



A BICICLETA EM MARINGÁ-PR E SUA RELAÇÃO COM OS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO

Laís Carla da Silva Barbiero ¹

RESUMO

O que será discutido ao longo da pesquisa atende ao objetivo de descrever a produção do espaço urbano de Maringá e ação dos agentes produtores desse espaço, através de sua influência na formulação de políticas públicas e infraestruturas atuantes na dinâmica da mobilidade urbana, com ênfase na bicicleta como modal de transporte. Recorre-se ao questionamento sobre as políticas de mobilidade urbana, no sentido de compreender que são feitas por quem e para quem? Diante da constatação de que as estruturas cicloviárias atendem principalmente a uma área central, acredita-se que a mobilidade por bicicleta em Maringá tende a ser elitista com forte ligação ao uso voltado para lazer e esporte, ainda que sua utilização como meio de transporte venha crescendo vertiginosamente após a implantação de estruturas mais interligadas. No entanto, ainda é pujante a supressão dos trabalhadores de baixa renda que, vindos, em sua maioria, da periferia e da região metropolitana, não se veem atendidos por estas faixas de “proteção”. Tais trabalhadores, desprovidos de condições financeiras tanto para arcar com o dispendioso transporte público da cidade, quanto para adquirir o almejado veículo automotor, se arriscam nas ruas tomadas pelos carros e pela lógica de superioridade que carregam.

Palavras-chave: Agentes produtores do espaço urbano, Produção do espaço, Mobilidade urbana, Bicicleta.

ABSTRACT

What will be discussed throughout the research serves the purpose of describing the production of urban space in Maringá and the action of agents that produce this space, through their influence on the formulation of public policies and infrastructures acting in the dynamics of urban mobility, with an emphasis on the bicycle as a mode of transport. It resorts to questioning urban mobility policies, in order to understand that they are made by whom and for whom? Given the fact that cycling structures serve mainly a central area, it is believed that mobility by bicycle in Maringá tends to be elitist with a strong connection to leisure and sport use, although its use as a means of transport has been growing vertiginously after the implementation of more interconnected structures. However, the suppression of low-income workers who, mostly from the periphery and the metropolitan region, do not see themselves served by these “protection” bands is still vigorous. Such workers, deprived of financial conditions both to afford the expensive public transport of the city, and to acquire the desired motor vehicle, take risks in the streets taken by cars and by the logic of superiority they carry.

Keywords: Agents producing urban space, Space production, Urban mobility, Bicycle.

¹ Geógrafa, Mestra e Doutoranda em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, lcarbiero@gmail.com. Especialista em Gestão Ambiental e Desenvolvimento Sustentável.

INTRODUÇÃO

A discussão sobre os agentes urbanos que em muitas literaturas também podem ser encontrados com a denominação de atores e agentes sociais, vem desde muito tempo, tomada e retomada pelas mais diversas áreas, sobretudo nas ciências sociais e humanas. Dessa forma, a aplicação destes ensaios na dinâmica maringaense, com foco na mobilidade urbana por bicicleta, traz implícito o objetivo de avançar na temática sobre a produção do espaço a fim de entender as possíveis ações dos agentes produtores do espaço urbano, seus interesses e contradições.

É importante deixar claro que o debate se estende para além da relevância de um planejamento urbano que priorize a integração entre os diferentes modais. É preciso entender que sendo reflexo de ações coletivas e individuais, o desenho das políticas de transporte urbano e a consequente construção de infraestruturas são elementos contextuais cujos agentes aqui estudados são figuras essenciais. Com base nestas ideias introdutórias, será realizado o aprofundamento da discussão sobre aqueles agentes que são pertinentes no debate da mobilidade urbana por bicicleta em Maringá, tentando entender suas estratégias e formas de atuação e qual a real influência que possuem nas presentes discussões que estão sendo tratadas na cidade.

Dessa forma, o objetivo geral deste artigo é analisar a dinâmica da mobilidade urbana do município de Maringá, no que diz respeito à bicicleta como objeto de análise, através do entendimento das políticas públicas, infraestruturas e sua relação com a produção do espaço urbano do município, bem como da atuação dos agentes produtores e modificadores deste espaço. Partiu-se da hipótese de que o município de Maringá teve, ao longo de sua história, decisões determinantes no que se refere ao planejamento urbano, sobretudo na questão da mobilidade e, se refletiram na forma como as pessoas se deslocam hoje no município e sua ligação com a bicicleta. Dessa forma, temos como objetivo específico: identificar os agentes produtores do espaço urbano dentro de Maringá que atuam de forma direta ou indireta na mobilidade urbana, entendendo o papel que cada um possui nesta lógica e qual o peso que dispõem dentro das decisões tomadas neste sentido.

METODOLOGIA

Recorreu-se ao materialismo histórico-dialético, baseado em Marx e, trazido para a Geografia na forma do método desenvolvido por SANTOS (1997), ao analisar estrutura, processo, função e forma do espaço. Ou seja, as características do método e do (meta) conceito de Formação Socioespacial - FSE (SANTOS, 1977) são elementos importantes para uma análise da mobilidade e seu papel na produção e organização do espaço urbano, que supere as afirmações típicas e que remetem o problema puramente ao ambiente cultural e à subjetividade. O desdobrar da pesquisa se dá a partir de diversas técnicas complementares utilizadas, como questionários, entrevistas, levantamento de dados e produção de mapas, tabelas entre outros.

As fontes e dados utilizados na pesquisa são primários via entrevistas e trabalhos de campo e secundários via levantamento, seja por instituições governamentais ou não governamentais em nível federal, estadual e, sobretudo, municipal tais como: o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Ministério do Desenvolvimento Regional (fusão do Ministério das Cidades com o Ministério da Integração Nacional a partir de 2019 com o governo Bolsonaro), Ministério da Infraestrutura, Secretaria de Estado do Planejamento e Projetos Estruturantes do Paraná, Secretarias de Planejamento, Obras e Mobilidade da Prefeitura Municipal de Maringá (SEPLAN e SEMOB), Instituto Mobilize-se, Polícia Militar (PM), Bombeiro Militar etc.

REFERENCIAL TEÓRICO

Introduzindo a conceituação, Vasconcelos (2011) traz este apanhado de referências e mostra que o termo aparece pela primeira vez nos estudos sociológicos de William Form (1954)² quando classifica-os em: 1) agentes imobiliários (negócios imobiliários e da construção); 2) grandes empresas (indústrias, negócios e infraestruturas); 3) residentes (proprietários industriais e outros pequenos consumidores); 3) governo (local). Assim, Vasconcelos (2011) segue com a revisão de toda uma literatura dedicada ao tema levantando os trabalhos de sociólogos, historiadores e geógrafos que se

² FORM, William H. *The place of Social Structure in the Determination of Land Use: some implications for a theory of Urban Ecology*. In: BOURNE, Larry S. (ed.). *Internal Structure of the City*. New York/Oxford: Oxford University Press, 1971 [1954], p. 180-187.



debruçaram sobre ele ao longo dos anos, os quais serão citados apenas os considerados de maior relevância para nossa pesquisa.

De acordo com Capel (2013) a partir do final dos anos 1960, sociólogos norte-americanos passaram a incluir os pensamentos de Marx no estudo da sociologia do país, em contato com obras de Lefebvre, Castells e Lojkine, o que permitiu abrir novas vias para estes estudos. Assim, a ênfase é dada ao sujeito, sendo considerado seriamente o papel individual de certos atores/agentes. Eles destacavam que era preciso entender como as diferentes classes de pessoas e instituições lutam para conseguir seus objetivos, através de marcos gerais, mas também através de *“los esfuerzos de las elites locales por hacer dinero a partir del desarrollo y de la gente común para hacer de la comunidad un recurso en su vida cotidiana”* (CAPEL, 2011, p 22).

De acordo com Vasconcelos (2011) um dos primeiros geógrafos a incluir a noção de agentes sociais foi Horácio Capel (1974), denominando-os de “agentes da produção do espaço” e apontando a cidade capitalista como um local que não pertence a seus habitantes, nem é modelada para atender aos interesses destes, mas aos interesses, muitas vezes contraditórios, de uma série de agentes. Neste artigo, o referido autor classifica-os como: 1) proprietários dos meios de produção; 2) proprietários do solo; 3) promotores imobiliários e as empresas de construção; e 4) organismos públicos, que são ao mesmo tempo agentes e árbitros no processo de produção do espaço urbano, ou seja, *“agente en cuanto que realizan operaciones concretas, que contribuyen a modelar la ciudad y árbitros en cuanto que intervienen en los conflictos surgidos entre los otros agentes, contribuyendo a superar sus contradicciones”* (CAPEL, 1974, p. 19). Acredita-se que Vasconcelos (2011) atribui o pioneirismo do tema a Capel, no sentido da utilização do termo na forma de “agentes da produção do espaço”, embora textos mais antigos de outros geógrafos trouxeram a discussão sobre quem transforma e atua no cenário urbano. Um exemplo disso é a tese de doutoramento de Milton Santos apresentada em 1958, que, embora não especifique a classificação de agentes, cita “os banqueiros, os grandes exportadores e importadores, as pessoas enriquecidas pelo comércio ou pela indústria, os agricultores mais abastados, os especuladores imobiliários” (SANTOS, 2008, p. 53) como responsáveis pela construção da paisagem urbana. Além disso, ele chama também de “marginais” aqueles que “aproveitam os espaços vazios sem mesmo indagar quem é o proprietário e aí constroem verdadeiros *bidonvilles*, bairros inumanos onde vivem seja como for” (SANTOS, 2008, p. 54). Esta talvez seja uma correspondência com o que



Corrêa (2004) chamaria mais tarde de “grupos sociais excluídos”. Ainda no mesmo texto, faz menção ao papel do Estado e sua capacidade de organização do espaço.

Dada esta breve introdução, reitera-se que para este artigo, foram escolhidos alguns autores-base para as análises propostas, no entanto, a classificação dos agentes produtores do espaço urbano, será baseada em dois deles. De acordo com Corrêa (2004), os produtores do espaço urbano capitalista são: 1. Os proprietários dos meios de produção (sobretudo os grandes industriais); 2. Os proprietários fundiários; 3. Os promotores imobiliários; 4. O Estado e; 5. Os grupos sociais excluídos.

Dentro da classificação apresentada por Capel (2013), pode-se dar conta de mais alguns agentes que Corrêa acaba não classificando dentro da metodologia que utiliza e que têm se mostrado importantes na discussão tanto da atualização do Plano Diretor da cidade de Maringá (PDM) quanto do Plano de Mobilidade (PlanMob), já que ambos fazem parte de uma mesma lógica de construção de cidade idealizada pelo Estatuto das Cidades. De forma sistemática, os agentes que ele dedica atenção especial em seu livro são: 1. Os proprietários do solo; 2. Os construtores imobiliários; 3. Os empresários do comércio; 4. O capital financeiro; 5. Os técnicos da construção e da comercialização e; 6. A administração pública.

No entanto, como o próprio autor alerta, os agentes que atuam na construção da cidade não permanecem os mesmos ao longo da história, nem a forma como se articulam entre si. É importante que fique claro que ele apresenta uma série de outras possibilidades que podem ser trabalhadas e analisadas de acordo com cada realidade a ser estudada. Além disso, os próprios cidadãos, apesar de serem considerados apenas atores pelo referido autor, podem desempenhar influência na organização da cidade, através da participação em movimentos populares, pressão nos jornais e nas decisões políticas (sobretudo hoje com a adoção das estratégias de planejamento e gestão participativas), causando turbulências que podem se converter em fatores de transformação urbana, tornando-se assim, igualmente agentes produtores do espaço.



RESULTADOS E DISCUSSÃO

A cidade de Maringá está localizada no norte central paranaense e foi planejada sob o conceito de “cidade-jardim”³ pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) que mais tarde foi adquirida por fazendeiros paulistas, passando a ser denominada de Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). Desde seu início foi concebida para ser polo de uma região metropolitana que hoje conta com 26 municípios.

Em termos de mobilidade urbana, foi planejada com avenidas largas, canteiros centrais espaçosos e, pelo menos a parte mais central apresenta-se com um sistema viário que se adapta ao relevo local. Sendo, portanto, uma cidade desde o início voltada para o carro. No entanto, sua forma natural e física indica outras potencialidades, pois, além de ser uma cidade compacta⁴, ainda é morfologicamente propícia para a bicicleta, com 70% do relevo com declividades inferiores a 5% (NERI, 2012). Dessa forma, a utilização da bicicleta só não é mais presente na mobilidade de Maringá por questões socioculturais e decisões políticas com interferência dos agentes produtores do espaço urbano.

Sobre a conceituação desses agentes, tentando exemplificar sua movimentação Capel (2013) faz uma analogia com o jogo “Banco Imobiliário” ou *Monopoly* (em inglês), com a distinção de que nas cidades se joga com dinheiro real (deles e dos outros), estando também envolvidas, neste caso, as diferenças sociais e de classe. Neste jogo da “vida real” os promotores e seus aliados buscam o máximo dos benefícios, enfrentando-se muitas vezes com a sociedade ou entre si mesmos. As normas, os decretos, as leis de ordenação do território, entre outros (que nesta analogia seriam como as regras do jogo) assinalam a forma de atuação de cada um, no entanto, existem aqueles que podem se valer de regras ilegais a fim de alcançar seus objetivos. Ele aponta que as injustiças existentes dentro de uma cidade (como por exemplo, a oferta de casas de luxo vazias, enquanto pessoas não tem acesso à moradia) demonstram que os agentes privados não buscam o bem público, mas, seus próprios interesses:

Por eso ha podido defenderse que bajo el capitalismo las ciudades están sustancialmente diseñadas para la realización del beneficio privado. Modificar esa situación ha de ser un objetivo social compartido por los ciudadanos y por la acción política (CAPEL, 2013, p. 16).

³ De acordo com Rodrigues e Marcon Costa (2011) o conceito de *Cidade-jardim* vem das dicotomias entre cidade e campo que apareceram após a Revolução Industrial. Foi pensado pelo taquígrafo Ebenezer Howard, mas, de fato foi projetada na Inglaterra na cidade de *Letchworth* pelos arquitetos Raymond Unwin e Barry Parker.

⁴ Traçando um raio de 8km a partir do centro, se tem acesso a maior parte dos serviços oferecidos na cidade.



No caso de Maringá, temos a atuação de uma série desses agentes identificados ao longo de sua história, sendo que possuem maior ou menor grau de influência dependendo do que se é discutido e qual o real interesse destes. Além disso, é preciso salientar que um mesmo agente pode desempenhar mais de um papel no espaço urbano, ou diferentes agentes apresentarem práticas e estratégias semelhantes, tudo depende do espaço em que estão inseridos, sendo este, condição, meio e produto de suas ações (CARLOS, 2011). Identifica-se particularmente em Maringá que existe uma ação múltipla em que os agentes não somente se imbricam e se confundem, mas que atuam como dois ou mais ao mesmo tempo. Assim, o capital industrial, comercial, financeiro e imobiliário, pode ser também proprietário fundiário, dono dos meios de produção e atuar no Estado, por exemplo. No quadro a seguir (Quadro 1) é onde se encontram os agentes identificados, que atuam na mobilidade urbana maringaense e é com base neles que far-se-á uma discussão mais detalhada a partir de agora.

Quadro 1 – Agentes/Atores produtores do espaço urbano maringaense com ênfase na mobilidade urbana.

Agente		Ação
Atores/Agentes da Sociedade Civil	Cicloroeste Transporte ativo	-Pressão na decisão sobre a implantação de ciclovias e demais infraestruturas; -Organização como entidade com CNPJ que pleiteia lugar de voz nas decisões importantes, como na comissão de revisão do Plano Diretor e PlanMob;
Donos dos meios de produção	TCCC	-Operacionalização do transporte público coletivo
	Empresas do ramo Automobilístico	-Fetichismo da mercadoria; -criação de necessidades do carro
Proprietários Fundiários e do Solo	CTNP/CMNP	-Plano inicial da cidade; -Planejamento de Maringá como polo regional; -Venda de terras; -Valorização e desvalorização de áreas distintas dentro da cidade.
Agentes Comerciais	ACIM	-Influência das decisões sobre uso e ocupação do solo através da presença em importantes conselhos municipais como CMPGT e revisão do Plano Diretor.
Promotores Imobiliários	Construtoras e incorporadoras	-Segregação socioespacial; -Valorização e desvalorização do solo; -Poder de influência nas políticas públicas.
Estado	Governo Federal	Constituição Federal 1988; -Estatuto das Cidades; -Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU.
	Estado Do Paraná	-Plano de Desenvolvimento Metrópole Paraná Norte – Metronorte.
	Prefeitura Do Município De Maringá	-Plano Diretor e sua revisão; -Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob; -Gestão do transporte público coletivo -Infraestruturas no geral e de transporte em particular (sistema viário, estacionamento, ciclovias etc.).

Elaboração: BARBIERO, 2020.

Fonte: CORRÊA (2004); CAPEL (2013).



O PAPEL DOS CICLOATIVISTAS

Seguindo a lógica de Capel (2013) todos que se movem pela cidade são atores, vivendo uma realidade imposta por outros. Mas, existem casos em que os atores se convertem em agentes, paralisando iniciativas urbanísticas ou impondo a construção de equipamentos. Assim, ainda que sejam todos atores, uns podem atuar e apresentar mais visibilidade que outros. *“Lo que tiene a ver, como es lógico, con la posición el la estructura social. U también con la capacidad para hacer presente públicamente sus demandas, aspiraciones e intereses”* (CAPEL, 2013, p. 29).

No caso da mobilidade urbana em Maringá, alguns grupos com interesses voltados ao transporte ativo, principalmente a bicicleta, têm realizado importantes dinâmicas para que esta tenha mais presença nas decisões tomadas pelo poder público. O município em questão possui grande potencialidade em abarcar uma integração de modais muito maior do que se tem visto até hoje, e, diante da oportunidade de se discutir em consonância tanto a revisão do PDM quanto da implementação do PlanMob é importante que estes grupos estejam atuantes. É possível perceber que atores e agentes que antes não tinham oportunidade de pensar a cidade em conjunto com outras instâncias sociais estão fazendo isso de forma institucional. O Decreto Municipal nº 1210/2019, traz a homologação das Entidades Eleitas para a representação da sociedade no Grupo de Acompanhamento no processo participativo da revisão do Plano Diretor de Maringá, sendo que elenca cinco segmentos dos quais fazem parte os conselhos municipais, os movimentos populares, as entidades sindicais de trabalhadores, as entidades sindicais de empresários, as entidades profissionais, acadêmicas de pesquisa e as ONGs. De todos esses segmentos, apenas três deles apresentam representantes do tema da mobilidade urbana, sendo que o Ciclonoroeste é o único que está ligado à bicicleta em específico.

Em 2012, aconteceu em Maringá o 1º Fórum de Mobilidade Urbana e, de acordo com Monteiro (2019b) este ano foi o marco da mobilidade urbana por bicicleta no Brasil, em razão da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), dos fóruns e uma série de discussões que aconteciam sobre o tema. Embora não houvesse nenhuma organização formal dos maringaenses, existiam aqueles que estavam ligados às discussões que ocorriam sobre a bicicleta, ainda que sem voz ativa. Em 2014, um movimento dos agentes proprietários de terras, tentou modificar o sentido de vias para beneficiar um



empreendimento que passaria por suas propriedades⁵. O embate deu início à polêmica da retirada dos “espinhas-de-peixe” na principal avenida da cidade (Avenida Brasil) e resultou em protesto dos agentes do comércio com relação à saída dos estacionamentos no canteiro central. Na citada ocasião, os cicloativistas começaram a participar das reuniões reivindicando a ideia de que a implantação da ciclovia na referida avenida seria algo positivo e importante para a cidade, trazendo dados baseados em Curitiba e São Paulo para convencer os comerciantes. De acordo com Monteiro (2019b) esta movimentação sugeriu que o grupo precisava fundar uma associação com CNPJ para pleitear junto a ACIM e demais grupos de discussão um lugar de voz. Dessa forma, a atuação institucional deste grupo, conseguiu com que esta importante infraestrutura fosse construída, dando visibilidade para a bicicleta e tornando-se uma base material que geou demanda. Todas as demais obras no cicloviário maringense partiram disso.⁶

Ainda de acordo com Monteiro (2019b), coordenador da Ciclonoroeste na ocasião da entrevista, este grupo foi formalmente fundado em 2014 com a junção de ciclistas maringenses, estruturado pelo que ele chamou de “privilegiados”, ou seja, pessoas que utilizam a *bike* como opção ideológica e política⁷.

PROPRIETÁRIOS/DONOS DOS MEIOS DE PRODUÇÃO

No sentido pragmático da palavra, os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais (mas aqui adiciona-se também as grandes empresas de serviços), são aqueles grandes consumidores de espaço, que necessitam de terrenos amplos e baratos, localizados em áreas compatíveis com o desenvolvimento de suas atividades. “A terra urbana tem assim, em princípio, um duplo papel: o de suporte físico e o de expressar diferencialmente requisitos locacionais específicos às atividades” (CORRÊA, 2004, p. 13). Capel (1974) também discorre sobre estes agentes e o papel

⁵ Este agente está representado pela figura de Ricardo Barros (PP-PR), então Deputado Federal e irmão de Silvio Barros (PP-PR), ex prefeito da cidade e cuja coligação ainda estava no poder com Roberto Pupin (PP-PR).

⁶ A primeira estrutura cicloviária em Maringá foi implantada em 1979 e tinha menos de 2km de extensão. Depois de 20 anos (1999) mais duas estruturas desconectadas foram construídas e até 2008, a cidade contava com uma malha de 8km. Depois da implantação da ciclovia na Avenida Brasil em 2015, esta realidade mudou, pois, a demanda por mais infraestrutura se fez presente nas reivindicações populares e hoje a cidade conta com 37km, com projetos em andamento.

⁷ Nas discussões de Monteiro (2019a), temos um recorte de classes correspondente aos usuários de bicicleta. Sendo que aqueles com maior poder aquisitivo utiliza a bicicleta como opção de locomoção e os trabalhadores de baixa renda a utilizam como *única* opção pela falta de condições econômicas e materiais de se locomover de outra forma pela cidade.



decisivo que possuem na configuração do tecido urbano, sobretudo quando se leva em conta que eles são também grandes especuladores.

No entanto, ao citar os donos dos meios de produção para a mobilidade em Maringá, é requerido primeiramente trazer o fator mais sutil ao qual este tema está submetido na relação com estes agentes. Neste sentido, o papel da indústria automobilística e de combustíveis fósseis tem relevância num âmbito global amplamente difundido desde a propagação generalizada do automóvel como meio de transporte, sobretudo a partir da década de 1950 até 1970. Esta ideia entra no que Santos (2006) chama de difusão dos objetos, quando analisa o espaço como este conjunto de “Sistemas de objetos e Sistemas de ações” e explica que tal difusão ocorre de forma muito rápida e generalizada “ao menos para aqueles objetos correspondentes aos novos modos de produzir contemporâneos” (SANTOS, 2006, p. 43). Dessa forma, pode-se pensar, a cidade atual seria a mesma sem o carro? Para responder este questionamento é preciso entender qual o papel do carro no dia-a-dia urbano e, como isso foi impregnado no imaginário da sociedade como um todo. Levando em consideração o conceito de objeto como o que o homem utiliza em sua vida cotidiana, sendo capaz de ultrapassar o sentido doméstico para atingir também uma dimensão simbólica de nosso tempo (SANTOS, 2006).

[...] e seu papel na produção do imaginário têm profunda repercussão sobre o conjunto da vida do homem, incluindo a redefinição da sociedade e do espaço. As cidades não seriam hoje o que elas são se o automóvel não existisse. Os homens acabam considerando o automóvel como indispensável e esse dado psicológico torna-se um dado da realidade vivida. Ilusão ou certeza, o automóvel fortalece no seu possuidor a ideia de liberdade do movimento, dando-lhe o sentimento de ganhar tempo, de não perder um minuto neste século da velocidade e da pressa. Com o veículo individual, o homem se imagina mais plenamente realizado, assim respondendo às demandas de *status* e do narcisismo, característicos da era pós-moderna. O automóvel é um elemento do guarda-roupa, uma quase-vestimenta, do mesmo modo que os outros utensílios, dentro de casa, estão ao alcance da mão (SANTOS, 2006, p. 41-42).

Ao resgatar esta discussão, mais uma vez afirma-se o papel subjetivo da indústria automobilística e de petróleo na dinâmica da mobilidade, sendo necessária uma quebra de paradigma muito forte, que depende de fatores externos globais, que possivelmente ainda levarão décadas para se concretizar.

Além das indústrias, o setor de serviços também possui influência na organização do espaço urbano, neste caso, citamos a presença da concessionária de transporte público coletivo de Maringá, a Transporte Coletivo Cidade Canção (TCCC). A mesma se



configura como um monopólio que atua desde o início da operação de transportes na cidade e, em 2010 ganhou uma licitação para operação por vinte anos prorrogável para outros vinte. Esta licitação, foi denunciada e desde 2016 está sendo investigada por fraude (tanto em Maringá quanto em outras cidades do Paraná, inclusive com outras empresas do mesmo grupo da família Constantino). Isto para se entender o poder dessa empresa na cidade, que tinha acesso antecipado ao edital, que em 2010 foi direcionado para beneficiá-la.

PROPRIETÁRIOS FUNDIÁRIOS E DO SOLO

De acordo com Capel (2013) existe uma pequena distinção entre o que ele considera proprietário fundiário (ou da terra) e proprietário do solo, sendo que a primeira denominação trata de um conceito mais geral o qual inclui a terra agrária e o segundo tem a ver com a propriedade urbana, onde se vive e se constrói “*sería la propiedad esencialmente relacionada con la construcción de la ciudad*” (CAPEL, 2013, p. 74). É um agente que além das contradições externas, internamente também apresenta diferenciações de interesses e de atuação entre o grande e o pequeno, o público e o privado, tradicionais e capitalistas, entre outros. É possível que os proprietários fundiários se convertam em promotores imobiliários (CORRÊA, 2006; CAPEL, 2013), loteando, vendendo e construindo, tornando-se assim ainda mais influentes e poderosos, pois adquirem as duas funções que mais conferem domínio aos agentes na produção e organização do espaço: propriedade do solo e poder imobiliário.

Em Maringá isto ocorre desde sua formação, iniciando inclusive com a análise trazida sobre o papel da CTNP/CMNP, que ao mesmo tempo era proprietária das terras e promovia o planejamento, venda e loteamento desses terrenos. E, isso se perpetuou ao longo das décadas, sobretudo com a acumulação de terras na mão de determinadas famílias que ainda detêm o monopólio político-financeiro dentro da cidade.

Um ponto importante a ser levado em consideração nos é trazido por Lopes (1982), quando fala sobre a situação legal das terras pertencentes à CTNP, uma vez que inversamente ao que ocorreu com outras companhias, a maior parte delas foi comprada diretamente do governo paranaense, não se caracterizando como concessão. O que isto mostra é que enquanto proprietária e não concessionária, o Estado não tinha tanta interferência na condução do processo de ocupação da área que deu origem à Maringá e outras cidades.



Mas, o que mais chama atenção é que no momento em que a companhia passa para as mãos de empresários brasileiros, o grupo adquirente pertence a uma fração bem específica do mercado. Gastão Vidigal, um dos principais acionistas, foi o fundador do Banco Mercantil de São Paulo e entre uma transação e outra, acabou que a maior parte da empresa pertencia a pessoas ligadas a este mesmo banco. Dessa forma, tal transição revela-se como uma complexa trama de interesses que ficam nas entrelinhas, conforme nos aponta Dias (1997, p. 36):

A compra da empresa por um grupo de capitalistas brasileiros, ligados ao setor financeiro, torna evidente a estreita ligação entre o sistema financeiro, a indústria e a venda de terras, tornando-se simplismo considerar a CTNP/CMNP apenas um agente fundiário, com ações e objetivos distintos do agente financeiro ou industrial.

De acordo com essa análise, é possível interpretar que ela inicia a fase brasileira (a qual a fundação de Maringá é o marco de partida) com um enorme poder tanto no sentido da posse de terras, quanto financeiro. Mas, além disso, o lucro obtido com a venda de terras – seu objetivo inicial e principal - e o impasse com o governo estadual e com posseiros, fez com que iniciassem a partir de 1950 investimentos também no setor industrial. Esta nova fase em que diversificam as atividades adquirindo empresas do setor elétrico, agropecuário e da construção revela uma mudança inclusive de categoria de agente, uma vez que a maior parte de suas terras já havia sido negociada, este passa a não ser mais seu mercado principal.

O que este fator indica é particularidade no caso maringaense com relação aos agentes, sua atuação e categorização. Embora se tenha utilizado de separações pragmáticas para encaixar cada um deles no que foi estudado por Capel (2013), Corrêa (2004) e os demais autores sobre o tema, na prática eles não são apenas imbricados, mas, são multifacetados, ou seja, um mesmo grupo pode ser vários agentes ao mesmo tempo.

AGENTES COMERCIAIS

Enquanto chama a atenção para o papel de destaque que possuem os industriais e, de forma mais geral, os donos dos meios de produção, Capel (2013) afirma também que uma parte de quem controla a atividade comercial pode converter-se em agente urbano. Em Maringá, este setor é responsável por 66,38% do PIB do município (dados de 2017), seguido do setor industrial com 20,34% (IBGE, 2020), sendo de grande relevância para o município e, portanto, detém grande poder de decisão. No que diz respeito à questão da



mobilidade, há uma forte relação entre a forma de locomoção das pessoas na cidade e seu acesso aos serviços, dessa forma, alguns autores consideram que os transportes são promotores do desenvolvimento das cidades e relacionam a acessibilidade e a mobilidade com o progresso econômico e social (NERI, 2012). Voltando aos apontamentos de Capel (2013) ele afirma que na defesa de interesses próprios, os donos de comércio podem se juntar na formação de associações com diversos fins, como: obter ajuda nas prefeituras, se opor ou impulsionar obras de infraestrutura, entre outros. Mais uma vez trazendo para Maringá, encontra-se o caso da Associação Comercial de Maringá (ACIM), que tendo representação e voz dentro das discussões dos rumos da organização da cidade, pode mudar os pareceres municipais.

Outra afirmação feita pelo autor e que corrobora com o que acontece no caso maringaense é o fato de que a magnitude das operações espaciais empreendidas permite entender que todos os grupos dedicados ao comércio, tenham também uma presença crescente no negócio imobiliário. Analisando-se o quadro dos principais conselhos que fazem parte da associação (Conselho Superior e Conselho Administrativo), é possível perceber que no primeiro caso, 42,4% dos membros permanentes (ex-presidentes) estão ligados ao setor imobiliário e 34% dos membros administrativos (eleitos e convidados) estão na mesma posição (ACIM, 2020).

Além disso, a atuação da ACIM ultrapassa em muito a simples presença em decisões comerciais, uma vez que em sua estrutura física, encontram-se sediadas uma série de entidades ligadas aos mais diversos segmentos⁸. Sendo assim, está ligada às decisões do Plano Diretor em várias instâncias. De acordo com Töws (2015), é comum localizar nas publicações realizadas por esta entidade a autodenominação “sociedade”, uma clara demonstração da reivindicação da condição de representante legítima de toda a sociedade maringaense. É a partir dela que “começam a ser pensadas propostas de planejamento de futuro” (TÖWS, 2015, p. 222), num projeto tido como representação hegemônica por muitos estudiosos:

Com a criação do CODEM e, junto a ele, o Fundo Municipal de Desenvolvimento Econômico - FMD, foi possível uma articulação precisa entre os empresários e a prefeitura, no sentido de prover recursos para que os projetos para a cidade fossem pensados no âmbito do empresariado (TÖWS, 2015, p. 222).

⁸ Ex: APP (Associação dos Profissionais de Propaganda), CACINOR (Coordenadoria das Associações Comerciais e Empresariais do Norte e Noroeste do Paraná), CODEM (Conselho de Desenvolvimento Econômico de Maringá), entre outros.



Sob esta lógica, foram criados três documentos estratégicos com o intuito “de programação de longo prazo da cidade desejada para o futuro” denominados *Maringá 2020; Maringá 2030 e Masterplan 2047* (CODEM, 2020). A leitura desses documentos, nos leva a um grande questionamento: a cidade pensada para o futuro foi imaginada por quem e para quem? Como ressalta Töws (2015) o foco é o *marketing* da cidade, muito voltado para a criação de uma imagem de Maringá, que muitas vezes não é a imagem real.

Vê-se isso com as ciclovias criadas inicialmente para passeio no centro da cidade e, cujo retrato ilustra a modernidade de um local com qualidade de vida e sustentabilidade, mas, que não reflete uma mobilidade efetiva e que estende para a população como um todo. Além disso, quando consideradas de forma mais pontual cada uma das áreas estratégicas elencadas como prioritárias nos planos elaborados pelo CODEM, é perceptível que as mesmas são em sua maioria de setores ligados aos interesses dos agentes que fazem parte da entidade. Aqui se tem então elementos que dão cabo de introduzir o próximo agente a ser estudado, assim como, perceber que estão todos agindo em conjunto, em nome de uma imagem de um espaço urbano que se pretende representante da ideologia hegemônica de que “Maringá é uma cidade planejada” (TÖWS, 2015).

PROMOTORES IMOBILIÁRIOS

Como pode ser observado ao longo desta explanação, é impossível fazer distinção rígida e pragmática entre os agentes que atuam em Maringá, mas, o capital imobiliário talvez seja o mais presente em todas as suas formas dentro do município. Seja na figura dos proprietários fundiários, seja na dos comerciantes, empresários e demais agentes que acabam por agregar esta atividade de grande relevância. De acordo com Corrêa (2004), estes agentes são aqueles que incorporam, financiam, constroem ou produzem fisicamente um imóvel, comercializam ou transformam o capital-mercadoria em capital-dinheiro (acrescido de lucros):

Há desde o proprietário fundiário que se transformou em construtor e incorporador, ao comerciante próspero que diversifica suas atividades criando uma incorporadora, passando pela empresa industrial, que em momentos de crise ou ampliação de seus negócios cria uma subsidiária ligada à promoção imobiliária. Grandes bancos e o Esta do atuam também como promotores imobiliários (CORRÊA, 2004, p. 20-21).



Ainda em consonância com Corrêa (2004) a atuação espacial dos promotores imobiliários se faz de modo desigual, criando e reforçando a segregação residencial que caracteriza a cidade capitalista. Capel (1975) destaca o papel do capital imobiliário, no sentido de que a produção física do espaço urbano, materializada através da construção de habitação e equipamentos (o que ele chama de morfologia), se realiza através da atuação de promotores e empresas imobiliárias, sendo resultado das opções e decisões adotadas por estes agentes. O autor aponta que o papel do capital financeiro e imobiliário tem adquirido cada vez mais importância na construção da cidade, uma vez que desde a década de 1950 estes setores adquirem a propriedade direta da terra. Assim, a presença de bancos, companhias de seguros e setor imobiliário é importante não só em seu financiamento, como também na propriedade do solo urbano, quando adquirem terras como forma de investimento.

Em Maringá, foram estes agentes que mais ditaram os rumos da organização do espaço urbano municipal desde o início. Como ilustração tem-se as pressões realizadas pelo setor contra o prolongamento e readequação das vias conforme o projeto inicial (definido pelo Plano de Diretrizes Viárias de 1977), uma vez que os arruamentos largos significavam perda de área construtiva. Também marcaram presença nas decisões sobre o Projeto Ágora garantindo junto ao poder público que as restrições imobiliárias de tal iniciativa não seriam levadas a cabo nas atualizações subsequentes até chegar ao Plano Diretor do Novo Centro, a construção do Terminal Intermodal, atualização do Plano Diretor e o PlanMob, por exemplo.

De acordo com a tese de Rodrigues (2004), a força do capital imobiliário está presente desde a primeira administração municipal, no momento em que Maringá sai da condição de “loteamento” para a de município. Além disso, são os agentes imobiliários que ditam os preços da terra e o acesso das pessoas a determinadas áreas da cidade, relegando às classes de baixa renda, locais afastados do núcleo central, que se mantém até hoje na forma de regiões de construção simples e “tratamento urbanístico deficitário” (RODRIGUES, 2004, p. 52). Este fator é também de grande relevância para a mobilidade urbana, uma vez que o espraiamento dos trabalhadores se reflete no aumento das distâncias entre trabalho, lazer e moradia.

Outra importante ferramenta utilizada pelo capital imobiliário dentro de Maringá é a prática especulativa que neste âmbito impede a efetivação da função social da terra e ocupação mais democrática do solo urbano (RODRIGUES, 2004). Ainda de acordo com



a autora, a especulação dificulta o rompimento das regalias que “têm garantido os interesses do capital imobiliário em oposição ao das classes de menores rendas, segregadas na periferia da cidade ou nos municípios do entorno” (RODRIGUES, 2004, p. 61). Ela aponta que na época do desenvolvimento de sua investigação, Maringá possuía em seu perímetro urbano 45,42% de terrenos vazios, sem nenhuma edificação e utilizados para plantação de soja, milho etc.

Dessa forma, o mercado imobiliário na figura dos agentes produtores do espaço urbano, nas suas mais variadas manifestações, se mantém economicamente forte dentro de Maringá, “congregando também forças políticas que se fazem representar em todos os fóruns de decisão do município, o que tem possibilitado o atendimento às suas demandas, desde a fundação da cidade” (RODRIGUES, 2004, p. 63).

O ESTADO

O conceito de Estado utilizado por Lojkine (1997) é evidenciado como um campo de luta de classes. Ainda na sua concepção ele faz distinção entre um estado central e um estado local, afirmando que não há como entender a questão urbana, sem entender o papel deste último (LOJKINE, 1997), isto porque é na esfera do poder municipal que ocorrem legitimação das leis, normas e discussões sobre a produção e ordenamento da cidade em si, além da atuação dos agentes produtores e das diversas demandas sociais. De acordo com Corrêa (2004) a atuação do Estado capitalista é complexa e variável no tempo e no espaço. Além disso, pode atuar diretamente como grande industrial, consumidor de espaço e de localização específica, proprietário fundiário e promotor imobiliário, sendo ao mesmo tempo um agente de regulamentação do uso do solo e alvo dos movimentos sociais e urbanos (CORRÊA, 2004).

O Estado pode gerar ou resolver os conflitos dependendo da lógica e viés econômico que está no controle, bem como das articulações com determinados agentes sociais. Maringá, desde 2005 esteve sob a lógica de um de um governo mais oligárquico e neoliberal que, de acordo com Töws (2020) esteve vinculado aos diversos setores econômicos da cidade, sobretudo após a década de 1990, “com a anuência ou participação direta da “Sociedade Civil Organizada” para controlar os rumos do desenvolvimento da cidade, traduzidos na ACIM e, dentro dela, mas vinculado ao poder público, o CODEM” (TÖWS, 2020). No caso da mobilidade urbana, tanto no sentido de políticas específicas voltadas para o tema e planejamento urbano, quanto no incentivo à diversificação modal



e construção de infraestruturas, vê-se nesta figura, o principal agente que pode levar a cabo a produção de uma cidade mais justa e democrática ou a continuação de uma “cidade-negócio” que reproduz as necessidades e interesses da classe hegemônica no poder. Mas, as discussões sobre este agente são numerosas e é possível que jamais sejam esgotadas, visto a importância e a complexidade que ele adquire, não somente nas suas relações com os demais agentes, mas, naquelas relações internas entre uma instância e outra do Estado e dessas com a realidade local e sua interação com a conjuntura global. Em Maringá, a influência do Estado, em suas mais diversas instâncias, se faz presente desde antes da ocupação do norte do Paraná. Já na fase de produção do espaço urbano de Maringá e região metropolitana de fato, Rodrigues (2004) afirma que a cidade reproduziu processos de desigualdade social no território, através da ação do mercado imobiliário. Ela coloca que uma particularidade de Maringá, é que o plano idealizado (que em muitas realidades não sai do papel conforme previsto) foi concebido tal como planejado pela companhia de terras que:

Foi capaz, desde sua fundação, de aliar **agentes** (os compradores “pioneiros” e o poder público) em torno dos mesmos princípios políticos e econômicos que eram, antes, os seus princípios. **Articulada com o poder público municipal** praticou instrumentos de gestão do espaço eficientes o bastante para controlar a ocorrência de fenômenos “indesejáveis”, como ocupações irregulares, favelas, moradores de rua, que comprometeriam a estética planejada para a cidade (RODRIGUES, 2004, p. 51, grifo nosso).

De forma resumida, a ação do estado pode se dar desde o nível federal ou central, nas palavras de Lojkin (1997) até o nível municipal ou local, através da aplicação do planejamento urbano, via plano diretor, legislações, normas de uso e ocupação do solo, construção de infraestrutura, mediação de conflitos ou atendimento de classes específicas, entre outros. No caso de Maringá, a interferência estatal manifesta-se também na forma de planejamento estratégico como estudado por Töws (2015). De acordo com Töws e Mendes (2015, p. 129) a intervenção do município em conjunto com os “distintos agentes sociais por meio da elaboração de grandes projetos urbanos”, é o que garante esta categoria de organização da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sobre a mobilidade urbana em geral e a bicicleta como meio de transporte em particular, sabe-se que em Maringá não houve real interesse em se promover este tipo de locomoção ao longo da produção de seu espaço urbano. Os agentes produtores de maior



influência sempre estiveram mais preocupados com o direcionamento de políticas que pudessem beneficiar seus negócios em algum sentido, do que com iniciativas de democratização da via pública e de acesso ao maior número de pessoas a escolhas e formas de locomoção diversificadas. De acordo com as análises realizadas anteriormente, é o capital imobiliário em conjunto com ações do município, que tem maior poder entre as decisões tomadas na cidade, tanto na forma direta de intervenção, quanto através da presença em conselhos e entidades de outros agentes (como no caso da ACIM, por exemplo). Dessa forma, fica ainda mais claro que as bicicletas e as estruturas voltadas para elas, só podem ser validadas quando estes agentes ou param de se opor, ou são convencidos de alguma forma de que a produção de ciclovias e estruturas cicloviárias trazem alguma vantagem econômica e/ou estratégica no sentido de uma imagem “vendável” de Maringá.

Através das análises feitas sobre a dinâmica maringaense, assim como da bibliografia sobre o tema através das ideias de Corrêa (2004; 2006), Capel (1974; 2011; 2013); Lojkin (1997); Santos (2006) entre outros, pôde-se elencar alguns agentes produtores do espaço urbano que atuam direta ou indiretamente e em proporções distintas no tema da mobilidade em Maringá: os atores/agentes sociais, representados pelo grupo de cicloativistas institucionalizados, os grandes industriais e donos dos meios de produção; os proprietários fundiários e do solo; os agentes comerciais (sobretudo na figura da ACIM); os promotores imobiliários que desde o início da produção do espaço urbano maringaense tiveram papel decisivo; e o Estado capitalista considerado um dos principais agentes por ter poder de arbitragem e atuação ao mesmo tempo.

O que foi observado é que até então as ciclovias produzidas atendem a uma área central, caracterizando a mobilidade por bicicleta em Maringá tendencialmente elitista e voltada para o lazer e o esporte, os que desfrutam da bicicleta como meio transporte na região central, geralmente pertencem a uma classe mais abastada que a utiliza como opção política e ideológica e não econômica. Os trabalhadores de classe mais baixa, vindos em sua maioria da periferia e da região metropolitana, não se veem atendidos por estas faixas de “proteção”, mas, sem dinheiro para o transporte público caríssimo da cidade, nem para adquirir o almejado veículo automotor, se arriscam nas ruas tomadas pelos carros e pela lógica de superioridade que os conduzem. Dessa forma, ciclistas e pedestres, estão expostos à acidentes de trânsito que podem algumas vezes levar à morte, os mais vulneráveis da via.



REFERÊNCIAS

ACIM – Associação Comercial e Empresarial de Maringá. **Conselhos**. Disponível em: <<https://www.acim.com.br/conselhos/>>. Acesso em 08/02/2020.

CAPEL, Horacio. *Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español*. **Revista de geografia**, v. 8, n. 1, p. 19-56, 1974.

CAPEL, Horácio. *Los ferro-carriles en la ciudad: Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. *Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Primera edición*, 2011.

CAPEL, Horacio. *La morfología de las ciudades. Tomo III. Agentes urbanos y mercado inmobiliario*. *Ediciones del Serbal*, Barcelona, 2013.

CODEM – Conselho de Desenvolvimento econômico de Maringá. **Maringá 2020**. Disponível em: <<https://codem.org.br/iniciativas/maringa-2020/>>. Acesso em 09/02/2020.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. Gráfica Palas Athena, 4ª edição, 5ª impressão, 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios**. -- São Paulo: Contexto, 2011, p. 41-52.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico - SIDRA**. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico/demografico-2010/inicial>>. Acesso em 14/11/2019.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidade e Estados: Maringá-PR**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pr/maringa.html?>>. Acesso em 08/02/2020.

IPPLAM – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá. **3ª Audiência Pública de Revisão do Plano Diretor de Maringá**. Câmara dos Vereadores de Maringá, 19 de agosto de 2019. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=8fhWzhmdMKs>>. Acesso em 31/01/2020.

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

LOPES, Ana Yara Dania P. **Pioneiros do Capital: a colonização do Norte Novo do Paraná**. São Paulo, 1982. Dissertação de Mestrado pelo Departamento de Ciências Sociais, USP.

MONTEIRO, Felipe Violi. **Cartografias em trânsito: A mobilidade de bicicleta pela cidade**. [Dissertação de Mestrado]. Programa de Pós-Graduação em Administração (PPA) - Universidade Estadual de Maringá. Maringá: Paraná, 2019a.



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

NERI, Thiago B. **Proposta metodológica para definição de rede cicloviária: um estudo de caso de Maringá**. 2012. Dissertação (mestrado)-Universidade Estadual de Maringá, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana.

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

RODRIGUES, Ana Lúcia; MARCON COSTA, Júlia. **Análise comparativa entre casos de Planejamento Urbano em Maringá (BR) e Letchworth (UK)**. XII Encuentro de Geógrafos de América Latina – EGAL Universidad de la República: Costa Rica, 2011.

SANTOS, Milton. Sociedade e Espaço: Formação Espacial como Teoria e como Método. In: _____. **Boletim Paulista de Geografia - BPG**, n. 54, p. 81-100, 1977.

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).

SANTOS, Milton. **O Centro da Cidade do Salvador: Estudo de Geografia Urbana**. - 2. ed. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Salvador: Edufba, 2008

TÖWS, Ricardo Luiz. **Grandes Projetos Urbanos Como Reprodução Da Lógica Do Capital Em Maringá (PR)**. Programa de Pós-graduação em Geografia, PGE-UEM. Tese de doutoramento. Maringá: abril, 2015. Disponível em: <<http://www.pge.uem.br/documentos-para-publicacao/paginas/teses-2015>>. Acesso em 11/02/2019.

TÖWS, Ricardo Luiz; MENDES, Cesar Miranda. Reflexões Sobre O Planejamento Estratégico Na Cidade De Maringá (Pr): O Caso Do Projeto Eurogarden. **Boletim de Geografia**, v. 33, 2015.

TÖWS, Ricardo Luiz. **Entrevista concedida a Laís Barbiero**. Maringá, 12 de fevereiro de 2020. [Membro do Conselho de Planejamento e Gestão Territorial (Gestão 2018-2021) - pelo segmento da APGT5].

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. A utilização dos agentes sociais nos estudos da Geografia Urbana: avanço ou recuo?. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios**. -- São Paulo: Contexto, 2011, p. 75-96