

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

ADALBERTO WILIAN FERRACIN DA SILVA

**MOBILIDADE URBANA ATRELADA Á SITUAÇÃO
ECONÔMICA DA CIDADE DE MARINGÁ NO ANO
DE 2002 E 2007**

MARINGÁ
2008

ADALBERTO WILIAN FERRACIN DA SILVA

**MOBILIDADE URBANA ATRELADA Á SITUAÇÃO
ECONÔMICA DA CIDADE DE MARINGÁ NO ANO
DE 2002 E 2007**

Monografia apresentada ao Curso de Geografia da Universidade Estadual de Maringá, como requisito parcial á obtenção do título de BACHAREL EM GEOGRAFIA.

Orientador: Prof. Dr. Márcio Mendes Rocha

MARINGÁ
2008

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

A Comissão Examinadora, abaixo assinada, aprova a monografia

MOBILIDADE URBANA ATRELADA Á SITUAÇÃO ECONÔMICA DA CIDADE DE
MARINGÁ NO ANO DE 2002 E 2007

Elaborada por

ADALBERTO WILIAN FERRACIN DA SILVA

Como requisito parcial á obtenção do título de
BACHAREL EM GEOGRAFIA

Comissão Examinadora:

Prof. Dr. Márcio Mendes Rocha - Orientador

**Maringá
2008**

DEDICATÓRIA

À
FLORIDES FERRACIN DA SILVA
E
LÚCIO FLORENTINO DA SILVA
(In memoriam)

*Meus primeiros e eternos exemplos,
Vencedores na batalha da vida,
Responsáveis por eu ser e estar.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço a deus em primeiro lugar, a minha família pela compreensão e apoio, a minha mãe pelo empenho, colaboração e ajuda em todos os momentos e a minha irmã pela ajuda e orientação na confecção deste trabalho. Em especial ao meu pai (in memoriam) pessoa a qual gostaria que estivesse presente neste momento, entretanto, sinto-me feliz por sua lembrança permanecer viva.

SUMÁRIO

1. Introdução.....	9
1.1 Mobilidade.....	13
2. Objetivo geral	16
2.1. Objetivos específicos.....	16
3. Conceituações de mobilidade.....	17
4 . Histórico da indústria automobilística do Brasil.....	19
Metodologia.....	23
Considerações finais.....	29
Referências.....	31
Anexos.....	33

RESUMO

A situação econômica nacional se analisada de uma forma histórica passa por um período que pode ser considerado muito estável e promissor a julgar pelo ponto de vista econômico capitalista. Esta tendência contribui para que se desenvolvam os setores da economia gerando e agregando grande contingente de capital.

Não alheio a esse fenômeno a cidade de Maringá pode ser utilizada como exemplo desse processo. Esta cidade que é a terceira maior cidade do estado do Paraná possui grande renda per capita e uma situação econômica muito favorável. Partindo deste pressuposto o presente trabalho de conclusão de curso visa fazer um levantamento de dados quantitativos referentes ao número de veículos automotores no município de Maringá e correlacioná-los com o número de habitantes do município a fim de elucidar um problema eminente no município que é a questão da mobilidade urbana.

Maringá é conhecida nacionalmente pela boa qualidade de vida que proporciona para seus habitantes, possui um planejamento urbano na parte central considerado muito bom, além de uma arborização excelente em se tratando de uma cidade de médio porte como ela. No entanto, como sua frota de veículos automotores cresce a passos largos impulsionado por estratégias de marketing e pela já mencionada estabilidade econômica a questão da mobilidade passa a ter uma conotação diferente e se ingressa nas pautas sobre a urbanização da cidade.

O período analisado no trabalho inicia-se no ano 2002 e será comparado ao de 2007, além disso, será apresentado um histórico quantitativo e a interface de dados referentes á população e o número total de habitantes e este cruzamento de dados proporcionará uma visão geral deste quadro.

ABSTRACT

The national economic situation is analyzed in a historic passing through a situation that can be considered very stable and promising to judge by the capitalist economic point of view. This trend helps to develop the sectors of the economy generating and aggregating large contingent of capital.

Not unrelated to this phenomenon the city of Maringá can be used as an example of this process. Is city which is the third largest city in the state of Parana has a large income per capita and a very favorable economic situation. Under this assumption the conclusion of this work on the course aims to take stock of quantitative data on the number of motor vehicles in the city of Maringá and correlate them with the number of inhabitants of the municipality in order to elucidate an imminent problem in the municipality which is the question of urban mobility.

Maringá is known nationally for the good quality of life it provides for its inhabitants, has an urban planning in the central part a good thing, as well as an excellent stock in the context of a medium-sized city like it. However, as its fleet of motor vehicles grows in stride driven by marketing strategies and the economic stability already mentioned the issue of mobility is replaced by a different connotation and it joins the staff on the urbanization of the city.

The analysis period at work begin in 2002 and will be compared to that of 2007, moreover, will be presented a quantitative history and the interface between population and total number of inhabitants and the linking of data will provide an overview of this framework.

**MOBILIDADE URBANA ATRELADA Á SITUAÇÃO ECONÔMICA
DA CIDADE DE MARINGÁ NO ANO DE 2002 E 2007**

Autor: Adalberto Wilian Ferracin da Silva

Orientador: Márcio Mendes Rocha

Palavras chaves: Mobilidade, Consumo, Economia, Frota Veicular, Renda Per Capta.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ

DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO FÍSICA

Av. Colombo-5790 - Bloco J12 – Campus Universitário – Maringá/PR

Autora: Adalberto Wilian Ferracin da Silva

Orientador: Márcio Mendes Rocha

**Título: MOBILIDADE URBANA ATRELADA Á SITUAÇÃO
ECONÔMICA DA CIDADE DE MARINGÁ NO ANO DE 2002 E 2007**

Monografia de Bacharel em Geografia.

LISTA DE ANEXOS

Foto 1

Avenida Colombo - Maringá-PR 33

Foto 2

Congestionamento em horário de pico - Maringá-PR 33

Foto 3

Fluxo da Avenida Colombo no período da manhã - Maringá-PR 34

Foto 4

Congestionamento - Maringá-PR 34

Foto 5

Avenida Mandacaru - Maringá-PR 35

Foto 6

Avenida Morangueira - Maringá-PR 35

1 - INTRODUÇÃO

O povoamento da área compreendida pelo atual Município de Maringá iniciou-se por volta de 1938, mas foi apenas a partir dos primeiros anos da década de 1940, que começaram a serem erguidas as primeiras edificações propriamente urbanas, na localidade conhecida mais tarde por Maringá Velho. Eram umas poucas e bastante rústicas construções de madeira de cunho provisório. Destinavam-se fundamentalmente, organizar na região um pólo mínimo para o assentamento dos numerosos migrantes que fluíam para essa nova terra.

Os primeiros pioneiros chegavam em caravanas procedentes de vários estados do Brasil, organizadas pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP) em sua maioria colonos paulistas, mineiros e nordestinos um pouco mais tarde. Os anos de 1947 e 1949 foram os que mais chegaram famílias. No pequeno núcleo urbano que surgia, concentravam-se as atividades de compra e venda de terras, as negociações entre proprietários, hospedagem de colonos recém chegados e algumas práticas ínfimas de comércio varejista.

A CMNP responsabilizou-se pela venda das terras e lotes, além da construção de estradas e implantação de núcleos urbanos, muitos sem infra-estrutura, escoamento, iluminação ou água corrente. Deve-se observar, que desde muito cedo aquele centro pioneiro multiplicou suas funções conforme avançava a ocupação da região. O Maringá Velho deixava de ser apenas uma área central para desbravamento e tornava-se um local para onde os colonos convergiam a fim de receber notícias e correspondências, fazer compras e estabelecer a primitiva rede local de comunicações. Maringá foi fundada em 10 de maio de 1947 como Distrito de Mandaguari, em 1948 passou à categoria de Vila, elevada a Município através da Lei nº 790 de 14/11/1951, tendo como Distritos Iguatemi, Floriano e Ivatuba. A categoria de COMARCA foi elevada em 1954. A partir de 1998,

tornou-se sede da Região Metropolitana, integrada, além de Maringá, pelos Municípios de Sarandi, Paiçandu, Mandaguaçu, Marialva, Mandaguari, Iguaçu e Ângulo. É uma cidade cujo crescimento, obedece a um plano de desenvolvimento urbano. A CMNP contratou o arquiteto e urbanista Jorge Macedo Vieira, (1894 - 1978) paulista, que já constava em seu currículo, projetos como o do Jardim Paulista, da cidade de São Paulo e de Águas de São Pedro, no interior do Estado de São Paulo. Este arquiteto, jamais esteve em Maringá, mas criou, no entanto, um projeto considerado na época, 1945, um dos mais arrojados e modernos. Sem conhecer a localidade a qual planejava, seguiu apenas as orientações da Companhia que exigia largas avenidas, muitas praças e espaços para árvores.

A preocupação era elaborar um plano, cujas praças, ruas e avenidas, fossem demarcadas considerando-se, ao máximo, as características topográficas da área, a proteção e preservação do verde nativo, tudo conjugado com a organização do uso do solo. Tais preocupações ficam evidentes, quando se observam os traçados de suas amplas ruas em curva de nível e avenidas, estas com canteiros centrais. O plano inicial obedeceu as seguintes características: a) Uma avenida atravessando a cidade de ponta a ponta, denominada Avenida Brasil ; b) Zoneamento do uso do solo por funções: zona residencial destinada às classes sociais mais elevadas, zona residencial destinada às classes populares, zona comercial, zona industrial, centro cívico, aeroporto, estádio municipal, núcleos sociais, áreas verdes, parques, etc. Os bairros e terrenos foram planejados para atender a cada uma dessas finalidades.

1.1 - MOBILIDADE

Para entendermos a problemática em que se baseia o trabalho faz-se necessário entendermos a definição de **Mobilidade** que quer dizer, “a capacidade dos corpos se deslocarem”, está relacionada com os corpos físicos, onde claro, estão incluídos os corpos humanos. A mobilidade humana é produto da interação de três ordens de mobilidade, as quais: mobilidade física, subdividida em macromobilidade física e micromobilidade física, mobilidade centrada no trabalho (da força de trabalho) e mobilidade social. Rocha (1998).

Podemos ainda acrescentar a definição de mobilidade como: uma possibilidade social de transição, em que se pode definir a mobilidade como a relação social ligada à mudança de lugar, isto é, como o conjunto de modalidades pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares. Por esta definição, excluimos duas outras opções: aquela que reduziria a mobilidade ao mero deslocamento. Coutras (1999)

Este conceito de mobilidade pode apresentar-se com várias facetas, entretanto, na avaliação da problemática e na abordagem metodológica deve-se definir qual desses conceitos se enquadra na perspectiva do trabalho, por se tratar da perspectiva de transição e deslocamento de corpos faz-se necessário destacarmos a mobilidade física para o desenvolvimento do trabalho.

A mobilidade humana possui as citadas três divisões principais e suas causas e conseqüências são fruto da dinâmica intra-sociedade que se reproduz á luz de uma sociedade voltada ao individualismo, que surge na primeira revolução industrial e que se segue ao desenrolar do tempo. Essas atividades criam situações onde a mudança, seja de ordem física ou social passa a ser condicionante e o estímulo principal influenciado por uma ideologia de prosperidade em razão do individualismo.

Os setores mais significativos das economias modernas estão lidando com tópicos associados ao setor automóvel. Representa o setor-chave que tem levado a algumas das mudanças mais intensivas (tecnológicas, empresariais, de concepção, organizacionais) ao longo das últimas décadas. E representa também um dos mais importantes elementos culturais das modernas sociedades. É também por isso tão interessante prever algumas mudanças possíveis num horizonte de 10 a 20 anos.

Mas este processo não pode ser centrado apenas nos aspectos técnicos da construção do automóvel, ou sobre os aspectos do design, ou ainda sobre os sistemas de mobilidade. No entanto, deve ser sobretudo, centrado na dimensão integrativa destes aspectos técnicos (construção, design, mobilidade) e nos aspectos socioculturais, tais como os comportamento dos consumidores, tendências da urbanização, sobre o transporte multimodular, sobre valores e infra-estruturas de comunicação, sobre as atitudes face à mobilidade. De modo mais apropriado, estes aspectos irão influenciar de modo mais decisivo os futuros do que podemos chamar como "auto-mobilidade". Mais do que os relacionados com os obstáculos ou as virtudes técnicas.

Apesar de tudo, esta dimensão falta no debate econômico acerca dos próximos passos que a indústria pode tomar, e acerca das visões sobre as necessidades tecnológicas. Os aspectos organizacionais (células de produção, equipas de trabalho, sistemas flexíveis de produção) são também elementos que podem representar uma melhoria desta indústria.

A mobilidade tem sido uma das necessidades sociais mais importantes. E podemos mencionar as necessidades individuais para a mobilidade, assim como o transporte de bens e serviços. Pode-se ainda, integrar não apenas as questões culturais relacionadas com a posse e exibição de bens individuais de mobilidade (o automóvel), mas também relacionadas com a orientação para o isolamento social dos indivíduos, que então recorrem a instrumentos de valorização pessoal. Em todos estes aspectos se marginaliza a

importância do fator coletivo do transporte, ou se ignora a importância decisiva do espaço urbano e de convivência, que integre também as dimensões culturais, familiares, de lazer, consumo, entre outras.

Para a elaboração do trabalho a mobilidade física terá uma abordagem especial, pois, esta subdivisão do conceito de mobilidade é que impacta na problemática estudada. Esta conceituação refere-se à capacidade de deslocamento dentro de uma delimitação, portanto, á capacidade transitória do individuo.

No caso específico da cidade de Maringá que em seu traçado arquitetônico foram inseridas conceituações de planejamento a fim de estabelecer uma disposição do enquadramento e das vias de forma a dinamizar o fluxo, percebe-se que apesar deste planejamento, já não mais suporta o fluxo que atualmente faz uso deste espaço originando a uma série de transtornos e contratempos.

2 - OBJETIVO GERAL

- Correlacionar informações quantitativas e estatísticas referentes ao número total de veículos de Maringá e o número total de habitantes promovendo a elucidação de número total de veículos por habitante nos dois períodos distintos estudados atrelando-os á economia local.

2.1 - OBJETIVO ESPECÍFICO

- Conceituação de mobilidade.
- Histórico da indústria automobilística do Brasil e dados da frota veicular da cidade de Maringá.
- Correlação entre dados quantitativos da frota veicular, número de habitantes total e o conceito de mobilidade.

3 - CONCEITUAÇÕES DE MOBILIDADE

A mobilidade humana ganha novos horizontes quando se insere um sistema individual de acumulação de riqueza capaz de criar uma força de atração e acumulação de contingente humano e áreas em que se concentre oportunidades de trabalho e geração de renda. Vários são os fatores que influenciam o deslocamento humano com este intuito, com esta perspectiva o deslocamento deste contingente passa a criar vias transitórias e este fenômeno pode também ser classificado como mobilidade do trabalho.

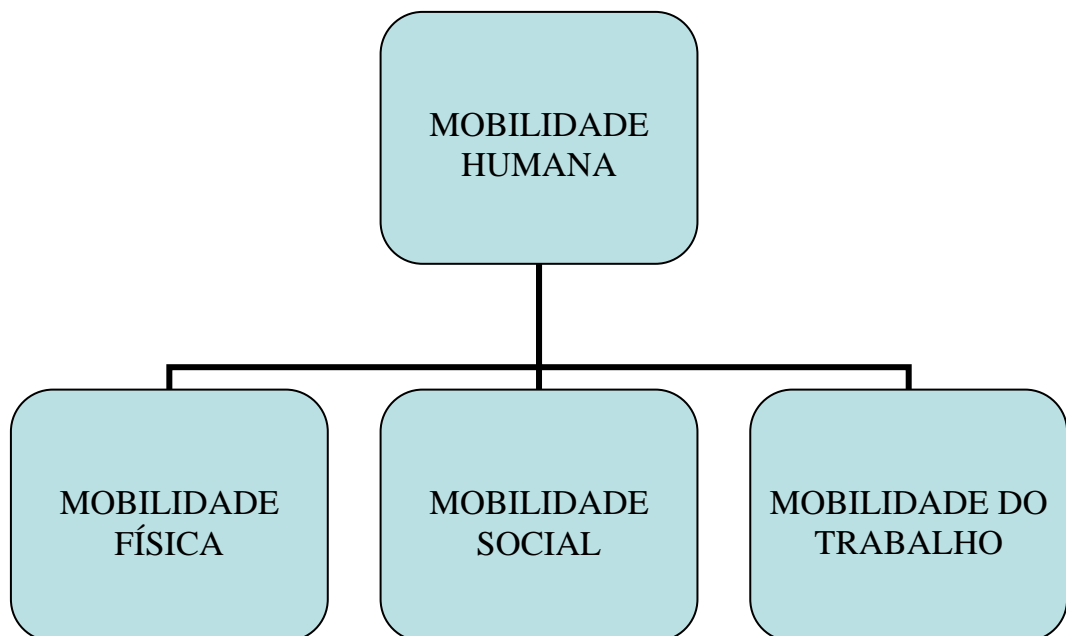


Figura 1. Mobilidade Humana e suas subdivisões.

A mobilidade física acontece uma vez que haja o deslocamento transitório de um lugar para outro, diferentemente do processo de mobilidade social onde em decorrência de processos evolutivos econômicos e trabalhistas o sujeito passa a figurar em uma classe social diferente da sua classe de origem, entretanto, essa migração pode se apresentar na forma ascendente ou descendente. A mobilidade do trabalho é quando ocorre um

deslocamento em função do propriamente dito trabalho, onde o indivíduo encontra-se na condição de migrante para manter-se em uma condição empregatícia ou para galgar uma nova condição de trabalho.

À medida que o sistema econômico se estrutura e se concretiza cria-se possibilidade de acesso a bens que em outros tempos eram restritos as classes sociais mais elevadas, esse fenômeno econômico conseqüentemente gera outros problemas decorrentes dessa prática, com um consumo adensado a tendência é que mais veículos automotores entrem em circulação acentuando cada vez mais o fluxo até que o sistema viário entre em colapso. Assim, a mobilidade física torna-se uma tarefa difícil de ser realizada dentro do perímetro urbano da cidade de Maringá.

Em seus estudos Lévy (2000), aponta os estudos sobre os transportes com frequência são orientados, com razão, para a análise das combinações multimodais. Quando o objetivo é a medida da cidade, um outro ponto de vista se impõe: automóveis e “métricas pedestres” (isto é, os deslocamentos a pé ou em transportes públicos no interior dos quais o pedestre permanece um pedestre) fabricam distâncias, proximidades diferentes e possuem em cada caso um forte poder de estruturação do espaço urbano. O automóvel possui efeitos diversos: ele consome e destrói espaços públicos, unifica as escalas. Por sua velocidade, ele aumenta a massa das interações em princípio possíveis (urbanidade absoluta), mas pelas separações e a diminuição da densidade que ele engendra, reduz a parte deste potencial realmente utilizável (urbanidade relativa). Além disso, o automóvel é, historicamente, o instrumento de realização do “modelo dos conjuntos habitacionais” que provoca em si mesmo a diminuição das densidades, a separação das funções e o enfraquecimento dos espaços públicos.

Podemos considerar a mobilidade como um sistema de movimentos potenciais, mais ou menos atualizados. Podemos classificar estas virtualidades segundo três

categorias. A mobilidade torna-se possível porque existe uma oferta de mobilidade, a acessibilidade. A mobilidade é efetiva por que os seus operadores possuem uma competência de mobilidade. A mobilidade tem sentido porque, no quadro do domínio do espaço, ela entra na composição do capital social dos indivíduos.

A mobilidade está ligada a capacidade de locomoção dos indivíduos, e na maioria das vezes este deslocamento se dá por meio automotor e para que se tenha uma noção do processo decorrente dessas ações, uma abordagem do histórico da indústria automobilística nacional deve ser ressaltada.

4 - HISTÓRICO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA DO BRASIL

A Indústria automobilística instalou-se no Brasil em 1956, na cidade de Santa Bárbara do Oeste (São Paulo) com o início da fabricação da Romi-Isetta. Ainda em 1956 a montadora Vemag colocou no mercado uma camioneta derivada da família F91, produzida pela empresa DKW. Em 1958 passou a disponibilizar sedãs e camionetas da família F94 montados sob licença da DKW e com crescentes índices de nacionalização. Também produziu uma versão abasileirada do jipe Munga e, nos anos 60, encomendou uma carroceria refinada aos Fissore, da Itália, e a montou sobre a mecânica DKW.

Em 1959, no município de São Bernardo do Campo, foi instalada a fábrica da Volkswagen, cujo primeiro modelo produzido foi a Kombi, até hoje produzida lá e que precedeu ao famoso Volkswagen Sedan (mais conhecido no Brasil como *Fusca*). Entretanto, em Rio Bonito (Estado do Rio de Janeiro), já um pequeno empreendedor chamado Sebastião William Cardoso havia montado um pequeno jipe que chamou de "Tupi", movido a partir de um motor de um gerador elétrico.

A Chevrolet e a Ford, que eram apenas montadoras de peças importadas, deram os seus primeiros passos com a fabricação de caminhões para, mais tarde, iniciarem a produção de automóveis em 1968. A seguir veio a Fiat - (Fábrica Italiana de Automóveis - Turim) instalou-se em 1976 em Betim. Somadas, estas quatro empresas ganharam o apelido de “As Quatro Grandes” que dominaram o mercado brasileiro, até o final da década de 1990; até então as importações eram proibidas. Vieram outras montadoras e fabricantes as seguiram, como a Renault, Peugeot, Citroën, que montaram fábricas no Brasil, enquanto outras marcas iam sendo incorporadas, como a Dodge pela Chrysler do Brasil. A Mercedes-Benz, que já fabricava caminhões, estabeleceu em São Bernardo uma fábrica, a Daimler Benz do Brasil, inicialmente fabricante de carroçarias de caminhão e ônibus, inaugurando a sua unidade montadora veicular em 1998, em Juiz de Fora, Minas Gerais. Diversos foram os fabricantes de automóveis genuinamente brasileiros como Puma, Gurgel, Miura, entre outros. Muitos não sobreviveram a reabertura das importações no início dos anos 90 e à competição com modelos importados.

A Gurgel entrou em processo de falência após ter lançado no mercado brasileiro o gurgel BR-800 (o primeiro automóvel genuinamente brasileiro) e posteriormente o gurgel supermini, mas o governo federal estendeu a isenção do imposto sobre produtos industrializados IPI (antes exclusiva para o modelo nacional) à todos os modelos de veículos existentes no Brasil com menos de 1000 cilindradas e negou um empréstimo já acertado há tempos para a instalação do projeto Delta (que incluía a construção de um complexo industrial para a fabricação do mesmo no estado do Ceará), o que não aconteceu, culminando na conseqüente queda do preço das ações. Atualmente, o fabricante brasileiro de maior destaque é a Troller, com os veículos T4 e Pantanal.

Nos últimos anos, a indústria automobilística no Brasil têm crescido bastante, atraindo grandes investimentos das principais empresas. No ano de 2007, a produção

automobilística no Brasil cresceu cerca de 14% em relação à 2006, chegando a 3 milhões de veículos, o que torna o país o sexto maior produtor mundial de automóveis.

Em se tratando da cidade de Maringá apesar de uma estruturação definida pelo projeto arquitetônico, as vias da cidade passam por um momento delicado quando tange a questão de seu sistema de tráfego futuro, sendo que o aumento de sua frota cresce a passos largos segundo dados de departamentos e conselhos estaduais e federais de trânsito.

Para demonstrativo concreto dessa tendência a utilização de dados agrupados em forma de tabelas, traduz a real situação em se encontra o cenário impactante ao qual está relacionado este trabalho. Essa quantificação está relacionada aos censos promovidos por institutos como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e pelos Departamentos de Trânsito (DETRAN) através de emplacamento de veículos anuais.

Com esses dados temos como avaliar o crescimento da frota e ao mesmo tempo projetar seu crescimento a fim de tomarmos conhecimento e averiguar se este crescimento anual vai requerer medidas e ações de controle para uma otimização do fluxo e até mesmo saber se esses dados podem tornar o trânsito caótico futuramente.

Para entendermos como o processo de mobilidade se desenvolve dentro de um perímetro urbano, é preciso que se tenha noção dos processos sistêmicos ocorrentes no interior de uma cidade. Segundo Correa (1994) o espaço urbano é um condicionante social e um campo de luta, formado por fragmentações e articulações:

Eis que o espaço urbano: fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campos de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais. (p. 9).

Como o espaço urbano se desenvolve a partir de lutas de classes e disparidades de poder entre e intra classes, naturalmente os processos econômicos se desenvolvem á imagem desta tendência, onde a classe elitizada deterá grande controle sobre o sistema

econômico concentrando e agregando capital e difundindo esta ideologia às demais classes para que ingressem neste sistema.

Como a elite domina também o sistema econômico ela cria condições e regras para o mercado para que as outras classes também tenham acesso á bens de consumo que é o objetivo final da classe detentora de capital que é aumentar seus lucros através do consumo em massa pregando uma forma de vida baseada no consumo, usando estratégias pesadas de marketing para recrutar cada vez mais consumidores para seus produtos.

Para se ter uma idéia a renda per capita anual dos brasileiros que no ano passado foi de U\$\$ 7.958 mil e em 2000 não passava de U\$\$ 5.263 mil segundo dados do World Bank (Banco Mundial). Estes dados mostram um crescimento econômico que propicia um grande adensamento destes processos mercadológicos, mas, em contra partida gera problemas intra-urbanos como os da mobilidade humana.

Subseqüente á este processo é o fato de tornar os produtos ultrapassados e obsoletos em pouco tempo, e induzindo pessoas a adquirir novas marcas e modelos constantemente que tem como alvo classes menos favorecidas, uma vez que as classes sociais economicamente mais privilegiadas já fazem parte deste processo e estão condicionados á esta situação. Como o objetivo é agregar cada vez mais capital, não há limites para as estratégias de inserção de novos consumidores e nem há preocupação com o efeito futuro que essas ações podem gerar tanto no meio quanto na sociedade. Com isso falando especificamente do caso do mercado de veículos automotores a venda é condicionada por uma série de condições que facilitam a possibilidade de acesso ao bem resultando no acúmulo vertiginoso dos mesmos nas ruas.

A vinculação do automóvel ao “status” é o pilar que sustenta toda essa rede mercadológica, a função prática que o automóvel proporciona que é a do transporte fica em segundo plano, já que primeiramente é exposta a parte onde ele torna-se um bem de

consumo quase que “necessário” nos dias atuais e seus opcionais de conforto, e opcionais tecnológicos ganham ênfase muito maior que suas funções básicas.

METODOLOGIA

A metodologia aplicada ao trabalho consiste em coletar dados referentes às informações sobre o número total de habitantes da cidade de Maringá e o número de total veículos da cidade assim, com a análise destes dados promover uma interface de dados, um cruzamento de informações resultando no número de veículos por habitante e associá-los à economia local.

Para este estudo fizemos uso de uma pesquisa documental que, segundo Marconi:Lakatos (2006) é aquela em que o pesquisador se utiliza de fontes de coletas de dados restrita a documentos, escritos ou não, constituído o que se denomina de fontes primárias. Neste tipo de coleta, os dados contidos nos documentos originais, não sofreram tratamento analítico por nenhum autor, ou seja, se apresenta de forma intacta se diferenciando da pesquisa bibliográfica. A pesquisa documental trata com três tipos de fontes: de arquivos públicos (documentos oficiais e jurídicos, publicações parlamentares e iconografia), arquivos particulares (domicílios particulares e instituições privadas) e finalmente por fontes estatísticas.

RESULTADOS

A tabela a seguir mostra que só na cidade de Maringá a frota cresce quase mil veículos mês resultando em mais dez mil veículos automotores por ano, número que passa a ser preocupante quando se tem um olhar crítico futuro a respeito destas informações. A partir daí começa a surgir indagações sobre qual será a condição de mobilidade que a sociedade vai se deparar em um curto espaço de tempo. Vale ressaltar também a importância regional da cidade de Maringá que possui várias cidades circunvizinhas que também usufruem da malha viária da cidade, esse deslocamento deve-se por diversos fatores desde deslocamento diário em função da atividade de trabalho exercida, em busca de tratamento médico especializado não encontrado na cidade de origem ou por lazer e entretenimento que é oferecido em maior quantidade e maior variedade do que nas cidades circunvizinhas.

A problemática eminente proveniente do cotidiano das ruas, percebida principalmente em trechos de ruas e avenidas centrais às quais, captam maior contingente de veículos dificultando o deslocamento físico das pessoas, estas áreas centrais são lugares onde se localizam e se concentram os principais segmentos de vendas e serviços, são responsáveis pelo acúmulo concentrado do contingente humano das cidades. Como a cidade também se desenvolveu às margens de uma rodovia federal agrega um continente de caminhões relativamente grande, entretanto, estes dados envolvendo caminhões tornam-se relevante haja visto que eles são computados no departamento de trânsito da cidade, porém, não trafegam na malha viária cotidianamente. Apesar destes caminhões não estarem na rotina diária da cidade outros caminhões de outras localidades distintas assumem o posto deles só que em caráter transitório, porém, suficiente para gerar e agravar o problema da mobilidade pelo tamanho dos mesmos, sua lentidão em função do peso da carga e do espaço necessário para manobrar.

Tabela. 1 - FROTA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ 2002 – 2008*

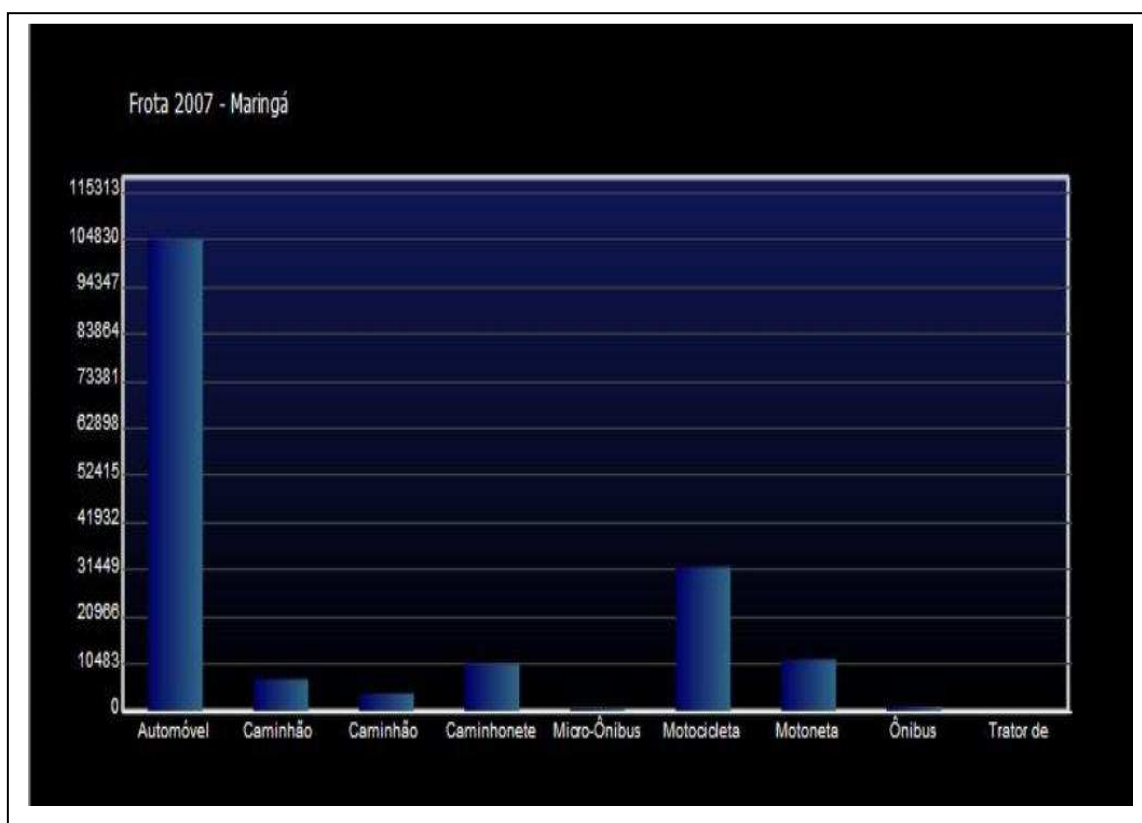
ANO	TIPO DE VEÍCULO									
	TOTAL	Automóvel	Motocicleta*	Caminhonete**	Caminhão	Reboque	Ônibus	Microônibus	Semi-reboque	Outros***
2002	129.727	78.777	22.421	12.909	8.371	2.644	677	218	3.525	185
2003	140.654	83.578	25.878	13.849	9.095	2.824	731	247	4.241	211
2004	151.278	87.554	29.591	14.728	9.798	3.045	670	287	5.355	250
2005	161.223	91.893	33.486	15.459	10.118	3.217	683	303	5.779	285
2006	171.382	95.770	37.078	16.144	10.348	3.376	715	297	6.213	292
2007	185.755	103.500	42.149	17.282	10.872	3.624	736	321	6.714	557
2008 ****	186.655	103909	42.515	17.360	10.875	3644	735	323	6723	571

Fonte: Detran/PR

* Motocicleta, motoneta e ciclomotor
 ** Caminhonete e camioneta
 *** Side Car, Trator esteira, Trator rodas, trator misto, triciclo e utilitário
 **** Referente a Janeiro de 2008

Fonte: DETRAN-PR
 * - Janeiro de 2008

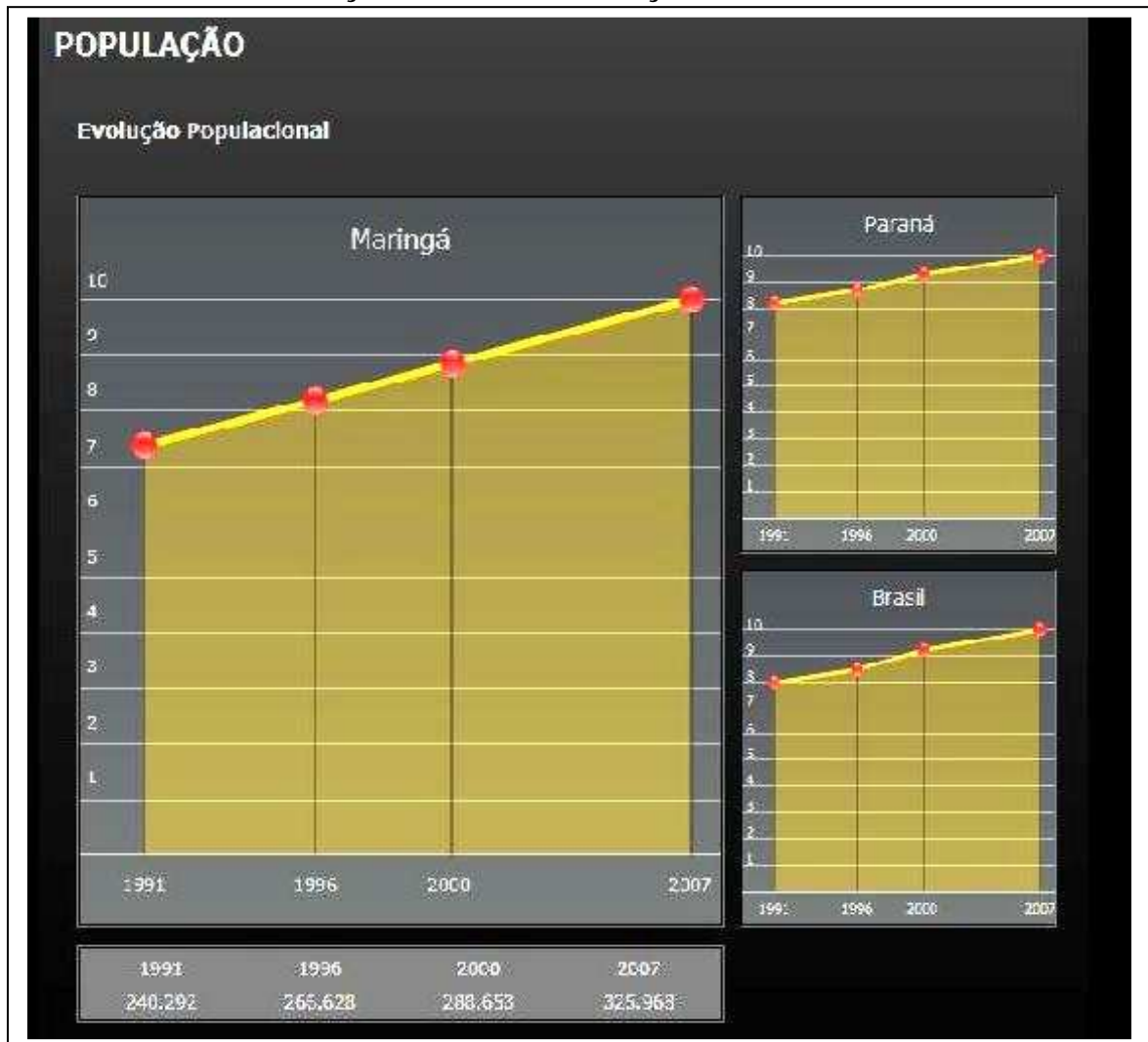
Gráfico 1 - TOTAL DE VEÍCULOS EM MARINGÁ NO ANO DE 2007.



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A demanda do mercado de automóveis em Maringá supera as dos demais tipos de veículos atingindo quase 105.000 unidades, seguido pelo crescimento do número total de motocicletas, Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) Maringá possui 325.968 mil habitantes, a cidade possui a média de 1 (um) carro para cada 1,7 habitantes e este dado passa a ser alarmante, pois, o índice percentual de crescimento da frota veicular é em média de 7,48% ao ano, segundo dados do obtidos junto ao DETRAN-PR, isto somado a falta de melhorias no sistema viário que não sofreu alterações expressivas a pelo menos uma década agrava o problema da mobilidade no perímetro urbana de Maringá.

Gráfico. 2 - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DE MARINGÁ - 1991/2007.



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Esta evolução no crescimento da população deve-se aos atributos e status de cidade com ótima qualidade de vida, essas qualidades fazem de Maringá uma cidade muito procurada por quem almeja uma cidade bem estruturada com todos os aparatos econômicos capitalistas como centros de compras e entretenimento. Com isso torna-se centro de atração populacional expressado graficamente na tabela acima. Esse contingente é variável quanto a condição de classe social dos indivíduos, sendo que a procura vai desde aqueles que se dispõem a procurar uma nova oportunidade de trabalho e renda até aqueles que buscam fugir dos grandes centros e de sua rotina cotidiana.

A classe mais elitizada busca na cidade implantar o mesmo padrão de vida que tinham nos grandes centros e expor a sua condição econômica privilegiada, uma das formas em que se busca mostrar essa condição é através de bens de consumo, e o mais utilizado deles é o automóvel que passa a ganhar status de poder e superioridade econômica individual.

A cidade de Maringá agrega além, desta condição de cidade pólo e desenvolvida, também possui uma estrutura econômica muito boa com oportunidades de negócio em diversos setores da economia que também se reflete no campo do comércio de veículos e na área de estudo avaliada, ou seja, a malha viária da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Todos esses fatores contribuem para que haja um acréscimo quantitativo no número total de veículos automotores impactando diretamente na capacidade de deslocamento físico dentro do perímetro urbano da cidade de Maringá a denominada Mobilidade.

Este fenômeno depende diretamente de espaço para ocorrer, ou melhor, um espaço com condições de deslocamento sendo esta a problemática estudada neste trabalho de conclusão de curso e sua elucidação. O processo se origina a partir de um sistema de consumo em massa em que o individualismo é expresso na forma de obtenção de bens de consumo. Apoiado por estratégias que induzem o indivíduo ao consumo, compulsivo às vezes, e torna esse processo um “hábito”, uma forma de se destacar na sociedade através da posse, através do “status” que estes bens teoricamente produzem no contexto da sociedade. Um destes objetos de consumo e status sem dúvida é o automóvel, antes criado para ser utilizado como meio de transporte, agora figura como algo indispensável em uma sociedade voltada para a acumulação e o individualismo.

Em se tratando dos dados obtidos é possível concluir que há um aumento vertiginoso do número quantitativo de veículos automotores em se tratando de uma cidade de médio porte, contextualizando grandes metrópoles em que também ocorrem problemas correlacionados com a mobilidade intra-urbana, o crescimento econômico e sua estabilidade proporcionam uma inserção de indivíduos que buscam se englobar neste sistema mercadológico e como o contingente populacional também aumenta contribui mais ainda para este fenômeno tendo em vista que se aumenta também as potencialidades individuais de consumo.

Após uma coleta de dados e a quantificação dos mesmos foi averiguado um crescimento em média de 7,48% ao ano na frota do município, este dado traz certas

indagações quando se projeta o espaço urbano futuro da cidade, deve ressaltar o fato de que o município é um pólo regional e conseqüentemente exerce atrativo de contingente populacional e muitos deles também fazem uso de veículos automotores para se deslocar até a cidade de Maringá agregando mais uma vez uma quantidade de veículos adensando e impactando mais uma vez na questão da problemática da mobilidade intra-urbana. Haja visto que o problema de crescimento de frota também se dá em outros municípios circunvizinhos é notório que este processo se refletirá no universo constituído pela cidade de Maringá e sua região metropolitana.

Contudo, depois de uma análise dos dados obtidos junto á departamentos e conselhos nacionais e federais de trânsito e institutos de pesquisas nacionais foi constatado que a frota da cidade de Maringá cresce na mesma proporção em que aumenta a renda per capita anual. Estes dados mostram um crescimento econômico que propicia um grande adensamento dos processos mercadológicos, mas, em contra partida gera problemas intra-urbanos como os da mobilidade humana.

REFERÊNCIAS

BOUDON, R., - A Desigualdade das Oportunidades, a Mobilidade Social nas Sociedades Industriais, Coleção Sociedade Moderna, VOL.I.ED. Universidade de Brasília, 1981.

SANTOS, M., - Economia Espacial, EDUSP, Reimpressão 2007, São Paulo.

ANDRADE, M., C., – Geografia Econômica, Ed Atlas, 1981, 7ª Edição, São Paulo 1981.

COUTRAS, J., - Diversité des Pratiques de Déplacement et Transformations Urbaines. Paris, Coloque RATP. 1999

ROCHA, M., M., - A Espacialidade das Mobilidades Humanas, tese doutorado, USP, São Paulo, 1998,

LÉVY J., - Os Novos Espaços da Mobilidade, Universidade de Reims e Instituto de Estudos Políticos de Paris, 2000.

LAKATOS, E., M., & MARCONI, M., A., - Técnicas De Pesquisa: Planejamento e Execução de Pesquisas, Amostras e Técnicas de Pesquisa, Elaboração, Análise e Interpretação de Dados. São Paulo: Atlas, 2006.

GHIZZO, M., R., - A Mobilidade do Consumo na Cidade de Maringá-PR: O Ensaio de uma Noção, Maringá, PR: [s.n.], 2006.

CORREA, R.,L., - O Espaço Urbano. Ática. São Paulo. 1995.

<<http://www.worldbank.org/>> acesso em: 25 out de 2008.

<<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php>> acesso em: 25 set de 2008.

<<http://www.ibge.gov.br>> acesso em: 25 set de 2008.

<<http://www.maringa.pr.gov.br/>> acesso: 28 ago de 2008.

<<http://www.detran.pr.gov.br/>> acesso em: 15 out. de 2008.

<<http://www.denatran.gov.br/contran.htm>> acesso em: 15 out. de 2008

ANEXOS

FOTO - 01



Fonte: Blog O Diário

FOTO - 02



Fonte: Blog Repórter Salsicha

FOTO - 03



Fonte: Adalberto Ferracin

FOTO - 04



Fonte: Espaço Acadêmico

FOTO - 05



Fonte: Blog Repórter Salsicha

FOTO - 06



Fonte: Blog Repórter Salsicha