

Revitalização do espaço urbano enquanto instrumento de Políticas Públicas Municipais: o caso de Cascavel e o projeto *bike legal***Revitalization of urban space as an instrument of Municipal Public Policies: the case of Cascavel and the bike legal project**

10.34140/bjbv2n3-024

Recebimento dos originais: 20/05//2020

Aceitação para publicação: 20/06/2020

Silvio Prudente de Moraes

Especialista em Gestão Pública pela Universidade Estadual de Maringá (UEM)

Instituição: Universidade Estadual de Maringá (UEM)

Endereço: Rua Lajes, 383, Jardim Santa Catarina, Cascavel - PR

E-mail: moraisalipr@gmail.com

Rosalina Lima Izepão

Doutora em Ciências pela Universidade de São Paulo (USP)

Instituição: Universidade Estadual de Maringá (UEM)

Endereço: Av. Colombo, 5790, Jardim Universitário, CEP 87020-900, Bloco c-34, sala 205

E-mail: rlizepao@uem.br

RESUMO

No presente artigo realizou-se um estudo sobre o Projeto *Bike Legal*, lançado em 2017, no município de Cascavel-PR. O objetivo foi verificar a importância do referido Projeto enquanto instrumento de política pública no redimensionamento e regularização da atividade do comerciante ambulante, bem como na ampliação de sua renda. A metodologia utilizada foi uma pesquisa bibliográfico-exploratória onde se utilizou como fontes: livros e artigos científicos sobre o tema, além da realização de uma pesquisa de campo com 80% dos participantes do Projeto. O objetivo da pesquisa foi verificar a sua visão sobre o Projeto e a importância deste na geração de renda e retomada da competitividade no setor. Os resultados do estudo mostraram que as ações de infraestrutura e capacitação dos participantes no Projeto têm sido efetivas na retomada da competitividade neste setor que se encontrava, há anos, estagnado e marginalizado pela sociedade. Constatou-se, ainda, que devido à intervenção direta do município e entidades parceiras do terceiro setor, pôde-se evitar a completa falência deste seguimento, uma vez que as zonas escolhidas para a execução do Projeto receberam a intervenção no momento certo. Os resultados foram surpreendentes pois se esperava aumentar o número de clientes na região e conseqüentemente a renda. Este objetivo foi alcançado conforme atestam os dados obtidos por meio da pesquisa de campo. Por meio deles é possível observar que a maioria dos comerciantes afirmou ter conseguido aumentar de 20% a 30% o seu faturamento, além de haver melhorias nas suas condições de trabalho, gerando um ganho social nesta região. Da mesma forma, houve a melhora da autoestima destes comerciantes incorporados, com dignidade, ao comércio local. Todavia, ainda existem gargalos apontados nesta pesquisa como ausências de linhas de crédito para o setor, entre outras demandas pontuais relatadas no artigo. Mas há um consenso entre os atores envolvidos no Projeto *Bike Legal* sobre o sucesso já alcançado pelo mesmo, ainda que em fase inicial na cidade. Assim, pode-se afirmar que o Projeto é um importante instrumento de política pública capaz de possibilitar condições econômicas e sociais mais dignas aos comerciantes atendidos pelo *Bike Legal*, em Cascavel.

Palavras-chave: Revitalização Urbana, Comércio, Fomento da Competitividade. Cascavel-PR.

ABSTRACT

This scientific paper reports on the implementation of the “Bike Legal” project carried out with the participation of merchants hawkers in the city of Cascavel in the state of Paraná. The goal of this project was to promote the competitiveness among the hawkers after the revitalization of the central region of the city. The infrastructure and capacity actions of the project participants were effective in restoring the competitiveness of the sector, which had been marginalized by society for years. It was found that, due to the direct intervention of the municipal public authorities and third sector partner entities, it was possible to avoid the complete bankruptcy of this segment, since the localities contemplated by the project received the intervention in the right moment. The Methodology used in the research was bibliographic-exploratory, which was used from several research sources such as articles, books and scientific articles about the subject. Concomitantly, a field survey was carried out with approximately 80% of the participants in the project, in order to verify the opinion of these participants about the project and its importance in generating income and resumption of competitiveness in the sector. Through the results, it was possible to verify that around 80% of the merchants obtained from 20% to 30% increase in sales, in addition to the improvement in working conditions, which in turn caused a social gain in the region, besides the improvement in the self-esteem of the merchants, who were incorporated with dignity into local commerce. However, there are still process bottlenecks to be overcome, such as lines of credit to the sector among other reported one-off demands. But it is a consensus among all the actors involved about the success achieved by the project, even though it is still in the early stages of implantation.

Keywords: Urban Revitalization, Trade, Fostering competitive ness, Cascavel-PR.

1 INTRODUÇÃO

Observa-se, no presente estudo, que a teoria de gestão urbana vem seguindo um caminho em concordância com a celebre frase de Lavoisier de que “na natureza nada se cria, nada se perde, tudo se transforma”. Essa ideia vem sendo aplicada nos mais diferentes projetos de revitalização de espaços urbanos no Brasil e no mundo. As experiências bem-sucedidas de espaços urbanos revitalizados vêm se multiplicando de forma mais rápida a partir dos anos 1990. Um dos motivos apresentados por estudiosos do tema é a crise que assolou os países nos anos 1970 e 1980, levando à degradação várias regiões antes dinâmicas economicamente. No Brasil, a partir da década de 1990, as ações voltadas à revitalização de espaços urbanos passaram a ser tratadas como políticas públicas que envolvem não somente o setor público, mas principalmente parcerias com instituições privadas e a própria comunidade.

Atualmente a ideia de revitalização está diretamente relacionada à necessidade de reabilitação de áreas degradadas e à reorganização de atividades econômicas, históricas, culturais, sociais e ambientais, incluindo, inclusive a reestruturação de vias públicas. Neste sentido, considerando-se a importância do tema, no presente artigo realizou-se um estudo sobre o Projeto *Bike Legal*, lançado em 2017, no município de Cascavel, estado do Paraná. O objetivo foi verificar a importância do

referido Projeto enquanto instrumento de política pública no redimensionamento e regularização da atividade de vendedor ambulante, bem como na ampliação de sua renda.

Metodologicamente, tratou-se de uma pesquisa bibliográfico-exploratória onde se utilizou como fontes: livros e artigos científicos sobre o tema, bem como dados obtidos em *websites* de instituições como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Sebrae e Prefeitura do Município de Cascavel. Concomitantemente, desenvolveu-se uma pesquisa de campo, para a qual foi elaborado como instrumento de coleta de dados, um questionário contendo questões abertas e fechadas, aplicado a 20, dos 24 comerciantes ambulantes participantes do Projeto, com o objetivo de verificar a sua percepção em relação ao mesmo no que se refere à sua importância para o aumento de sua renda e da região.

O artigo encontra-se estruturado em quatro seções, além da Conclusão. Na primeira seção tem-se esta Introdução, na segunda apresentam-se os aspectos teórico-conceituais e históricos sobre revitalização urbana, na terceira faz-se a caracterização do município de Cascavel – PR e do Projeto *Bike Legal* e no quarto mostram-se os resultados da pesquisa de campo evidenciando-se a importância do Projeto na percepção dos comerciantes beneficiários do mesmo.

2 FUNDAMENTOS TEÓRICO-CONCEITUAIS E HISTÓRICOS SOBRE REVITALIZAÇÃO URBANA

2.1 FUNDAMENTOS TEÓRICO-CONCEITUAIS

O desenvolvimento de políticas públicas direcionadas à revitalização de espaços urbanos com o objetivo de dinamizar economicamente determinadas áreas que foram degradadas ou que venham passando por um processo de declínio vem crescendo, significativamente tanto no exterior, quanto no Brasil. Tratam-se, em geral, de projetos e programas ligados à recuperação de áreas históricas, portuárias, industriais ou comerciais, mas, também da implantação de parques temáticos, áreas gastronômicas, entre outras.

Em termos conceituais, pode-se afirmar que a definição de revitalização urbana, embora seja ampla e permita diversas interpretações, está ligada à prática da implantação de projetos e programas voltados à recuperação e melhoria de determinadas áreas sócio espaciais urbanas. Tratam-se de ações, estrategicamente geridas por determinados grupos associados ao planejamento urbano contemporâneo. Conforme destaca Meyer (2000), a estruturação da cidade contemporânea depende de grandes projetos urbanos estratégicos que tenham como objetivos provocar transformações no espaço metropolitano, potencializando, assim, o seu poder de atratividade e influência.

Na atualidade as ideias de revitalização urbana encontram-se, diretamente, associadas à nova visão que se tem sobre o planejamento urbano contemporâneo. Assim, diferente da concepção antiga que promovia algumas melhorias urbanas pontuais e específicas, esta nova visão de planejamento urbano defende a implantação de projetos que sejam instrumentos capazes de promover a agregação e melhorias sociais, urbanísticas e econômicas não somente na área antes degradada, mas, também, em todo o território metropolitano ou região a qual a mesma faz parte.

De acordo com Moura, Guerra et al (2006), o projeto de revitalização implantado deve ter a capacidade de organizar os fluxos de modo a evitar a dispersão funcional, espacial e de recursos melhorando, satisfatoriamente, os resultados quando se compara o antes e o depois das alterações efetuadas por meio do projeto de revitalização. O sucesso de todo esse processo está relacionado aos seguintes valores: a) performance econômica e financeira; b) sustentabilidade física e ambiental; c) coesão social e cultural. Assim, a revitalização urbana tem como foco intervir na melhoria da qualidade vida da população envolvida e do ambiente urbano nos seus aspectos físicos, ambientais, sociais e econômicos respeitando-se as condições exigidas para um desenvolvimento sustentável.

Existem vários modelos e tipos de intervenções urbanas que vêm sendo desenvolvidos e aplicados pelo mundo e no Brasil, há décadas, em razão do crescimento desorganizado de grande parte das cidades, ocasionado, em geral, pelo avanço do processo de industrialização. O grande diferencial dos processos de revitalização urbanos atuais é segundo Moura, Guerra et al (2006), a sua transversalidade e integração nas suas linhas de atuação. Assim, nos projetos atuais ligados à revitalização urbana se desenvolvem estratégias que buscam promover um processo com caráter inclusivo e integrador da comunidade, com os agentes econômicos e o público envolvido e comprometido com a sustentabilidade ambiental, social, econômica e cultural da área revitalizada. Isto é importante ser destacado porque a revitalização só faz sentido quando é capaz de provocar iniciativas, projetos e atuações de caráter transversal e setorial.

De maneira simplificada pode-se afirmar que se denomina revitalização urbana, esta nova modalidade de intervenção urbana, que faz parte das ações de planejamento urbano visando renovar, resgatar ou recuperar espaços coletivos por meio da implantação de projetos voltados à melhoria de sua infraestrutura, embelezamento, remodelamento de atividades econômicas, ressignificação de espaços culturais, históricos e ambientais. Segundo Januzzi (2006 apud JANUZZI; RAZENTE, 2007, p.148) nas últimas décadas “[...] surgiu um novo modelo de intervenção urbana, denominado revitalização urbana, o qual deveria se apoiar em novos empreendimentos, criando incentivos e condições satisfatórias para a viabilidade dos projetos.”

A ideia de revitalização está ligada à noção de mudança, transformação ou inovação, segundo a qual muitas vezes é preciso destruir o velho para o novo poder nascer, num processo de “destruição criativa”, na concepção schumpeteriana. Para Schumpeter (1997) a destruição criativa que caracteriza o Capitalismo é uma das principais habilidades do empreendedor e que o obriga a abandonar a sua zona de conforto, buscar novas oportunidades e manter-se no mercado ou preencher alguma eventual lacuna existente nele, por meio da inovação. Os projetos atuais de revitalização urbana procuram exatamente isto, ou seja, dar uma nova oportunidade, de forma criativa, a espaços urbanos deteriorados ou em fase de declínio.

De acordo com Moura, Guerra et al (2006), a revitalização urbana tem como objetivo principal integrar espaços, dimensões de intervenção, funções urbanas, parceiros e recursos. Por meio da revitalização mantem-se e se introduz valores de forma cumulativa e sinérgica. Ou seja, um projeto de revitalização urbana não é apenas uma intervenção paliativa, mas, sim, um amplo trabalho que considera o respeito aos vários atores envolvidos, buscando a atuação em conjunto com a valorização de cada um nesse processo. Uma ação de revitalização não deve buscar apenas ganhos financeiros ou arquitetônicos, mas, também a melhoria sistêmica e duradoura das condições de vida da população no médio e no longo prazo.

O processo de revitalização urbana deve ocorrer de forma relacional, assumindo e promovendo os vínculos entre territórios, atividades e pessoas. Deve desenvolver-se numa perspectiva de sustentabilidade, articulando as oportunidades e vantagens competitivas dando ao urbano um sentido mundializado, mas mantendo a expressão local. Para o Sebrae (2012) as cidades estão em constante processo de transformação, em razão da própria dinâmica do momento atual. E muitas destas mudanças têm levado ao gradativo declínio das áreas centrais das cidades, levando as atividades econômicas e sociais a ser transferidas para áreas mais valorizadas, tornando os centros urbanos espaços envelhecidos, com imóveis degradados, abandonados ou malcuidados, com atividades marginais à sociedade. Assim, a revitalização não se refere unicamente a uma questão de restauração arquitetônica dos prédios e da área em geral. Diz respeito à reintegração do espaço à economia urbana formal.

2.2 ASPECTOS HISTÓRICOS

Modernamente, as políticas públicas governamentais ligadas à revitalização de espaços urbanos têm suas raízes históricas na crise dos anos 1970 e 1980. Nesta época, se teve o declínio dos chamados “Anos de ouro do Capitalismo”, ocorrido entre 1950 a 1973, período caracterizado pela reconstrução e significativo crescimento econômico dos países capitalistas, antes assolados pela II

Guerra Mundial (1939-1945), sobretudo na Europa (SAES; SAES, 2013). Durante a crise capitalista iniciada na década de 1970¹, muitas áreas urbanas principalmente industriais e portuárias sofreram com a degradação ocasionada pelo declínio das atividades econômicas ali desenvolvidas anteriormente. Muitas regiões antes dinâmicas economicamente foram abandonadas, passando a demandar políticas e ações voltadas para a sua revitalização e recuperação econômica e social.

De acordo com Januzzi e Razente (2007, p. 147), “para solucionar os problemas de abandono ou decadência de partes das cidades, surgiu um novo modelo de intervenção urbana, denominado revitalização urbana.” Segundo Portas (1998 apud JANUZZI; RAZENTE, 2007), os objetivos das ações ligadas à revitalização urbana estão historicamente ligados à modernização de espaços coletivos, por meio da dotação de infraestrutura e ações de embelezamentos por meio de apoios institucionais de agentes públicos e privados. Nestas áreas, em geral de interesse histórico, turístico, cultural, comercial e lazer são desenvolvidos projetos ligados a *shopping centers*, centros de convenções, áreas de lazer ou comerciais, mercados, museus, etc.

A história da revitalização de espaços urbanos está diretamente ligada à ampliação crescente das ações de planejamento urbano verificadas em nível mundial. Neste caso, podem-se destacar as políticas de recuperação do porto de Baltimore, nos Estados Unidos, que vinha sofrendo com a degradação deste o final da década de 1950. Trata-se de uma experiência bem-sucedida e que, atualmente, se constitui em importante ponto de atração turística. Da mesma forma, pode-se citar o caso argentino de Porto Madero e, também, revitalização da cidade de Barcelona, na Espanha. (JANUZZI; RAZENTE, 2007)

Segundo Barqueiro (1993) vem da Espanha o pioneirismo desse modelo de planejamento urbano contemporâneo e de ações urbanísticas que hoje são adotados no mundo inteiro. Neste sentido, baseados nas premissas do planejamento econômico-administrativo de empresas, fazendo uma leitura diferente da funcionalidade das cidades, os urbanistas atuais defendem o planejamento estratégico, enfatizando a necessidade de a cidade ser vista como um sistema organizacional complexo. Desta forma, as cidades devem atuar de forma coerente e racional, segundo seus próprios interesses, além de se relacionar de forma competitiva com uma rede de outras cidades para atrair investimentos e oportunidades de desenvolvimento.

Nessa lógica, a funcionalização de áreas urbanas obsoletas, carregadas de conteúdos simbólicos, como centros históricos, por exemplo, representa uma estratégia crucial desse modelo de planejamento. A maioria das cidades possuem áreas degradadas, com baixa circulação da população

¹A crise iniciada nos anos 1970 e que se estendeu até a década de 1990, embora não tenha sido fruto de uma causa única, foi deflagrada pelo I Choque do Petróleo, em 1973 e fortalecida pelo II Choque do Petróleo ocorrido em 1979. Ver Saes e Saes(2013).

ativa economicamente, que ao realizarem a revitalização urbana desenvolve estratégias e promove um processo de inclusão e integração em áreas antes degradadas, agregando valor ao lugar. É um instrumento de gestão coletiva do território com capacidade de utilizar programas urbanos muito diferenciados, de cunho mais social, econômico ou cultural, provocando iniciativas, projetos e atuações. (BARQUEIRO, 1993)

No Brasil e no Paraná existem vários exemplos de projetos de revitalização de espaços urbanos bem-sucedidos em estados como o Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Recife, Paraná. No estado do Paraná se destacam projetos executados em municípios como Curitiba, Maringá, Arapongas, Londrina, Assaí, Lapa entre outros. (SEBRAE, 2012b)

3 O MUNICÍPIO DE CASCAVEL E O PROGRAMA BIKE LEGAL

3.1 CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE CASCAVEL

Cascavel é um município localizado na Mesorregião Geográfica Oeste do Paraná e, atualmente se destaca como polo de desenvolvimento regional, caracterizando-se, assim, como ponto de atração para os demais municípios de sua abrangência em razão de encontrar-se na rota de várias rodovias. A sua emancipação política data de 1951, tendo a sua formação econômica inicial pautada na agricultura, pecuária e na indústria madeireira. Na atualidade, o município se destaca com a agricultura de exportação tendo por base o binômio soja-trigo.

A população de Cascavel foi estimada, em 2018, em 324.476 pessoas, sendo que pelo censo de 2010, este número era de 286.205 habitantes. Em 2016, o salário médio mensal da população era de 2,5 salários mínimos e a proporção de pessoas ocupadas em relação à total era de 36,9%, o que equivalia a 116.605 pessoas. Quanto ao percentual da população com rendimento nominal mensal *per capita* de até ½ (meio) salário mínimo este era de 28,6%. No mesmo ano, ou seja, 2016, o Produto Interno Bruto (PIB) *per capita* foi de R\$34.106,93. Já Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), em 2010, foi de 0,782, portanto, considerado de desenvolvimento médio, enquanto o percentual das receitas oriundas de fontes externas, em 2015, foi de 51,2%. (IBGE, 2019)

Observam-se, portanto, por meio dos dados apresentados que o município de Cascavel ainda precisa se desenvolver mais e criar oportunidades de emprego e renda para os seus cidadãos e, também, caminhos para aumentar a sua renda interna, já que 51,2% vêm de fontes externas. Da mesma forma, o seu IDHM é médio e para alcançar um índice considerado alto necessita melhorar seus indicadores de saúde, educação e expectativa de vida para que ultrapasse os 0,800². Assim, iniciativas como o

² O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é uma unidade de medida utilizada para aferir o grau de desenvolvimento de uma determinada sociedade nos quesitos educação, saúde e renda. Aplicado aos municípios

projeto de revitalização do espaço urbano da Avenida Brasil é de fundamental importância como um instrumento a mais para se alcançar os índices desejados porque é voltado para a geração de emprego, renda e cidadania.

3.2 O PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DA REGIÃO CENTRAL DE CASCAVEL

O projeto *Bike Legal* faz parte de um programa mais amplo, lançado em julho de 2017, denominado “Projeto de Revitalização do Comércio da Região Central de Cascavel”. A área de abrangência é o quadrilátero entre as ruas Antônio Alves Massaneiro e 7 de setembro e entre as ruas Paraná e Rio Grande do Sul e suas transversais. O principal objetivo deste projeto mais amplo é desenvolver ações direcionadas à revitalização e o desenvolvimento da referida área, tendo por base a aprovação do plano diretor do centro de Cascavel que prevê melhorias da segurança, iluminação, banheiros públicos, limpeza, entre outros. São parceiros neste projeto a Fecomércio-PR, o Sebrae-PR e a Prefeitura Municipal de Cascavel, além de aproximadamente 20 entidades, tais como: Associação Comercial, Sindicato do Comércio, Câmara Municipal, lideranças empresariais, instituições financeiras e de ensino superior e outros. (FECOMÉRCIO, 2019)

O objetivo inicial é obter a participação de 250 empresas presentes nas ruas já citadas e seus entornos. Os empresários envolvidos no projeto receberão capacitação coletiva, num total de 107 horas e 41 horas de consultorias individuais sobre temas diversos, tais como: planejamento estratégico, gestão de recursos humanos e financeiros, atendimento ao cliente, *marketing* e tendências do mercado. Os empresários que aderirem ao projeto receberão um diagnóstico da sua empresa, um no início do ano e outro no final, contendo as avaliações e análises da evolução do seu empreendimento no período. De acordo com Holtz, gerente regional do Sebrae/PR (2017 apud PARANASHOP, 2018, p. 02): “[...] enquanto a Fecomércio e o Sebrae ficam responsáveis pela capacitação e apoio direto aos empresários, cabe à Prefeitura Municipal, por meio de suas secretarias, a responsabilidade da infraestrutura pública, que já está em fase final...”

Segundo Piana³ (2017 apud Paranashop, 2018, p.02), em 2008, surgiu a ideia de se criar e implantar um projeto de revitalização urbana nas áreas de comércio de Cascavel, quando estava em Curitiba pleiteando a restauração do antigo edifício dos Correios para ser utilizado como centro de cultura do Sesc. “[...] Me sugeriram o prédio do Paço Municipal. Foi uma surpresa e desafio ao mesmo tempo, pois a restauração levou mais de dois anos e meio [...]”. Segundo o Secretário de

brasileiros recebe o nome de IDHM. Este Índice varia de Zero a Um e quanto mais próximo de um mais desenvolvido é o município.

³ Darci Piana, presidente do Sistema Fecomércio Sesc/Senac-PR, em discurso no lançamento do projeto em Cascavel. A Fecomércio é uma das parceiras do projeto Revitalização do Comércio de Cascavel.

Desenvolvimento Econômico de Cascavel, Alberto S. de Andrade: “desde o início da gestão conversávamos com Piana [Darci Piana, presidente do Sistema Fecomercio Sesc/Senac], no sentido de melhorar o uso do centro...” (2017 apud CASCAVEL, 2017, p. 01).

De acordo com Daves (2018), o projeto de revitalização do centro comercial está em andamento e, além de beneficiar os empresários, visa dinamizar a economia local, garantindo um ambiente agradável ao consumidor desde o estacionamento. Doneda, (2018), também concorda com Daves, mas acresce que quando se fala do projeto muitos pensam apenas que a parte física, visível da área e das empresas é que sofrerão transformações, no entanto, a parte invisível ao público também deverá passar por mudanças, tais como: reestruturação na gestão da empresa, recursos humanos e financeiros, além da relação com o mercado e o consumidor, para que tudo ocorra de maneira sustentável na geração de emprego e renda.

A Revitalização do Centro Comercial de Cascavel, segundo Doneda (2018), contagia até mesmo empresas que não participam do projeto. Assim, aos poucos a cultura do empresário cascavelense vai mudando. Logo, a revitalização do ambiente físico e da ‘cara’ da loja é apenas uma consequência desse processo de amadurecimento da empresa, que influencia o vizinho a melhorar também. Os ganhos deverão ir para todos: empresários, consumidores e o município em geral, segundo Doneda (2018).

Para o diretor-superintendente do Sebrae/PR, Vitor Roberto Tioqueta, a transformação do comércio se apoia por meio da união de forças. De acordo com Tioqueta (2018 apud CASCAVEL, 2018, p.1): “O projeto ocorre de maneira integrada, estimulando a cooperação entre o setor público e privado. Empresários, Prefeitura e instituições de apoio ao comércio local precisam estar comprometidos com resultados de melhoria e qualificação na busca pela revitalização e valorização de todo espaço”. Tioqueta ressalta, ainda, que o SEBRAE/PR pode auxiliar as empresas na gestão de negócios, qualidade dos produtos e serviços, *marketing*, etc, num processo em que todos ganham. No projeto de revitalização da área central de Cascavel encontra-se, também, o projeto *Bike Legal*. De Andrade (2017 apud CASCAVEL, 2017), este projeto visa à padronização dos ambulantes e faz parte deste amplo programa de revitalização do comércio da região central de Cascavel, já mencionado, que começou a ser executado em 2017. A ideia é implementar novas práticas comerciais para atrair consumidores e tornar o local um excelente espaço de compra e lazer para os moradores e visitantes, o que se traduz num *shopping center* a céu aberto.

4 O PROJETO *BIKE* LEGAL E A SUA IMPORTÂNCIA NA PERCEPÇÃO DOS SEUS BENEFICÁRIOS

4.1 O PROJETO *BIKE* LEGAL

Como já mostrado, o Projeto *Bike* Legal é parte integrante do conjunto de ações planejadas no Projeto de Revitalização da Área Central de Cascavel. Desde o início se entendeu a importância socioeconômica do Projeto *Bike* Legal no contexto geral do projeto maior. Tanto é que o mesmo ganhou ênfase do poder Executivo municipal, tendo a prefeitura liberado 22 (vinte e dois) alvarás, em maio de 2018, além das bicicletas para os ambulantes cadastrados no Projeto *Bike* Legal. São quatro modelos de bicicletas, desenvolvidas de acordo com cada especificidade de comércio em que o ambulante atua. As *bikes* são dotadas de três rodas, ombrelone e compartimentos para a armazenagem e exposição dos materiais e produtos. Os modelos são para doces, salgados sorvetes e artigos em geral. (TAROBÁ, 2018)



Fonte: Cascavel (2018)

Nos alvarás estão especificados os tipos de produtos em que são permitidas a comercialização pelo ambulante. Esta especificação constante do alvará foi elaborada com base no seu processo de solicitação e regularização feita na Comissão Permanente de Licença de Atividades Ambulantes (Coplaa) que passou a funcionar, em 2015, após a sua criação por meio da Lei Municipal n.078/2014. Os ambulantes receberam, também, um documento onde são especificadas as mercadorias que eles estão legalmente impedidos de comercializar no local e que estão sujeitos à fiscalização.

Os ambulantes inseridos no projeto *Bike* Legal pagam anualmente o valor de 6 UFPMs⁴ pela taxa do comércio ambulante (alvará), 2 UFPMs pelo uso do espaço público e 2 UFPMs pela concessão da *bike*, totalizando R\$463,10 ao ano. Para Josiven Lins de Oliveira, presidente da Associação de

⁴Cada UFPM tem o valor de R\$43,85/2019. A UFM é o índice oficial do município para correção de dívida ativa e de créditos tributários vencidos, levantados por ação fiscal ou declarados pelo contribuinte.

Camelôs e Vendedores Ambulantes de Cascavel (ACAC), a regularização da atividade era um sonho acalentado há anos por esta categoria de trabalhadores e, portanto, este projeto representa uma conquista para os associados, inclusive porque os tributos a serem pagos são acessíveis. De acordo com Oliveira (2018 apud TAROBÀ, 2018, p.02): “Isto representa uma conquista de anos, que garante o nosso reconhecimento. Agora sim somos uma categoria de verdade [...]. É um trabalho humilde, foi difícil, trabalhoso chegar aqui, mas temos agora uma vitória dos ambulantes, da prefeitura e da cidade.”

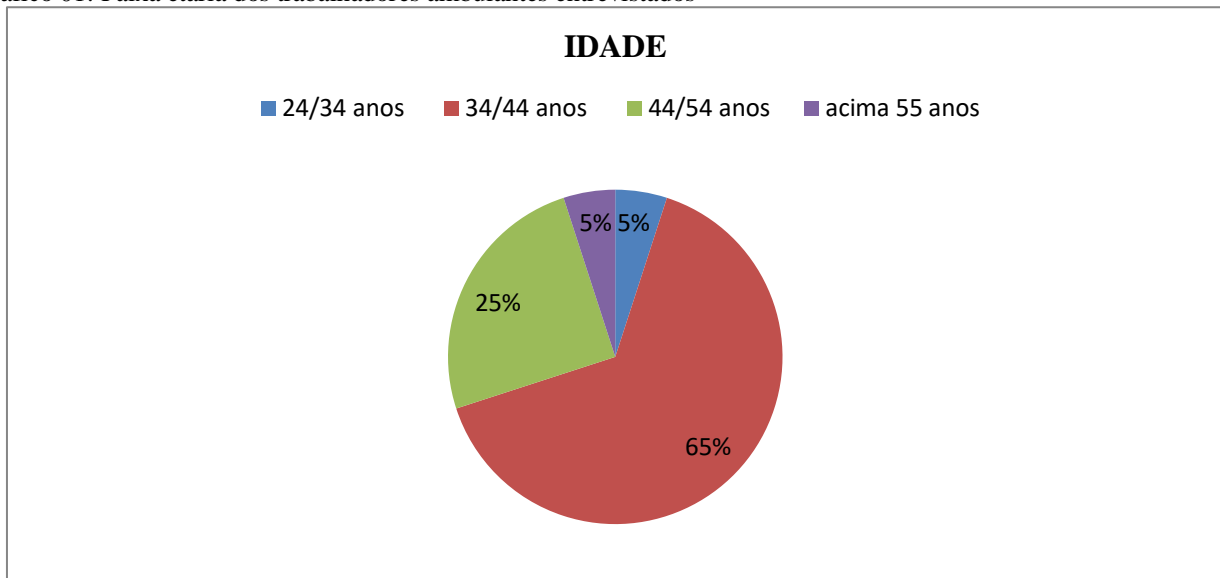
Segundo Prefeitura do Município o projeto contempla, no momento, os ambulantes que já trabalhavam na região, mas foram cadastrados 80 (oitenta) ao todo, e, gradualmente, todos deverão receber equipamentos novos e padronizados fornecidos pela prefeitura da cidade. Os comerciantes em sua maioria já participam de cursos ou atividades nas entidades parceiras do projeto como o Sebrae e a Fecormércio, mas como o projeto é grande, empolgou mais comerciantes que quiseram aderir ao projeto. Assim, estão sendo aceitas novas adesões e o objetivo é inserir todos para que a região central seja transformada e cative novos e antigos clientes. (CASCAVEL, 2018)

Além do fortalecimento econômico para os trabalhadores envolvidos acontece, neste grande projeto, a inclusão social com os demais comerciantes instalados na região, valorizando as pessoas e o próprio local, além de ser gerador de maior renda. E isso é algo novo na região. É a desmarginalização do ambulante por meio de políticas de inclusão e valorização do comerciante informal. O Município é o ator principal neste projeto, sendo o articulador de recursos internacionais para alavancá-lo porque trata-se de um projeto robusto que demanda grandes investimentos. Buscando uma melhor efetividade na aplicação dos recursos o município buscou parceiros que tivessem essa vocação com o comércio local. (CASCAVEL, 2018)

4.2 A PERCEPÇÃO DOS COMERCIANTES/AMBULANTES BENEFICIÁRIOS DIRETOS DO PROJETO *BIKE* LEGAL

Para conhecer o perfil e a percepção dos comerciantes a respeito do “Projeto *Bike* Legal”, foi realizada uma pesquisa de campo, com 20 comerciantes ambulantes, dos 24 já instalados na região central da cidade de Cascavel. O instrumento de coleta de informações foi um questionário estruturado, contendo questões fechadas e abertas, conforme mostra o Anexo A. Embora o Projeto *Bike* Legal tenha previsão de ser implantando em etapas e esta primeira engloba apenas a av. Brasil desde a Rua 7 de Setembro e a Barrão do Cerro Azul, entende-se que é possível ter uma noção de como está se desenvolvendo, segundo as percepções apresentadas pelos comerciantes, por meio das questões que seguem: a primeira questão refere-se à faixa etária dos entrevistados.

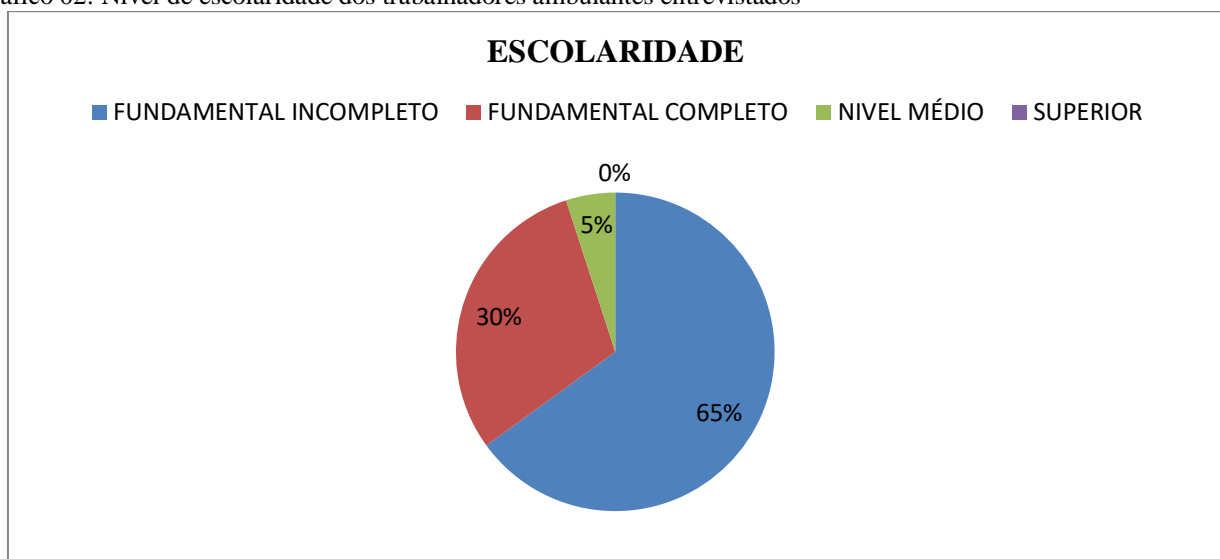
Gráfico 01: Faixa etária dos trabalhadores ambulantes entrevistados



Fonte: Elaborado pelos autores, com base na pesquisa de campo.

Conforme mostra o Gráfico 01, a maior concentração de trabalhadores ambulantes encontra-se nas faixas etárias medianas entre 34 e 44anos, o que representa 65% desta população, em seguida têm-se as faixas que se estendem de 44 a 54 anos, com 25%. Os mais jovens com idades que variam de 24 a 34 anos e os maiores de 55 anos representam apenas 5%, respectivamente, portanto têm baixa representatividade. O resultado é bem significativo, quando se compara com os resultados obtidos para escolaridade, no Gráfico 02. Os mais jovens, em geral, com maior grau de escolaridade ou mão de obra mais qualificada buscam empregos em escritórios, bancos, setor público etc.

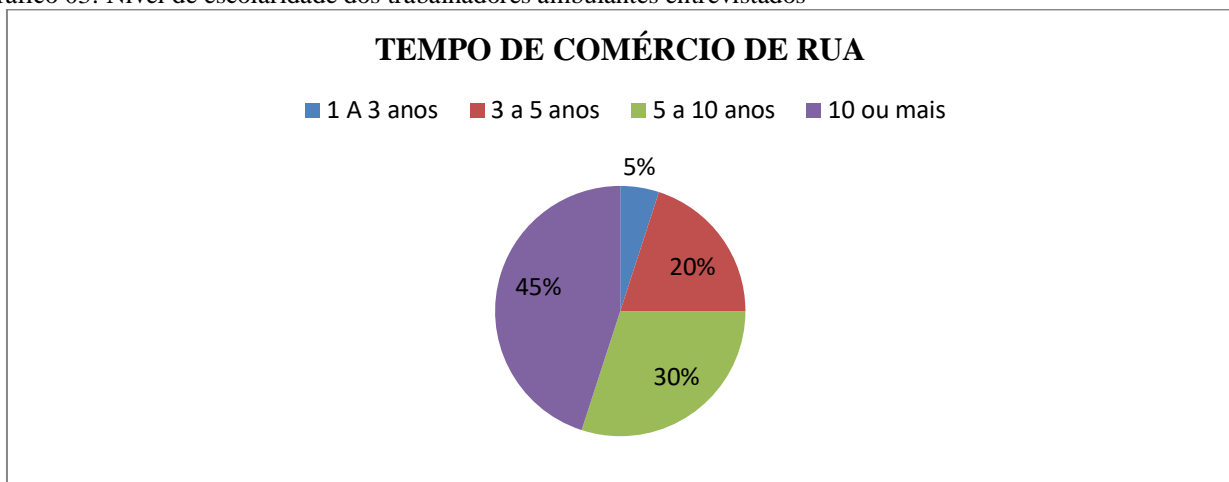
Gráfico 02: Nível de escolaridade dos trabalhadores ambulantes entrevistados



Fonte: Elaborado pelos autores, com base na pesquisa de campo.

Com base nos dados coletados foi possível observar que a maior parte dos ambulantes, isto é, 65% possui apenas o ensino fundamental incompleto e que somente 32% completaram este grau de ensino. Em contrapartida, apenas 5% possui ensino médio completo, não havendo registro de nenhum profissional que possua curso superior completo ou incompleto. Os resultados evidenciam baixa escolaridade dos profissionais pesquisados em relação aos padrões de exigência do mercado de trabalho atual. Por isto, o fato do Projeto *Bike Legal* prever a realização de cursos de capacitação, assistência técnica e qualificação de mão de obra para os seus participantes é de fundamental importância para que os objetivos do mesmo sejam alcançados, em especial no quesito geração de emprego e renda.

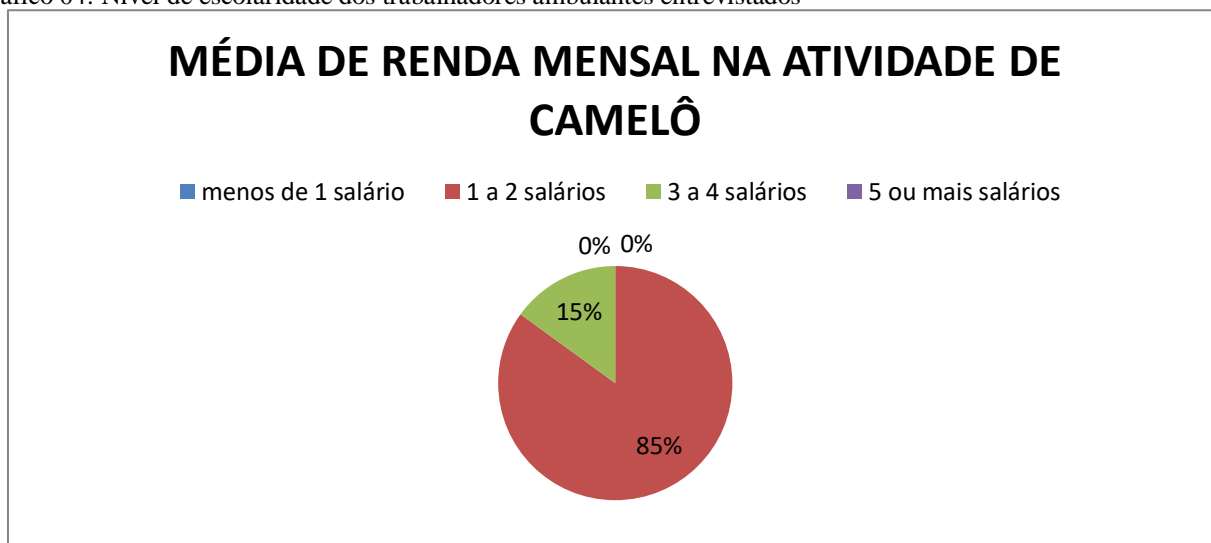
Gráfico 03: Nível de escolaridade dos trabalhadores ambulantes entrevistados



Fonte: Elaborado pelos autores, com base na pesquisa de campo.

Os resultados obtidos para a questão tempo de serviço no comércio de rua, expressos no Gráfico 03 mostram que a maioria dos profissionais entrevistados possui significativa experiência no seu campo de trabalho, pois 30% atua neste tipo de comércio entre 5 e 10 anos, 45% já se encontra atuando na área há 10 anos ou mais, 20% estão no mercado entre 3 e 5 anos e apenas 5% atuam na área entre 1 e 3 anos. Os dados evidenciam que, se de um lado estas pessoas não têm escolaridade, do outro possuem a experiência necessária para manter o negócio durante anos. Assim, com a assistência que o Projeto *Bike Legal* oferece, a tendência é de crescimento dos negócios ao longo do tempo.

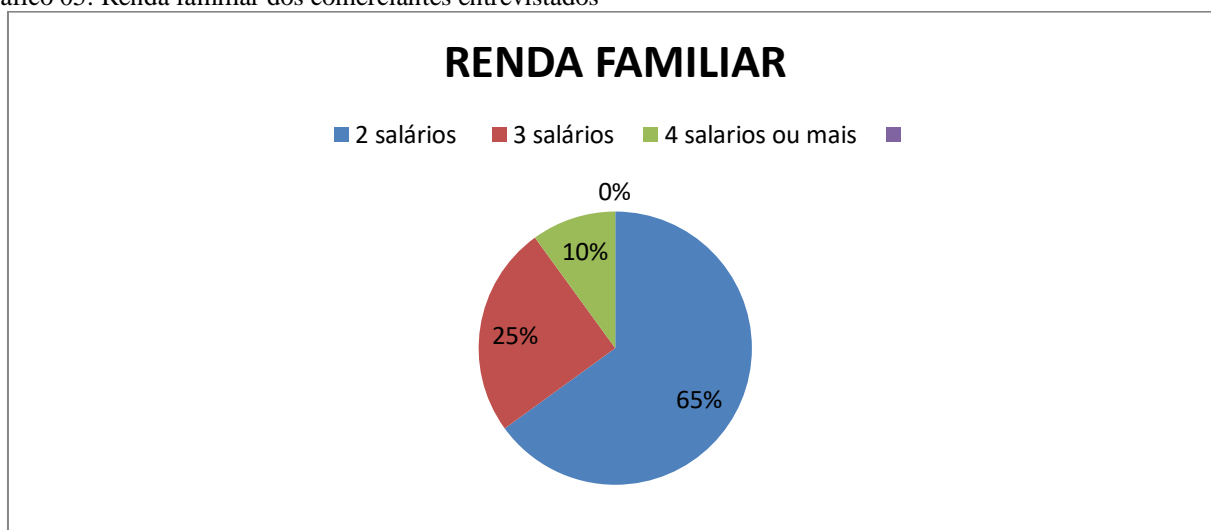
Gráfico 04: Nível de escolaridade dos trabalhadores ambulantes entrevistados



Fonte: Elaborado pelos autores, com base na pesquisa de campo.

Quanto à renda média mensal na atividade de ambulante, os dados apresentados no Gráfico 04 são bem reveladores porque refletem os resultados apresentados pelo IBGE (2019), que mostraram que, em 2016, o salário médio mensal da população de Cascavel girava em torno de 2.5 salários mínimos. A pesquisa mostrou que 85% dos entrevistados recebem uma renda média mensal com a atividade de comércio ambulante que varia entre 1 a 2 salários mínimos e 15%, 3 a 4 salários mínimos. Em compensação ninguém recebe menos de 1 salário, nem 5 ou mais salários mínimos. São resultados que evidenciam a viabilidade econômica dos empreendimentos e que existe campo para crescimento por meio da participação no Projeto. Isto porque um dos objetivos é a readequação do espaço para atração de mais clientes.

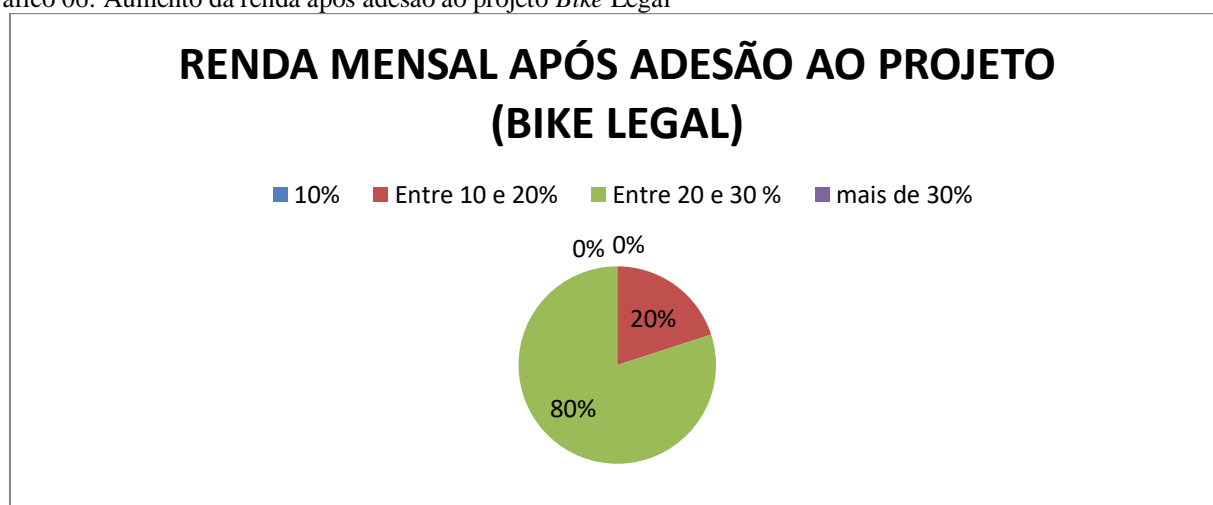
Gráfico 05: Renda familiar dos comerciantes entrevistados



Fonte: Elaborado pelos autores, com base na pesquisa de campo.

Quanto à renda familiar, o Gráfico 05 aponta que 65% dos entrevistados possui renda de até 2 salários mínimos mensais, 25% até 3 salários e apenas 10% recebe até 4 salários mínimos mensais ou mais. Não foram encontradas pessoas atuando na atividade com 5 ou mais salários mínimos mensais. Quando se compara com as respostas da questão anterior, pode-se inferir que a atividade econômica de ambulante é a mais importante como geradora de emprego e renda para as famílias dos entrevistados. O que justifica plenamente a necessidade e a importância da execução do Projeto *Bike Legal* para estas famílias, como possível instrumento de melhoria de sua renda e, consequente, cidadania.

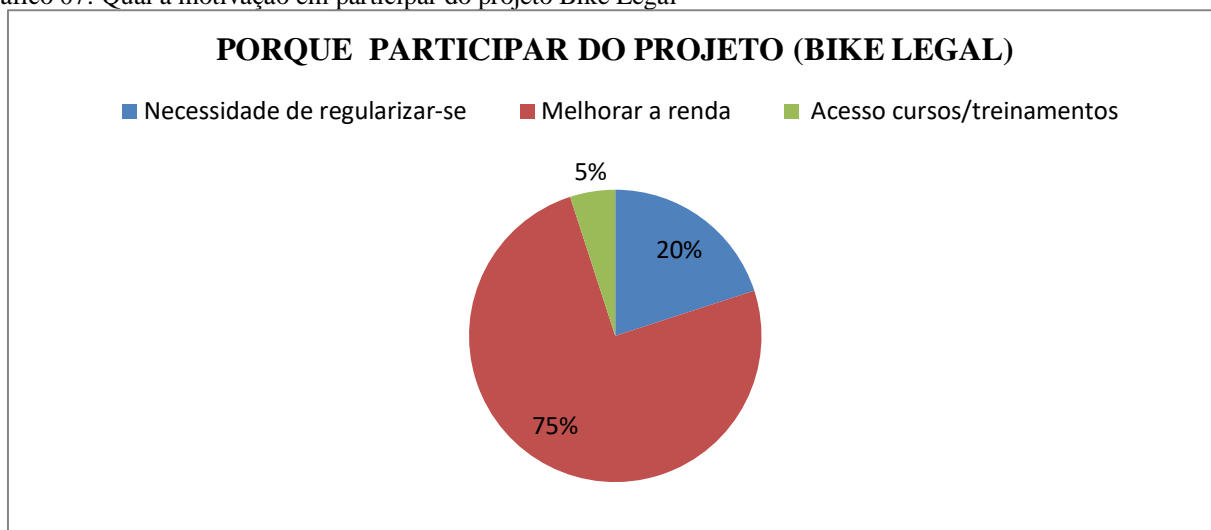
Gráfico 06: Aumento da renda após adesão ao projeto *Bike Legal*



Fonte: Elaborado pelos autores, com base na pesquisa de campo.

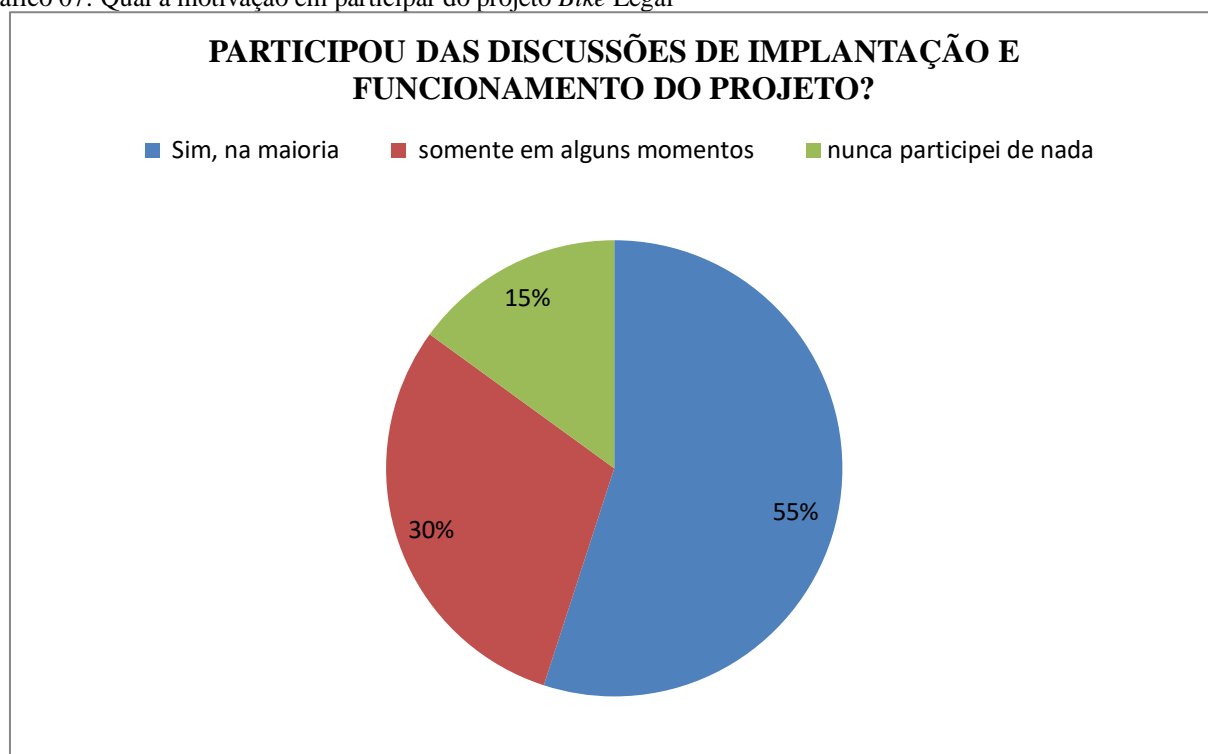
Como é recente a implantação do Projeto *Bike Legal* entende-se que é prematura qualquer avaliação em termos de retornos financeiros, para os participantes do projeto, de modo contundente. Contudo, mesmo com a incipiente implantação do Projeto, observa-se, por meio dos dados do Gráfico 06, que os resultados são positivos, pois dos entrevistados, 80% declarou ter visto a sua renda mensal aumentar entre 20 e 30%, enquanto outros 20% afirmaram que o crescimento da renda se deu em torno de 10 e 20%. Não houve registro de aumento de apenas 10%, nem de mais de 30%. De qualquer modo, os percentuais de crescimento são significativos considerando-se que a execução do Projeto se encontra em sua fase inicial. Da mesma forma evidenciam, também, que existe espaço para aumento desta renda com a implantação das demais etapas do Projeto como, por exemplo, a qualificação dos comerciantes em termos de gestão, *marketing* e relacionamento com o consumidor.

Gráfico 07: Qual a motivação em participar do projeto Bike Legal



Fonte: Elaborado pelos autores, com base na pesquisa de campo.

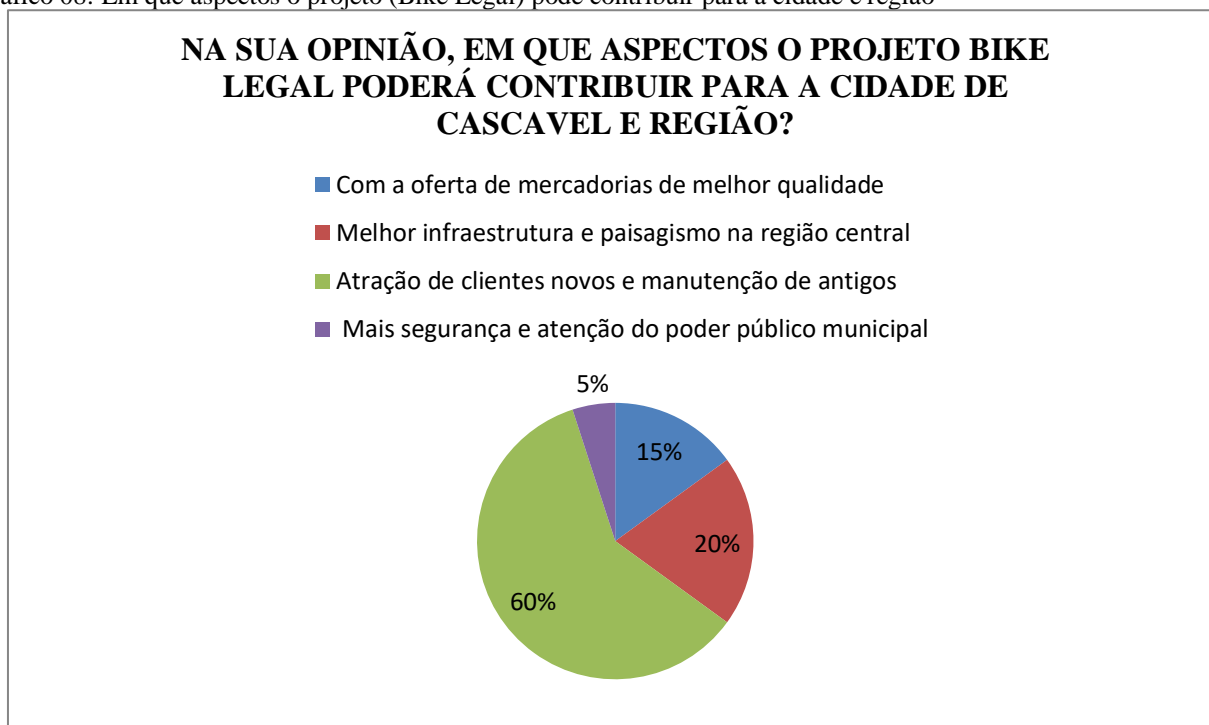
Perguntados sobre os motivos que os levaram a aderir ao Projeto *Bike Legal*, 75% respondeu a expectativa de melhorar a renda após a revitalização do espaço, 20% afirmou que necessitavam regularizar a atividade e apenas 5% mencionou o aperfeiçoamento como diferencial e atrativo para entrar no Projeto. Entende-se, neste estudo, que a qualificação da mão de obra para gestão do empreendimento, tratamento do produto e do processo, *marketing* e estabelecimento de novas relações com os clientes e fornecedores são fundamentais para que exista o tão almejado aumento da renda. Assim, acredita-se que os mentores e incentivadores do Projeto devam estimular o desenvolvimento destas ações entre os comerciantes participantes do Projeto, considerando-se que apenas 5% mostraram-se entusiasmados com esta possibilidade de qualificação/capacitação, conforme mostra o Gráfico 07.

Gráfico 07: Qual a motivação em participar do projeto *Bike Legal*

Fonte: Elaborado pelos autores, com base na pesquisa de campo.

Quanto à participação dos comerciantes ambulantes no processo de elaboração do Projeto, 55% dos entrevistados responderam que participaram na maioria das reuniões, 30% frequentaram algumas dessas reuniões e apenas 15% afirmaram não ter participado em nenhuma ocasião. Considera-se este resultado positivo porque se trata de um Projeto cujas ideias não vieram de “cima para baixo”, mas sim de um processo participativo.

Gráfico 08: Em que aspectos o projeto (Bike Legal) pode contribuir para a cidade e região



Fonte: Elaborado pelos autores, com base na pesquisa de campo.

Por meio dos dados apresentados no Gráfico 08, observa-se que 60% dos entrevistados acreditam que Cascavel e região ganharão com a execução do Projeto *Bike Legal*, pois poderá atrair clientes novos e manter os que já existem, para 20% a melhoria na infraestrutura e o paisagismo serão motivos de ganhos, 15% destacou a oferta de mercadorias de melhor qualidade enquanto 5% maior segurança e atenção do poder público. São resultados que mostram uma visão positiva dos entrevistados em relação ao Projeto, no seu conjunto.

Questionados sobre os pontos fortes e os que necessitam melhorar no Projeto, os pesquisados destacaram: a) Pontos fortes: padronização das instalações e uniformes dando um visual atrativo ao empreendimento; proteção aos participantes do Projeto quanto à concorrência desleal de ambulantes clandestinos; valores reduzidos de taxas e do valor pelo uso da bicicleta e aperfeiçoamento profissional por meio de parceiros do Projeto como o Sebrae; b) Pontos a melhorar: demora na entrega dos lotes finais de bicicletas, necessidade de se incrementar proteção lateral contra chuvas para as mercadorias nas bicicletas e a instalação de banheiros públicos na região central.

Questionados sobre o que é preciso ser feito para o Projeto funcionar melhor, obteve-se as seguintes respostas: abertura de linha de crédito, aos comerciantes, para investimento em capital de giro; maior comprometimento dos participantes em cumprir as regras previstas no Projeto como, por exemplo, o uso regular dos uniformes; ampliação dos modelos de *bikes* para aumentar o leque de

vendas como, por exemplo, a inserção de mais ramos de alimentos e a Associação promover compras em grupos para possibilitar maior poder de barganha junto aos fornecedores.

5 CONCLUSÃO

No presente artigo realizou-se um estudo sobre o Projeto *Bike Legal*, lançado em 2017, no município de Cascavel-PR, que faz parte de um Projeto maior de revitalização da área central do município. O objetivo foi verificar a importância do referido Projeto enquanto instrumento de política pública no redimensionamento e regularização da atividade de vendedor ambulante, bem como na ampliação de sua renda. Os dados revelaram que o Projeto em questão é um importante instrumento de política pública tanto na sua concepção, quanto na percepção dos agentes econômicos envolvidos na sua implantação. As instituições envolvidas diretamente são o Sebrae, a Fecomércio e a Prefeitura de Cascavel.

Os resultados mostraram que grande parte dos comerciantes têm pouca instrução escolar e que, apesar de muitos anos de experiência no ramo de comércio ambulante, a renda da maioria antes de aderir ao Projeto chegava apenas a 2 salários. Contudo, após adesão ao Projeto, as expectativas de crescimento da renda vêm sendo alcançadas observando-se um aumento de 20% a 30% nos rendimentos de aproximadamente 80% dos comerciantes entrevistados. Os dados da pesquisa de campo mostraram, ainda, que houve ganhos na qualificação, na infraestrutura e na organização dos locais que cada um pode trabalhar possibilitando melhorias consideráveis em todo o setor.

Por outro lado, foi levantado entre os pesquisados que existem, ainda, demandas como melhorias na estrutura fornecida pela Prefeitura para a proteção das mercadorias, abertura de linhas de créditos para investimento na ampliação de estoque de produtos e a criação de novas vagas para atender mais comerciantes no entorno e que estão na lista de espera para entrar no Projeto. Outro ponto reforçado, por alguns entrevistados, foi a necessidade de fiscalização para coibir alguns comerciantes que receberam e não estão utilizando os uniformes fornecidos pelo Projeto, pois isto estaria prejudicando o aspecto visual e de confiança dos clientes que, desta forma, não identificam facilmente as bancas regularizadas pelo Projeto.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Alberto Soares. **Portal do município de Cascavel**. Disponível em: <http://www.cascavel.pr.gov.br/noticia.php?id=30128>. Acesso em: 10 dez 2018.

BARQUERO, António Vázquez. **Política Econômica Local: la respuesta de las ciudades a los desafíos de ajuste productivo**. Madrid: Ediciones Pirâmide, 1993.

CASCADEL, PREFEITURA DO MUNICÍPIO. **Projeto visa a revitalização do comércio da área central de Cascavel**. 17 de julho de 2017. Disponível em: www.cascavel.pr.gov.br/noticias/php?. Acesso em 14 dez 2018.

DAVES, Bethania. **Muito além de uma fachada**. Disponível em: <https://www.oparana.com.br>. Atualizado em 13 de novembro de 2018. Acesso em: 10/02/19.

DONEDA, D. Somando força, multiplicando oportunidades. **Revista AMIC**, dez-jan, ano 10, 2018.

FECOMÉRCIO. Serviços. Disponível em: www.fecomercio.com.br/serviços/projeto-de-revitalização-e-apresentado-a-representantes-da-comunidade. Acesso em: 18 mar 2019.

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/cascavel/panorama>. Acesso em: 13 mar 2019.

JANUZZI, Denise de C. R; RAZENTE, Nestor. Intervenções urbanas em áreas deterioradas. **Semina. Ciências Sociais e Humanas**. Londrina, v. 28, n.2, jul-dez, 2007, p147-154.

MEYER, Regina Maria Proserpi. Atributos da Metrópole Moderna. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 14, n. 4, p. 105-110, 2000.

MOURA, Dulce; GUERRA, Isabel et al. A Revitalização Urbana: contributos para a definição de um conceito operativo. **Cidades-Comunidades e Territórios**. Dez. 2006, n.12/13, pp15-34. Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/cct/article/view/9228/6675>. Acesso em: 10 nov. 2018.

PANASHOP. **Projeto vai revitalizar comércio da região central de Cascavel**, 2018. Disponível em: <http://panashop.com.br>. Acesso em 12 dez 2018.

SAES, F. A. M. de; SAES, A. M. **História Econômica Geral**. São Paulo: Saraiva, 2013.

SEBRAE. **Termo de Referência para projetos de revitalização de espaços comerciais**. Sebrae, 2012. Disponível em: www.sebrae.com.br. Acesso em 10 dez 2018.

SEBRAE. **Conhecer**: revitalização de espaços comerciais, n.22, outubro de 2012. Disponível em: www.sebrae.com.br. Acesso em 20 jan 2019.

SCHUMPETER, Joseph. **A Teoria do Desenvolvimento Econômico**. São Paulo: Nova Cultural, 1997.

TAROBANEWS. **Prefeitura entrega 22 alvarás para ambulantes cadastrados no Projeto Bike Legal**. 24 de agosto de 2018. Disponível em: <https://www.tarobanews.com.br/noticias>. Acesso em: 03 jan 2019.