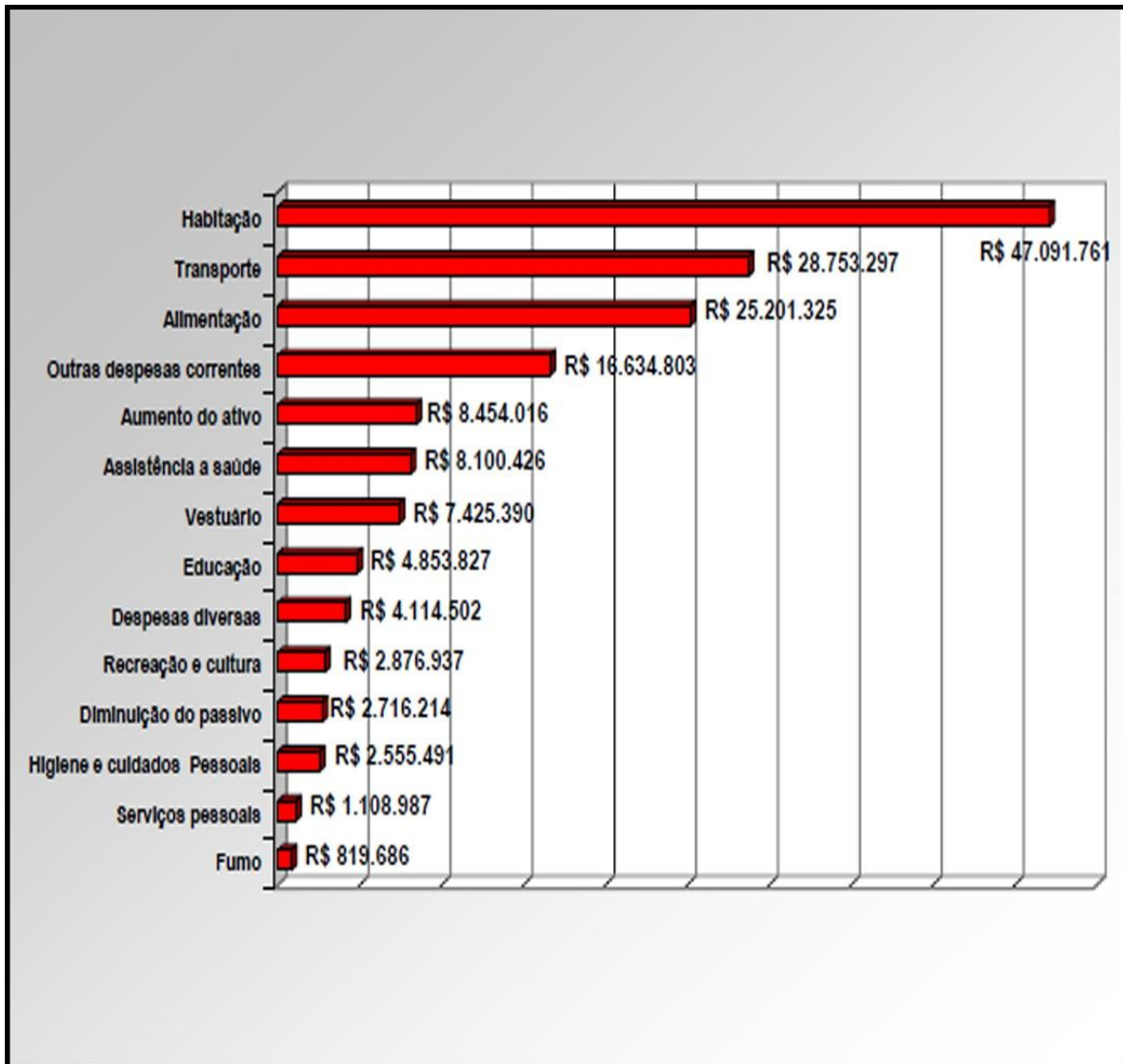


Figura 05: Maringá – PR. Gráfico de gastos mensais das famílias, por categorias  
 Extraído de: Rocha e Dias, 2006

O transporte ocupa o segundo maior motivo de despesas para as famílias residentes em Maringá, ou seja, elas estão gastando mais com o transporte do que com o lazer, ou mesmo para se alimentar, “os dispêndios com transporte correspondem a 17,9% do montante destinado ao consumo mensal, um total de R\$ 28,7 milhões” (ROCHA E DIAS, 2006 p.17). Esses autores destacam também (conforme exposto na Figura 06) que a maior parte desses gastos vêm das famílias de maior poder aquisitivo, através da compra de automóveis:

Este percentual apresenta certa variação quando analisadas separadamente as diferentes classes de rendimentos, sendo as famílias com maior poder aquisitivo as que despendem maior quantia, principalmente para aquisição de veículos e combustíveis. De forma contrária, as famílias com menor renda destinam seus recursos à utilização de serviços de transporte urbano; [...] (ROCHA e DIAS, 2006, p. 17).



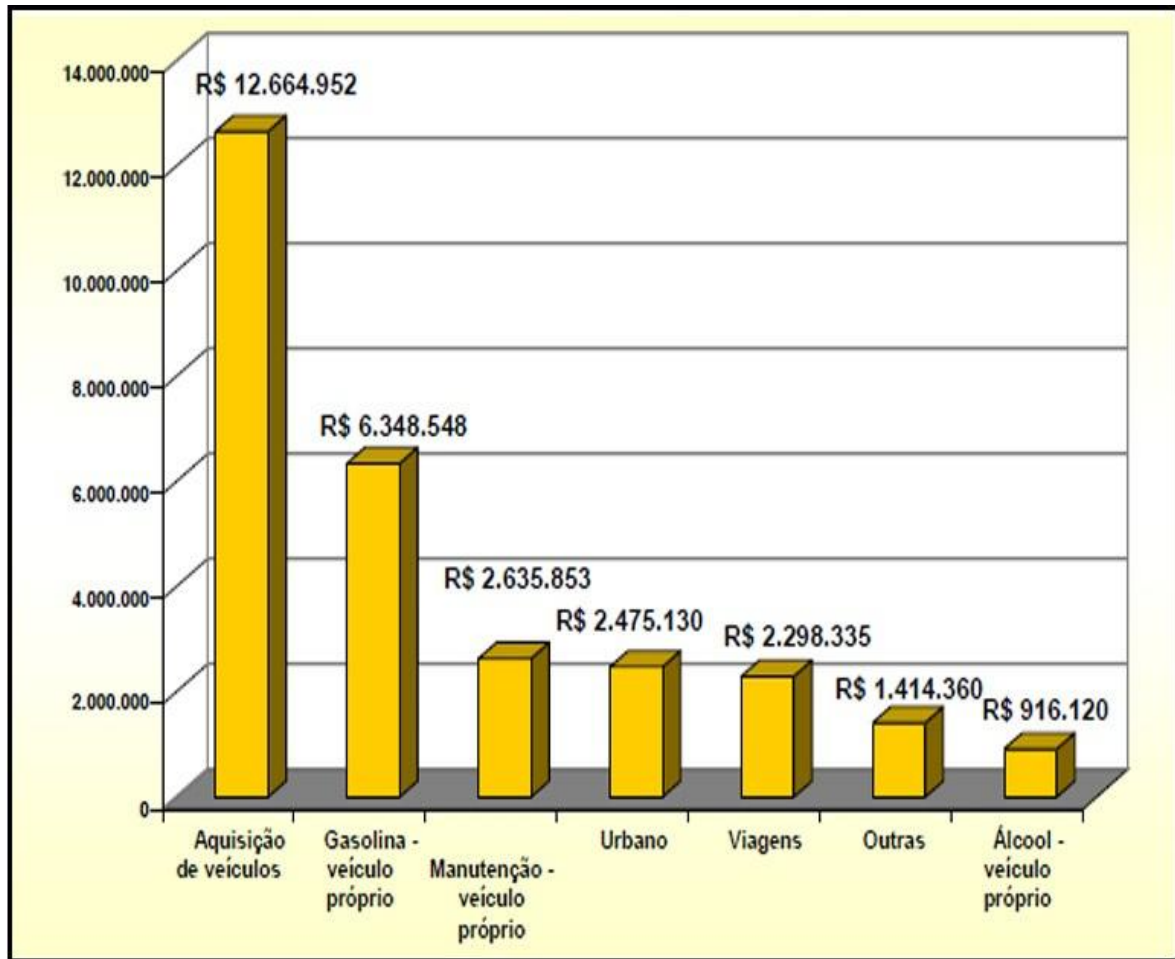


Figura 06: Maringá-PR. Gráfico de gastos mensais das famílias destinados ao transporte, subgrupos de despesas  
 Extraído de: Rocha e Dias, 2006

O consumo excessivo de veículos é uma prática que extrapola as fronteiras do recorte territorial de análise aqui abordado. O Brasil é de uma forma geral um grande mercado consumidor de veículos. O elevado índice de consumo de veículos na cidade de Maringá (salvas as conjunturas estruturais da mobilidade centrada no uso do automóvel) é, também, reflexo do alto índice de renda per capita da cidade e parte substancial dessa população não está disposta a abrir mão do conforto e comodidade do veículo particular, para se usar o transporte coletivo.

### **3.3- O aumento da frota de veículos de Maringá e suas implicações**

É notório que a quantidade de veículos que circula pelas ruas e avenidas de Maringá aumenta num ritmo acelerado ano a ano. De acordo com Guedes (2011), a frota de veículos da cidade dobrou no período de 10 anos, atingindo o índice de crescimento de 111,2% entre os anos de 2001 e 2011. No mesmo período, a população da cidade cresceu 23,7%.

Guedes (2011) aponta que no ano de 2011, em Maringá, foram registrados 17.582 licenciamentos, numa média de 48 veículos de diversas modalidades (automóveis, caminhões, caminhonetas, ônibus e motocicletas) por dia. Dados divulgados pelo Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN-PR, 2012) mostram que a frota de veículos de Maringá atingiu no mês de agosto de 2012 o número de 266.728 veículos. A cidade tem atualmente a média de um veículo para cada 1,3 habitantes e também a terceira maior frota de veículos do estado do Paraná, ficando atrás somente de Londrina (317.699 veículos) e Curitiba, (1.286.859 veículos). Em dado comparativo, a região metropolitana da cidade do Rio de Janeiro tem uma taxa de um veículo para 4,8 habitantes (FETRANSPOR, 2009).

A Figura 07 mostra o crescimento cronológico da frota de veículos da cidade de Maringá entre o ano de 2007 e o mês de agosto de 2012. Essas estatísticas evidenciam uma mudança radical no comportamento da população de Maringá, ao se adotar o automóvel como o principal ou mesmo o único meio de locomoção pela cidade, e imprimem na paisagem urbana cenários com vias de trânsito abarrotadas por veículos estacionados, onde fica cada vez mais evidente a escassez de áreas disponíveis para estacionamento de veículos (Figuras 08 e 09).

Maringá abriga em seu perímetro urbano rodovias federais e estaduais (Avenida Colombo e Avenida Morangueira), nessas vias a frota de veículos local divide espaço com o fluxo rodoviário. Os eixos de tráfego intenso são as principais fontes poluidoras da cidade, contribuem negativamente para a qualidade de vida da população, através da emissão de poluentes atmosféricos e sonoros provenientes do fluxo de veículos (MENEGUETTI, 2003).

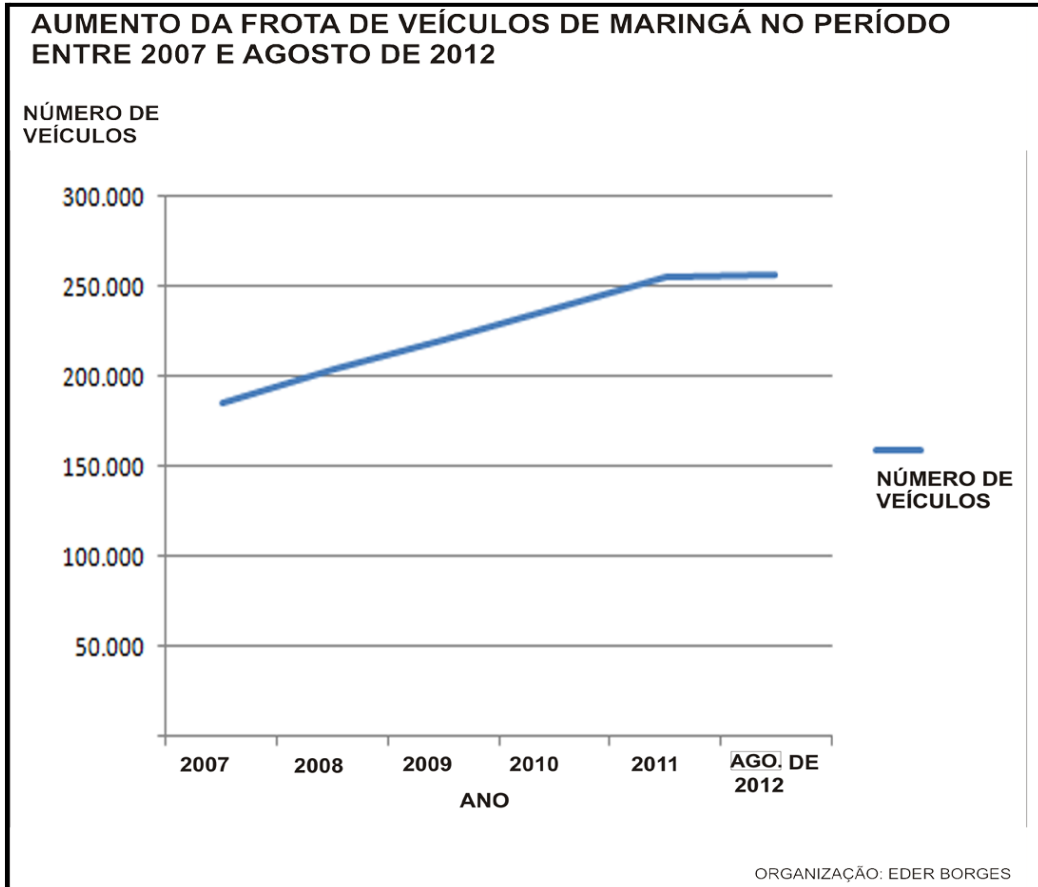


Figura 07: Maringá – PR. Gráfico do aumento da frota de veículos, 2007 a agosto de 2012  
Organizador: Eder Borges



Figura 08: Maringá – PR. Veículos estacionados ao lado de parque público  
Fonte: Eder Borges (09/2012)



Figura 09: Maringá – PR. Terreno utilizado como estacionamento, centro  
Fonte: Eder Borges (09/2012)

Os congestionamentos se tornaram um problema corriqueiro na cidade de Maringá. Assim como em vários outros centros urbanos brasileiros, a paisagem composta por filas de carros parados nas vias de trânsito se tornou comum na cidade (Figura 10).

Além dos congestionamentos e da poluição ambiental e sonora, as principais implicações do uso irracional do automóvel são, de fato, os acidentes de trânsito, pois esses quando não deixam suas vítimas feridas ou com seqüelas, tiram suas vidas. A mortalidade por acidentes de trânsito é um problema de saúde pública em todo o planeta, mas o Brasil é um dos recordistas mundiais nesse quesito. Entre as vítimas fatais figuram os jovens.

Além da falha humana (falta de atenção por parte do condutor, desrespeito à legislação de trânsito e consumo de drogas e bebidas alcoólicas), entre os principais motivos de acidentes de trânsito figuram o grande volume de carros em circulação e as condições inadequadas das vias de trânsito.



Figura 10: Maringá – PR. Trânsito congestionado na Avenida Colombo  
Fonte: Eder Borges (09/2012)

O trânsito em Maringá mata mais pessoas que outras formas de violência urbana, e os motociclistas lideram os relatórios de mortes no trânsito.

De acordo com Ayres (2012), o número de acidentes de trânsito em Maringá chegou a superar os índices da capital paranaense, Curitiba. Maringá foi a cidade paranaense com o maior número de acidentes de trânsito do estado do Paraná no primeiro semestre do ano de 2012: “Entre janeiro e junho deste ano, Maringá teve 3,9 mil acidentes, média de 662 por mês. Deste total, aproximadamente 2,1 mil ocorrências envolveram vítimas. Ao longo de todo o ano passado, o município teve 6,8 mil acidentes, sendo 3,6 mil com vítimas” (AYRES, 2012).

Ayres (2012) expõe ainda um quadro comparativo entre o número de acidentes ocorridos em Maringá e os principais índices paranaenses no primeiro semestre do ano de 2012:

## Número de acidentes de trânsito no primeiro semestre de 2012

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

Quadro 05: Paraná. Número de acidentes de trânsito, por municípios selecionados, janeiro – julho de 2012  
Extraído de: Ayres, 2012

A estatística de acidentes de trânsito em Maringá é um tema que merece um estudo específico para o caso. Esses índices mostram que o aumento da utilização do automóvel em Maringá não é acompanhado de melhorias na estrutura viária da cidade, em outros termos, a quantidade de veículos em circulação nos horários e locais de grande fluxo se tornou maior do que a capacidade de absorção de suas vias de trânsito.

Cúmplice às estatísticas nacionais, Maringá passa a ter, através de seu crescimento, diversos problemas atribuídos a vários temas, como a violência urbana e a saúde. Mas os problemas relacionados ao trânsito vêm se desenhando como o principal agravante dessa cidade, pois além dos congestionamentos e da má qualidade do ar que se respira, este, causa mortes.

## 4- RESULTADOS

### 4.1- Questionário

Conforme exposto na parte introdutória desta pesquisa, o método do questionário foi utilizado para analisar o comportamento do usuário de automóveis da cidade de Maringá, em sua preferência pelo veículo particular.

Foram nomeados quatro tópicos que partem de premissas investigadas por esta pesquisa, se apresentando como suposições ou motivos pelos quais o morador de Maringá opta pelo uso do automóvel, em detrimento do serviço de transporte público coletivo oferecido pela empresa TCCC ao se locomover pela cidade de Maringá, sendo eles, pela ordem:

**1- O *status* proporcionado pelo automóvel:** Essa variável de análise faz menção ao referencial psicológico e ao fator comportamental do usuário de automóveis. Conforme abordado no capítulo 2.3, o consumo de automóveis proporciona expressão pessoal, podendo conferir ao proprietário do veículo significância de *status* e ascensão social. A sociedade atual é permeada pelo ideal consumista que dita regras, comportamentos, que enaltecem o ter em detrimento do ser, que supõe que para estar inserido de maneira adequada na sociedade e obter uma boa imagem, é necessário ter um carro, ou mesmo substituí-lo por um mais novo e mais moderno em determinados períodos de tempo.

**2- A insatisfação com o transporte público de Maringá:** A principal forma de se desestimular o uso irracional ou excessivo de automóveis em meios urbanos é ofertar um serviço de transporte público atrativo e eficaz. O serviço de transporte público por ônibus coletivo é o mais utilizado no país. O automóvel se torna uma concorrência desleal ao ônibus coletivo quando este não oferece conforto, segurança, rapidez, pontualidade, acessibilidade e preço justo. A concorrência entre essas modalidades de transporte se torna ainda mais desleal quando o consumidor se depara com as facilidades que possibilitam a compra do veículo em várias prestações.

**3- A comodidade e a autonomia de uso proporcionada pelo automóvel:** Se por um lado possuir um automóvel confere prestígio pessoal, a sua utilização repousa também nos argumentos da autonomia de uso e da agilidade. Com o carro é possível locomover-se de maneira satisfatória, confortável e ágil, e as pessoas de uma forma geral não estão dispostas a abrirem mão dessas comodidades. Poucos ainda são os que, diante de uma postura ideológica a favor do bem holístico e comum, abrem mão do uso de seu veículo para tomar um ônibus, ou mesmo utilizar uma bicicleta.

O comportamento do usuário de automóveis também é fortemente justificado pelas necessidades básicas diárias da população urbana. Com o carro o indivíduo pode se locomover para locais distantes a qualquer hora do dia ou da noite, sem que seja necessário perder preciosos minutos ou até mesmo horas aguardando o ônibus no ponto de embarque, normalmente vulnerável à chuva, frio, insolação e até mesmo correndo o risco de ser assaltado. As necessidades individuais de cada integrante das famílias justificam, através dos argumentos aqui abordados, o fato de as garagens das residências terem hoje mais que um automóvel, muitas vezes três ou quatro.

A estrutura viária de Maringá, assim como a sua capacidade de absorção de fluxo de veículos, não acompanha esse aumento de carros postos em circulação, pelo menos não na mesma proporção.

**4- As facilidades oferecidas para a compra de automóveis (créditos bancários, financiamentos e isenções de impostos):** A produção e consumo de automóveis têm papel relevante no aquecimento da economia, geram lucros, tributos, empregos e desenvolvem as bases tecnológicas e produtivas do país, portanto, essas práticas são subsidiadas pelas instituições financeiras e pelo governo. Os bancos e financiadoras, na condição de reguladores monetários, injetam grandes quantidades de dinheiro em forma de créditos tanto para o consumo como para a produção de automóveis. Os principais subsídios por parte do governo ao consumo de automóveis vêm em forma de isenção de impostos, que diminuem o preço final do veículo que chega ao consumidor. A oferta de crédito e financiamentos com longo prazo para quitação na aquisição de veículos se tornou uma prática comum e acima de tudo, de fácil acesso.

No questionário, em anexo, cada tópico foi disposto com um espaço para preenchimento, onde foi solicitado aos respondentes que utilizassem números para classificar e enumerar por ordem de relevância hierárquica e numérica de um a quatro, os principais



motivos que os influenciaram na opção pelo uso do veículo particular em detrimento do transporte público, sendo a opção/voto **1** a mais relevante e a opção/voto **4** a menos relevante. Entre os quatro tópicos do questionário, o de **altíssima relevância** foi preenchido com o número **1**; o de **alta / média relevância** com o número **2**; o de **média / baixa relevância** com o número **3**; e o **irrelevante** com o número **4**. Cada número foi utilizado para responder apenas um tópico e não foi repetido em outros.

O Quadro 06 mostra o grau de relevância dos números utilizados como resposta para o preenchimento dos tópicos abordados pelo questionário:

<b>RESPOSTAS/ORDEM DE RELEVÂNCIA</b>	
<b>1</b>	<b>ALTÍSSIMA RELEVÂNCIA</b>
<b>2</b>	<b>ALTA / MÉDIA RELEVÂNCIA</b>
<b>3</b>	<b>MÉDIA / BAIXA RELEVÂNCIA</b>
<b>4</b>	<b>IRRELEVANTE</b>

Quadro 06: Números com graus de relevância utilizados como resposta para o preenchimento do questionário  
Organizador: Eder Borges

O questionário utilizou o método indutivo, ou seja, partiu-se de certezas conhecidas e previamente abordadas pela pesquisa para probabilidades gerais. A característica qualitativa dos temas abordados e a probabilidade da repetição de respostas ou motivos óbvios defendidos pelo público possibilitaram a redução da amostragem de um público em torno de 266.000 usuários de veículos para 65 pessoas. Isso foi possível respeitando critérios qualitativos da característica do perfil dessa população (renda mensal familiar e a faixa etária). Considerou-se que de uma amostragem de 65 abordagens, 13 delas (20% da amostragem) seriam destinados a pessoas com renda familiar de zero a R\$ 2.500; 26 delas (40% da amostragem) a pessoas com renda familiar entre R\$ 2.500 a R\$ 5.000; e 26 delas (40% da amostragem) a pessoas com renda familiar de mais de R\$ 5.000. Ou seja, o perfil sócio-econômico do usuário de automóveis se distribui de uma forma generalizada entre as

maiores e medianas rendas, em contrapartida, grande parte dos usuários do serviço de transporte coletivo por ônibus têm renda familiar inferior. Os dados sócio-econômicos e a faixa etária (18 a 30 anos; 30 a 50 anos; e mais de 50 anos) foram obtidos através de uma pergunta disposta no questionário de maneira classificatória, indagando à qual das três classes pertencia o respondente. A representação da faixa etária e sexo foram respeitados, “grosso modo”, aleatoriamente, procurando-se abordar pessoas de todas as idades e ambos os sexos. Abordagens relativas ao nível educacional foram consideradas impertinentes, pois o público usuário de automóveis distribui-se por todas as variáveis dessa classe.

#### 4.1.2- Pré – teste

O questionário foi aplicado previamente em modo de teste para uma amostragem de dez pessoas. O teste satisfaz a pretensão da pesquisa de acordo à coleta de dados e se mostrou apropriado quanto ao entendimento por parte dos respondentes em relação aos temas abordados. Porém, ficou claro também que havia a necessidade de se aprimorar a redação de alguns itens. Após a aplicação do teste surgiu também a idéia de incluir ao questionário uma questão aberta, qualitativa, que pudesse ser utilizada caso o interlocutor quisesse incluir outro motivo, talvez particular, que o influenciou na opção pelo uso do automóvel, ou mesmo argumentos que corroborassem o tema.

Os tópicos abordados pelo questionário foram representados ao público respondente através das seguintes assertivas:

**1- O status proporcionado pelo automóvel:** O carro atende a um desejo pessoal e me confere um estilo de vida.

**2- A insatisfação com o transporte público de Maringá:** 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.

**3- A comodidade e a autonomia de uso proporcionada pelo automóvel:** O carro me proporciona comodidade, agilidade e autonomia, pois eu posso me transportar a qualquer hora do dia e da noite para onde eu desejar.

**4- As facilidades oferecidas para a compra de automóveis:** Créditos bancários, financiamentos e isenções de impostos como o IPI facilitaram a compra do meu carro.

#### **4.1.3- Coleta de dados**

A aplicação do questionário ao público alvo realizou-se nos dias nove, dez e treze de agosto de 2012 no período da manhã (das 8 às 12 horas). Foram selecionados locais de grande circulação de pessoas, e esse foi o único parâmetro utilizado como guia, pois o usuário de automóveis está cotidianamente nos mais diversos locais da cidade e esses locais não seguem tendências específicas. Foram abordadas pessoas no comércio da região central de Maringá: *shoppings centers*, supermercados, estacionamentos e na Universidade Estadual de Maringá, foram abordados também transeuntes. Na abordagem, foi especificado a cada um dos interlocutores, o que se pretendia, e como deveria ser preenchido o questionário, uma pequena margem de pessoas abordadas (sete pessoas), ficaram confusas quanto ao enunciado do questionário e à maneira como deveriam respondê-lo, todos os demais respondentes mostraram estar cientes do que estava sendo perguntado e de suas próprias respostas. Observou-se que várias pessoas aparentaram desconforto ou apreensão ao revelar o dado de renda familiar. Todos os 65 questionários foram respondidos pessoalmente e no momento da abordagem.

#### **4.1.4- Tratamento dos dados**

O questionário foi composto por quatro tópicos (O *status* proporcionado pelo automóvel; a insatisfação com o transporte público de Maringá; a comodidade e a autonomia de uso proporcionada pelo automóvel; e as facilidades oferecidas para a compra de automóveis), cada um destes quatro tópicos foram assinalados com opções de respostas representadas pelos números **1**, **2**, **3** e **4**, sendo a opção **1** a mais relevante e a opção **4** a menos relevante, como motivo de preferência pelo automóvel em detrimento do transporte coletivo.

Foram tabuladas quantas opções **1, 2, 3, e 4**, cada um dos quatro tópicos do questionário receberam, dos 65 respondentes (Quadro 07).

	RESPOSTAS / QUESTIONÁRIO			
	1 (ALTÍSSIMA RELEVÂNCIA)	2 (ALTA /MÉDIA RELEVÂNCIA)	3 (MÉDIA/BAIXA RELEVÂNCIA)	4 (IRRELEVANTE)
TÓPICO 1	1	14	32	18
TÓPICO 2	31	16	10	8
TÓPICO 3	33	27	5	0
TÓPICO 4	0	8	18	39

Quadro 07: Respostas do questionário, por tópico e ordem de relevância  
Organizador: Eder Borges

Como a análise dos dados obtidos trata de duas variáveis (tópicos / opções de respostas), para que fosse possível quantificar os quatro tópicos linearmente, de acordo com os votos dos respondentes, as opções de respostas utilizadas para preenchimento do questionário (**1 a 4**) foram relacionadas à valores numéricos representados por pesos invertidos, ou seja, as respostas de numero **1** receberam peso 4, as respostas de numero **2** receberam peso 3, as respostas de numero **3** receberam peso 2 e as respostas de numero **4**, peso 1 (Quadro 08).

Esses pesos foram somados, representando cada um dos quatro tópicos, através de pontuação numérica. Exemplificando, um tópico hipoteticamente assinalado no questionário com três respostas de número 01 teria a pontuação 12 (três pesos de valor 4) e a mesma variável com três respostas de numero 04 teria a pontuação 3 (três pesos de valor 1). Esse método permitiu a análise da relevância de cada tópico, de acordo com as opções assinaladas no questionário e em seguida, através da pontuação obtida, sua exposição em gráfico, de acordo com os temas aqui investigados.

<b>RESPOSTAS</b>	
<b>ORDEM DE RELEVÂNCIA</b>	<b>PESOS</b>
<b>1</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>1</b>

Quadro 08: Pesos atribuídos aos números utilizados para o preenchimento do questionário  
Organizador: Eder Borges

Quanto à faixa etária dos interlocutores, das 65 pessoas que responderam o questionário, 22 tinham entre 18 e 30 anos, 33 entre 30 e 50 anos, e 10 pessoas tinham mais que 50 anos. O critério da faixa etária foi correspondido de maneira satisfatória, representando o perfil populacional de usuários de veículos de maneira variada e bem distribuída:

<b>FAIXA ETÁRIA</b>		
<b>18 A 30 ANOS</b>	<b>30 A 50 ANOS</b>	<b>MAIS DE 50 ANOS</b>
<b>22</b>	<b>33</b>	<b>10</b>

Quadro 09: Distribuição, por faixa etária, dos respondentes do questionário  
Organizador: Eder Borges

Os dados de renda familiar, que representaram as características sócio-econômicas da população usuária de automóveis em Maringá se dispuseram na amostragem, conforme dito anteriormente, com 13 pessoas com renda familiar de zero a R\$ 2.500,00 (20% da amostragem); 26 pessoas com renda familiar de R\$ 2.500,00 a R\$ 5.000,00 (40% da amostragem); e 26 pessoas com renda familiar acima de R\$ 5.000,00 (40% da amostragem).

RENDA FAMILIAR		
0 A R\$ 2.500,00	R\$ 2.500,00 A R\$ 5.000,00	MAIS DE R\$ 5.000,00
13	26	26

Quadro 10: Distribuição, por renda familiar, dos respondentes do questionário  
Organizador: Eder Borges

**1- O status proporcionado pelo automóvel (resultado):** Embora esse estímulo seja real e presente no inconsciente coletivo, foi observado com a coleta de dados em campo que as pessoas de uma forma geral se sentem desconfortáveis em concordar que o ego de se promover uma auto-imagem através da posse do automóvel seja um fator relevante na decisão de se adquirir um veículo. Talvez a abordagem desse tema em pesquisas como essa cause uma tendência, pelo menos parcialmente, de “mascaramento” dessa realidade.

Esse tópico foi o terceiro mais pontuado como motivo relevante na opção pelo automóvel particular em detrimento do transporte coletivo pelo morador de Maringá. Recebeu apenas um voto de altíssima relevância (1); quatorze votos de alta / média relevância (2); trinta e dois votos de média / baixa relevância (3); e dezoito votos irrelevantes (4). Esse tópico recebeu a pontuação total 128.

OPÇÕES/VOTOS DO TÓPICO 1			
1 (ALTÍSSIMA RELEVÂNCIA)	2 (ALTA/MÉDIA RELEVÂNCIA)	3 (MÉDIA/BAIXA RELEVÂNCIA)	4 (IRRELEVANTE)
1	14	32	18

Quadro 11: Resultados obtidos pelo tópico 1 do questionário  
Organizador: Eder Borges

**2- A insatisfação com o transporte público de Maringá (resultado):** Alguns usuários de automóveis alegaram na pesquisa que por causa do alto preço cobrado pelas tarifas de transporte coletivo e pelo desconforto ao se utilizar ônibus lotados, se torna muito mais cômodo, prático e economicamente usual comprar um carro.

Na coleta de dados em campo, várias pessoas ao serem abordadas e comunicadas quanto ao assunto da pesquisa, apontaram verbalmente (algumas antes mesmo de ler o enunciado do questionário), como principal motivo da preferência pelo automóvel, a insatisfação com o quadro do transporte público coletivo atuante na cidade de Maringá.

Esse tópico foi o segundo mais pontuado, recebeu trinta e um votos de altíssima relevância (1); dezesseis votos de alta / média relevância (2); dez votos de média / baixa relevância (3); e oito votos irrelevantes (4). A pontuação total do tópico “a insatisfação com o transporte público de Maringá” como motivo de preferência pelo automóvel por parte do usuário foi de valor 200.

OPÇÕES/VOTOS DO TÓPICO 2			
1 (ALTÍSSIMA RELEVÂNCIA)	2 (ALTA/MÉDIA RELEVÂNCIA)	3 (MÉDIA/BAIXA RELEVÂNCIA)	4 (IRRELEVANTE)
31	16	10	8

Quadro 12: Resultados obtidos pelo tópico 2 do questionário  
Organizador: Eder Borges

**3- A comodidade e a autonomia de uso proporcionada pelo automóvel (resultado):** Várias pessoas que se submeteram a responder o questionário aqui proposto argumentaram como justificativa para usar o veículo particular em detrimento do ônibus coletivo a rapidez, agilidade e autonomia de transporte que o carro confere. Um dos respondentes da pesquisa se intitulava corretor de imóveis e justificou sua preferência pelo automóvel argumentando que seu trabalho exige que ele leve clientes para ver imóveis o tempo todo, e que ele não está disposto a convidar esses clientes para subir num ônibus coletivo e ambos irem ao destino desejado.

A comodidade, a agilidade e a autonomia de uso proporcionados pelo automóvel fez desse tópico o mais relevante de todos os abordados, como motivo de preferência do usuário pelo automóvel nas locomoções urbanas em Maringá. Das 65 pessoas que responderam o questionário, trinta e três o assinalaram como de altíssima relevância (1); vinte e sete pessoas o assinalaram como grau de alta / média relevância (2); e cinco pessoas o assinalaram com o grau de média / baixa relevância (3). Nenhum respondente assinalou esse tópico como sendo irrelevante (4). A pontuação total deste tópico foi 223.

OPÇÕES/VOTOS DO TÓPICO 3			
1 (ALTÍSSIMA RELEVÂNCIA)	2 (ALTA/MÉDIA RELEVÂNCIA)	3 (MÉDIA/BAIXA RELEVÂNCIA)	4 (IRRELEVANTE)
33	27	5	0

Quadro 13: Resultados obtidos pelo tópico 3 do questionário  
Organizador: Eder Borges

**4- As facilidades oferecidas para a compra de automóveis (resultado):** Os dados coletados através da aplicação do questionário mostraram que as facilidades oferecidas para a compra de automóveis (créditos bancários, financiamentos e isenções de impostos) como o motivo de decisão pela compra e uso do automóvel pelos respondentes ficou em último lugar entre os quatro tópicos investigados. Isso não quer dizer necessariamente que essa variável seja um fator irrelevante ao analisar a opção da população pela compra do automóvel. Pelo contrário, ela se apresenta como um caminho cômodo e facilitador para quem quer adquirir um veículo, principalmente entre as famílias com rendas inferiores. A possibilidade de se quitar o valor de um veículo em várias prestações gera ao indivíduo um gasto mensal similar aos custos com tarifas diárias de transporte público, mas sem ter que lidar com situações indesejadas, como as lotações e as esperas demoradas nos pontos de embarque, situações essas testemunhadas com frequência pelos usuários desse serviço. Porém, esta variável de análise ficou submersa em termos de importância, diante de temas como a comodidade oferecida pelo automóvel e a insatisfação com o transporte público.



O tópico “as facilidades oferecidas para a compra de automóveis” recebeu zero voto de altíssima relevância (1); oito votos de alta / média relevância (2); dezoito votos de baixa / média relevância (3) e trinta e nove votos irrelevantes (4). Esse tópico obteve 99 pontos.

OPÇÕES/VOTOS DO TÓPICO 4			
1 (ALTÍSSIMA RELEVÂNCIA)	2 (ALTA/MÉDIA RELEVÂNCIA)	3 (MÉDIA/BAIXA RELEVÂNCIA)	4 (IRRELEVANTE)
0	8	18	39

Quadro 14: Resultados obtidos pelo tópico 4 do questionário  
Organizador: Eder Borges

#### 4.1.5- Questão aberta

Foi disponibilizado no questionário um espaço aberto, de critério qualitativo, para que o respondente pudesse indicar caso quisesse, como motivo da opção pelo automóvel no lugar do transporte público, outros fatores de gênese pessoal, ou mesmo argumentos em forma de contribuições gerais para reflexão ao tema. Dos 65 questionários respondidos, dezesseis tiveram o espaço preenchido. Em geral essas pessoas apontaram como motivo pela escolha do transporte particular no lugar do público coletivo, a insatisfação com o serviço de transporte público, além de suas necessidades de locomoção relativas ao trabalho, melhor supridas pelo automóvel. Esteve em pauta também a comodidade que esse tipo de transporte provê. Destacaram-se temas como a necessidade de mais ônibus e linhas de ônibus coletivos em circulação, além do valor das tarifas de ônibus, consideradas altas por muitos interlocutores. Outros argumentos apresentados pela opinião do usuário de automóveis em Maringá fizeram menção do custo e benefício ao se efetivar a compra do automóvel, de acordo com a economia de dinheiro e tempo.

Eis aqui descritas na íntegra, algumas opiniões dessas pessoas, conforme preenchidas no questionário, consideradas relevantes e pertinentes, em termos de contribuição para a pesquisa:

- ✓ “Dever-se-ia 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).
- ✓ “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 descentes 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”.

A análise dos resultados obtidos com o método do questionário evidenciou, conforme exposto Figura 11, que de acordo com a opinião dos usuários de veículos da cidade de Maringá, os motivos aqui supostos pelos quais essas pessoas optam pelo transporte particular em detrimento do transporte público coletivo para se locomover pela cidade se dispõem, pela seguinte ordem de relevância:

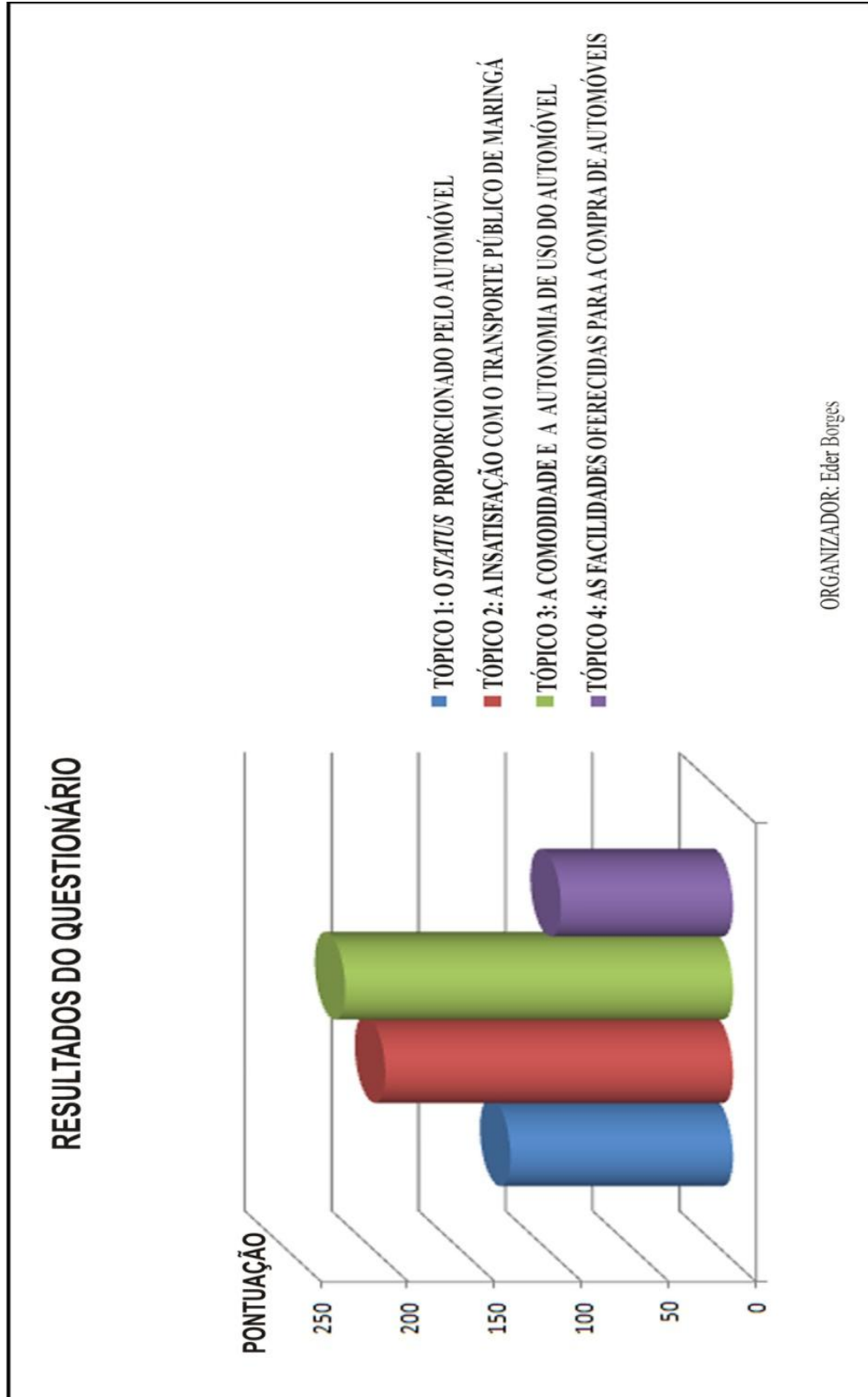


Figura 11: Gráfico do resultado final do questionário  
Organizador: Eder Borges

## 4.2- Entrevista

O roteiro da entrevista feita junto ao secretário de transportes de Maringá foi composto por quatro pautas relativas a assuntos previamente investigadas neste estudo, sendo a primeira delas, uma pergunta:

**Pauta 1:** Quais os principais problemas de Maringá hoje, relacionados à mobilidade urbana? A que motivos você os atribui?

Nesse primeiro momento, o entrevistado teve a oportunidade de expor de uma forma geral, um parâmetro sobre os atuais problemas de mobilidade urbana na cidade de Maringá. A continuidade da entrevista foi norteada por outros três temas, na seguinte ordem:

**Pauta 2:** Os motivos do aumento da frota de veículos de Maringá e as atitudes cabíveis ao poder público municipal para amenizar este quadro.

**Pauta 3:** O papel e as ações do município de Maringá, perante a mobilidade urbana.

**Pauta 4:** A situação do serviço de transporte público em Maringá, e os planos do município para melhorar e expandir o serviço.

**Resultados da pauta 1:** Ao ser indagado a respeito dos principais problemas da mobilidade urbana em Maringá na atualidade, Pignata se mostrou preocupado com o tema, afirmando que o transporte público em Maringá precisa melhorar muito, ampliar o atendimento com mais ônibus e mais linhas de ônibus nas ruas. De acordo com o entrevistado, obras como a implantação de corredores de fluxo exclusivo para ônibus devem conferir um melhor funcionamento do serviço de transporte público: “Tem que haver um investimento arrojado, não basta ter o padrão”, disse Pignata. O entrevistado destacou que o fator comportamental da população é essencial para que se mude o quadro, afirmando que os veículos são para as pessoas conquistas sociais que lhes conferem prestígio: “Precisamos mudar o conceito cultural que diz que só vou me sentir bem se estiver no meu carro”. Estes argumentos são solidários aos temas aqui expostos, relativos à imagem e a comodidade conferida aos usuários de automóveis.

Pignata trouxe à tona relatos que não estavam contidos no roteiro da entrevista, mas que embasaram o debate. O entrevistado mencionou que a gratuidade do transporte público oferecido a algumas classes da população inviabilizam a prática de uma tarifa com preço mais

justo. “Quem paga a conta é quem usa o transporte público”, afirmou o Secretário de Transportes de Maringá. Pignata foi categórico ao afirmar que para concorrer com o automóvel, o transporte público tem que se apresentar numa solução melhor que o mesmo. Esse argumento remete aos conceitos modelos de prestação do serviço de transporte público abordados aqui no capítulo 2.5. De acordo com os ideais de mobilidade sustentável, a qualidade desse serviço deverá se apresentar não apenas para substituir o automóvel, mas também como um meio alternativo de se transportar, e que não sobrecarregue as vias de trânsito, pois cada veículo em circulação transporta um, ou dois passageiros em média, essa capacidade é profundamente ampliada ao se utilizar os ônibus, que transportam satisfatoriamente dezenas de passageiros, tirando de circulação vários veículos.

**Resultados da pauta 2:** Conforme exposto no capítulo 3.2, nesse trecho da entrevista foram abordados alguns argumentos relativos ao perfil de consumo das famílias maringaenses e ao montante de fluxo de dinheiro revertido ao comércio de automóveis na cidade através dos gastos que essas famílias têm com a aquisição de veículos.

A população se vê motivada pelo consumo de automóveis quando se depara com duas realidades: as facilidades ao se comprar um veículo, e a insatisfação com o serviço de transporte público. Foi perguntado ao entrevistado qual a gênese desse consumo exagerado de automóveis pelo morador da cidade e também, qual o papel do município de Maringá, para se reduzir esses índices. Pignata debateu o assunto com argumentos que, apesar de previamente abordados pela pesquisa, enriqueceram o debate. Maringá, disse Pignata, tem uma renda per capita e um índice de qualidade de vida acima das médias nacionais, esses atributos refletem uma realidade onde o custo de vida na cidade também seja alto: “(...) a cidade de Maringá têm um perfil um pouquinho diferenciado (...)” “Se você compra um apartamento em Maringá e paga R\$ 150.000, na cidade de Londrina esse mesmo apartamento não passa de R\$ 120.000”. Pignata argumentou que a média do nível sócio-econômico da população maringaense reflete um consumo elevado de veículos, e por esse motivo, parte substancial da população não está disposta a usar o transporte coletivo.

O entrevistado alegou ainda que até mesmo as pessoas com rendas inferiores, diante das condições de compra de veículos em várias prestações, se submetem às vezes a deixar de comer melhor, de investir no lazer da família, para arcar com as mensalidades das prestações do automóvel.

Pignata argumentou que outras formas de se locomover pela cidade precisam ser aplicadas, que o transporte público precisa ser melhorado, que mais ciclovias precisam ser criadas, mas que sem a mudança no fator comportamental, na conscientização educacional do cidadão de uma forma geral, o quadro não irá ser revertido. Pignata disse também que apesar da prefeitura ter hoje projetos de expansão das ciclovias da cidade, há uma grande preocupação em a população não utilizá-las, pois mais uma vez, o perfil comportamental da população reflete a comodidade, a praticidade que as pessoas têm ao utilizar não só os carros, mas também as motocicletas. Há uma grande tendência de as pessoas utilizarem as ciclovias nos finais de semana para o lazer, mas no dia a dia, para o trabalho, preferem a eficácia do veículo. Em suma, Pignata justificou que o conceito de mobilidade urbana centrado no automóvel está equivocado e precisa ser revertido, mas para que isso ocorra, além de planos de políticas públicas de transporte, é necessária a conscientização comportamental da população.

**Resultados da Pauta 3:** Nessa pauta foram discutidas as atribuições do governo municipal garantidas pela legislação vigente ao se estruturar os diversos meios de transporte em área urbana, através de investimentos no transporte coletivo, construção de ciclovias e áreas exclusivas para circulação de pedestres. Em seguida, foi perguntado ao secretário de transportes de Maringá se há e quais são os planos e projetos em pauta em sua gestão, para se promover outros meios de locomoção que concorram com o automóvel, e que utilizem as vias de trânsito da cidade de maneira democrática, entre carros, ônibus de passageiros, pedestres e bicicletas. O entrevistado iniciou o assunto dizendo que participa freqüentemente de fóruns federais voltados ao transporte urbano onde os secretários municipais de trânsito discutem assuntos como a necessidade de se reduzir a carga tributária aplicada às tarifas de transporte público. Pignata colocou em pauta mais uma vez o fator comportamental do cidadão, a questão da mobilização educacional das pessoas que utilizam o solo urbano, alegando que as pessoas que estão acostumadas à comodidade oferecida pelo automóvel, não estão dispostas a voltarem para as modalidades ônibus ou bicicleta. Pignata salientou que os jovens estão sendo preparados para a modernidade e que muitos deles ao invés de abrirem mão do carro, almejarão um veículo mais sofisticado. O secretário de transportes de Maringá também avaliou de maneira pertinente as práticas de incentivo à produção e consumo do automóvel, relatando que há ações contraditórias por parte dessas políticas ao se incentivar a compra do automóvel à população e ao mesmo tempo sugerir às pessoas que utilizem o ônibus ou a bicicleta. Essa justificativa não foge à razão, pois as facilidades, ou mesmo estímulos que as

peessoas têm hoje para se consumir carros aparecem de maneira enfática. A mídia penetra os lares brasileiros diariamente com propagandas que relacionam o uso do automóvel ao bem estar e à qualidade de vida, pois como disse o secretário de transportes da cidade de Maringá, “não adianta o governo federal falar que você pode comprar o carro, mas vai de ônibus”. Todos esses argumentos trazem à tona a discussão sobre falta de um planejamento nacional de transporte público de qualidade, e que para este vá, estritamente, o foco, a atenção e os investimentos.

Ao avaliar a importância da educação dos condutores de veículos, Pignata afirmou que a Secretaria de Transportes (SETRAN) promove regularmente campanhas de educação e conscientização no trânsito. O secretário de transportes disse que essas campanhas são feitas nas escolas e nas próprias ruas, pedindo principalmente aos motoristas que respeitem os pedestres e que usem o cinto de segurança. Pignata argumentou que esse tipo de medida traz resultados satisfatórios na redução do índice de acidentes de trânsito, Pignata destacou ainda que a fiscalização no trânsito precisa ser séria e rigorosa.

Foi abordada também na entrevista a ausência de sinalização e passarelas para a travessia de pedestres na Avenida Colombo <sup>4</sup>, local de grande fluxo de veículos, com altos índices de acidentes e mortes por atropelamentos. O secretário de transportes de Maringá concordou com os argumentos dispostos no roteiro da entrevista de acordo com os quais, nesses casos, mais que o bom senso e a educação por parte de pedestres e motoristas, é primordial que se aumente as sinalizações semaforizadas para pedestres, pois esse tipo de sinalização oferece mais segurança a quem pratica travessias em vias movimentadas, e dessa maneira, a segurança do pedestre não fica condicionada apenas ao bom senso do condutor de veículos. Esse tipo de sinalização ainda é observado proporcionalmente em poucos pontos da cidade. Quanto à Avenida Colombo, Pignata salientou que esta via de trânsito é uma rodovia federal com trecho em perímetro urbano, sua manutenção é feita pela empresa Rodovias Integradas do Paraná S/A (VIAPAR) e a fiscalização pela polícia federal. De acordo com Pignata, após a conclusão das obras do contorno norte <sup>5</sup>, a administração da Avenida

---

<sup>4</sup> Principal eixo viário da cidade de Maringá, a Avenida Colombo é atualmente uma rodovia federal em perímetro urbano, cenário de altos índices de acidentes de trânsito e atropelamentos.

<sup>5</sup> Com orçamento de aproximadamente R\$ 102 milhões advindos do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal (PAC), a obra do contorno norte de Maringá, que começou no ano de 2008, tem aproximadamente 17 quilômetros de extensão e visa tirar o tráfego rodoviário do perímetro urbano de Maringá.

Colombo ficará a cargo do município de Maringá e a partir daí serão feitas obras e adequações para que se reduzam acidentes e atropelamentos na via.

Pignata ressaltou que na Avenida Colombo é necessário, para a implantação de passarelas para pedestres, o fechamento do canteiro central através de grades. Pignata alegou ainda que na Avenida Colombo seria necessário segregarmos totalmente a passagem de pedestres, com travessia feita somente através de passarelas, pois na presença da passarela e da faixa de pedestres, a tendência é que o pedestre opte pela faixa de pedestres, por motivo de comodidade. Observa-se cotidianamente nesses locais de grande fluxo de pessoas e veículos que os pedestres atravessam até mesmo fora da faixa destinada a sua travessia, quando esta está distante. Essa é uma das principais causas de atropelamentos.

Quanto ao papel do município de Maringá em oferecer toda essa infraestrutura de transportes, o entrevistado argumentou, apesar de não mencionar que isso esteja sendo feito ou prestes a ocorrer, que são necessárias obras na estrutura viária, implantação de ciclovias e também áreas de passagem exclusiva para pedestres, mas que isso tem que ser feito junto com a mobilização social, para que as pessoas utilizem essas rotas. De acordo com Pignata há na cidade áreas com ciclovias ignoradas diariamente pelos ciclistas, que preferem disputar espaço com os carros na pista de rolagem de veículos motorizados. Sobre os projetos de implantação de ciclovias, o entrevistado disse que Maringá tem hoje 19 quilômetros de ciclovias, e que estão previstas a viabilização de mais quatro quilômetros de malha cicloviária, em trajetos estratégicos de grande fluxo de pessoas.

**Resultados da pauta 4:** O último tema do roteiro da entrevista tratou exclusivamente da situação do transporte público oferecido pelo município de Maringá. Como embasamento, foram apontados alguns parâmetros estipulados pela ANTP (1997) como guias de modelo de prestação de transporte público, os quais devem ser seguidos pelas cidades brasileiras. Esses parâmetros se referem à construção de terminais de embarque de ônibus em locais estratégicos, de vias de tráfego exclusivas para ônibus coletivo, além de outras medidas que promovam a eficácia desse serviço, tornando-o atraente ao usuário. Por fim, perguntou-se ao entrevistado quais os planos que o município de Maringá tem para que se expanda a prestação do serviço de transporte público na cidade. Houve também uma abordagem a respeito da quebra do monopólio da operação do serviço de transporte público exercido em Maringá desde o ano de 1978.



Pignata afirmou que o município tem estudos relativos à implantação de terminais de embarque de passageiros de ônibus coletivo em outros três locais da cidade. Pignata acredita que o caminho não só para os serviços públicos, mas também para a prestação de serviços em Maringá é a descentralização, “Maringá está se descentralizando, precisa depender cada vez menos do centro”, afirmou Pignata, dizendo que esse é o curso natural das coisas.

Sobre a questão do monopólio exercido na prestação do serviço de transporte coletivo em Maringá, o secretário de transportes da cidade afirmou que no ano de 2010 foi feito um estudo por uma empresa que investiga esse assunto em várias cidades brasileiras, avaliando se seria necessária a atuação de uma nova empresa na prestação do serviço de transporte público na cidade. Esse estudo concluiu que Maringá necessitava na ocasião de apenas uma empresa prestando o serviço de transporte coletivo. Pignata argumentou que em casos como esse, a concorrência é saudável e pode conferir benefícios ao usuário, mas que a atuação de outras empresas não necessariamente reduziria o preço da passagem de ônibus. O entrevistado concluiu o assunto dizendo que a licitação para a possível contratação de outra empresa de prestação do serviço de transporte coletivo só poderá ser feita após o término do contrato que foi renovado no ano de 2010, e que perdurará 15 anos, trata-se de uma questão contratual, legal. O entrevistado acredita que após o término desse contrato, haverá a quebra do monopólio na prestação do serviço.

Pignata concordou com uma das premissas básicas dessa pesquisa ao afirmar que muito tem que ser feito em termos de investimentos na estrutura do transporte público de Maringá, para se diminuir o uso de automóveis, mas foi enfático ao sinalizar que essa mudança tem que ser feita junto à mobilização comportamental do cidadão. Pignata encerrou a entrevista dizendo que esse é um caminho inevitável, mas também é um processo demorado, que acontecerá de maneira gradativa, com a participação de toda a população.

### **4.3-Discussão dos resultados**

Faz-se necessário analisar o uso irracional de automóveis em escala local de acordo com o comportamento de consumo desse item por parte do usuário urbano; das iniciativas do poder público e do setor privado ao incentivar a produção e consumo em massa de

automóveis; e também à luz da postura do governo municipal diante das políticas de transporte público.

Para se entender o consumo de um determinado segmento de produto por determinado grupo de pessoas, é necessário que sejam analisados o perfil social e comportamental desse grupo. Em Maringá, o uso excessivo de veículos é reflexo de uma população de nível social mediano elevado, que busca formas de se locomover condizentes ao seu estilo de vida através do veículo particular, esses índices também se contrastam quando comparados com as regiões periféricas do aglomerado urbano de Maringá. O empenho no consumo de carros por parte dessa população denota também um perfil cultural baseado na ideologia individualista, na falta de uma reflexão voltada ao bem comum e coletivo. A preferência do público pelo automóvel ao se locomover pela cidade também repousa no fato da agilidade e autonomia de uso que essa modalidade de transporte oferece.

Apresenta-se na paisagem urbana de Maringá, um quadro de mobilidade urbana de mão única, através do predomínio do uso do automóvel. O comércio da cidade fornece num ritmo e velocidade cada vez maior condições propícias para a manutenção do uso em massa do automóvel, que por sua vez é a grande preferência da população em geral nas locomoções urbanas. Já o governo municipal aparenta, pelo menos até o momento, pouca iniciativa em prover uma estrutura promotora de outros meios de locomoção, de acordo com os ideais de mobilidade sustentável. Observa-se na cidade uma estrutura de transportes composta por vias de trânsito e aparatos públicos que atendem enfaticamente o uso do veículo particular.

Independente do perfil comportamental do morador de Maringá, é papel e obrigação do governo municipal disponibilizar uma estrutura de transportes que propicie a locomoção em solo urbano de maneira democrática, entre carros, bicicletas, ônibus de passageiros, e pedestres.

## 5- CONSIDERAÇÕES FINAIS

O advento do automóvel ao mundo marcou história. Ele é um objeto que está cada vez mais presente na paisagem planetária, e a evolução histórica da humanidade evidencia que ele veio pra ficar. Contudo, deveria ser a mobilidade urbana priorizada por carros, levando em consideração as diversas implicações que já são conhecidas e decorrentes de seu uso em excesso?

Essa pesquisa evidenciou que o aumento da quantidade de veículos nas paisagens urbanas mundo afora foi e é viabilizado pelas práticas de produção econômica do capital que abarca para si cada vez mais territórios. A produção e consumo de automóveis no Brasil são protegidas por uma série de fatores vantajosos para a economia brasileira. Ficou claro também que a preferência pelo automóvel é balizada pelo comportamento psicológico do consumidor de automóveis, que busca além do prestígio, a comodidade, e a autonomia de transporte que o automóvel confere. Em Maringá, o quadro de mobilidade urbana centrado no uso do automóvel é também justificado pela falta de estruturas públicas de transportes alternativos.

Incentivar a circulação dos automóveis individuais nas dinâmicas sistêmicas dos fluxos urbanos, é, como diria o dito popular, “enxugar gelo”. Fica evidenciado através deste estudo que as estratégias de crescimento econômico baseadas na produção e consumo em massa de automóveis, ou na construção de mais vias para a fluidez do trânsito é incompatível com uma sociedade humanizada, e uma economia sustentável.

O automóvel é meio de transporte, símbolo de utilidade e significância social, 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. Todas essas implicações se defrontam com as promessas da publicidade automobilística que relaciona o automóvel à valorização social e acessibilidade irrestrita.

Este tema requer que os conceitos de transporte e o comportamento do usuário urbano sejam reavaliados, que outros meios de transporte sejam utilizados, que os governos promovam e viabilizem formas racionais de se locomover, que se democratize o uso dos espaços públicos entre carros, ônibus de passageiros, pedestres e ciclistas. Alterações comportamentais de usuários do solo urbano aliadas a políticas públicas modelos de

transportes irão contribuir efetivamente para formas de locomoção éticas e acima de tudo, sustentáveis.

Talvez não só o morador de Maringá, como também os brasileiros de uma forma geral estejam “mal acostumados” com a comodidade proporcionada pelo carro.

Essa reavaliação depende de uma conscientização educacional dos cidadãos, pois cada indivíduo que utiliza o transporte público contribui para a diminuição de congestionamentos. Mas o papel principal cabe aos setores públicos e privados, pois não se pode querer um mundo com menos automóveis, promovendo políticas de incentivo à sua produção e consumo, a mobilização vai para onde está o foco, e os investimentos.

O serviço de transporte coletivo por ônibus precisa ser melhorado, expandido e priorizado no sistema viário da cidade de Maringá. Quanto ao automóvel, não se trata de eliminar todo e qualquer uso de veículos individuais, mas também de estimular seu uso compartilhado.

Uma cidade deve ser um espaço democrático que garanta o acesso igualitário aos serviços públicos, tanto para os que têm e também os que não têm automóveis, um ambiente agradável, com espaços de convívio público. Devemos refletir cuidadosamente sobre estes conceitos, porque a cidade é um espaço político, democrático. Afinal até quando Maringá irá suportar a entrada de veículos postos em circulação em suas ruas e avenidas?

A proposta desta pesquisa é nortear precedentes para um debate que tenda a fazer de Maringá uma cidade onde a mobilidade urbana funcione a contento, dentro de modelos sustentáveis, que permitam a seus habitantes uma vida mais saudável. Preservar seus predicados, suas características mais marcantes como o verde de suas árvores e sua qualidade de vida, talvez sejam os maiores desafios da atual e das futuras gestões públicas desta cidade.

## 6- REFERÊNCIAS

ACIM. **Concessionárias ou revendas de veículos na cidade de Maringá em 2012**. Maringá. Associação Empresarial e Comercial de Maringá. 2012. (Quadro com dados de concessionárias ou revendas de veículos em Maringá).

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.

ANTP. Sessões Técnicas, propostas da ANTP e debates, sessão 1: Mobilidade e qualidade de vida. **Revista dos Transportes Públicos**. São Paulo. v. 24, n. 96, p. 6-18. 3 trim. 2002.

ANTP. Aspectos Institucionais da Gestão Pública nas Regiões Metropolitanas. **Revista dos Transportes Públicos**. São Paulo. v. 24, n.95, p. 9-79. 2 trim. 2002.

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.

ARAÚJO JR., J. T. A proteção da indústria automobilística na Europa e no MERCOSUL. **Revista de economia política**. [S.l.]. v. 18, n. 04, p. 07-19, out.-dez. 1998. Disponível em: <<http://www.rep.org.br/pdf/72-1.pdf>>. Acesso em: 27 mai. 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.

BEDÊ, M. A. **A política automotiva nos anos 90.** In: ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M. **De JK a FHC - a reinvenção dos carros.** São Paulo. Scrita, 1997. p.357-372, 383.

BENNET, P. D. **O Comportamento do Consumidor.** Tradução: Vera Maria C. Nogueira e Danilo A. Nogueira. São Paulo. Atlas, 1975. p. 11-22, 81-100. Título original: Consumer behavior, 1972.

BRASIL. Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Legislação.** Subchefia para assuntos jurídicos, Casa Civil da presidência da república, Brasília, DF, 3 janeiro 2012. Disponível em: <<http://www4.planalto.gov.br/legislacao/legislacao1/leisordinarias/legislacao/legislaca-1/leisordinarias/2012-leis-ordinarias#content>>. Acesso em: 19 abr. 2012.

CARVALHO, E. G. **Globalização e estratégias competitivas na indústria Automobilística:** uma abordagem a partir das principais montadoras no Brasil. 2003. 274 f. Tese. (Doutorado em Economia) - Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2003.

DETRAN-PR. Departamento de Trânsito do Paraná. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/>>. Acesso em: 28 mar. 2012.

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.

DULCI, O. S. Guerra fiscal, desenvolvimento desigual e relações federativas no Brasil. **Revista de sociologia e política,** Curitiba, n. 18, p. 95-106, jun. 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rsocp/n18/10704.pdf>>. Acesso em: 28 mai. 2012.

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.

EJZEMBERG, S. **Análise da circulação e fluxos de tráfego -** Material para treinamento. Companhia de Engenharia de Tráfego. São Paulo, 1996. 24p.

FERRO, J. R. **A produção enxuta no Brasil**. In: WOMAK, J. P.; JONES, D. T.; ROSS, D. A **máquina que mudou o mundo**. 11 ed. Tradução: Ivo Korytowski. Rio de Janeiro. Campus, 2004. p. 297-320. Título original: The machine that changed the world, 1990.

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

FIALHO, A. **Subsídio ao automóvel e moto; um recurso mal empregado**. Portal eletrônico do partido PPS, 2009. Disponível em: <<http://portal.pps.org.br/portal/showData/149923>>. Acesso em: 30 mai. 2012.

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.

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.

GOUNET, T. **Fordismo e toyotismo** - na civilização do automóvel. Tradução: Bernardo Jofilly. São Paulo. Bom Tempo, 1999. p. 7-11, 13-19.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. Tradução: Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 3. ed. São Paulo. Loyola, 1993. p. 103. Título original: The condition of posmodernity, 1989.

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.

LABREA, D. **Sistema de informação geográfica e planejamento de transporte coletivo urbano** – Estudo de caso: Sistema Integrado do Transporte de Uberlândia. 2000. 181 f. Tese (Pós – Graduação em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2000.

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

MARCUSE, H. **A ideologia da sociedade industrial** – O homem unidimensional. Tradução: Giasone Rebuá. 4. ed. Rio de Janeiro, Zahar. 1973, p. 26.

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.

MENEGUETTI, K. S. **Maringá: o desenho urbano, a imagem da cidade e a qualidade de vida**. 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. 127-168.

ROCHA, E. Do Carro de boi ao Parque tecnológico. **Revista ACIM**. Maringá. v. 41, n. 434, p. 14-16, mai. 2004.

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.

SALERNO, M. S. **A indústria automobilística na virada do século**. In: ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M. **De JK a FHC** - a reinvenção dos carros. São Paulo. Scrita, 1997, p. 504-519.

SAPATA, A. M. A. **Monitoramento, modelagem e simulação dos impactos e efeitos do ruído de tráfego em trecho de cânion urbano da avenida Horácio Racanelo da cidade de Maringá – PR**. 2010. 120 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Programa de pós-graduação em Engenharia Urbana, Universidade Estadual de Maringá. Maringá, 2010. Disponível em: <<http://www.peu.uem.br/Discertacoes/Ana.pdf>>. Acesso em: 14 abr. 2012.

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.



TORRALVO, C. F.; SOUSA, A. F. **Viabilidade financeira do consórcio como alternativa para compra a prazo de automóveis.** São Paulo. Universidade de São Paulo, 2006. 15 p.

Disponível em:

<<http://www.ead.fea.usp.br/semead/11semead/resultado/trabalhosPDF/399.pdf>>. Acesso em: 14 abr. 2012.

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.

WOMAK, J. P.; JONES, D. T.; ROSS, D. **A máquina que mudou o mundo.** 11 ed. Tradução: Ivo Korytowski. Rio de Janeiro. Campus, 2004. p. 9-18. Título original: The machine that changed the world, 1990.

## 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

- 1- Quais os principais problemas de Maringá hoje, relacionados à mobilidade urbana? A que motivos você os atribui?
  
- 2- A falta de imposição por parte do poder público em suas várias esferas abre espaço para que o setor automobilístico exerça suas influências e que a sociedade adote como solução para uma mobilidade satisfatória, o uso do transporte individual.

A crescente aquisição de veículos por parte das famílias é influenciada, entre vários outros motivos, pela falta de qualidade dos sistemas de transporte público coletivo.

Um artigo produzido pelo departamento de economia da Universidade Estadual de Maringá do ano de 2006 mostrou que o transporte ocupa o segundo maior motivo de despesas para as famílias maringaenses, ficando atrás somente da habitação, e a frente da alimentação. Dessa “fatia” destinada a gastos com transportes pelas famílias maringaenses a grande maioria é destinada à aquisição de veículos, abastecimento de veículos e despesas de manutenção de veículos. É notório também a proliferação de comércios destinados à venda e revenda de veículos novos e seminovos em Maringá.

Maringá tem hoje (ano de 2012) a terceira maior frota de veículos do Estado do Paraná, e a segunda maior frota de veículos em proporções por habitantes do Estado. A quantidade de veículos em circulação nas ruas cresce em altas proporções, a que motivos o senhor atribui esse fenômeno? O que o senhor acha que possa ser feito pelos órgãos públicos da cidade para reduzir essa crescente aquisição de veículos pela população, e assim reduzir problemas como acidentes de trânsito e congestionamentos?

- 3- O papel do município diante do planejamento urbano está fundamentado na Constituição De 1988, que promove a defesa dos interesses públicos perante os privados ou excludentes.

Em suma, cabe ao município, através do Plano Diretor, estabelecer um planejamento de mobilidade urbana que favoreça a outros meios de transportes fora o automóvel particular. Medidas como a implantação de ciclovias; áreas exclusivas para a locomoção de pedestres; e a priorização e a constante melhora do transporte público coletivo, promovem uma mobilidade sustentável, reduzem os índices de acidentes, congestionamentos e emissão de poluentes.

Em abril de 2012 entrou em vigor no Brasil a Lei 12.587/2012 que institui diretrizes da política nacional da mobilidade urbana, numa tentativa de redirecionar o foco das políticas urbanas do automóvel, para os meios alternativos de mobilidade, como o transporte público coletivo.

Maringá também convive com problemas relacionados a mobilidade urbana, acidentes de trânsito e congestionamentos fazem parte do cotidiano da cidade, a frota de veículos de Maringá cresce em proporções aceleradas ano a ano.

O SETRAN, (Secretaria de Transportes de Maringá) ou a Prefeitura Municipal de Maringá têm hoje projetos que visem desestimular o uso irracional de automóveis particulares pela população, como a expansão e melhoria do serviço de transporte por ônibus coletivo, implantação de ciclovias e áreas de passagem exclusiva para pedestres, medidas essas que promovam uma circulação de pessoas através de meios alternativos de transporte, que concorram com o automóvel? Quais são?

- 4- A ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) sugere alguns parâmetros quanto ao planejamento do serviço de transporte público coletivo que devam ser seguidos pelos municípios brasileiros, onde cidades de 100.000 à 500.000 habitantes, como é o caso de Maringá, devam ter terminais de embarque de ônibus com cobrança fora dos veículos em diferentes locais estratégicos da cidade, e também linhas de ônibus troncais interligando esses terminais. Outras medidas como a implantação de vias segregadas para a circulação de ônibus e o aumento da frota também tendem a conferir um serviço de transporte público coletivo de qualidade, com circulação eficaz, diminuição do tempo de viagem, e de espera para o embarque. Conforto, segurança e regularidade podem fazer com que o transporte público coletivo concorra com o automóvel.

A cidade de Maringá tem apenas um terminal de embarque na região central, e com exceção de algumas linhas interbairros, o sistema das linhas de ônibus da cidade opera de forma radial, do centro para os bairros.

A disposição das linhas em forma radial faz com que os usuários para irem de um ponto a outro da cidade precisem necessariamente passar pelo centro da cidade, fato que contribui para congestionamentos.

Há hoje (agosto de 2012), em toda a cidade apenas uma faixa de rolagem exclusiva para ônibus na av. Morangueira. A empresa Transporte Coletivo Cidade Canção detêm o monopólio do serviço de transporte público em Maringá desde 1978. Os motoristas atualmente desempenham também a função de cobrador, colocando em risco a vida dos ocupantes do veículo.

De uma forma geral, a ineficiência do transporte público coletivo dificulta a mudança do automóvel para essa modalidade de transporte. Os serviços de transporte coletivo experimentaram um declínio na sua importância, e na sua preferência junto ao público, tornando-se um “mal necessário” para aqueles que não tem carro.

Solucionar problemas de locomoção do usuário do solo urbano requer um serviço de transporte público em que a oferta seja constante, com rede abrangente, e que proporcione segurança, conforto e eficácia ao usuário.

A prefeitura de Maringá e o SETRAN têm hoje, planos e projetos de melhoria, expansão e otimização do serviço de transporte público coletivo, para que o mesmo possa atrair os usuários de automóveis particular, nessa cidade cuja população cresce em ritmo acelerado, e que tem atualmente cerca de 67 veículos para cada cem habitantes? Quais são eles?

