

TEXTOS PARA DISCUSSÃO

LabCit/Gedri

V. 1, n. 6, 2020
ISSN 2675-3308

A PRODUÇÃO DE CICLOVIAS EM MARINGÁ-PR

Laís Carla Barbiero

O **Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transporte e Logística – Labcit** se constitui como espaço de interação entre pesquisadores, professores, estudantes e comunidade, oferecendo suporte para atividades de pesquisa, ensino e extensão. A origem do laboratório remete ao **Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas – Gedri**, constituído em 2005. O mesmo congrega pesquisadores de diferentes regiões do país. O grupo é certificado pelo CNPq desde 2005 e atualmente é sediado no Departamento de Geociências da Universidade do Federal de Santa Catarina (UFSC).

LABCIT/GEDRI
Departamento de Geociências
Bloco C do CFH, Sala 4
E-mail: labcit.gedri@gmail.com
Telefone: 048-3721-8594
Ramal: 8594



Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Centro de Filosofia e Ciências Humanas – CFH
Departamento de Geociências – GCN
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da UFSC
Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transportes e Logística -
LABCIT
Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas -
GEDRI
Coordenador: Márcio Rogério Silveira

Site: <https://labcit.ufsc.br/>

Textos para Discussão

A PRODUÇÃO DE CICLOVIAS EM MARINGÁ-PR

Laís Carla Barbiero

Geógrafa, Especialista em Gestão Ambiental e Desenvolvimento Sustentável, Doutoranda do PPGGEO-UFSC.

Resumo:

O presente trabalho, baseado na pesquisa de mestrado desenvolvida na cidade de Maringá-PR, traz uma discussão sobre a relação entre as políticas de mobilidade adotadas para o município em favor dos interesses privados de grupos hegemônicos, bem como, analisa os atuais projetos de mobilidade que estão sendo implementados, a fim de questionar sobre sua real função. As estruturas cicloviárias existentes hoje em Maringá foram fruto do acaso, assim, as bicicletas nunca estiveram de fato dentro dos planos do poder municipal. Um dos fatos que comprova isto é a forma como o tema é tratado no Plano Diretor em vigência implantado em 2006 e o discurso que não saiu do papel, bem como a demora em se elaborar um Plano Diretor de Mobilidade Urbana que iniciou as discussões recentemente, abrindo o diálogo com a população em audiências públicas. Em contrapartida, vende-se a imagem de cidade moderna, cuja implantação de estruturas como a ciclovia da Avenida Cerro Azul é categorizada como “a mais bonita do país” pelo site *The Summer Hunter* em 2018, mas, desconsidera sua funcionalidade efetiva. Isto pode ser entendido, quando analisamos o prolongamento desta mesma via, com registro de óbitos frequentes nos últimos anos, em trechos em que a ciclovia é ausente. Assim, é possível afirmar que tanto as políticas públicas, quanto os projetos desenvolvidos sob a égide do planejamento estratégico urbano, fazem parte da reprodução da lógica do capital em Maringá.

Palavras chave: mobilidade urbana; bicicleta; produção do espaço.

THE CYCLE PATH PRODUCTION IN MARINGÁ-PR

Abstract:

This paper, based on the master's research developed in the city of Maringá-PR, brings the discussion about the relationship between the mobility policies adopted for the municipality in favor of the private interests of hegemonic groups, as well as analyze the current mobility projects that are being implemented, in order to question about their real function. The bicycle structures existing today in Maringá were the fortuity result, so bicycles were never really within the plans of the municipal power. One of the facts that proves this is the way in which the topic is dealt with in the Master Plan in effect implemented in 2006 and the discourse that did not leave the paper, as well as the delay in preparing a Master Plan for Urban Mobility that started the discussions recently by opening dialogue with the population in public hearings. In contrast, the image of a modern city is sold, whose implementation of structures such as the Avenida Cerro Azul bike path is categorized as “the most beautiful in the country” by The Summer Hunter website in 2018, but disregards its effective functionality. This can be understood, when we analyze the prolongation of this same route, with a record of frequent deaths in recent years, in sections where the bicycle path is absent. Thus, it is clear that both public policies and projects developed under the urban strategic planning are part of the reproduction of the logic of capital in Maringá.

Keywords: urban mobility; bicycle; space production.

INTRODUÇÃO

O município de Maringá-PR surge sob a lógica da colonização privada do Norte do Paraná, que teve início em 1929, através da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP). No entanto, Maringá faz parte da continuidade dos projetos de tal companhia, quando esta foi adquirida integralmente por um grupo de investidores brasileiros passando a se chamar Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). Estabelecida em 1947 é o polo de uma região metropolitana constituída por 26 municípios, possuindo características urbanísticas preconizadas pelo plano inicial como uma cidade plana e compacta. Fruto de um planejamento minucioso, o destaque deve ser dado ao desenho urbano diferenciado, projetado pelo engenheiro Jorge Macedo Vieira, discípulo de Ebenezer Howard que em 1902, deu origem ao conceito de “Cidade-Jardim”. Desta investida, temos uma cidade arborizada, de inspiração moderna, com grandes e largas avenidas adaptadas ao relevo local, sobretudo na área mais central, apresentando características geográficas, morfológicas e estruturais propícias a uma diversificação modal mal explorada.

Dessa forma, afirma-se que Maringá é morfológicamente capaz de abarcar a diversificação de modais preconizada na PNMU e nas leis e normas urbanas em vigência. No entanto, mesmo trazendo o mote de cidade planejada a questão da mobilidade como um todo e em específico para a bicicleta, tem sido pensada de forma efetiva somente a partir de 2008, ganhando mais força em 2015 quando da implantação da ciclovia da Avenida Brasil. Este fator representou a materialização de uma infraestrutura no centro da cidade e na principal avenida, que aos poucos foi criando hábitos culturais e demandando mais ciclovias e ciclofaixas que hoje contam com uma malha de aproximadamente 37 quilômetros. O salto quantitativo é visível se for pensando que a primeira ciclovia foi criada em 1979 com menos de dois quilômetros de extensão e, somente 20 anos depois foram construídas mais duas estruturas desconectas. Ou seja, até 2008 Maringá contava com uma malha de oito quilômetros, em más condições de uso e sem qualquer tipo de interligação.

Outra particularidade de Maringá é com relação à herança estrutural deixada pelos espaçosos canteiros centrais projetados no referido plano inicial e, onde mais de 90% das ciclovias, em funcionamento, execução e/ou estudo, estão posicionadas hoje. Este fator corrobora com o que Santos (2006) chama de *rugosidades*. Ou seja, “num mesmo pedaço de território, convivem subsistemas técnicos diferentemente datados, isto é, elementos técnicos provenientes de épocas diversas” (SANTOS, 2006, p. 25). O autor traz o conceito de Sartre “prático-inerte” para explicar sobre os processos sociais que deixam heranças constituídas como condições para novas etapas “prática depositada nas coisas, tornada condição para novas práticas” (SANTOS, 2006, p. 91).

Ainda de acordo com o referido autor, a eficácia de um sistema técnico depende de suas diversas partes, podendo absorver estruturas de um sistema anterior, se houver compatibilidade de técnicas. Assim, mesmo que em 1947 não houvesse a intenção de se implantar ciclovias, uma vez que a criação dos objetos responde às condições sociais e técnicas existentes em dado momento histórico (SANTOS, 2006) e, a realidade do espaço e a conjuntura urbana eram outras, esta herança físico-espacial é capaz de absorver as novas demandas estruturais exigidas hoje.

MOBILIDADE POR BICICLETA NO PLANO DIRETOR DE MARINGÁ

Tanto o Plano Diretor de Maringá (PDM) em fase de revisão para os próximos 10 anos (2020-2030), quanto o Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), encontram-se em processo de elaboração. De acordo com Savi (2019), existe um enlace entre estes dois planos, visto que a equipe montada para acompanhamento do PDM é a mesma que acompanhará o PlanMob. No entanto, é algo a ser investigado, pois ambos os

documentos estão em fase de concepção e, dado o histórico maringense de influência dos agentes produtores do espaço urbano, pode ser que esta articulação não seja efetivada.

O que se encontra em vigência no município é o atual Plano Diretor (Lei nº 632/2006) e cujo tema da mobilidade é tratado de forma rasa e a bicicleta mencionada apenas como um transporte a ser “incentivado”. Analisando o documento, foram encontradas sete ocorrências da palavra “mobilidade” no PDM e em apenas duas delas essa menção fala sobre a mobilidade urbana em si, como política a ser desenvolvida no município. Dentre os casos mencionados, encontra-se tanto uma expressão que dá ênfase ao trânsito e a fluidez do mesmo, quanto a preconização de uma mobilidade que priorizaria a partir de então o transporte ativo e as pessoas que se utilizam dele.

Pensando no desdobramento deste plano e a constatação de que em quatorze anos nenhuma lei complementar veio para garantir o cumprimento do que está no papel de fato, vale afirmar que em referência ao tema da mobilidade, o PDM/2006 pode ser chamado de plano-discurso conforme Villaça (1995) e que nas palavras de Rodrigues (2004) seria aquele no qual os técnicos têm uma visão que não alcança a vida concreta das pessoas. É da mesma autora a análise de que em Maringá um olhar desatento acaba por encontrar certa consonância entre plano e ação, e faz a analogia de que para muitos o planejamento funcionaria tal qual a regência de uma orquestra “cujo resultado é a perfeita harmonia” (RODRIGUES, 2004, p. 76). Entretanto, segundo ela, “as especificidades deixam entrever as contradições (inerentes a uma sociedade de classes) na construção deste espaço urbano. Isto é, os problemas existem e como tais, se fazem perceber” (RODRIGUES, 2004, p. 77). Isto se deve ao fato de que os próprios agentes políticos a frente do poder público, sustentaram/sustentam a visão de que em Maringá “se cumpriu o plano de construção da cidade ideal” (RODRIGUES, 2004, p. 84). Em contraposição, os problemas de trânsito cada vez mais frequentes, a violência e a soma de mortes nas vias em números relativos maiores que Curitiba e Londrina, entre outros, aponta que, pelo menos no que se refere à mobilidade urbana, esta visão não é real.

No geral, as experiências maringenses com relação ao planejamento urbano, manifestado principalmente no PDM, se mostraram insatisfatórias ao longo da construção da realidade municipal. Como visto até mesmo o Plano Diretor elaborado em 2006, que previa uma participação popular mais ampla e, decisões mais ou menos no sentido de satisfazer as demandas pela ampliação das políticas urbanas sociais, não foram plenamente materializadas, ainda que institucionalizadas. Uma das razões para que isto ocorresse é o fato de o PD não ser um instrumento auto regulável, em si, precisando de complementaridades que nem sempre são aplicadas no momento de sua aprovação. Essa demora em regulamentar avanços legislativos acarreta o risco de interferência por parte de agentes produtores do espaço urbano, que possuem certa influência política e econômica dentro da dinâmica da cidade.

Corroborando com essa ideia Miralles-Guasch (2002) afirma que as modificações que acontecem no espaço urbano nunca são instantâneas e as contradições entre o que se constrói e o que se pensa construir ficam imbricadas nesta defasagem entre o momento da decisão e o da realização. Além disso, a própria análise feita por Villaça (1995; 1999) e já apresentada em tópicos anteriores sobre o caráter ideológico dos planos diretores, deixa o questionamento sobre quais demandas da sociedade estes documentos obedecem. Assim, em relação às políticas urbanas e suas múltiplas combinações/determinações possíveis e a interação dessas com os agentes produtores do espaço urbano, podemos indagar juntamente com Lojkin (1997, p. 43), qual o fator determinante: “a predominância econômica da fração de classe hegemônica ou a pressão política das classes dominadas?”.

Em nível municipal, as mudanças no direcionamento da gestão pública ocorrida a partir de 2017, trouxeram novas interações entre os agentes. Ainda que as políticas continuem orientadas para a oligarquia local, a inclusão de técnicos qualificados no comando de importantes secretarias demonstra que pontualmente, esta orientação não está totalmente em concordância com os agentes imobiliários, por

exemplo. Assim, na tentativa de responder ao questionamento realizado acima, entende-se que as oligarquias locais permanecem determinantes nas políticas urbanas, ainda que tenham encontrado hoje resistências que não costumavam existir e, que algumas vezes, levam a pressões que mudam os rumos das discussões, como visto no caso da ciclovia na Avenida Brasil, como veremos a seguir com mais detalhes.

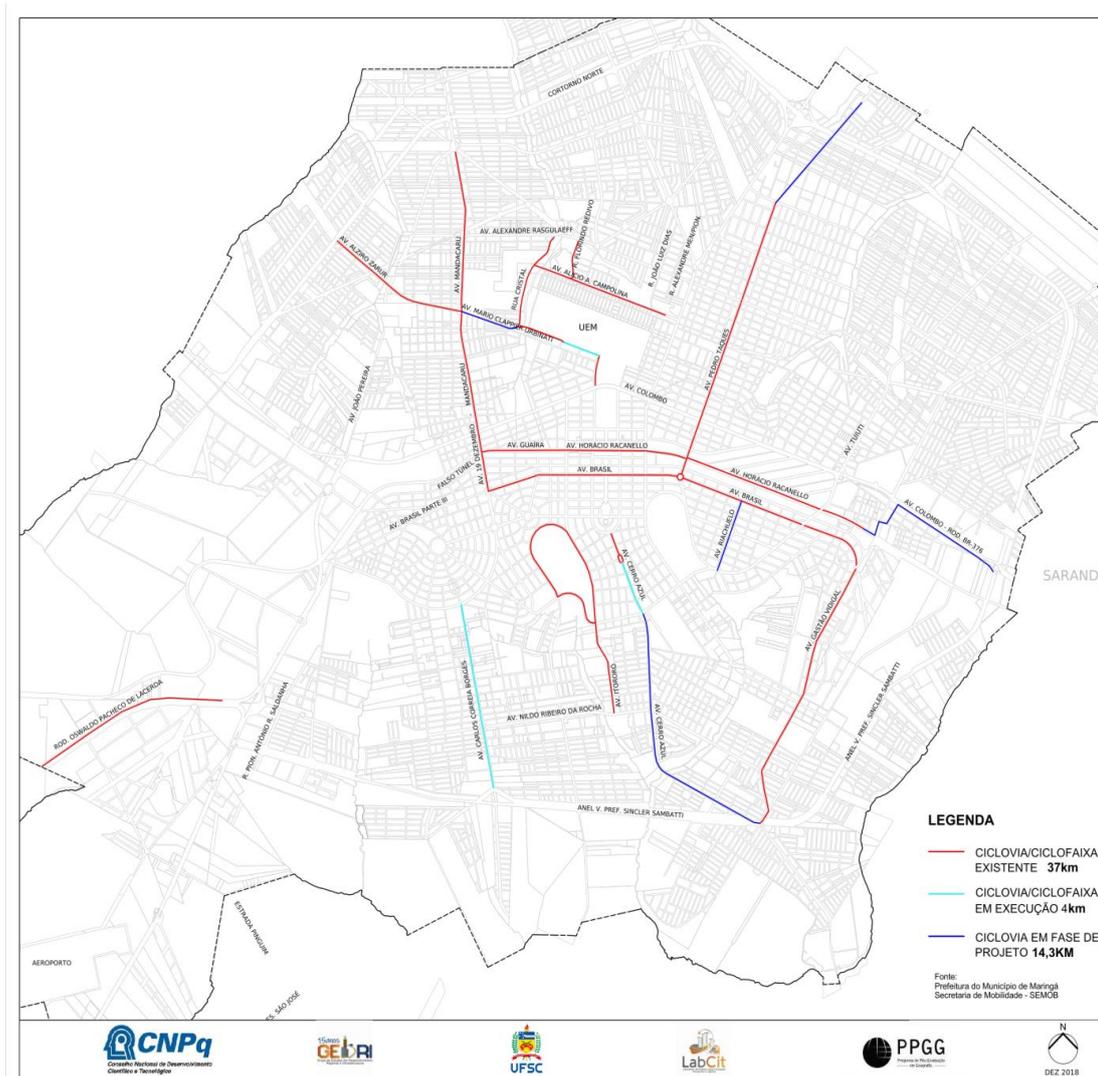
A PRODUÇÃO DE CICLOVIAS

Na cidade de Maringá, algumas iniciativas têm sido desenvolvidas no âmbito político para a viabilização desse tipo de mobilidade alternativa. Um exemplo é a implantação do terminal intermodal que promete abarcar vários meios de transportes, integrando-os de forma sistemática. Dados da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá (SEMOB, 2019), confirmam a existência de uma malha cicloviária (ciclovias e ciclofaixas) de aproximadamente 37 quilômetros, sendo que 3,2 quilômetros estão em execução e mais de 14 quilômetros em fase de estudo/projeto (Figura 1).

O fato é que as políticas voltadas pela mobilidade por bicicleta são muito recentes e abarcam mudanças nos paradigmas nacionais trazidos tanto pela instauração do Ministério das Cidades, quanto do Estatuto da Cidade e as demais políticas que surgiram desse ideal, sobretudo a PNMU. Conforme já mencionado, em Maringá estas iniciativas ganharam força a partir de 2008, sendo que até este ano, a malha cicloviária era constituída por 8 quilômetros de ciclovias precárias e desconexas.

As ciclovias/ciclofaixas produzidas antes de 2015 apresentavam a característica de serem isoladas em um determinado espaço, sem nenhuma interligação entre si, sendo utilizadas, sobretudo para passeio aos fins de semana. De acordo com Monteiro (2019) foi durante o ano de 2012 que aconteceu o “boom” da mobilidade urbana por bicicleta no Brasil, em razão da PNMU e do Fórum de Mobilidade Urbana. Com isso, uma série de discussões foram promovidas sobre o tema e, embora, não houvesse nenhuma articulação formal dos maringaenses, existiam aqueles que estavam sintonizados no debate, seguindo mais lentamente as tendências de Curitiba.

Figura 1 - Mapa de Ciclovias de Maringá



Fonte: SEMOB, 2019.
Adaptação: BARBIERO, 2020.

Ainda de acordo com o entrevistado, no momento de conversa sobre um controverso empreendimento denominado *EuroGarden*, as antigas “espinhas-de-peixe” que eram utilizadas na Avenida Brasil como estacionamento de carro no canteiro central, foram retiradas, na eminência de um projeto em que esta avenida se tornaria uma via de mão única, chegando diretamente dentro do tal empreendimento¹. Diante da argumentação de que a avenida destinada ao contra fluxo (Rua Gilbert de Carvalho que depois se torna Avenida Mauá), não estava preparada para suportar a demanda de trânsito necessária para o sistema binário, uma série de embates foram travados, o que inviabilizou a obra. No entanto, as “espinhas-de-peixe” (Figura 2) já haviam sido retiradas da Avenida Brasil e os comerciantes representados pela Associação Comercial e Empresarial de Maringá – ACIM protestaram dizendo que o comércio iria piorar pela falta de estacionamento.

A proposta de se colocar uma ciclovias ali, no lugar de um jardim sem funcionalidade, foi trazida pela atual gerente de planejamento da SEMOB, Elise Savi. Foi neste contexto que o grupo de cicloativistas da

¹ O empreendimento seria construído na área do antigo aeroporto de Maringá com 57,8 alqueires de lotes pertencentes ao poder público e privado. Aprovado por lei complementar em 2013 em caráter de urgência, contava como uma Operação Urbana Consorciada para a construção do Novo Centro Cívico da cidade, tratando-se de uma série de intervenções a serem coordenadas pelo município e os agentes produtores do espaço urbano (proprietários do solo e investidores). Sendo que, de acordo com a entrevista realizada com Monteiro (2019b), um dos interessados neste grande projeto urbano seria Ricardo Barros, pertencente a um dos grupos políticos que se perpetuaram no poder por muito tempo na cidade, vinculado a diversos setores econômicos.

cidade decidiu se articular formalmente, fundando uma associação que tivesse espaço nas cadeiras dos conselhos municipais e nas tomadas de decisão sobre a mobilidade como um todo, mas, voltada, sobretudo para a bicicleta como meio de transporte. Segundo Monteiro (2019), neste contexto surge a Associação de Ciclistas do Noroeste do Paraná (Cicloroeste), uma associação voltada para defender a pauta de interesses da bicicleta e fazer ações de elogio ou protesto em nome dessa mobilidade. Por exemplo, eles têm a cadeira do Grupo de Acompanhamento no processo participativo da Revisão do Plano Diretor de Maringá, documentários (Vá de *bike*), e diversas atividades sem hierarquia e que cada um desenvolve e utiliza o nome da associação sem precisar de uma autorização prévia.

Figura 2 – Estacionamento no canteiro central da Avenida Brasil, “espinha-de-peixe”.



Fonte: Flickr. In: RIGON, 2014.

Assim, a ideia da ciclovia da Avenida Brasil (Figura 3) acabou por ganhar a discussão, por conta dessa mobilização. A partir disso e do perceptível aumento de ciclistas na cidade (SAVI, 2019), outros projetos semelhantes passaram a ser pensados. No entanto, a grande questão é entender para quem foi implantada essa infraestrutura e para qual finalidade. Num primeiro momento, pode-se afirmar que sua inserção prioritária na área central atendia a uma demanda por lazer e passou a ser amplamente utilizada aos fins de semana.

Dessa forma, mais da metade dos usuários consideram que as ciclovias, ciclofaixas e rotas cicláveis existentes hoje no município são insuficientes, mas, notaram que as recentes implantações culminaram no aumento do número de ciclistas. Então podemos entender que a materialidade oferecida cria cultura, uma vez que quando se veem assistidos por infraestruturas, as pessoas tendem a perceber as opções de deslocamento, além do veículo automotor.

Figura 3 – Ciclovía da Avenida Brasil, com paraciclo.



Fonte: Ciclonoroeste, 2018.

CONCLUSÃO

A bicicleta dentro do Plano Diretor de Maringá aparece nas discussões sobre a atualização do mesmo em conjunto com o PlanMob do município que apresentou sua primeira audiência pública em dezembro de 2019, estando em pleno processo de elaboração, sem possibilidade de análise neste trabalho. No entanto, admite-se que sua efetivação seria um fator que pode mudar os prognósticos que temos até agora sobre este modal. A extinção do MCidades relativiza o papel da mobilidade como algo relegado a projetos pensados sob o foco dos veículos motorizados e não das pessoas. Além disso, mesmo com a possível elaboração de um plano modelo, o tempo relativo entre sua discussão e materialização pode criar contradições entre o que foi pensado e que será construído na prática. Isto implica uma série de fatores de âmbito político, social e econômico, tanto locais quanto globais.

A produção das ciclovias ganha força a partir de 2008, sobretudo pelas discussões trazidas pelo Estatuto das Cidades, Política Nacional de Mobilidade Urbana e os fóruns de mobilidade. A construção da ciclovía no canteiro central da Avenida Brasil foi o marco fundamental, já que materializa na principal via da cidade as condições necessárias para o despertar de uma nova forma de se locomover, ascendendo possibilidades muitas vezes não consideradas pelo maringaense. Mais de 90% ciclovias implantadas encontram-se localizadas nas rugosidades do plano inicial de Jorge de Macedo Vieira, sendo que os planos ciclovários são facilitados quando se considera a largura dos canteiros centrais e a conformidade com as novas estruturas exigidas.

Antes de 2015, a estrutura voltada para a bicicleta estava isolada no espaço e sem interligação entre si. Foi a discussão de uma obra de interesse privado que levou a implantação “aleatória” da ciclovía da

Avenida Brasil, que deu levante às iniciativas que vieram posteriormente. Hoje, Maringá conta com 37 quilômetros de estrutura em funcionamento e mais algumas em processo de construção e/ou projeto. No entanto, é preciso entender com mais profundidade, a quem esta estrutura está de fato beneficiando e, se possui perfil funcional voltada para o deslocamento de trabalhadores que não moram nas áreas centrais da cidade.

Mesmo diante do aumento da malha cicloviária e das considerações que incluem a bicicleta tanto na discussão da revisão do PDM quanto no PlanMob, não há uma solução efetiva que realmente leve aos habitantes de Maringá a encontrar alternativas para seus deslocamentos que não seja o veículo automotor privado ou o transporte público caro e ineficiente. Diante disso, quem são os agentes produtores e modificadores do espaço urbano, que possuem influência direta nas decisões sobre a mobilidade do município e, que deixaram as soluções ativas de fora dos planos até hoje?

REFERÊNCIAS

CORDOVIL, F. C. de S. **Anotações sobre a banca de qualificação de mestrado**. Florianópolis, 28 de novembro de 2019.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. [tradução: Estela dos Santos Abreu]. - 2ª ed. - São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MIRALLES-GUASCH, Carme. *Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica*. *Documents d'analisi geogràfica*, n. 41, p. 0107-120, 2002.

MONTEIRO, Felipe Violi. **Entrevista concedida a Laís Barbiero**. Maringá, 1 de agosto de 2019. [Doutorando no programa de Pós-Graduação em Administração (PPA) pela Universidade Estadual de Maringá. Coordenador Geral da Ciclonoroeste].

RODRIGUES, Ana Lúcia. **A pobreza mora ao lado: segregação socioespacial na região metropolitana de Maringá**. Tese de Doutorado. São Paulo: PUC, v. 258, 2004.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** - 4. ed. 2 reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos 1).

SAVI, Elise. **Entrevista concedida a Laís Barbiero**. Maringá, 1 de agosto de 2019. [Gerente de projetos da Secretaria de Mobilidade Urbana do município de Maringá - SEMOB].

SEMOB - Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá. **Ciclovias existentes / em execução / em projeto**. Prefeitura Municipal de Maringá. Disponível em: <encurtador.com.br/opwNO>. Acesso em 24/06/2019.

VILLAÇA, Flávio. **A crise do planejamento urbano**. São Paulo em Perspectiva, São Paulo: Fundação Seade, v. 9, no. 2, 1995

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Terezinha Ramos. **O processo de urbanização no Brasil**. EdUSP, 1999

Como citar:

BARBIERO, L.C. A produção de ciclovias em Maringá-PR. **Textos para Discussão**. Florianópolis, v.1, n.6, 2020.