



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

EDUARDO SIMÕES FLÓRIO DE OLIVEIRA

**AS POTENCIALIDADES DE MARINGÁ PARA O USO DE MOBILIDADE
ALTERNATIVA COM BICICLETAS**

Maringá
2014

EDUARDO SIMÕES FLÓRIO DE OLIVEIRA

**AS POTENCIALIDADES DE MARINGÁ PARA O USO DE MOBILIDADE
ALTERNATIVA COM BICICLETAS**

Monografia apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Maringá como requisito parcial à obtenção do título de bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Marcio Mendes Rocha

Maringá
2014

EDUARDO SIMÕES FLÓRIO DE OLIVEIRA

**AS POTENCIALIDADES DE MARINGÁ PARA O USO DE MOBILIDADE
ALTERNATIVA COM BICICLETAS**

Monografia apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Maringá como requisito parcial à obtenção do título de bacharel em Geografia.

Aprovado em: _____

BANCA EXAMINADORA

Orientador Prof. Dr. Márcio Mendes Rocha
Universidade Estadual de Maringá

Prof. Dr. Henrique Manoel da Silva
Universidade Estadual de Maringá

Prof. Dr. Márcio Roberto Ghizzo
Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Dedico este trabalho aos meus pais Maria Luiza e José Francisco, à minha companheira Natalia, e a meus professores, em especial a meu orientador que sempre me deu apoio e incentivo permitindo assim mais essa realização.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha família e, em especial, à minha Mãe Maria Luiza e meu pai José Francisco, pois só eles tem a verdadeira dimensão da luta que foi para que eu chegasse até aqui. Também agradeço à minha companheira Natalia que esteve sempre presente com paciência em cada momento da elaboração desse trabalho, sobretudo nos mais difíceis e sua ajuda foi fundamental para o bom andamento da pesquisa, pois ela também sabe como foi esse processo.

À Universidade Estadual de Maringá pela oportunidade de cursar uma graduação nesta instituição e também ao corpo docente do departamento de Geografia. Em especial ao Prof. Dr. Márcio Mendes Rocha, pela valiosa orientação durante a execução desta pesquisa, e ao Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização (NEMO) que se consolidou como um importante espaço na minha formação.

“A verdadeira racionalidade conhece os limites da lógica, do determinismo e do mecanicismo; sabe que a mente humana não poderia ser onisciente, que a realidade comporta mistério.”
Edgar Morin

RESUMO

Este trabalho aponta as principais potencialidades de Maringá para mobilidade urbana sustentável com bicicletas e sinaliza algumas alterações na infraestrutura para otimizar o uso deste meio de transporte na cidade, buscando otimizar as condições dos deslocamentos urbanos. As cidades médias e grandes têm vivido uma crise na eficiência da mobilidade urbana, sendo aprofundada pelo uso de transporte individual motorizado que ocupa mais espaço nas vias que os outros modais como, por exemplo, as bicicletas. Esta apresenta algumas vantagens que não são exploradas adequadamente. Por isso, é necessário sinalizar uma crítica ao modelo automobilístico como a principal forma de mobilidade nas cidades, que tem falhado em vários aspectos pois, as cidades centralizadas nos automóveis, são modelos urbanísticos muito caros. Investe-se muito em infraestrutura ao construir as cidades priorizando vias para os carros em detrimento das áreas públicas de convivência, áreas verdes, parques, ruas menores e mais arborizadas, assim desprivilegiando um projeto de cidade centralizado nas pessoas.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Mobilização cultural. Direito à cidade. Automóvel.

ABSTRACT

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

Keywords: Urban mobility. Cultural mobilization. Claim to the city. Auto.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Espaço que cada modal de transporte ocupa em uma via	16
Figura 2	Velocidade dos veículos X letalidade dos acidentes.....	26
Gráfico 1	Crescimento da população e do número de veículos em Maringá	17
Gráfico 2	Deslocamentos diários com bicicletas por país.....	18
Gráfico 3	Qual fator dificulta a utilização da bicicleta no seu cotidiano?.....	21
Gráfico 4	Na sua opinião, o que seria mais importante para estimular novos adeptos a bicicleta?.....	22
Gráfico 5	Qual o seu principal uso da bicicleta ?	23
Gráfico 6	Com que frequência você usa a bicicleta?.....	23
Gráfico 7	Quais avenidas de Maringá são mais importantes para seus deslocamentos de bicicleta?.....	24
Foto 1	Rua Deputado Ardinal Ribas em seu trânsito diário.....	15
Foto 2	Palestrantes e o público na II Mesa Redonda	30
Mapa 1	Localização da área de estudo com Maringá em destaque	13
Mapa 2	Rede cicloviária indicada por Neri	31
Mapa 3	Demais pólos geradores de tráfego cicloviário	31

LISTA DE TABELAS

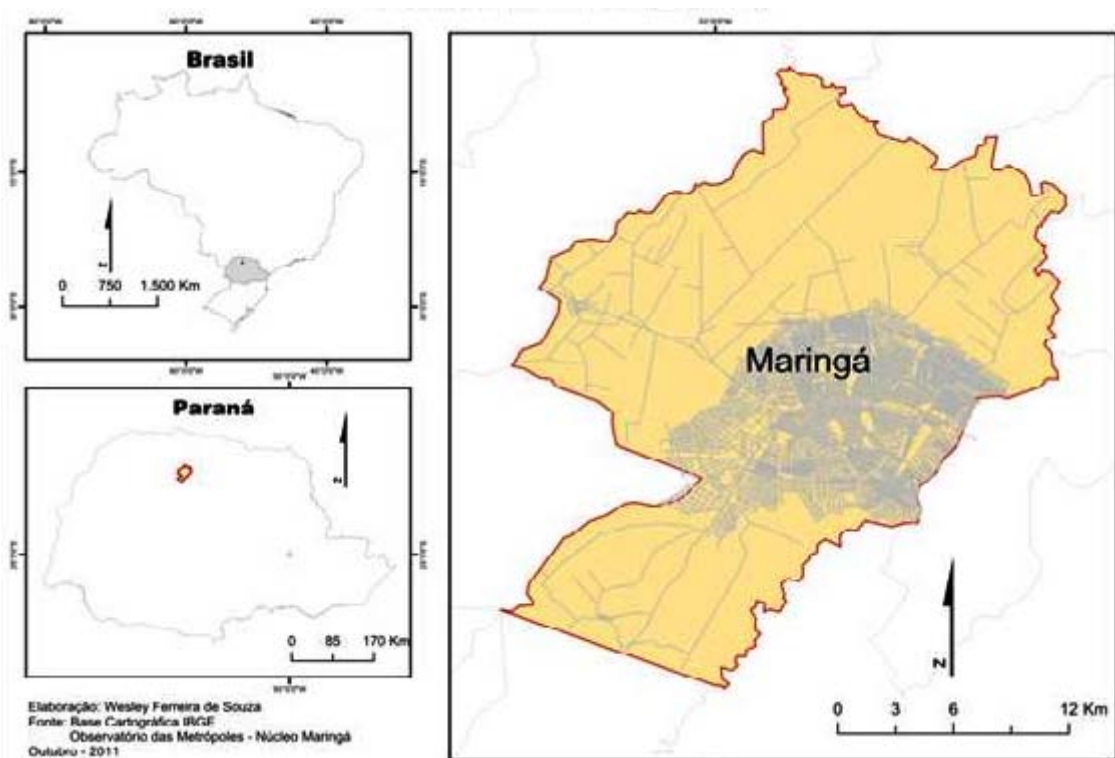
Tabela 1 - Ordem de chegada dos participantes do 3º Desafio Intermodal de Maringá	27
Tabela 2 - Ordem de chegada dos participantes do 1º Desafio Intermodal de Maringá (2009)	28

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	OBJETIVOS	18
3	MATERIAL E MÉTODO	19
4	RESULTADOS	21
5	DISCUSSÃO	30
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	34
7	REFERÊNCIAS	37
8	APÊNDICE	40

1. INTRODUÇÃO

O município de Maringá localiza-se na região Norte Central do Paraná com Latitude 23° 25' S e Longitude 51° 57' W, tem altitude de 596 metros, e é o local onde foi realizado o estudo. A população do município é aproximadamente de 385.700 habitantes, e tem crescido de maneira considerável nas últimas décadas. A cidade é polo econômico regional e vem atraindo força de trabalho de diversas regiões do Estado do Paraná, sobretudo em sua Região Metropolitana (R.M.M.). Em alguns setores da construção civil, a cidade mobiliza trabalhadores de outras regiões do Brasil, como o Norte e Nordeste. Isso colabora, nos últimos anos, com o crescimento demográfico e intensifica toda problemática urbana, principalmente no que diz respeito à mobilidade na malha intraurbana.



Mapa 1: Localização da área de estudo com Maringá em destaque

Fonte: Base Cartográfica. Observatório das Metrôpoles – Núcleo Maringá, 2011. Elaboração: Wesley de Souza

Para entender a problemática apontada acima, de forma científica e com o mínimo de critério para uma análise sólida, foram utilizados alguns conceitos como a Mobilidade Física Horizontal, que abrange as mobilidades que tem como palco de desenvolvimento o espaço geográfico físico. Esta pode ser subdividida em Macromobilidade e Micromobilidade, sendo que a primeira "diz respeito aos

deslocamentos físicos praticados pelos indivíduos em escala internacional, nacional, estadual e municipal" (ROCHA,1999, p.14) e tem sua temporalidade em escalas de deslocamentos não cotidianos e se caracteriza como fluxos migratórios. Já a micromobilidade diz respeito aos deslocamentos diários com escala temporal reduzida, como por exemplo se observa nos deslocamentos de casa ao trabalho, compras e ir a faculdade ou a escola, e é este conceito que será aprofundado. A micromobilidade física horizontal intraurbana com bicicletas é o conceito base que será trabalhado aqui, com o recorte espacial do município de Maringá. Já na escala temporal, será contemporânea, da década de 90 até os dias atuais, para possibilitar uma contextualização histórica e compreendermos sua conjuntura e seus reflexos na atualidade.

Quanto à questão da mobilidade urbana, em especial nos países emergentes como o Brasil, estes acabam sofrendo mais com a crise pois optaram pelo transporte individual motorizado em detrimento do coletivo e os não motorizados e, ainda, provocam o que é chamado de "imobilidade urbana". No Brasil, essa escolha política centrada no automóvel começou no governo de Juscelino Kubistchek, com a implantação definitiva da indústria automobilística através da abertura à vinda de fábricas automotivas para o país durante seu governo.

Através da consolidação da política nacional de abertura às rodovias, do desenvolvimento industrial e do aumento vertiginoso da população urbana em relação à rural iniciada por volta de 1960, o automóvel acabou por se tornar o principal símbolo de modernização do século. Além disso, a indústria automobilística passou a ditar os rumos das políticas urbanas promovidas pelos governos recentes.

A escolha desse modelo automobilístico em boa parte gerou um considerável aumento da frota brasileira que, nos anos 1970 contava com 2.615.472 de veículos e já na década seguinte atingia a marca de 10.766.765 para, em 2012, alcançar o número de 35 milhões sendo que, 27 milhões deste montante corresponde a automóveis de passeio e utilitários leves. Ou seja, as políticas que deram início a esse modelo desenvolvimentista perpetuam até os dias atuais, no qual o automóvel se tornou o principal elemento desse modelo gerando resultados significativos na frota de veículos em todo o país. Maringá não escapa dessa lógica e também teve um aumento vertiginoso de sua frota, como será discutido mais adiante.



Foto 01: Rua Deputado Ardinial Ribas em seu trânsito diário
Fonte: Foto do autor tirada em 21^o de março de 2013

Na maior parte do tempo, nas grandes e médias cidades, já é pouco inviável sair de carro para os deslocamentos urbanos diários, e Maringá está trilhando o mesmo caminho mostrando alguns pontos de imobilidade consideráveis como, por exemplo, a Rua Deputado Ardinial Ribas (Foto 01).

Evidenciando essa tendência na cidade, algumas medidas exclusivas para o transporte individual motorizado são tomadas e aprofundam essa crise como: a mudança para o trânsito binário em avenidas de maior fluxo, aumentando a velocidade dos veículos e resultando na ampliação do número de acidentes fatais; as ampliações de estacionamentos em detrimento das áreas públicas de convivência; o alargamento de algumas vias de rodagem; e a caótica e frágil situação dos transportes coletivos, além de seu preço elevado. Todos esses fatores contribuem para a complexa conjuntura que inibe o uso da bicicleta dado principalmente a sua vulnerabilidade em termos de segurança viária.

O transporte coletivo e a bicicleta se apresentam mais viáveis em relação à área que ocupam em uma via pois, comparado aos automóveis, conforme mostra a Figura 01 logo a seguir, são de fato mais eficazes que esses mesmos automóveis.



Figura 01: Ação que demonstra o espaço que cada modal de transporte ocupa em uma via
Fonte: CPF - The Cycling Promotion Fund

Pois bem, ao analisar as externalidades dos custos para construir cidades para carros, percebe-se que são opções mais caras de urbanização, e esses custos são retirados de outros setores mais importantes e de bem comum. Em outras palavras, uma das maiores ilusões do modelo automobilístico é que quanto mais amplas e mais rápidas sejam as vias, mais amenizariam os congestionamentos no trânsito. Isso elenca custos elevados nas contas públicas, simultaneamente com o aumento dos problemas causados por esse mesmo modelo.

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

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

O que se tem visto em pleno século XXI é o caos gerado pelo sistema de transporte. O modelo de transporte urbano, particular ou não, movidos a combustível, vem gerando no município de Maringá inúmeras perdas para a população como congestionamentos das vias principais de circulação, aumento da poluição na cidade, dificuldade dos deslocamentos diários, provocando desgastes demasiados ao cidadão.

Maringá, como é possível observar no gráfico 01, tem refletido uma tendência comum e marcante do crescimento vertiginoso no número de carros em relação a sua população.

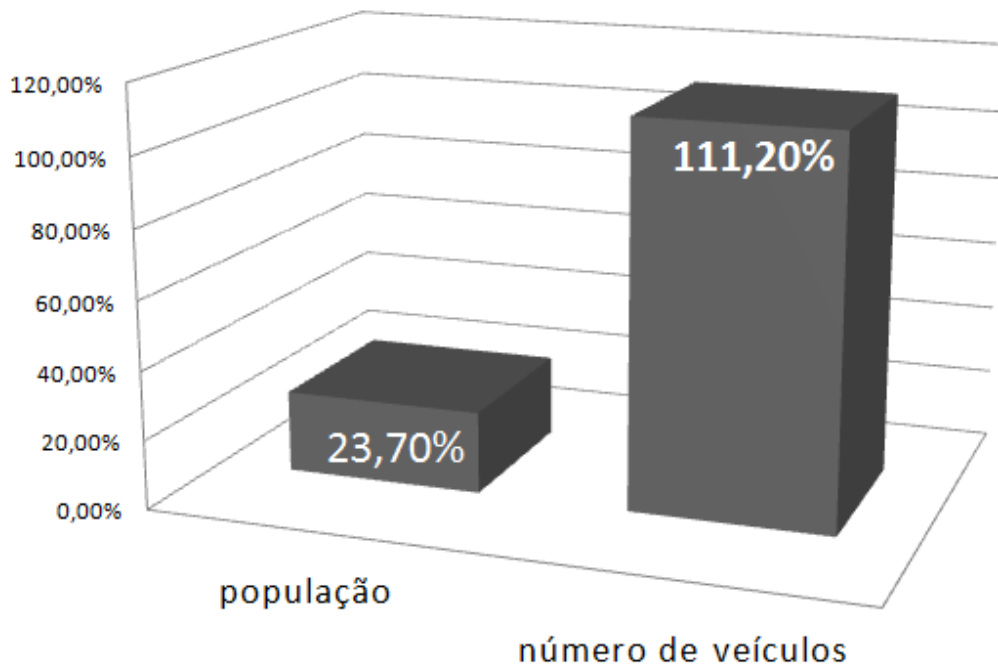


Gráfico 01: Crescimento da população e do número de veículos em Maringá
Adaptação pelo autor de RIBEIRO, L. C. Q; RODRIGUES, J. M. 2011

Estudos realizados pelo Observatório das Metrôpoles em 2010 (gráfico 01) mostram que o crescimento no número de veículos em Maringá é quase cinco vezes maior do que o crescimento da população.

Esse fator foi estruturado no próprio espaço urbano juntamente com o aumento do uso do transporte individual motorizado, os carros, que tem tido um crescimento vertiginoso e a malha urbana das cidades não tem suportado tamanha demanda. Por isso temos esse colapso, sobretudo nas cidades de médio e grande porte.

É possível tomar como exemplo outros países, com o cuidado das devidas adaptações às peculiaridades de cada espaço e sociedade, e não como uma perspectiva horizontal vinda de cima para baixo sem reconhecer as realidades em todas as escalas. O principal exemplo que se tem é a Holanda, que usa em 27% de seus deslocamentos diários a bicicleta. Em seguida, a Dinamarca, com 18% e a Suíça 15%. Estes países tem tomado frente há algum tempo por essa opção e com bons resultados, tanto que se constituem como referências no mundo todo em mobilidade urbana e tem colhido bons frutos. O gráfico 02 esclarece:

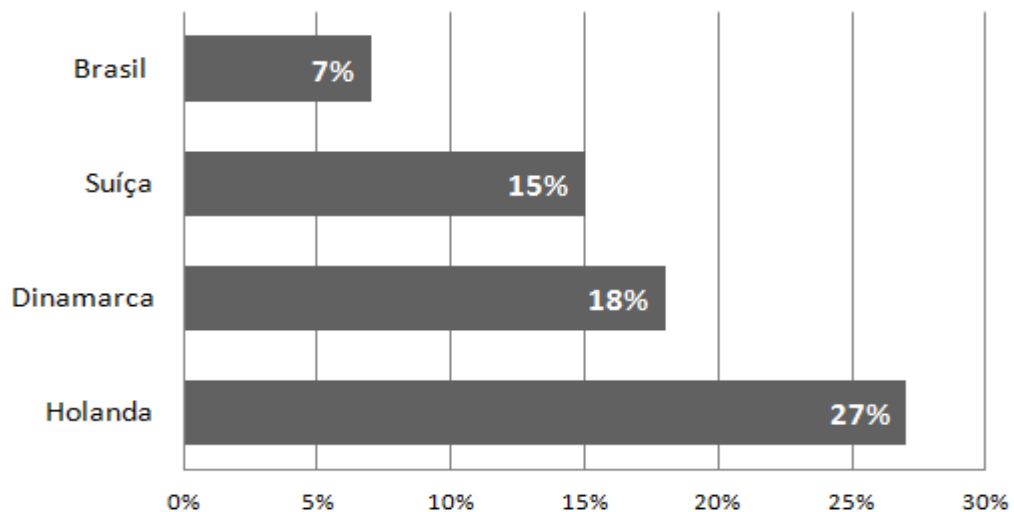


Gráfico 02: Deslocamentos diários com bicicletas por país

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

No caso do Brasil a realidade é diferente, segundo a Agência Nacional de Transporte Público no ano de 2007, se usa a bicicleta nos deslocamentos diários em apenas 7%, e isso é um reflexo da falta de incentivos ao seu uso.

A cidade de Maringá, que se encontra como uma cidade média, tem a terceira maior frota de veículos do Paraná, ficando atrás apenas da capital do estado, Curitiba, e de Londrina, que é a segunda maior cidade do Paraná, e demonstra claramente a opção tomada pelo transporte individual motorizado.

Agora quando pensamos no número de carros por habitante Maringá detem uma frota de veículos 283.341 isso até 2013 segundo o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN o que resulta em 1,36 veículo por habitante.

2. OBJETIVOS

Fazer um primeiro diagnóstico dos principais potenciais de Maringá para o uso da bicicleta como meio de transporte; sinalizar onde, na cidade, podem ser feitas intervenções para melhorar as condições do ciclista; e, através de mobilizações conscientizar as pessoas e principalmente os motoristas, de que a bicicleta é um meio de transporte e deve ser respeitado como tal.

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

Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores. (CBT lei 9.503/1997, artigo 58.)

Isso evidencia que a bicicleta deve estar inserida nas vias de rodagem, pois tem seu espaço definido por lei e deve ser respeitada compartilhando o espaço amistosamente com os veículos motorizados e com preferência sobre estes, além de ser considerada efetivamente um meio de transporte.

Outro objetivo deste trabalho é tentar sensibilizar o poder público da importância da bicicleta como um modal de transporte e a necessidade de incluir a mobilidade urbana com bicicleta nos planos municipais de forma séria, efetiva e sistemática.

Este trabalho aponta as principais alternativas que ainda não estão sendo bem exploradas, mas apresentam ter grande potencial nesta discussão por já terem sido aplicadas em outros países. No Brasil poderia ser aplicado com grande êxito e de forma simples, por exemplo, adaptar os veículos do transporte coletivo para levar a bicicleta dentro do ônibus, se caracterizando como uma “multi-mobilidade”.

Algumas cidades brasileiras como Toledo-PR e Sorocaba-SP, entre outras, levaram a sério essas alternativas utilizando a bicicleta como meio de transporte e obtiveram boas experiências através da implantação de ciclovias e ciclofaixas, além da construção de bicicletários públicos.

Porém, são atitudes isoladas que poderiam sistematizar um plano nacional sobre mobilidade de forma mais ampla ou mesmo em escala municipal. Ampliar a percepção do espaço é uma consequência do uso da bicicleta, onde se vivencia o meio em que está, ao contrário do carro, que é um espaço produzido artificialmente dentro de outro espaço maior que é o meio onde estamos.

3. MATERIAL E MÉTODO

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

modal.

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

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

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

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

Para consolidar essa imersão e captar as questões do público de interesse, foram aplicados questionários (vide apêndice). A forma de captar os dados foi por meio plataforma de inscrição do Segundo Fórum de Bicicletas de Maringá – Ecobike é importante destacar que a inscrição foi gratuita.

Esse Fórum tem a característica de não ter um público restrito a ativistas relacionados com a mobilidade urbana por bicicletas, sendo positivo na aplicação do questionário por ter uma maior abrangência de públicos variados. Isso também se deve ao grande número de inscritos, pois a maior parte destes participaram apenas do passeio ciclístico, que ocorreu no último dia (9 de julho de 2013), que é mais chamativo ao público em geral.

Porém, as palestras do dia 7 e 8 de julho não tiveram participação significativa dos inscritos e teve notadamente uma plateia mais experiente e engajada com os temas de mobilidade urbana. Esse público mais reduzido teve aproximadamente 70 pessoas na abertura do fórum, representando 10,4% do total de inscritos, já os que responderam ao questionário foram 673 pessoas.

Essas 673 pessoas que responderam ao questionário fazem parte de uma camada da sociedade mais engajada no movimento cicloativista e com acesso às redes sociais e tecnologia de comunicação como a internet, já que as respostas todas foram enviadas pelo site do evento. Considerando esse fator, é importante ressaltar que o público atingido pelo questionário, portanto, são mais informatizados e constituem um nicho a parte da sociedade.

4. RESULTADOS

Os dados representados nos gráficos, como já sinalizado anteriormente no projeto, foram fundamentados através dos questionários aplicados no evento Ecobike, com 673 entrevistados, indicando uma análise mais apurada desses ciclistas, dificuldades e propostas que os usuários podem indicar.

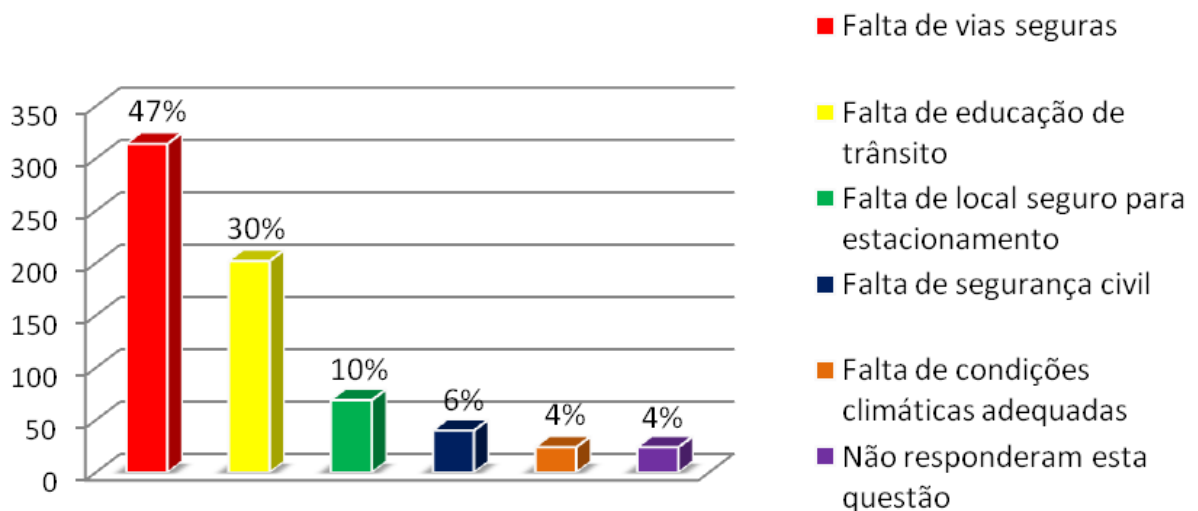


Gráfico 03: Qual fator dificulta a utilização da bicicleta no seu cotidiano?
Fonte: Ecobike. Adaptado: Autor 2013

Como apontado, no decorrer da pesquisa buscou-se entender as dificuldades que impedem o desenvolvimento mais pleno da mobilidade com bicicletas em Maringá, com os principais fatores indicados no gráfico 03 e que proporcionam elementos à essa análise. Desta forma, fica evidente a falta de vias seguras para se deslocar na cidade, o que representa 47% das dificuldades apontadas pelos entrevistados.

Em seguida, a segunda maior dificuldade encontrada é a falta de educação no trânsito, com 30% das ocorrências indicadas. Ou seja, dois principais elementos

a coibir o uso da bicicleta estão correlacionados por remeterem à segurança de forma geral, somando 77% das dificuldades apontadas pelo público.

Subsequentemente e também relacionada à falta de segurança em geral, está a ausência de locais para estacionamento das bicicletas, os conhecidos paraciclos, representando 10% das respostas. Já com 4% e não muito representativa é a falta de condições climáticas adequadas e, também com 4%, os que não responderam à pesquisa.

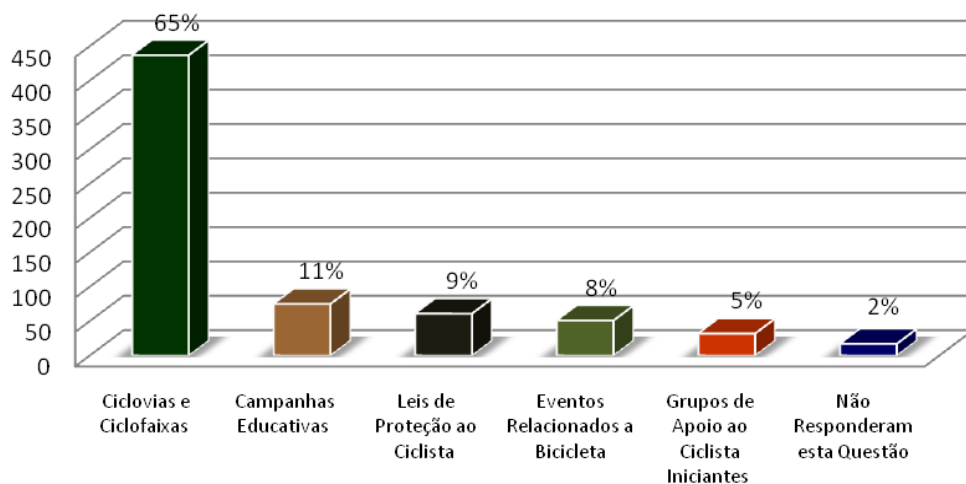


Gráfico 04: Na sua opinião, o que seria mais importante para estimular novos adeptos a bicicleta?
Fonte: Ecobike - Adaptado pelo autor, 2013

Também fica claro no Gráfico 04 que a segurança oferecida pelas ciclovias e ciclofaixas poderia ser um elemento muito atrativo, sobretudo aos novos adeptos ao uso da bicicleta que ainda temem o trânsito, com 65% de todos os entrevistados. Já em segundo lugar, fica o fomento à campanhas educativas com 11%, sinalizando a falta de uma relação amistosa entre os modais no trânsito, e remetendo novamente ao Gráfico 03 sobre a falta de educação no trânsito.

Em terceiro lugar estão as leis de proteção ao ciclista, com 9% dos entrevistados, confirmando o não cumprimento das leis já existentes e/ou o não conhecimento delas. Para combater essa desinformação e insegurança, os Eventos Relacionados à Bicicleta (8% dos entrevistados) podem sanar em parte essa desinformação.

Entre outras lacunas, para estimular novos adeptos a bicicleta, está a falta de grupos de apoio a ciclistas iniciantes (5%). Em alguns lugares existe o projeto chamado Bike Anjo, muito conveniente para esses casos, em que ciclistas experientes dão suporte ou ajuda aos ciclistas iniciantes para que possam se

deslocar com o máximo de segurança possível dentro das cidades, e desenvolver autonomia como ciclista gradativamente.

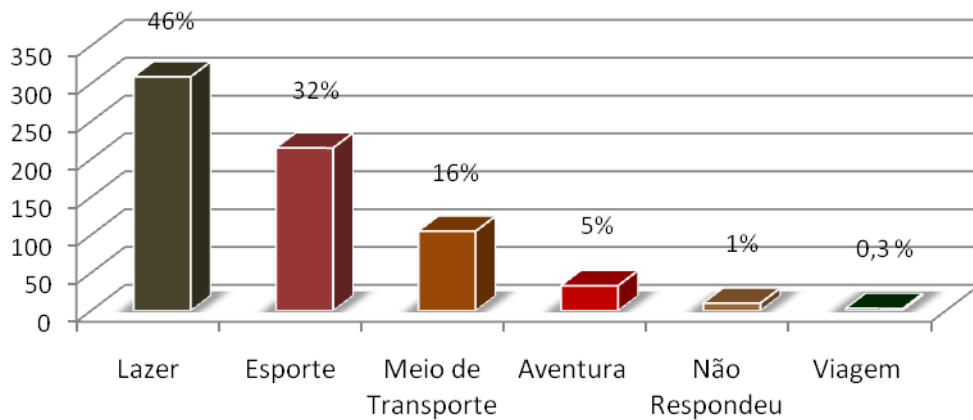


Gráfico 05: Qual o seu principal uso da bicicleta ?
Fonte: Ecobike. Adaptado pelo autor, 2013

O uso da bicicleta para o lazer teve 46% das respostas, e o uso para esporte obteve 32% que, somados, representam 78% dos entrevistados afirmando que a bicicleta ainda não se caracteriza como meio de transporte. Porém, o lazer e o esporte podem ser o início para que os usuários vejam a bicicleta de outra maneira, como meio de transporte viável dentro das cidades, aumentando assim o número de adeptos ao uso, pois nesta pesquisa somente 16% dos entrevistados indicaram usá-la como meio de transporte.

Isso ainda é pouco para uma cidade como Maringá, com uma topografia extremamente favorável. E ainda existe um contraponto, que é falta de estímulos por parte do poder público, refletindo diretamente nas pesquisas. Para o item “Aventura” com 5% das respostas, é uma forma de esporte ou lazer, e apenas 0,3% para viagem.

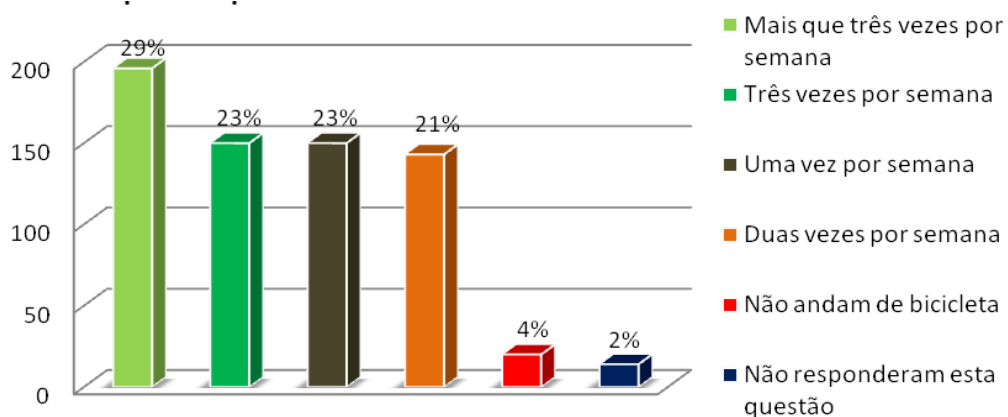


Gráfico 06: Com que frequência você usa a bicicleta?
Fonte: Ecobike. Adaptado: Autor 2013

A maior parte dos entrevistados usa a bicicleta mais de três vezes por semana, representando 29% das respostas. Isso é um fator positivo e se apresenta de forma importante, pois essa prática demonstra que usa o modal com frequência significativa dentro do espaço urbano e, assim, sinaliza uma demanda representativa para que medidas sejam tomadas de maneira a atender essa mesma demanda.

A primeira medida seria a estruturação para os usuários já existentes e, por conseguinte, ações que estimulem novos adeptos. Por exemplo, nas vias de trânsito binário a supressão de um dos estacionamentos para a implantação de uma ciclovia ou ciclofaixa. Confirmando essa análise, outros 23% dos entrevistados demonstraram que também usam a bicicleta nos deslocamentos urbanos três vezes por semana, mesmo com as limitações já pontuadas, e logo em seguida utilizando 21% dos seus deslocamentos de duas a três vezes por semana um grupo que também tem buscado outra alternativa.

Agrupando os últimos três elementos do gráfico, que compreendem os que usam a bicicleta em seus deslocamentos mais de três vezes por semana até duas vezes por semana, tem uma relevância de 73% dos entrevistados, demonstrando uma uso considerável desta em Maringá mas que ainda pode ser negligenciada. Já com uma utilização mais tímida, de 23%, utilizam a bicicleta uma vez por semana no seu cotidiano. Mas ainda encontra-se 4% que não andam de bicicleta, e os motivos para tanto são inúmeros, desde a questão pessoal até a falta de condições em Maringá para esse modal.

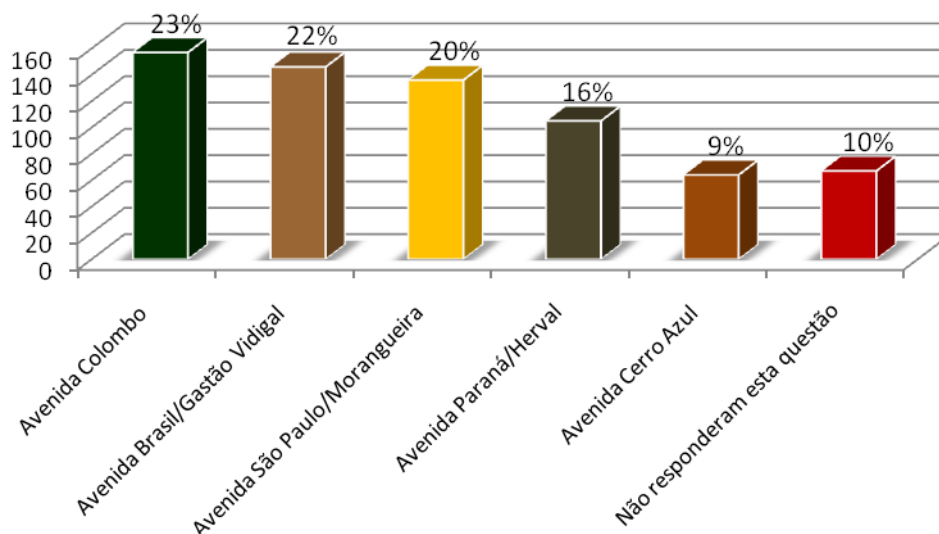


Gráfico 07: Quais avenidas de Maringá são mais importantes para seus deslocamentos de bicicleta?
 Fonte: Ecobike. Adaptado pelo autor 2013

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

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

Já em relação à Av. Paraná e Herval, 16% dos entrevistados selecionaram porque se caracteriza como uma ligação da zona universitária com o restante dos bairros da cidade, e é importante o investimento nesse eixo de mobilidade para garantir a segurança desses ciclistas. A maneira mais fácil e barata seria a diminuição da velocidade nessas vias de trânsito binário, como indica a figura 02. E com menor representatividade a Av. Cerro Azul, com os moderados 9% da pesquisa.

LETALIDADE

Veja a diferença da gravidade de um atropelamento no caso de uma velocidade ligeiramente maior. Os riscos de morte sobem nove vezes de 30km/h para 50 km/h.

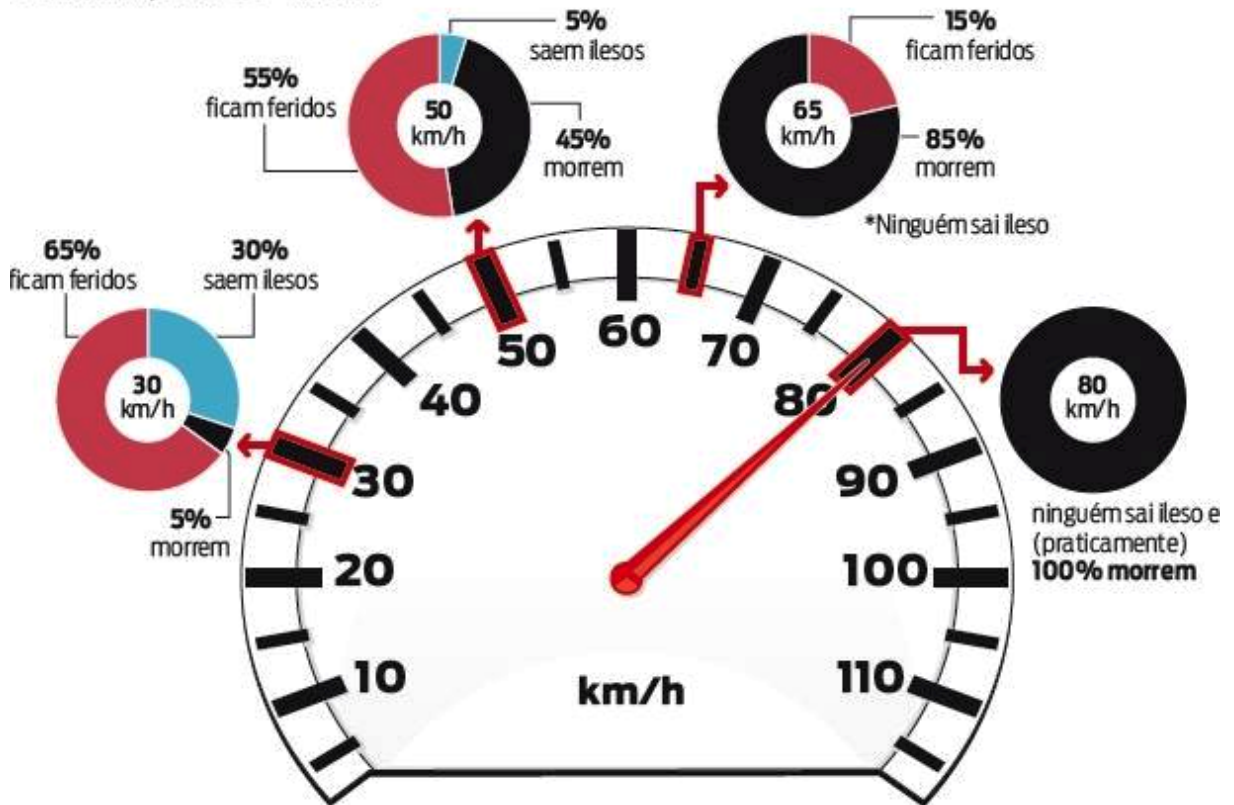


Figura 02 Velocidade dos veículos X letalidade dos acidentes
Fonte: Observatório de Segurança Viária da Espanha

Analisando todos os gráficos podemos constatar alguns aspectos mais gerais que convergem, claramente, como um recorrente sentimento de insegurança fundamentado pela falta de vias seguras, implantação de ciclofaixa e ciclovias, falta de educação no trânsito, falta de campanhas educativas e locais seguros para estacionamento, leis de proteção ao ciclista e Grupos de Apoio a Ciclistas Iniciantes (como o Bike Anjo) – todos esses aspectos apontados pelos usuários entrevistados.

Isso se reflete no gráfico 05, onde 78% dos entrevistados não usam a bicicleta como meio de transporte, contra 16% que a usam. Ou seja, se a segurança dos ciclistas fosse garantida, poderia haver mais adeptos assim como, ao observar o gráfico 3, três das opções mais elencadas (correspondendo a 62%) tem ligação com a falta de segurança, e esse quadro dificulta a frequência do uso da bicicleta como meio de transporte no cotidiano (gráfico 6).

Sendo assim, a análise dos motivos para o uso ou não da bicicleta como meio de transporte é complexo, e em uma escala pessoal do usuário fica difícil mensurar

essas questões. Porém, independentemente desses motivos pessoais dos usuários, é dever do poder público promover a segurança dos cidadãos que utilizam esse modal, pois todos têm direito à cidade e ao espaço urbano e suas ruas.

Além disso, o uso da bicicleta como meio de transporte se caracteriza como uma opção objetivamente positiva do ponto de vista ambiental, para a fluidez do trânsito e por ser mais eficiente nos deslocamentos até 5 km aproximadamente, como constatado no 3º Desafio Intermodal de Maringá (2012), o qual tem como principal objetivo avaliar qual a maneira mais rápida, econômica e prática para se deslocar em um centro urbano.

Na metodologia utilizada foram selecionados dois pontos na cidade de Maringá-PR, do qual todos os participantes deveriam partir ao mesmo tempo: a Praça Sete de Setembro às 18h04min, com chegada na Praça Rocha Pombo. Também é possível explorar as informações da tabela 02, referentes ao 1º Desafio Intermodal de Maringá (2009), pois no 3º Desafio Intermodal de Maringá (2012) ocorreu uma chuva que impossibilitou o comparecimento de todos os modais.

DESAFIO INTERMODAL 2012 - MARINGÁ - PARANÁ

Chegada	Modal	Nome do voluntario	Ocupação	Tempo	Rotas
1	Bicicleta MTB	Gustavo Kodama	Empresário	15min 08seg	Rota 01
1	Bicicleta Speed	Vagner Issao Kodama	Empresário	15min 08seg	Rota 01
1	Bicicleta Fixa	Vanderlei Pereira	Engenheiro Civil	15min 08seg	Rota 01
2	Carro	Priscila Fer. Assis Hoerning	Do Lar	24min 30seg	Rota 01
3	A pé Correndo	Anacreone Souza	Estudante	26min 15seg	Rota 01
4	Onibus coletivo	Renata Mayra Campos	Estudante	47min 30seg	Rota 01 - Um único ônibus (TCCC linha 177
5	A pé caminhando	Rafhael Pereira	Professor/Bibliotecário	53min 44seg	Rota 01
6	Onibus coletivo	Eduardo Simões Ribeirão	Estudante	59min 25seg	Rota 01 - dois ônibus (TCCC linha 460 e 169
-	Moto	-	-	-	-

Realização Organização Sem Fins Lucrativos - Bicultura Maringá e Pedala Maringá
Organização Marcos Beto Autônomo
Suporte Chegada Thais Franciscan Professora

Hora Saida 18h04min
 Rota 01 Saída da Praça 7 de Setembro seguindo Av. Brasil até Praça Rocha Pombo.
 Subir pela Av. Pedro Taques até Praça Farroupilha final do Desafio Intermodal

Tabela 01 - Ordem de chegada dos participantes do 3º Desafio Intermodal de Maringá
 Fonte: Bicultura Maringá e Pedala Maringá. Adaptado pelo autor, 2012

MODAL	DISTÂNCIA	TEMPO
Bicicleta (Speed) 2	5,5km	11'29" 28,7
Bicicleta (Mountain Bike) 2	5km	11'31" 26,1
Moto (Lander 250)	5,9km	13'30"
Bicicleta (Speed) 1	7,2km	15'48" 27,3
Bicicleta (Mountain Bike) 1	5km	15'51" 18,9
Patins em linha	5,4km	19'11" 16,9
Moto (Honda Biz C100)	5,5km	19' 20" 17,1
Carro (Fox 1.0)	7km	22' 19,1
Carro (Gol 1.0)	5km	22' 13,6
Ônibus (Coletivo)	5,5km	55'18" 6

Tabela 02: Ordem de chegada dos participantes do 1º Desafio Intermodal de Maringá (2009)
Fonte: Bicletada Maringá. Adaptado pelo autor, 2009

Para atingir o objetivo proposto no trabalho de conscientizar os cidadãos e, principalmente os motoristas, de que a bicicleta é um meio de transporte e deve ser respeitada, foram realizados dois eventos abertos à população para debater a o modal na cidade de Maringá.

A I Mesa Redonda sobre Mobilidade Urbana com Bicicletas de Maringá ocorreu no dia 25 de março de 2013 na Universidade Estadual de Maringá, no bloco I-12, e contou com os debatedores Prof.Ms. Thiago Botion Neri, Prof. Eduardo Simões Flório de Oliveira, Prof.Dr. Márcio Mendes Rocha e o Prof. José Claudio Sussay. Foi promovido junto com a Universidade Estadual de Maringá (UEM), o Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização (NEMO) e Bicicultura Maringá . Com divulgação na mídia local, como O Diário do Norte do Paraná na versão impressa e no site, no blog do Centro Acadêmico de Química R. V. da UEM, na Folha de Maringá e na Fanpage da Bicicultura Maringá, além da criação do evento aberto nas redes sociais. Procurou atingir toda a sociedade Maringaense e conscientizar os indivíduos a respeito da importância de se pensar a mobilidade de forma mais democrática e, ainda, integrar diversos modais de transporte com a bicicleta.

Já a II Mesa Redonda sobre Mobilidade Urbana com Bicicletas de Maringá aconteceu no dia 22 de setembro de 2014, em consonância com o Dia Mundial sem Carro, no Auditório Hélio Moreira. Teve como palestrantes convidados a Ms. Elise Savi arquiteta da Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo de Maringá (SEPLAN), o Prof.Marcio Lorin, Prof.Dr.Henrique Manoel da Silva e Prof.Eduardo

Simões Flório de Oliveira, além do Mediador Prof. José Claudio Sussay. Este evento foi promovido novamente junto com a UEM, o NEMO, Ciclo Noroeste, Pedala Maringá e a Bicicultura Maringá .

O objetivo do evento foi discutir e debater a mobilidade urbana em Maringá, buscando possíveis soluções através da criação e mudanças na infra-estrutura que visem fomentar a utilização de meios de transporte alternativos, como a bicicleta entre outros. Além dessa discussão, foram apresentados os projetos que já existem na cidade e nas universidades sobre mobilidade urbana, apresentar a Ciclo Noroeste e como esta poderia atuar em Maringá e, também, como é ser ciclista na contemporaneidade, além do que é possível fazer para melhorar a situação das cidades através da bicicleta. Esse espaço também se mostrou como uma ferramenta de mobilização com o potencial de melhorar as condições do ciclista na cidade e consolidar a bicicleta como meio de transporte.

No que se refere à repercussão na mídia, na segunda edição do evento ocorreram avanços, pois já começou vinculado a um outro evento ainda maior de Curitiba, o "Arte Bici Mobi" de 2007, que celebrou a mobilidade sustentável e a cidade como plataforma estética, artística e política. Os meios de comunicação que veicularam o evento e, principalmente, sua causa foram: a Revista Bicicleta de escala nacional, o site da prefeitura de Maringá, rádio CBN de Maringá (ao vivo), no site Feest que divulga eventos da região, CRN online, Jornal Manchete de Maringá, no O Diário na versão impressa e no site, no BONDE Jornal de Notícias do Paraná, no Jornal O Duque, site do Arte Bici Mobi, além da inclusão do evento no calendário do mês da bicicleta, uma divulgação no blog do NEMO e, por fim, uma reportagem no site da Universidade Estadual de Maringá.



Foto 02: Palestrantes e o público na II Mesa Redonda sobre Mobilidade Urbana com Bicicletas de Maringá

Fonte: Natalia Oliveira tirada em 2014

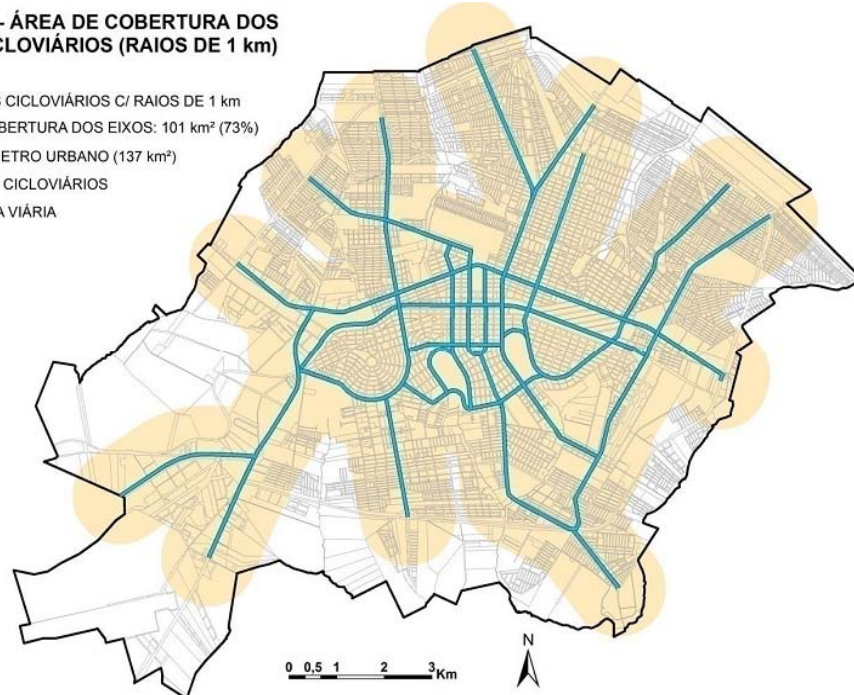
5. DISCUSSÃO

Como apontado nas leituras teóricas sobre o tema e nos resultados da pesquisa, alguns autores vão ao encontro da leitura de que Maringá tem um potencial para a implantação de uma rede cicloviária em quase todo o município, devidamente demonstrado na dissertação de Neri (2012). O autor desenvolveu uma proposta metodológica para a definição de uma rede cicloviária através de um estudo de caso de Maringá: uma rede cicloviária com 94 km de extensão e que atende satisfatoriamente toda a cidade.

Deste modo, fica claro que Maringá dispõe de quase tudo para se tornar um espaço urbano adequado para os ciclistas, mas a falta de condições básicas e estruturais provoca o sentimento de insegurança, conforme apontado nos resultados do presente trabalho, além do quesito mais importante que é a ação efetiva do poder público em obras e campanhas educativas.

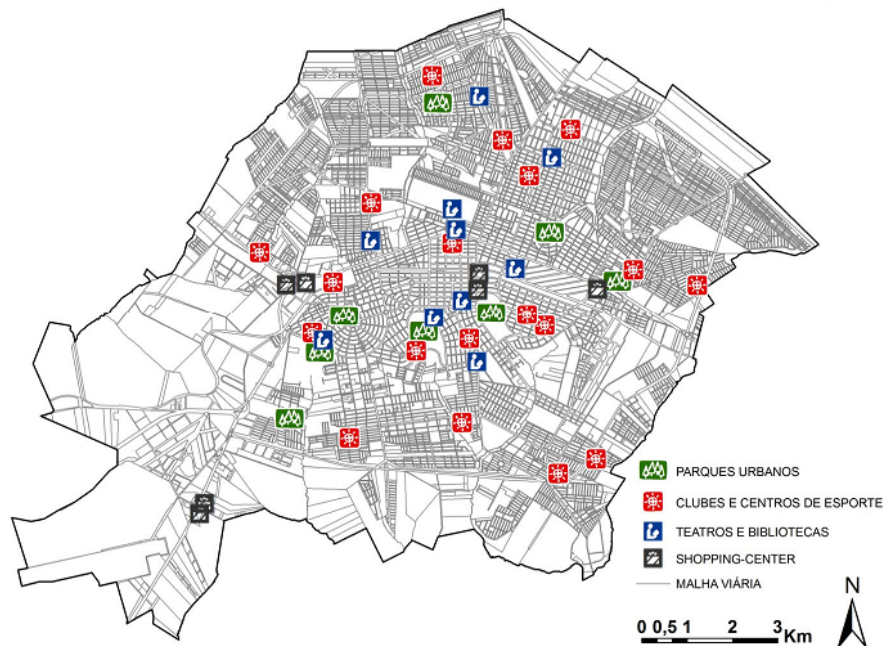
MARINGÁ - ÁREA DE COBERTURA DOS EIXOS CICLOVIÁRIOS (RAIOS DE 1 km)

- EIXOS CICLOVIÁRIOS C/ RAIOS DE 1 km
- ÁREA DE COBERTURA DOS EIXOS: 101 km² (73%)
- PERÍMETRO URBANO (137 km²)
- EIXOS CICLOVIÁRIOS
- MALHA VIÁRIA



Mapa 02: Rede cicloviária indicada por Neri com 88% de atendimento as zonas de Maringá
 Fonte: NERI, T. B. - Proposta Metodológica para Definição de Rede Cicloviária: um estudo de caso de Maringá

O mapa 02 foi um produto final de uma pesquisa acadêmica, mas para elaborá-lo foi considerado vários outros fatores como: mapa de densidade populacional, hierarquia viária, parques, clubes, teatros, shopping center, pólos educacionais e mapa de uso do solo. Esses elementos são importantes para que essa rede cicloviária seja usada pelos ciclistas.



Mapa 03: Demais pólos geradores de tráfego cicloviário
 Fonte: NERI, T. B. - Proposta Metodológica para Definição de Rede Cicloviária: um estudo de caso de Maringá

De acordo com André Maia Schetino, em "Pedalando na Modernidade", o autor traça um paralelo entre a cidade do Rio de Janeiro e Paris, e como o modelo francês pode influenciar na urbanização do Rio de Janeiro que hoje dispõe de umas das maiores redes cicloviárias do Brasil, com 300 km até 2012.

A relação entre esses dois espaços apresenta que, mesmo em intensidades diferentes, as duas cidades tem como componente cultural importante o ciclismo e a mobilidade urbana com bicicletas. Esses exemplos podem servir de base para Maringá começar uma mudança cultural e urbanística - até então centrada no automóvel - para novas possibilidades, como a bicicleta e outros modais sustentáveis, buscando desta forma mais políticas públicas voltadas à mobilidade com bicicletas.

(...) A escassez das políticas públicas para a utilização das bicicletas, ou mesmo a franqueza dessas políticas em um país dominado pela cultura do automóvel. Mesmo assim é notavelmente perceptível a presença da bicicleta no Brasil. Seja em seus espaços apropriados ou mesmo em meio ao tráfego intenso, seja como objeto de lazer ou meio de transporte, a bicicleta invade o nosso dia-a-dia. (SCHETINO, 2008, pág.16)

Essa lacuna apontada pelo autor em relação às políticas públicas voltadas ao modal bicicleta é notável no modelo urbano rodoviarista do Brasil mesmo a "(...) bicicleta é um invento que evoluiu, se transformou e foi ocupando grande espaço no cotidiano das cidades." (SCHETINO, 2008, pág.14)

No livro Apocalipse Motorizado de 2005, uma coletânea organizada por Ned Ludd, apresentam-se vários teóricos dedicados ao tema, apontando para uma leitura crítica ao modelo centrado no automóvel. Para um destes autores, André Gorz, o carro nasceu como artigo de luxo, porém sua disseminação em massa já o comprometeu como tal pois, é impossível existir artigos de luxo vendidos em massa.

Em seguida, é fato também que o carro veio com a suposta ideia de resolver o problema de mobilidade urbana nas cidades, mas acabou se tornando seu maior algoz, já que "o carro, como uma mansão à beira-mar, é somente desejável e vantajoso a partir do momento em que a massa não dispõe de um" (GORZ, 2008, p. 78).

Apesar de todos os problemas ocasionados pelo carro, sua desvalorização ideológica ainda não aconteceu, pois continua sendo visto como símbolo de status quo. No que diz respeito ao valor ideológico dos automóveis, a obra citada evidencia o debate sobre o consumo desse produto, super valorizado pela sociedade e, ainda,

corroborar as muitas limitações deste modal.

Ned Ludd, em seu artigo "Carros e Remédios", do mesmo livro *Apocalipse Motorizado*, coloca em discussão os acidentes de trânsito ocorridos no Brasil e os gastos relacionados a eles, também criticando esse modelo rodoviário e seus ônus para a sociedade.

A cada 13 minutos ocorre uma morte por "acidente" de trânsito no Brasil. A cada sete minutos ocorre um atropelamento. Além das 46 mil mortes anuais por "acidentes" de trânsito, 300 mil pessoas ficam feridas, 60% com lesões permanentes. Desses mortos, 44% foram vítimas de atropelamento e 41% estão na faixa etária entre 15 e 34 anos. Cerca de 60% dos leitos de traumatologia dos hospitais brasileiros são ocupados por "acidentados" no trânsito. (LUDD, 2005. p.16)

O Ministério das Cidades disponibiliza o "Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta para as cidades" de 2007, com aspectos mais amplos e dados técnicos, levantamento de dados, e sinaliza propostas para um plano municipal de mobilidade urbana com bicicletas baseado em um vasto material aplicado em várias cidades do Brasil e, inclusive, intervenções junto a algumas prefeituras com projetos voltados a bicicleta como meio de transporte, consolidando-se como o principal referencial no tema.

O material elaborado pelo Observatório das Metrópoles da UFRJ de 2011, intitulado "Da Crise da Mobilidade ao Apagão Urbano", tem informações essenciais para fundamentar este trabalho como no gráfico 01, além de ter proporcionado mais um referencial teórico relevante para o desenvolvimento da pesquisa como pode se ver abaixo:

Quando há ações de governo, são intervenções que desconsideram a cidade em sua complexidade e seu tamanho, limitando-se a projetos e abrindo mão da função do sistema de mobilidade urbana como parte da estrutura da cidade. (RIBEIRO, 2011. p. 3)

O livro "Introdução à Mobilidade Urbana" é dividido em alguns eixos como: a cidade pedestre; a cidade sobre duas rodas: bicicletas; a cidade sobre duas rodas: motocicletas; a cidade do automóvel; a cidade do transporte coletivo; a cidade sobre trilhos. Esses capítulos abordam a cidade sobre vários ângulos apontando a importância de cada modal de transporte nas cidades sob uma perspectiva mais complexa a respeito da mobilidade, pois busca mostrar um espaço urbano em sua totalidade sem priorizar um meio de transporte em detrimento dos outros, tecendo críticas ao modelo automobilístico.

Muitas grandes cidades foram adaptadas para o uso eficaz de automóvel particular. As cidades tiveram seu sistema viário ampliado

como resposta a um crescimento acelerado deste sistema modal, até mesmo suprimindo o transporte público e fazendo com que o automóvel seja valorizado sobre outros sistemas modais de transporte (DUARTE, 2007, p.12)

Na mesma obra é destacado que a bicicleta traz uma "visão ambiental (...) símbolo do transporte sustentável e acessível à grande parte da população, e necessita de infra-estrutura simples." (DUARTE, 2007, p.31)

Em um artigo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) chamado "Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Sociais" traz a luz o assunto de mobilidade urbana com sua perspectiva social:

O melhor aproveitamento das áreas centrais das cidades para moradias de baixa renda, que possuem toda uma infra-estrutura instalada vai nesse sentido. Deve-se evitar, também, a consolidação de áreas "monofuncionais" nas cidades, pois estas aumentam as necessidades de viagens. Com a implantação de diretrizes desse tipo criam-se melhores condições de oferta de transporte coletivo e de acessibilidade urbana – o que favorece, inclusive, o uso de meios de transporte não motorizados (bicicletas, por exemplo). (...) A mobilidade é uma demanda derivada das necessidades sociais das pessoas, tais como trabalhar, estudar, cuidar da saúde, visitar amigos etc. Assim, qualquer ação no sentido de ampliar a mobilidade dos segmentos mais pobres será de pouca eficácia se não for de modo complementar às políticas mais amplas nas áreas de emprego, educação, saúde. (GOMIDE, 2006, p.249)

Neste trecho da citação fica claro que a mobilidade urbana é uma questão complexa, pois este tecido junto com outros temas como moradia de baixa renda, transporte coletivo, acessibilidade urbana e se associadas a públicas de espectro mais amplo pode se constituir como uma política social.

O trabalho intitulado "A espacialidade das mobilidades humanas – Um olhar para o Norte Central Paranaense" de M. Rocha, contribuiu para um entendimento mais amplo da Mobilidade, colaborando mais precisamente com o conceito de Mobilidade Física Horizontal que é desdobrado para outros dois conceitos, o de Macromobilidade e Micromobilidade. Esse último se adequou bem a esse pesquisa, pois é entendido como uma mobilidade intra urbana que se desenvolve em uma "escala temporal e curta, cotidiana, diz respeito aos deslocamentos diários de casa ao trabalho, às compras".

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Maringá já demonstra, a priori, um grande potencial para o uso da bicicleta como meio de transporte no espaço urbano, possui topografia plana e ideal para o

uso da bicicleta. Além disso, a utilização da bicicleta também traz outros benefícios, como: melhora da qualidade de vida do usuário; melhoria nas condições físicas; a redução dos gastos com saúde por conta da prática regular de exercícios; o impacto ambiental seria reduzido; a diminuição da poluição urbana; maior acessibilidade pelo custo/benefício; baixo custo de manutenção; ocupa um menor espaço nas vias urbanas, e novamente reduz os gastos com manutenção da infraestrutura; e vivência e percepção do espaço urbano ampliada.

Apesar de todos os benefícios apresentados com o uso da bicicleta como meio de transporte, sem contar aqueles não citados aqui, as políticas de incentivo à mobilidade urbana com bicicletas em Maringá são escassas, e quando feitas são ineficientes, pois não é realizado um estudo sério de demanda, além de não haver diálogo com os interessados.

Isso tem fomentado uma insatisfação dos grupos organizados e/ou coletivos e dos usuários de bicicleta que tem procurado seu espaço dentro da cidade. Esta é uma demanda legítima pois, ao se organizar para buscar representatividade e respeito, os grupos demonstram o que ainda não possuem e que existe uma necessidade de mobilização.

Porém nota-se que, mesmo de forma tímida, há um maior espaço para as práticas de esporte ao redor de determinados parques da cidade aos sábados, domingos e feriados como, por exemplo, o Parque do Ingá, assim muitos adeptos da bicicleta como lazer ou meio de transporte tem aproveitado essa oportunidade.

Apesar disso, o poder público ainda não entende essa abertura como uma oportunidade de gestão para inserir a bicicleta como meio de transporte no espaço urbano de forma sistemática. Além de perpetuar a bicicleta mais exclusivamente como lazer em detrimento da mesma para a mobilidade urbana.

Também não é possível deixar de destacar o início da implantação da ciclovia ao longo da Avenida Brasil, em parceria técnica com a Ciclo Noroeste que, além de dar suporte técnico na implantação dessa, também realizou uma série de vistorias dos trechos concluídos.

O projeto dessa ciclovia foi feito pela SEPLAN em 2014, após constantes reivindicações da sociedade e de alguns movimentos cicloativistas. A medida foi tomada apenas em 2014 pela prefeitura, mas a demanda é mais antiga que isso, como demonstram as próprias atividades dos movimentos organizados de ciclistas na cidade.

É evidente que a implantação de ciclofaixas de lazer intermitentes em volta dos parques da cidade e a construção da ciclovia na Avenida Brasil são avanços importantes, contudo, são muito incipientes e atendem uma camada muito pequena da sociedade, visto que se encontram em regiões centrais e de grande visibilidade. Também cabe ressaltar que não existem projetos dessa natureza a curto e médio prazo nos bairros mais populares da cidade.

Ou seja, através desses projetos centralizados voltados a um público específico fica claro que a promoção política é mais forte que atender a real demanda da sociedade, e dos trabalhadores ou camada popular da cidade que mais necessitam de meios de transportes alternativos e viáveis.

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

As entrevistas e os trabalhos de campo proporcionaram dados muito relevantes à pesquisa, pois com essas informações foi possível mensurar como os ciclistas urbanos se sentem ao fazer seus deslocamentos dentro de Maringá. O que foi observado é um sentimento de falta de segurança e de respeito de forma generalizada, que podemos relacionar à falta de políticas públicas de segurança e incentivo a esse meio de transporte, como foi constatado, em todos os questionários, sobretudo no gráfico 05, que expressa esse quesito quando 78% das pessoas deixam de optar pela bicicleta como meio de transporte porque não se sentem seguras o suficiente para isso. Outro ponto que ficou evidente foi o fato de que as pessoas utilizam a bicicleta mais para o lazer, pois esta maioria ainda não a concebe como meio de transporte ou tem medo de usá-la no cotidiano.

Entretanto, devemos entender essa conjuntura como uma possibilidade de revertermos esse quadro, pois uma parcela dos cidadãos ainda não compreendem a bicicleta como meio de transporte, mesmo com avanços para o uso deste modal em Maringá, desde a criação de novas estruturas, e o mais importante, uma maior organização da sociedade civil para entender a relevância desse tema para as cidades contemporâneas.

7. REFERÊNCIAS

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503 , de 23-9-97 - 3ª edição - Brasília: DENATRAN, 2008. 232 p.

BRASIL. **Frota de veículos, por tipo e com placa, segundo os Municípios da Federação**. Desenvolvida por Denatran, Julho de 2013. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota2013.htm>>. Acesso em 07/10/14.

BRASÍLIA. **Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana**, 2007. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/>>. Acessado em 01 de Abril de 2013.

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

CPF. **The Cycling Promotion Fund**, Disponível em:

<<http://www.bikeoz.com.au/index.php/cycling-promotion-fund>> Acesso em 27 Outubro de 2013.

DUARTE. F; LIBARDI, R; SÁNCHEZ. **Introdução à Mobilidade Urbana**. Curitiba, Juruá, 2007. 108p.

EM MARINGÁ, mesa redonda discutirá mobilidade urbana com bicicletas. **Jornal CRN**. Disponível em:<

http://www.crn1.com.br/noticias/34841/Em_Maringa__mesa_redonda_discutira_mobilidade_urbana_com_bicicletas.html>. Acesso em 18/09/14.

GOMIDE. A. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**, 2006. p. 242-250.

Disponível

em:<http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf>. Acesso em 8 de Dezembro de 2014.

GRIS, R. **Mesa-redonda debate mobilidade urbana e uso de bicicleta em Maringá**. O Diário do norte do Paraná. Disponível em:

<<http://maringa.odiario.com/maringa/noticia/1197033/mesa-redonda-debate-mobilidade-urbana-e-uso-de-bicicleta-em-maringa/>>. Acesso em: 09/12/14.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: < <http://www.censo2010.ibge.gov.br>>. Acesso em 09/04/14.

MESA redonda discute a cultura da bicicleta em maringá. **Jornal O Duque**, Maringá, 17/09/14, Destaque. Disponível em: < <http://www.oduque.com.br/mesa-redonda-discute-cultura-da-bicicleta-em-maringa> >. Acesso em: 18/09/14.

Mesa Redonda vai abordar uso da bicicleta como opção de transporte

Disponível em:

<<http://www2.maringa.pr.gov.br/site/index.php?sessao=0cdfc93df3550c&id=24018>>.

Acesso em 8 de Dezembro de 2014.

MESA-redonda debate mobilidade urbana e uso de bicicleta em Maringá. **Revista Bicicleta**, Rio do Campo-SC, Notícias. Disponível em:

<http://www.revistabicicleta.com.br/bicicleta_noticia.php?mesaredonda_debate_mobilidade_urbana_e_uso_de_bicicleta_em_maringa&id=30464>. Acesso em: 18/09/14.

MOBILIDADE Urbana com Bicicletas de Maringá. **Jornal Maringá Manchete**.

Disponível em:

<http://www.maringamanchete.com.br/2010/index.php?option=com_content&view=article&id=10106%3Amobilidade-urbana-com-bicicletas-de-maringa&catid=49%3Atransito&Itemid=109>. Acesso em: 18/09/14.

MOBILIDADE Urbana com Bicicletas Mesa Redonda. **Jornal Feest**. Disponível em:< <http://feest.com.br/mobilidade-urbana-com-bicicletas-mesa-redonda-maringa-pr-25-03>>. Acesso em: 18/09/14.

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

NED LUDD (org.). **Apocalipse Motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. Tradução Leo Vinicius ; ilustrações de Andy Singer.- 2. ed. rev. - São Paulo:

Conrad Editora do Brasil, 2005.

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

OLIVEIRA, Eduardo. **Bicicleta deve retornar para a paisagem de Maringá.** Rádio CBN. Entrevista concedida a Gison Aguiar em 22/09/2014. Disponível em: < http://www.cbnmaringa.com.br/page/noticias_detalhe.asp?cod=231048>. Acesso em: 23/09/14.

PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades.**

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

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

SATO, L. **Mesa-redonda discute mobilidade urbana com bicicletas em Maringá.** O Diário do Norte do Paraná. Disponível em: <<http://maringa.odiario.com/maringa/noticia/1198664/mesa-redonda-discute-mobilidade-urbana-com-bicicletas-em-maringa/>>. Acesso em 18/09/14.

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

UEM promove Mesa-Redonda sobre mobilidade urbana. **Bonde**, Maringá, 18/09/14, Carreira. Disponível em: < http://www.bonde.com.br/?id_bonde=1-12--262-20140918&tit=uem+promove+mesaredonda+sobre+mobilidade+urbana >. Acesso em: 20/09/14.

8. APÊNDICE

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

01) Qual o principal uso da bicicleta ?

309 - Lazer

213 - Esporte

105 - Meio de transporte

33 - Aventura

10 - Não responderam esta questão

3 - Viagem

02) Com que frequência você anda de bicicleta?

196 - Mais que três vezes por semana

150 - Três vezes por semana

150 - Uma vez por semana

143 - Duas vezes por semana

20 - Não andam de bicicleta

14 - Não responderam esta questão

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

314 - Falta de vias seguras

202 - Falta de educação de trânsito

69 - Falta de local seguro para estacionamento

40 - Falta de segurança civil (policimento)

24 - Falta de condições climáticas adequadas

24 - Não responderam esta questão

05) Qual tipo de Bicicleta você usa?

550 - Mountain Bike

41 - Outro

37 - Speed (Estrada)

19 - Urbana sem marchas

19 - Não responderam esta questão

7 - BMX / Freeride

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

589 - Sim

73 - Não

11 - Não responderam esta questão

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

157 - Avenida Colombo

146 - Avenida Brasil/Gastão Vidigal

136 - Avenida São Paulo/Morangueira

105 - Avenida Paraná/Herval

66 - Não responderam esta questão

63 - Avenida Cerro Azul

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

437 - Ciclovias e ciclofaixas

75 - Campanhas educativas

61 - Leis de proteção ao ciclista

51 - Eventos relacionados a bicicleta

32 - Grupos de apoio ao ciclista iniciante

17 - Não responderam esta questão