



UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DE LONDRINA

---

ALUÍSIO ADURENS

**A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE LONDRINA:  
RESGATE HISTÓRICO E PROPOSTAS ATUAIS**

---

Londrina  
2014

ALUÍSIO ADURENS

**A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE LONDRINA:  
RESGATE HISTÓRICO E PROPOSTAS ATUAIS**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao curso Geografia, da  
Universidade Estadual de Londrina, como  
requisito parcial à obtenção do Título de  
Bacharel em Geografia

Orientador: Prof. Dr. Fábio Cesar Alves  
Cunha

Londrina  
2014

ALUÍSIO ADURENS

**A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE LONDRINA:  
RESGATE HISTÓRICO E PROPOSTAS ATUAIS**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Departamento de  
Geociências da Universidade Estadual de  
Londrina.

---

Prof. Dr. Fábio Cesar Alves Cunha  
Prof. Orientador  
Universidade Estadual de Londrina

---

Prof. Dr. Carlos Alberto Hirata  
Prof. Componente da Banca  
Universidade Estadual de Londrina

---

Prof. Dr. Osvaldo Coelho Pereira Neto  
Prof. Componente da Banca  
Universidade Estadual de Londrina

Londrina, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

**DEDICATÓRIA**

À minha Avó Aparecida,  
saúde.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço à minha esposa Fernanda, por toda carinho, atenção e dedicação todos os dias;

Aos meus pais por todo auxílio ao longo da graduação;

Ao Professor Fabio pela orientação e atenção ao longo da pesquisa;

Ao meu irmão Aurélio por toda ajuda e paciência quando precisei;

A todos meus amigos do curso de Geografia.

ADURENS, Aluísio. A mobilidade urbana na cidade de Londrina: Resgate histórico e propostas atuais. 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia)- Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2014.

## RESUMO

Este trabalho de conclusão de curso tem o objetivo de analisar as principais propostas de mobilidade urbana, históricas e atuais do município de Londrina-PR. Foi realizado um levantamento do histórico processo de desenvolvimento e crescimento da cidade de Londrina. Foram abordadas as principais propostas e legislações executadas ao longo dos anos, voltada para orientação das políticas mobilidade urbana como a Constituição Federal, a Política Nacional de Mobilidade Urbana no âmbito federal, e o Plano Diretor e o Programa de Desenvolvimento Sustentável de Londrina em âmbito municipal. É exposto ao longo do trabalho, as duas principais intervenções viárias executadas pela prefeitura municipal, que foram executadas na tentativa de regular as demandas públicas de mobilidade. Por fim, são discutidos quais são os principais entraves nos dias atuais para a resolução da referida questão na cidade, e quais são as atuais políticas promovidas pelo poder público acerca do tema, na tentativa de garantir à população londrinense a efetiva mobilidade pelo espaço urbano. O planejamento urbano funcional é necessário para a reestruturação da política de mobilidade urbana na cidade de Londrina.

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana; Planejamento Urbano; Londrina; Plano Diretor.

ADURENS, Alúcio. Urban mobility in the city of Londrina: History and current proposals rescue. 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia)- Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2014.

### **ABSTRACT**

This conclusion work aims to analyze the main proposals of urban, historic and current of Londrina-PR mobility. A survey of the historical process of development and growth of the city of Londrina was performed. Major proposals and legislations implemented over the years facing orientation of urban mobility policies, such as the Federal Constitution, the National Policy on Urban Mobility federal, and the Master Plan and the Programme for Sustainable Development of Londrina at the municipal level have been addressed. Appears throughout the work, the two main roads interventions implemented by the municipal government, which were performed in an attempt to regulate public demands. Finally, it's discuss what are the main obstacles today to the resolution of that issue in the city, and what are the current policies being promoted by the government on the subject, in an attempt to ensure the effective mobility Londrina population by urban space. Efficient urban planning is necessary for the restructuring of urban mobility policy in the city of Londrina.

**Keywords:** Urban Mobility; Urban Planning; Londrina; master plan.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1</b> – Companhia de Terras Norte do Paraná.....	19
<b>Figura 2</b> – Propaganda CTNP.....	20
<b>Figura 3</b> – Londrina Década de 30.....	21
<b>Figura 4</b> – Londrina na Década de 40.....	23
<b>Figura 5</b> – Centro de Londrina na Década de 50.....	24
<b>Figura 6</b> – Centro de Londrina na Década de 60.....	26
<b>Figura 7</b> – Centro de Londrina Década de 70.....	27
<b>Figura 8</b> – Construção da Via Expressa.....	35
<b>Figura 9</b> – Foto aérea da Avenida Leste-Oeste.....	37
<b>Figura 10</b> – Ciclovia Av. Souza Naves.....	59
<b>Figura 11</b> – Ciclovia na Av. Saul Elkind.....	60
<b>Figura 12</b> – Ciclovia na Av. Dez de Dezembro.....	60
<b>Figura 13</b> – Ciclovia na Av. Henrique Mansano.....	61
<b>Figura 14</b> – Transposição Rib. Lindóia.....	63
<b>Figura 15</b> – Duplicação da Av. Sen. Souza Naves.....	64
<b>Figura 16</b> –Duplicação trecho Oeste Av. Saul Elkind.....	67
<b>Figura 17</b> – Duplicação trecho Leste Av. Saul Elkind.....	67



**LISTA DE TABELAS**

<b>Tabela 1</b> – Frota de Londrina anos de 2009/09-2014.....	50
<b>Tabela 2</b> – Proposta de Mobilidade Urbana.....	56

**LISTA DE MAPAS**

<b>Mapa1- Intervenções de mobilidade urbana.....</b>	<b>57</b>
--	-----------

## Sumário

Introdução.....	12
1-A cidade e o Espaço Urbano.....	15
1.1-Surgimento e desenvolvimento de Londrina.....	19
2- Primeiras discussões sobre mobilidade urbana em Londrina.....	30
2.1-Projeto de Lei Nº 133/51- Dispõe sobre arruamentos, loteamentos, zoneamentos e da outras providencias.....	30
2.2- Plano Diretor de 1968.....	31
3- Grandes Intervenções Viárias: Avenida 10 de Dezembro e Avenid Leste Oeste.....	34
3.1-Avenida 10 de Dezembro (Via Expressa).....	34
3.2-Avenida Leste- Oeste.....	36
4- A origem dos problemas da mobilidade e trânsito nas cidades.....	39
5- Os principais documentos referentes à mobilidade urbana no Brasil.....	43
5.1-Constituição Federal.....	43
5.2-O Estatuto da Cidade.....	43
5.3-Política Nacional de Mobilidade Urbana.....	44
6-Os problemas de Mobilidade e Trânsito em Londrina .....	49
6.1-A Mobilidade e o Transporte no Plano Diretor de Londrina de 2008.....	52
7-Programa de Desenvolvimento Urbano sustentável de Londrina.....	55
7.1-Ciclovias.....	58
7.2-Propostas de Adequações do Sistema Viário .....	62
7.2.1-Transposição de córregos.....	62
7.2.2-Duplicação de vias .....	63
7.2.3-Prolongamento de vias.....	66
7.2.4-Passarelas.....	68
8-Intervenções e propostas para o Transporte na cidade de Londrina .....	70
Considerações finais .....	72
Referências Bibliográficas.....	76

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho de conclusão de curso tem como objetivo analisar as propostas de mobilidade urbana na cidade de Londrina, desde as primeiras intervenções, até as propostas atuais.

Existe uma necessidade de se debater e repensar as políticas de mobilidade urbana nas cidades brasileiras, nas quais, os problemas relacionados ao tema se agravam progressivamente. Problemas como a inviabilidade de circulação, a não garantia do acesso e direito a cidade para a maior parte da população, transporte público precário, elevado número de carros nas ruas e grandes índices de violência no trânsito.

A cidade de Londrina se destaca pelo rápido crescimento urbano ao longo de sua história, principalmente, a partir dos anos 1960. Este acentuado crescimento demandou e vem demandando ações por parte do poder público, relacionadas ao planejamento urbano e a mobilidade urbana.

O trabalho busca fazer um resgate histórico das principais legislações, propostas e projetos que passaram a orientar a política voltada para mobilidade urbana na cidade de Londrina, desde as primeiras décadas até os dias atuais.

O trabalho foi dividido em oito partes: Na primeira parte é destinada a teoria sobre a produção da cidade e o espaço urbano, e o surgimento o desenvolvimento da cidade de Londrina. É apresentado o conceito de cidade e espaço urbano. Exibindo de maneira conceitual quem são os agentes majoritários que orientam a produção do espaço urbano no país. Em seguida é realizado um levantamento histórico do desenvolvimento e crescimento de Londrina ao longo das décadas.

Na segunda parte vão ser apresentadas as primeiras propostas elaboradas pelo poder público municipal, com a perspectiva de discutir e elaborar propostas de mobilidade na cidade de Londrina. As respectivas leis que iniciaram o este processo na cidade de Londrina são, O Projeto de Lei Nº 133/51, e o Plano Diretor de 1968.

A terceira parte do trabalho vem apresentar as grandes intervenções viárias que foram realizadas pelo poder público municipal, com intuito de contribuir para melhora na questão da mobilidade urbana na cidade. São apresentadas as obras da construção da Avenida 10 de Dezembro (Via Expressa), finalizada na década de 1970, e a construção da Avenida Arcebispo Dom Geraldo Fernandes, a (Leste-Oeste).

Na quarta parte do trabalho é apresentado um dos principais motivos para a intensificação da crise da mobilidade urbana nas cidades brasileiras. A questão está diretamente ligada à política rodoviarista adotada pelos governos federais, que transformou a forma de pensar e promover as políticas de mobilidade urbana e transporte no país.

No quinto capítulo do trabalho, vão ser abordadas as principais legislações federais, que tratam e orientam a política de mobilidade urbana em âmbito nacional. As referidas legislações são a Constituição Federal de 1988, a partir dos artigos 182 e 183 que tratam da política urbana. O Estatuto da Cidade, legislação que veio legitimar os artigos da Política Urbana da Constituição Federal. E por fim, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, esta lei, que orienta as ações em âmbito nacional, focada em reorientar e corrigir as distorções nas políticas voltadas para mobilidade urbana nas cidades brasileiras.

A sexta parte do trabalho vai abordar alguns pontos e problemas que colaboram para ineficácia da mobilidade urbana na cidade de Londrina. Vão ser apresentadas as principais determinações contidas do vigente Plano Diretor Municipal, acerca das propostas para orientar a política de mobilidade urbana.

A sétima parte da pesquisa vai apresentar o documento Programa de Desenvolvimento Urbano Sustentável de Londrina 2012, elaborado pela prefeitura municipal e pelo IPPUL. O respectivo documento trata de propostas de intervenção na cidade de Londrina, focado em solucionar os principais gargalos da mobilidade urbana. Como a questão das ciclovias e as mudanças estruturais no sistema viário. Também vão ser abordadas intervenções realizadas pela prefeitura municipal e governo estadual pró-mobilidade na cidade, que não constam no referido documento.

O oitavo capítulo do trabalho vai tratar das novas propostas anunciadas pelo poder público municipal, para solucionar as demandas de transporte público coletivo em Londrina. Neste caso a construção dos BRT'S, e a implantação e ampliação das faixas exclusivas para ônibus na cidade.

A motivação para trabalhar com o assunto surge da importância que o tema da mobilidade urbana assume no contexto atual em nossa sociedade. As grandes e médias cidades brasileiras como Londrina, estão inseridas num processo de intensificação da crise da mobilidade urbana. Crise essa, ligada aos meios de circular e se locomover pelo espaço urbano, que nos dias atuais, não ocorre de

maneira coerente. Circunstância estabelecida a partir da elaboração de legislações ineficazes, políticas públicas excludentes que resultaram na consolidação do espaço urbano segregado da perspectiva da mobilidade urbana.

Portanto, a questão da mobilidade urbana em Londrina, é um tema de grande importância devido aos problemas que se intensificam a cada dia neste centro regional.

## 1-A CIDADE E O ESPAÇO URBANO

A cidade é o local caracterizado pela concentração da populacional, e suas atividades, em sua concepção mais simples. Santos trata a cidade como “o centro da vida política da sociedade” (SANTOS, 2005, p.398). A cidade é o local onde a sociedade da forma as suas necessidades e suas atividades, sendo o espaço da interação das sociedades e suas relações sociais (CAVALCANTI 2010). Carlos expõe a cidade como construção, a “ser entendida, dialeticamente, enquanto produto, condição e meio para a reprodução das relações sociais” (CARLOS, 2007, p.21).

A cidade, enquanto construção humana é um produto histórico-social e nesta dimensão aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo do processo histórico de uma série de gerações. Expressão e significação da vida humana, obra e produto, processo histórico cumulativo, a cidade contém e revela ações passadas, ao mesmo tempo em que o futuro, que se constrói nas tramas do presente – o que nos coloca diante da impossibilidade de pensar a cidade separada da sociedade e do momento histórico analisado. (CARLOS, 2007, p.11)

A cidade como forma de organização espacial, toma novas proporções, a partir da expansão do comércio e do mercantilismo no século XVI, decorrente das grandes navegações e dos “descobrimientos”. Neste momento histórico, as cidades europeias constituem-se como o espaço das trocas comerciais e dos comerciantes.

Duarte expõe: “a cidade comercial representa a transição para o espaço do capitalismo e para a era industrial.” (DUARTE, 2006, p.33). A cidade comercial auxiliou na emergência do capitalismo como sistema econômico, iniciando uma revolução nas características das atividades. A cidade não somente era o espaço das trocas, mas também, o espaço da produção.

Fator este determinante para o início da revolução industrial na Europa no século XVIII. Logo, a cidade caracteriza-se como o espaço central para o desenvolvimento das atividades econômicas.

As cidades capitalistas industriais desde o século XVIII eram espaços caracterizados por inovações. A inovação e modernização da cidade “está presente no capitalismo desde seu processo de consolidação com a Revolução Industrial no último quarto do século XVII” (ALMEIDA, 2011, p.67). O sistema capitalista de produção, aliado ao processo de industrialização, criou um novo modo de se viver na cidade.

A cidade passa a ser o local onde “concentram-se os capitais, o mercado consumidor dos produtos industriais, a residência dos capitalistas e dos políticos, as reservas de mão-de-obra.” (DUARTE, 2006, p.33). Lefebvre (2001, p.12) trata a cidade sendo “uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos.”. A cidade no sistema capitalista é arquitetada a partir de intencionalidades específicas a partir dos interesses do capital. Todas elas mediadas, executadas por relações de poder. A cidade, como construção social “constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si.” (CÔRREA, 1999, p.7). Esses usos são decorrentes das atividades desenvolvidas neste espaço.

As atividades realizadas na cidade caracterizam o uso e apropriação do espaço pela população, e resulta em uma organização dessas localidades, denominado de espaço urbano (CÔRREA, 1999).

O espaço urbano para Côrrea (1999, p.8) “é uma produção social, é o reflexo da sociedade de determinada localidade, sendo que essa produção é um reflexo fortemente orientado pela ideologia do sistema capitalista de produção.”. Portanto, o espaço urbano é o espaço privilegiado para realização de atividades, estas que interagem de maneira intrínseca, como uma rede.

Segundo Cavalcanti (2010, p.66) “a cidade é a forma, é a materialização de determinadas relações sociais, enquanto espaço urbano é o conteúdo, são as próprias relações sociais que se materializam no espaço.”. Carlos conclui “o espaço urbano apresenta um sentido profundo, pois se revela condição, meio e produto da ação humana” (CARLOS, 1994, p.11). As relações sociais que procedem em atividades na cidade, dão sentido e forma ao espaço urbano.

As atividades que são desenvolvidas dentro do espaço urbano, não são independentes, são conectadas por redes, estas, mais ou menos complexas, dependendo da atividade, e sua importância dentro do sistema como um todo.

O espaço urbano é produzido a partir de três fatores, os processos econômicos, à política e ao social (Carlos, 1994). São estes os principais fatores que conduzem as ações que dão forma ao espaço urbano.



o econômico (a cidade produzida como condição de realização da produção do capital - convém não esquecer que a reprodução das frações de capital se realizam através da produção do espaço), o político (a cidade produzida como espaço de dominação pelo Estado na medida em que este domina a sociedade através da produção de um espaço normatizado); e o social (a cidade produzida como prática sócio-espacial, isto é, elemento central da reprodução da vida humana).” (CARLOS, 1994, p.21)

A produção da cidade e do espaço urbano sofre interferência direta dos três fatores preponderantes descritos acima. O econômico a partir da lógica do capital, do lucro e dos interesses dos detentores dos meios de produção e renda. O político através das legitimações do poder do Estado, e por fim a sociedade, como produtora do espaço urbano. É neste espaço delimitado, que a sociedade se desenvolve, e reproduz seus padrões.

As ações dentro do espaço urbano obedecem à lógica das condições de produção (CORRÊA, 1999). Contudo, a reprodução destas relações é tendenciosa, e condicionada ao poder de decisão de grupos hegemônicos, que detém o controle na produção do espaço, e condicionam a maior parte da população a suas decisões.

Esses grupos são os proprietários dos meios de produção (industriais); os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o estado, e os grupos sociais excluídos (CORRÊA, 1999).

Os três primeiros grupos descritos são os detentores do poder econômico, e são grupos capazes de direcionar as ações no espaço urbano, sempre em benefício dos próprios interesses e para manutenção de suas estruturas econômicas hegemônicas. Para os agentes que controlam os meios de produção, o foco de interesse são as infraestruturas urbanas, providas pelas administrações públicas em grande parte, determinantes para o desenvolvimento e manutenção de suas atividades econômicas.

Para isso, necessitam de intervenções e investimentos públicos como: rodovias, linhas férreas e equipamentos públicos urbanos (comunicação, energia, água), geralmente providos pelo estado.

Já os agentes fundiários, ficam a espera das mudanças legais quanto às leis de uso do solo. Mudanças estas a partir de ajustes dos zoneamentos municipais, como a inversão do uso do solo, de terras rurais para terras urbanas. Este grupo age de maneira ativa na especulação das áreas rurais, firmando acordos políticos, para, em momentos oportunos, redirecionar as categorias do uso do solo. A lógica do processo de inversão é simples. Terrenos situados em perímetros urbanos,

proporcionalmente, são mais valorizados, que os localizados nas zonas rurais. Portanto, mais interessante economicamente para os especuladores.

Os incorporadores imobiliários promovem suas ações a partir da lógica da valorização e transformação exclusiva do espaço urbano. Ou seja, não prevalece o interesse social e coletivo, como determina o Plano Diretor Participativo, mas sim, a especulação. Este grupo age promovendo ações que reforçam e mantem a segregação espacial, perpetuando a diferença social, por áreas nas cidades.

Instituindo áreas destinadas à moradia e infraestrutura de acordo com as classes sociais. Com a dotação de equipamentos e infraestrutura para os grupos economicamente mais favorecidos em locais seletos dentro da cidade. Acarretando a expulsão dos indivíduos menos favorecidos economicamente, das áreas passíveis de interesse especulativo do capital, para áreas desprovidas de infraestrutura urbana mínima, normalmente nas periferias das cidades.

Dos agentes produtores da cidade, o estado é o maior responsável e conseqüentemente o maior transformador do espaço urbano. É o agente regulador, ou seja, o agente que legitima as ações no território, seja na esfera municipal, estadual e federal. É o agente que promove, controla, intervém politicamente. Com a principal função de promover ações para o bem estar social. Porém, muitas vezes, não é o que ocorre.

O poder regulador do estado, muitas vezes age em benefício a favor dos interesses econômicos, conduzindo suas ações em benfeitoria aos agentes privados, em detrimento dos interesses públicos coletivos.

Na oposição do chamado “desenvolvimento urbano”, está à parcela da população conhecida como os excluídos. Este grupo é a parcela da sociedade, que vem a sofrer mais intensamente as conseqüências das ações e decisões, promovidas pelos demais agentes. Os excluídos estão muitas vezes à margem das políticas e ações efetivadas pelos grupos dominantes.

No sistema e sociedade capitalista, o espaço urbano é produzido a partir dos interesses dos grupos hegemônicos, que articulam suas ações em detrimento do interesse público e coletivo. O espaço urbano é o local onde as diferenças sociais, e a exclusão social são evidentes.

### 1.1- Surgimento e desenvolvimento de Londrina.

O início da cidade de Londrina está ligada a realização da expedição Montagú. Esta expedição foi liderada pelo inglês Lord Lovat, que veio até as terras no norte do Paraná, com intuito de realizar uma série de levantamentos detalhados das possíveis potencialidades que a região tinha a oferecer.

Após realizar a expedição, Lord Lovat retorna à Inglaterra e busca investimentos para realizar uma ocupação programada na região. Reuniu-se a um grupo de investidores, e deu início a organização da Brazil Plantation Syndicate. Esta companhia após um curto período mudou de nome, e tornou-se Brazil Plantations Ltd. Grupo financiado por capital inglês, sendo o grande investidor da CTNP (Companhia de Terras Norte do Paraná). A CTNP utilizou de uma forte propaganda para atrair compradores e investidores para a região, onde estavam loteando e constituindo a política de colonização programada.

**Figura 1** - Companhia de Terras Norte do Paraná



Fonte: Museu Histórico de Londrina

Figura 2 – Propaganda CTNP

**TENHA FÉ E CONFIANÇA NO  
NORTE DO PARANÁ**

Jamais será desiludido em seu trabalho no Norte do Paraná. O seu esforço será 100 % recompensado, graças à fertilidade do solo daquele privilegiado recanto de nossa Pátria.

Qualquer que seja a atividade, a que se dedique, mormente agricultura — Café, Algodão, Cereais, Legumes, Frutas, Hortaliças etc. — ou extração de madeiras — Cedro, Peroba, Cabreuva etc. — seu êxito será garantido.

As excelentes vias de comunicações e transportes — estradas de rodagem e caminho do ferro — lhes oferecem conduções rápidas e econômicas, no momento desejado e mais propício dos mercados consumidores, para obter melhores preços.

O clima é magnífico e a água pura, de maneira a gozar boa saúde.

Para uma vida tranquila e sem aflições, adquire terras roxas, com facilidade de pagamento, da

**COMPANHIA DE TERRAS NORTE DO PARANÁ**  
**Sede: LONDRINA — Paraná**

Escritório em S. Paulo: Rua S. Bento, 329 - 8.º andar — Caixa Postal, 2771

**NOTA** — Nenhum agente de vendas está autorizado a receber dinheiro em nome da Companhia.

(Títulos registrados sob n.º 12 de acordo com o decreto n.º 3 079, de 15-9-1938).

João Furlan — Prova não haver má.

Fonte: Museu Histórico de Londrina

Londrina surge no ano de 1929, como local escolhido, para o início da política de colonização, sendo a cidade, a sede administrativa das ações do grupo de investidores. Até o final da década de 1920, Londrina não havia sido instituída como Município, mas o local onde eram realizadas as vendas e a comercialização de lotes da CTNP.

O nome da cidade foi escolhido por João Domingues Sampaio, este um dos primeiros diretores da CTNP. O nome da cidade é uma homenagem à cidade de Londres, de onde vieram os investidores e idealizadores que iniciaram o projeto loteador. A instituição oficial de Londrina como município ocorreu cinco anos após sua fundação. No dia 3 de dezembro de 1934, ato efetivado através de decreto estadual, assinado pelo até então interventor do estado Manoel Ribas. Manoel Ribas designou para ser o primeiro prefeito da cidade Joaquim Vicente de Castro. Somente no dia 10 de dezembro de 1934, Londrina foi elevada a status de município.

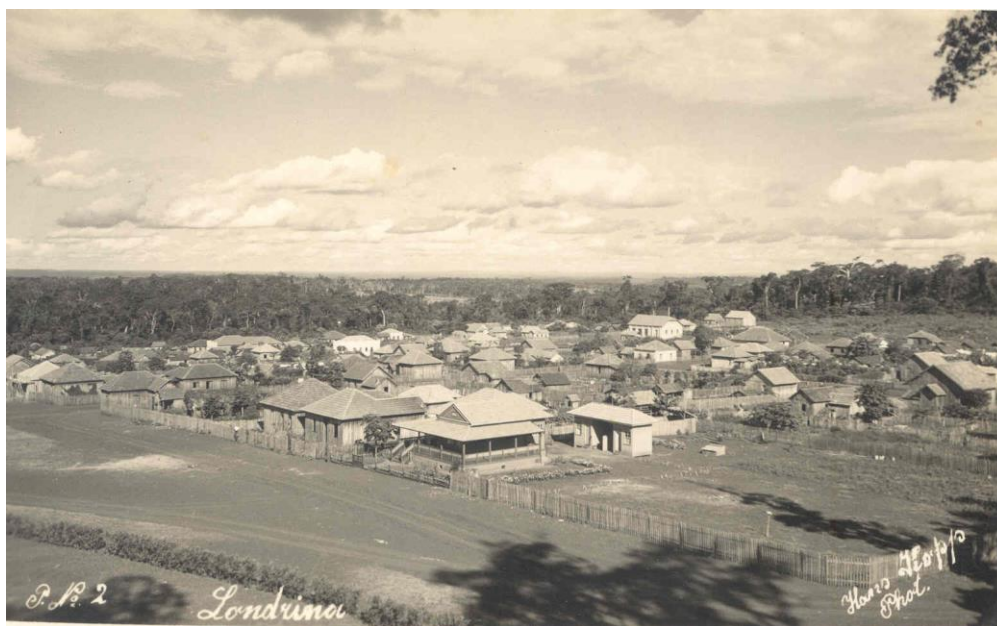
Posteriormente a instituição do município, Londrina já vislumbrava uma expansão de sua população, em decorrência da alta procura e respectiva comercialização de terras pela CTNP. A fertilidade do solo de Londrina foi o grande atrativo para os migrantes que vieram para essa região do estado do Paraná.

Desde início da ocupação em 1929, Londrina crescia em ritmo acelerado, porém, havia grandes dificuldades para chegar à cidade, os meios de acesso eram escassos. Para sanar o problema de acessibilidade, no ano de 1932 foi iniciada a construção da ponte sobre o rio Tibagi, para que a estrada de ferro São Paulo–Paraná, adquirida pela CTNP em 1928, chegasse à Londrina.

Em 1935 ocorreu a definitiva ligação da estrada de ferro à cidade, e com a operação da ferrovia, foram facilitadas as logísticas de transporte de pessoas e cargas. A ferrovia colaborou para a elevação da produção agrícola da região “A ferrovia foi fundamental para o desenvolvimento de Londrina e região. O trem garantia transporte de produtos agrícolas e da madeira extraída nas derrubadas da mata para o plantio do café” (BORTOLOTTI, 2007, p.20).

A ferrovia veio facilitar o transporte de pessoas que vinham a Londrina iniciarem suas “novas vidas”, e conseqüentemente, contribuiu para o sucesso da colonização programada na região.

**Figura 3** – Londrina Década de 30



**Fonte:** Museu Histórico de Londrina

Londrina crescia rapidamente, e proporcionalmente o número de habitantes aumentava. Em consequência deste fenômeno, houve uma preocupação por parte do poder público, quanto às demandas públicas básicas a serem providas. Segundo Bortolotti (2007, p.91) “Na década de 1940 houve em Londrina um grande

crescimento populacional de 10 mil para mais de 40 mil habitantes, gerando uma demanda considerável de lotes urbanizados”.

Foi necessário que intervenções fossem realizadas para comportar a crescente demanda populacional. As ruas e vias de acesso eram todas de terra nessa época. Fato, que ocasionava nos dias estiagem transtornos e problemas de saúde à população, decorrente da suspensão de poeira pela circulação de veículos, ou então, pela lama originada nos dias de chuvas, que deixavam as vias da cidade intransitáveis.

Londrina sofria com a falta de equipamentos públicos nesse período, como escolas, hospitais, saneamento, etc. A partir da constatação destas necessidades, o poder público deu início a obras para dotar a cidade de essenciais equipamentos urbanos.

As medidas adotadas pelo poder público foram: construção de galerias pluviais, construções de escolas públicas e a elaboração de um plano urbanístico para a cidade, etc. Em 1942 foi asfaltada a primeira avenida de Londrina, a Avenida Paraná.

A década de 1940 foi o período em que ocorreu a transferência dos poderes da CTNP e da ferrovia, para outros grupos. Segundo Cunha (2005, p.72) “Em 1944, chega ao fim o período da fase inglesa na região com a venda/transferência da Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP e da Ferrovia ao governo brasileiro”. A CTNP estava sob a tutela de um grupo de investidores paulistas, e a ferrovia, ficou sobre controle do governo federal (CUNHA, 2005). Quanto às atividades industriais desenvolvidas na década de 1940, estas eram relacionadas às atividades primárias, e ao melhoramento do café. Londrina era muito dependente das atividades industriais realizada nas regiões mais industriais do Brasil, principalmente oriundas do estado de São Paulo.

Outra mudança significativa promovida pelo governo municipal foi em relação às características das edificações na cidade. Ocorreu uma política de padronização da estrutura e alinhamento predial na cidade, para construções em material.

O decreto Lei Nº 93 aprovado em 12 de outubro de 1943, passou a exigir que todas as construções que ocupassem o alinhamento predial deveriam ser de alvenaria de tijolos cerâmico com dois pavimentos, não permitindo edificações em madeira de um só pavimento. (BORTOLOTTI, 2007, p.91).

A referida lei transformou a cidade, e sua implantação contribuiu para o início de uma das principais características de Londrina, a verticalização.



**Figura 4-** Londrina na Década de 40



**Fonte:** Museu Histórico de Londrina.

A década de 1950 foi caracterizada pelo fenômeno da expansão urbana, e Londrina torna-se o local de referência regional de negócios e trabalho.

Londrina, já nos anos 50, emergiu no cenário nacional como importante cidade do interior do Brasil. Neste período, apresentou considerada expansão urbana em razão da produção cafeeira no norte do Paraná, em especial na cidade de Londrina, o que levou à intensificação do setor primário de toda região. Nesta década a população passou de 20.000 habitantes para 75.000, sendo que quase metade se encontrava na área rural." (LONDRINA, 2012).

Londrina atraía para sua região muitos investidores, principalmente de São Paulo. Estes investidores enxergavam a região como fonte de progresso e lucro certo, com potencial e expansivo mercado consumidor.

Londrina tornou-se um grande centro atacadista e de distribuição de mercadorias para todo norte novo do Paraná. Houve conseqüentemente a instalação de grandes importadoras e representantes dos industriais paulistas que também abasteciam outras cidades. (BORTOLOTTI, 2007, p.101)

A característica urbana que Londrina adquiria ao longo dos anos, fez com que o governo municipal tomasse outra medida para regular o acelerado processo de urbanização. Foi elaborado o primeiro "Plano Diretor de Londrina", sob a orientação do urbanista Prestes Maia, ex-prefeito da cidade de São Paulo. O respectivo plano foi primeiro documento que propôs ordenamento urbano da cidade.

O plano foi aprovado no dia 7 de dezembro de 1951, pelo então prefeito de Londrina Hugo Cabral. Ao final da mesma década, a cidade já contava em sua estrutura urbana, com postos de saúde, colégios, faculdades, rádios, hospitais e áreas de lazer para sua população. O que caracterizava um grande desenvolvimento, como pouco se viu em outros estados e cidades do país.

Apesar do crescimento urbano e expansão de suas atividades comerciais e industriais, a cidade de Londrina devia seu desenvolvimento às atividades agrícolas, sobretudo a cultura do café.

O dinamismo de sua agricultura, principalmente a cafeicultura, fez com que esta cidade crescesse rapidamente e alcançasse o status de “Capital Regional” nas décadas de 50 e 60, o que também lhe conferia o título de “capital mundial do café” (CUNHA, 2005, p.77).

**Figura 5** - Centro de Londrina na Década de 50



**Fonte:** Museu Histórico de Londrina

A década de 1960 foi uma época em que a procura de terras para compra, e progressiva ocupação da cidade continuou de maneira significativa, porém, as características das atividades econômicas se modificaram.

A inversão das atividades pode ser justificada, primeiramente, pelas frequentes geadas que ocorreram na região, em especial a de 1965, que exterminou boa parte do café plantado. Aliado as constantes geadas, podem-se citar as políticas agrícolas adotadas pelo governo do estado, que fez com que muitos agricultores ficassem receosos de dar continuidade à cultura cafeeira (BORTOLOTTI, 2007).

Cunha contribui explicando:

de 1962 a 1975 em que tem início o processo de transformação da estrutura agrária, num primeiro momento com o declínio da cafeicultura e expansão da pecuária e num segundo momento, com o avanço das culturas



temporárias mecanizadas, em conformidade com o novo padrão de acumulação do país” (CUNHA, 2005, p.81 apud BRAGUETO, 1996, p. 258).

Inicia-se na década de 1960 uma etapa de grande transformação na estrutura econômica do Brasil. Foi o momento que se inicia o intenso processo de mecanização na agricultura, aliado a ampliação do processo de industrialização, e a inserção do capital internacional na economia com o aval do estado (CUNHA, 2005). Fatos que contribuíram para transformações em todo território nacional. Foi na década de 1960, que as atividades econômicas e industriais se intensificam em Londrina.

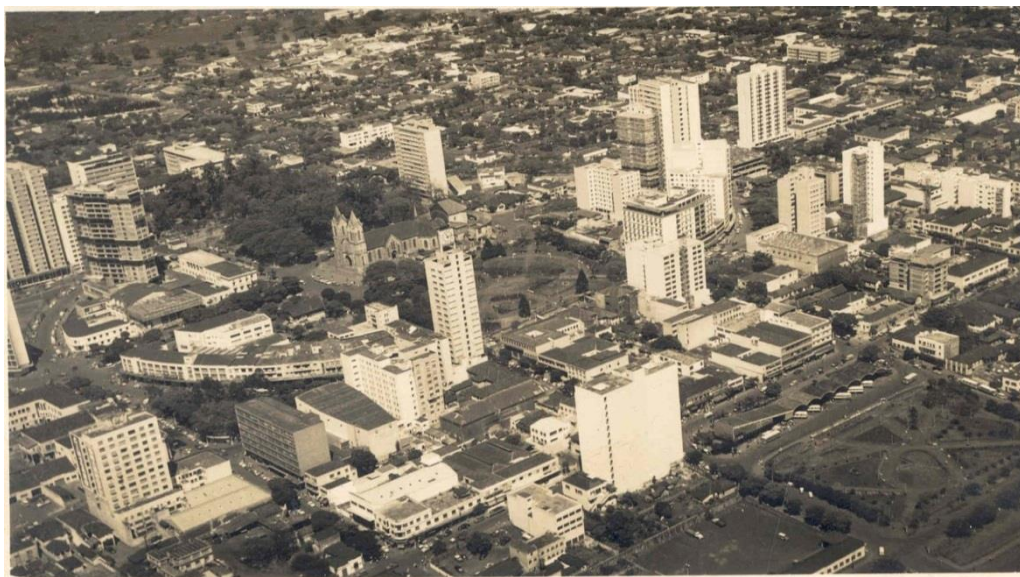
é na década de 60 que ocorre o maior número de implantações de indústrias na região, voltadas não somente para um mercado regional, mas também para um mercado nacional e externo (Garcia, Anderson Clayton, Braswey, Ultrafétil, Londrifarma-Ostan, etc)” (CESARIO, 1981, p. 40).

Outra característica constatada de grande relevância nesse período é ligada à questão habitacional. O problema habitacional era evidente, muitas pessoas não tinham acesso à moradia não só no Brasil, como em Londrina. Na tentativa de regular essa demanda, foi fundada nesta década a COHAB-LD. Segundo Bortolotti (2007, p.109) “A COHAB-LD de Londrina foi criada em lei municipal nº1.008 de 26 de agosto de 1965, de acordo com as diretrizes e normas da Lei Federal nº4.380 de 21 de agosto de 1964.”.

Apesar da criação e instituição da COHAB-LD, em meados da década de 1960, a abrangência do programa habitacional não foi um êxito completo. A dificuldade de acesso e obtenção de moradia para a população de baixa renda continuou. Em consequência, surgiram as primeiras favelas na cidade.

As primeiras favelas em Londrina foram às do “Bom Retiro, Grilo, Esperança, Pito Aceso, Grilinho, Boa Vista, Novo Mundo, Vila Paulista e Marisa”. O primeiro “desfavelamento” realizado pela COHAB-LD, ocorreu na favela Bom Retiro, localizada num fundo de vale, próxima à nascente do córrego Bom Retiro, sendo que o processo de favelização no município se intensificou nas décadas seguintes no município. (BORTOLOTTI, 2007, p.119).

**Figura 6-** Centro de Londrina na Década de 60



**Fonte:** Museu Histórico de Londrina

Ao longo da década de 1970 a população de Londrina aumentou numa razão de 101mil habitantes desde a década anterior (CUNHA, 2005), chegando população de 383 mil/habitantes. Foi uma década que demandou transformações bruscas quanto à reformulação da estrutura urbana da cidade, com ações que foram realizadas pelo poder público municipal. Foram elaborados projetos e propostas de planejamento programado, como o projeto CURA (Projeto Comunidade Urbana para a Recuperação Acelerada).

O projeto CURA propunha uma reestruturação do espaço urbano de Londrina, com ações de reformulação das infraestruturas urbanas nos bairros da cidade. A década de 1970 é marcada pela construção da Avenida 10 de Dezembro (Via Expressa). Esta foi a maior obra viária da região norte do Paraná no referido período.

Outra importante intervenção neste período foi à construção do Centro Cívico Administrativo, que está localizado na Avenida Duque de Caxias.

A construção de um centro cívico com áreas adequadas era almejada pela população londrinense. Sua localização foi escolhida próximo à barragem do lago Igapó, o que traria o crescimento da cidade nesta região com muitos espaços vazios.” (BORTOLOTTI, 2007, p.161).

Quanto à transferência do poder municipal do centro da cidade, para uma área localizada mais ao sul, essa ação foi justificada pelo poder público municipal, pela necessidade de ampliar o espaço físico para a realização das atividades da

prefeitura. Garantindo a centralização de todos os poderes num único local, facilitando as ações da máquina pública na prestação de serviços para população.

A década de 1970 foi marcada por outra importante proposta de planejamento, a elaboração e criação do projeto METRONOR- Metrópole Linear do Norte do Paraná. Este projeto iria contemplar em sua atuação 13 cidades entre o eixo Londrina-Maringá. O projeto METRONOR foi proposto pela necessidade de haver um planejamento regional coerente, com o crescimento acelerado constatado na região norte do estado, principalmente, no eixo Londrina-Maringá, nas décadas de 1960 e 1970.

As atividades do projeto METRONOR nunca foram realmente efetivadas, e sua dissolução ocorreu por motivações ligadas a divergências políticas-ideológicas, entre o governo estadual e o governo federal (militar) no final da década de 80 (CUNHA, 2005). Esta dissolução representou uma perda significativa, quanto às tentativas de pensar e planejar as políticas urbanas na região Norte do estado do Paraná. Neste período a região tinha índices de crescimento muito maior que outras regiões metropolitanas localizadas em capitais do Brasil.

**Figura 7**–Centro de Londrina Década de 70



**Fonte:** Museu Histórico de Londrina

Nos anos de 1980, continuaram às ações efetivadas pelo poder público, para elaboração de propostas de adequação do planejamento urbano em Londrina. Intensificou-se a criação de loteamentos para constituição de bairros residências para a população de baixa renda, localizados na região norte de Londrina. Os Cinco Conjuntos.

Estes loteamentos tiveram início na gestão do então prefeito Antônio Belinatti. No início da ocupação, a região Norte não possuía infraestruturas urbanas adequadas, e dependia da força de vontade e determinação de seus habitantes para superar as adversidades, segundo Bortolotti:

Em pouco tempo, a população dos Cinco Conjuntos atingia aproximadamente 20.000 habitantes, carente da infraestrutura de água, esgoto, luz, transporte, saúde, educação, segurança, comércio e alimentação. (BORTOLOTTI, 2007, p.167).

Os cinco conjuntos, foi à conclusão de uma política habitacional com objetivo inicial de segregar as populações de baixa renda, e por fim, deixá-los mais distante das áreas ditas como “nobres” da cidade de Londrina. Porém, com o passar das décadas, constatou-se que os Cinco Conjuntos juntamente com a Zona norte de Londrina, se caracterizou como uma das áreas mais ativas economicamente da cidade.

Na década de 1980, foi realizada no município, outra obra de grande importância para dinâmica atual da estrutura urbana. Esta obra resultou na remoção da antiga estrada de ferro do centro da cidade, e pôs fim à circulação de trens da mesma área. Para a construção do que hoje é uma das mais importantes avenidas da cidade, a Avenida Arcebispo Dom Geraldo Fernandes, a Leste-Oeste.

A década de 1990 inicia-se como um período em que Londrina se consolida definitivamente como um polo regional na região Norte do estado. Onde grande parte das principais atividades econômicas, indústrias e comerciais da região estão instaladas na cidade. Londrina consolida-se como polo econômico e serviços para as demais cidades localizadas na região Norte. Na década de 1990, ocorreram mudanças nas características de ocupação da cidade em consequência da expansão dos loteamentos para o sul e sudoeste de Londrina.

Este fenômeno ocorreu a partir de uma intensificação da construção de condomínios residências, direcionados para um público de médio e alto padrão aquisitivo. Segundo Barros:

O começo efetivo deste tipo de ocupação na cidade se deu com a implantação do Shopping Center Catuaí na região sul. Inaugurado em 1990, o Catuaí deu início a uma valorização da região sul-sudoeste, devido principalmente, à facilidade de acesso as demais regiões do entorno de Londrina. (BARROS, 2008).

A construção do shopping Center Catuaí, no início da década de 1990, contribuiu diretamente para a constituição de uma nova área de ocupação na cidade

de Londrina, porém, marcado pela presença de loteamentos direcionados para construção de condomínios de alto padrão, voltados para um público “exclusivo”. Contribuindo diretamente para que ocorresse outra forma de segregação sócio espacial em Londrina.

Houve também, uma intensificação da expansão dos conjuntos habitacionais e loteamentos na região norte, e um aumento das atividades comerciais na mesma localidade. A região Norte passou a concentrar importantes atividades de prestação serviço para a população.

Foi na década de 1990 que surge o IPPUL, que é um instituto de referência no planejar e pensar a cidade, promovendo ações de reestruturação do espaço urbano da cidade. Após a criação do IPPUL, foi elaborado em Londrina por esse o plano diretor de 1998, que foi vigente até o ano de 2008. Quando foi aprovada e atualizada a nova lei geral plano diretor municipal atual até o momento.

## 2—PRIMEIRAS DISCUSSÕES SOBRE MOBILIDADE URBANA EM LONDRINA

### 2.1-Projeto de Lei Nº 133/51- Dispõe sobre arruamentos, loteamentos, zoneamentos e da outras providencias.

O Projeto de Lei Nº103/51 foi o primeiro documento oficial elaborado pela prefeitura municipal de Londrina, com fins de propor efetiva regulação e estruturação do espaço urbano. Segundo a prefeitura (LONDRINA, 1951) “A Lei estabelece as primeiras regulamentações sobre os loteamentos e urbanização do município. Londrina encontra-se no auge de um ciclo vertiginoso de crescimento, sob a égide da economia cafeeira.”.

Não existiam políticas voltadas para mobilidade urbana na década de 1950, porém, estavam sendo discutidas propostas de planejamento e estruturação de vias na cidade. Propostas que estão diretamente ligadas a melhorias na circulação viária. Os Artigos 14º e 17º apresentam:

Art.14º- Os planos de arruamento deverão:

- a) Garantir o escoamento das águas permanentes, pluviais e sanitárias e resguardar os fundos de vale e rincões;
- b) Evitar, no esquema viário, rigidez excessiva ou continuidades desnecessárias de ruas através de acidentes topográficos, do que resultem disposições onerosas ou desvantajosas ao tráfego e às construções;
- c) Evitar, no traçado da malha urbana, irregularidades excessivas, que deem mais idéia de fantasias do que de um funcionalismo racional;
- d) Observar uma relação conveniente entre quadras, lotes e edificação;
- e) Reduzir os grandes cortes e aterros, que em bairros residenciais, não deverão ultrapassar 3 ou 4 (três ou quatro) metros de altura;
- f) Evitar cruzamentos muito oblíquos, assim como a convergência de muitas ruas sobre um único nó, salvo disposições giratórias ou em desnível
- g) Preservar ou criar pontos de vista e perspectivas interessantes, mantendo os bosques e exemplares vegetais notáveis, mesmo à custa de pequenas irregularidades de traçado;
- h) Proteger os transeuntes e moradores contra aspectos desagradáveis, gases, maus odores, ruídos etc., pela anteposição de parques e cortinas verdes. (Londrina, 1951, p.348)

“ART 17º- A oportunidade dos arruamentos que aumentem o perímetro urbanizado está sujeita à apreciação municipal, baseada esta em planos ou programas gerais e na observação do desenvolvimento urbano.” (Londrina, 1951, p.348).

De acordo com os artigos citados, estes tratam de propostas de intervenção para o sistema viário, focado em melhorias nas infraestruturas das vias, focadas em prover melhorias na circulação dos veículos motores e pedestres no espaço urbano.

A Lei Nº103/51 foi elaborada para normatizar as ações que seriam executadas no espaço urbano, ao contrário de sanar problemas urbanos existentes

em Londrina. A Lei foi elaborada na segunda década de Londrina, e não existia até aquele momento nenhuma legislação que orientasse as políticas urbanas. A cidade não verificava transtornos relacionados à mobilidade urbana nesse período, questões que vão se tornar visíveis na medida em que a cidade foi crescendo nas décadas posteriores.

## **2.2-Plano Diretor de 1968**

No ano 1968 é realizado o primeiro Plano Diretor de Londrina, elaborado na gestão do prefeito José Hosken de Novaes. Segundo a prefeitura municipal propunha:

diretrizes para o desenvolvimento da área urbana do município, delimitando áreas destinadas para uso comercial, residencial e industrial, amplia as proposições das antigas leis, propõe o surgimento de uma grande avenida, a partir da remoção da linha férrea do centro da cidade e a transformação da área, incorporando-a com o centro histórico já consolidado” (Londrina, 1968)

O plano de 1968 propõe reformulações em Londrina, com intuito de propor ações focadas em “planejar” e “pensar” o planejamento urbano de Londrina para as décadas subsequentes. Sendo que as propostas contidas no documento são planejadas para que fossem colocadas em prática. Contudo, propostas relativas à mobilidade urbana inserida no plano, são da ordem de normatizações e regulações, no sistema viário, e no sistema de transporte coletivo.

As propostas do sistema viário são:

Sistema Viário - O sistema viário compreende o estabelecimento de uma hierarquia de vias, e a localização aproximada dos eixos principais. A hierarquia adotada compreende 8 categorias -de vias: regionais, conexões regionais, expressas, arteriais coletoras, locais, de pedestres e estradas municipais.(LONDRINA, 1968, p.18)

A hierarquização das vias no município de Londrina foi uma importante proposta, pois, não havia uma padronização, nem regras específicas para instituição das vias públicas na cidade. Fato que colaborava para uma “desorganização” do sistema como um todo, segundo o texto do Plano Diretor.

É característica atual a ausência de uma hierarquia viária e a indefinição das funções das ruas. Dessa forma, grande parte do tráfego, é levada, desnecessariamente ao centro da cidade, congestionando a principal via de comércio, a av. Paraná. O sistema viário apresenta assim alguns pontos de grande conflito, principalmente, as transposições da ferrovia. Por outro lado, o tráfego de maior velocidade é prejudicado pelo número indiscriminado de cruzamentos e entroncamentos que ocorrem nas vias de maior importância. (Londrina, 1968, p.65).

Além da proposta da hierarquia das vias, o plano trabalha em seu conteúdo, propostas sobre a necessidade de promoção de equipamentos públicos ao longo das vias da cidade.

Equipamentos - Integrando-se na estrutura urbana e no sistema viário deve-se prever a distribuição dos equipamentos urbanos mais importantes tendo em vista as densidades demográficas dos setores e as normas e padrões adotados. O Plano prevê a localização, distribuição e dimensionamento de equipamento quanto à educação, recreação, saúde, transporte e infraestrutura urbana. (LONDRINA, 1968, p.18).

É evidente que o planejamento do sistema viário que foi proposto, não teve a intenção exclusiva de solucionar somente os problemas de mobilidade em Londrina, ou apenas contribuir para regular a “padronização” das vias públicas. Mas, aliado a esses fatos, teve o objetivo de contribuir para instalação de equipamentos públicos inexistentes até o momento em alguns locais da cidade.

O Plano Diretor de 1968 propunha também, a elaboração e execução de um plano viário para a cidade. As diretrizes desse plano eram as seguintes:

1-Sempre que possível, as vias de tráfego rápido deverão, ser projetadas como avenidas-parques, com canteiro central, passeios arborizados e vias de serviço laterais; 2 As vias de tráfego rápido não deverão atravessar os setores urbanos, mas tangenciá-los; 3.O traçado e características técnicas das vias regionais e suas conexões urbanas deverá ser estudado de acordo com as autoridades competentes estaduais e federais.; 4.A circulação de veículos de uma via rápida para uma via local de tráfego lento deverá se fazer gradativamente através das categorias intermediárias. Isso significa que as vias rápidas não deverão cruzar vias locais de tráfego lento; 5- As ruas e avenidas estão relacionadas com o uso da área servida. “Sempre que possível, o projeto das ruas e das áreas adjacentes deverá ser feito conjuntamente; 6-O setor central comercial não deverá ser cruzado por vias de tráfego externo.” (Londrina, 1968, p.94).

As diretrizes do plano viário tinham como objetivo orientar o tráfego na cidade, e promover uma melhor circulação viária. Segundo a Prefeitura, essas ações eram de grande relevância, para que população pudesse estar inserida dentro das atividades econômicas, sociais e culturais da cidade (LONDRINA, 1968, p.94). É exposto ao longo do texto, que somente uma boa rede viária poderia possibilitar à indústria londrinense, acesso fácil às matérias-primas e aos mercados consumidores. (LONDRINA, 1968, p.94).

As propostas previstas no plano viário tinham objetivo principal, consolidar Londrina como um “polo” de desenvolvimento econômico no Estado, ou seja, confirmar a cidade como centro regional na prestação de serviços, elevando a cidade como centro industrial na região norte do Paraná.



Concluindo as propostas do Plano Diretor de 1968, é proposto ações para à reformulação do transporte coletivo municipal. A cidade verificava problemas decorrentes do aumento do trânsito na cidade, e também, verificava o aumento da demanda pelo transporte público, os ônibus.

Quanto à atuação do transporte público em Londrina:

O transporte coletivo de Londrina compõe-se hoje, de linhas de Ônibus urbanos, num total de dezesseis linhas operadas por uma única concessionária. O ponto terminal de todas as linhas, atualmente, se situam na rua que desagrega o bosque e nas alamedas que dão acesso à Catedral, o que leva esse trecho a apresentar congestionamento evidente. (LONDRINA, 1968, p.109).

A medida expressa no plano, na tentativa de solucionar a questão do transporte coletivo, foi à realização de estudos de viabilidade para à transferência do terminal urbano do bosque municipal, para outro local. Neste caso, a construção do novo terminal deveria ser no centro da cidade (LONDRINA, 1968).

A partir de breve análise das propostas do Plano Diretor de 1968, este documento teve objetivo que propor transformações no sistema viário e transporte coletivo. Com foco principal que as propostas contribuíssem para o crescimento e progresso econômico da cidade.

### **3-GRANDES INTERVENÇÕES VIÁRIAS: AVENIDA 10 DE DEZEMBRO E AVENIDA LESTE-OESTE**

#### **3.1-Avenida 10 de Dezembro (Via Expressa)**

A Avenida Dez de Dezembro é o resultado de uma intervenção viária realizada na década de 1970 na cidade de Londrina. O projeto recebeu denominações distintas, pois, a obra iria englobar ao longo da construção três intervenções – O Plano Viário, A Via Expressa e o Projeto Pombas (BORTOLOTTI, 2007). No início da década de 1970, era eminente à necessidade dos órgãos públicos do município agir de maneira ativa para dar início propostas pró-mobilidade na cidade. Londrina verificava um crescimento acelerado desde sua fundação na década de 1930, porém, no final da década 1960 e início da década de 1970 foi o período em que esse crescimento se tornou mais problemático.

A construção da Dez de Dezembro foi considerada na época, como o maior projeto de intervenção viária executado em uma cidade do interior do Brasil. A proposta contava com financiamento do BNH (Banco Nacional de Habitação), o que, para alguns críticos, era uma proposta muito ambiciosa, pelos altos valores alçados da obra.

A necessidade de construção da Avenida 10 de Dezembro (Via Expressa), como possível solução das demandas de mobilidade foi justificada pela necessidade de constituir distintos meios para circulação viária na cidade.

Dentre os fatos históricos que motivaram a construção da Via Expressa, pode-se citar a intenção de promover a ligação facilitada entre as duas principais rodovias que cortam o município de Londrina. A BR-369, principal Via de acesso da cidade de Londrina ao estado de São Paulo, e a PR-445, principal meio de acesso de Londrina à capital do estado, Curitiba.

A conexão entre as duas rodovias sempre foi uma proposta de extrema importância para a cidade, e a construção da Via Expressa veio facilitar o escoamento das produções agrícolas, indústrias e comerciais destinados aos principais mercados consumidores. Além de colaborar efetivamente para a fluidez dos meios de transporte, principalmente na área central da cidade.

**FIGURA 8-** Construção da Via Expressa

**Fonte:** Museu Histórico de Londrina.

Os problemas de mobilidade no período anterior a construção da via, relacionavam-se principalmente a circulação dos meios de transporte automotivos, principalmente os caminhões. A circulação desse modal de transporte era um grande problema a ser solucionado, principalmente na área central. Segundo Bortolotti:

O grande fluxo de automóveis e caminhões de carga na Avenida Duque de Caxias localizada na área central da cidade era a causa maior de muitos acidentes com pedestres e conflitos com os comerciantes. A proposta era de se fazer o desvio deste tráfego e a ligação das rodovias PR-445 na direção norte com a BR-369 ao sul passando pelo Córrego das Pombas (BORTOLOTTI 2007, p.143).

Os caminhões quando chegavam ou saíam de Londrina, com destino a São Paulo ou Curitiba, necessitavam se dirigir a outra rodovia para prosseguir o caminho. Antes da execução da Avenida Dez de Dezembro, era necessário que esses veículos efetivassem seus deslocamentos pelo centro da cidade de Londrina, para posteriormente, ter acesso às respectivas rodovias. Este fato contribuía para piora da mobilidade e do trânsito no centro da cidade, como, gerava reclamação por parte da população que trabalhava e residia na área central.

A Dez de Dezembro é a principal e mais ágil via de acesso entre as extremidades norte e sul da cidade, além de promover acesso facilitado à região

central. A avenida contribui também para auxiliar ao acesso de bairros na zona leste de Londrina.

A execução das obras da Dez de Dezembro, não transformou somente a questão da mobilidade urbana e do sistema viário de Londrina. A Via Expressa alterou intensamente as características dos bairros ao longo do seu trajeto, em diferentes perspectivas. A obra possibilitou a caracterização de uma intensa área comercial nas duas extremidades da Via ao longo do seu percurso. Principalmente na área que promove acesso a rodovia federal BR-369.

Outras obras de infraestruturas também foram promovidas pela prefeitura no mesmo projeto da Via Expressa, como obras de saneamento (rede de esgoto), telefonia e ligação elétrica. Também foi realizada a execução da obra de canalização do Córrego das Pombas. O Projeto viabilizou obras de saneamento, paisagismo e a canalização do Córrego das Pombas (BORTOLOTTI, 2007).

As intervenções que resultaram na construção da Avenida Dez de Dezembro, e as demais obras de infraestrutura, foram de extrema importância para a mobilidade e infraestrutura urbana da cidade. Auxiliou a resolver os problemas de deslocamento dos meios de transporte e do trânsito. Como, solucionou déficits quanto ao provimento pelo poder público, de equipamentos urbanos básicos para a população.

### **3.2- Avenida Leste- Oeste**

As obras e a construção da Avenida Arcebispo Dom Geraldo Fernandes (Avenida Leste-Oeste), foi outro marco importante na história da cidade, quanto às propostas para mobilidade urbana. A construção e execução desta intervenção viária contribuíram para uma reconfiguração do sistema viário da cidade.

No percurso no qual se encontra atualmente a Avenida Leste-Oeste, anteriormente, foi antiga estrada de ferro da cidade. A antiga estação ferroviária após a desativação tornou-se, o Museu Histórico Municipal Padre Carlos Weiss. A retirada dos trilhos, e a construção de uma avenida era uma proposta antiga, anteriormente citada pelo poder municipal, inserida no Plano Diretor de 1968.

Ao contrário da construção da Avenida 10 de Dezembro, a Avenida Leste-Oeste, todo o processo de estudos e execução das obras ficaram a cargo da Prefeitura de Londrina. A prefeitura executou todas as etapas das obras, não

havendo processo licitatório na construção de todos os trechos ao longo da intervenção viária.

**FIGURA 9-** Foto aérea da Avenida Leste-Oeste



**Fonte:** Museu Histórico de Londrina

Muitas foram às justificativas proclamadas pelo poder público para justificar a intervenção viária, como, para legitimar a construção da via dentro da área central da cidade. Um dos motivos centrais, não justificado no projeto e nem no discurso público, está relacionado ao progressivo sucateamento da malha férrea em âmbito nacional. Esse sucateamento diretamente ligado às políticas que favoreciam os sistemas e meios de transporte rodoviários.

Fora as justificativas implícitas, as declarações proclamadas pelo poder público, legitimando a construção da avenida, podem ser verificadas em reportagem da época (LONDRINEWS, 1986, p.20) “Recentemente com a conclusão da Via Leste-Oeste e a mudança da variante ferroviária, possibilitou-se a expansão da área central, a reformulação do anel viário e o desenvolvimento de transportes de massa.”. Outra reportagem realizada pela Folha de Londrina relembra a trajetória política do prefeito Wilson Moreira, e suas ações como prefeito, “No lugar do leito da ferrovia surge a Avenida Leste-Oeste. Com o terminal urbano integra-se o transporte, permitindo o uso de mais de uma linha de ônibus com uma só passagem.” (Folha de Londrina 2000, p. 8a). Portanto, as motivações para a execução desse projeto, estavam pautadas, de acordo com as declarações

concedidas aos jornais, em executar melhorias para mobilidade e circulação viária na cidade de Londrina.

#### **4-A ORIGEM DOS PROBLEMAS DA MOBILIDADE E TRÂNSITO NAS CIDADES.**

A intensificação dos problemas ligados à mobilidade urbana e o trânsito nos centros urbanos brasileiros foi ampliado a partir da adoção do modal transporte rodoviário como o sistema majoritário no país. Esse fenômeno ocorreu a partir de transformações nas dinâmicas econômicas e sociais nas cidades brasileiras.

Foi a partir da ampliação da atividade industrial no país, na primeira metade do século XX, que se iniciaram grandes mudanças nas características na forma de ocupação das cidades brasileiras. Houve a expansão dos grandes centros urbanos, e conseqüente ampliação das atividades econômicas nesses espaços.

A ampliação das atividades econômicas contribuiu para o aumento do fluxo populacional que se transferiu do interior do país, das áreas rurais, com direção às grandes cidades. Movimento fomentado pela oportunidade de emprego disponível na atividade industrial e comercial. Contudo, o processo urbano-industrial aliado ao aumento populacional, colaborou para a expansão dos problemas urbanos.

A circulação e a mobilidade da população pelas cidades tornou-se um grande problema, visto que, a infraestrutura urbana e os meios de transporte existentes, não supriam a necessidade da demanda populacional que aumentava.

Houve a necessidade de que novas propostas fossem elaboradas para garantir a mobilidade nas cidades, e que estas propostas, promovessem soluções viáveis para o deslocamento no espaço urbano. A solução adotada pelo poder público, foi o emprego do automóvel e a ampliação do sistema rodoviário nacional.

A partir da década de 1930, a adoção pelo modal de transporte individual, o automóvel teve um grande aumento no país. A mudança foi justificada pela necessidade de realizar os deslocamentos de maneira mais rápida, para não comprometer as atividades econômicas e produtivas. O aumento do uso de veículos pela população se justifica também, em decorrência dos baixos investimentos na área de transporte coletivo nas cidades. Pois os sistemas existentes não supriam a demanda da população.

Constatado o aumento de automóveis nas ruas, progressivamente os problemas de mobilidade urbana nos grandes centros foram se alargando e tomando grandes proporções. Born contribui com a questão:

Desde a década de 1960, o modelo de desenvolvimento econômico baseado no crescimento da indústria automobilística impôs aos países uma cultura rodoviária, o que resultou no quase abandono dos demais modos de transporte, principalmente do transporte sobre trilhos. No mesmo período, o processo de urbanização acontecia de forma vertiginosa e desorganizada. Ou seja, as cidades brasileiras se formaram dentro de uma cultura voltada para o automóvel (BORN. L.N, 2011, p.155).

O automóvel representou a “solução” viável para espaço urbano, o meio de transporte que iria sanar as demandas de mobilidade, promovendo fluidez e velocidade, e iria garantir o funcionamento das relações econômicas e produtivas. A adoção da política rodoviária no país deve-se, principalmente, às políticas adotadas pelo Estado Brasileiro voltadas para mobilidade urbana e transporte.

No Brasil, as políticas que priorizaram o modal rodoviário, tiveram início na gestão do Presidente da República Washington Luís 1926-1930. Este presidente defendia a construção de estradas, como uma medida importante para o desenvolvimento do país, “Governar é povoar; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies governar é, pois, fazer estradas” (LÁZARO, Brasil Escola). Verifica-se na frase, forte orientação a favor da introdução do modal rodoviário no país. Washington Luís foi o presidente que contribuiu para o início da nova orientação política de mobilidade e transporte no Brasil no século XX.

Após o período da gestão de Washington Luís a frente da presidência da república, outra gestão presidencial contribuiu para intensificação dos projetos rodoviários no Brasil, como contribuiu, para a vinda e instalação das grandes corporações automobilísticas internacionais. Este foi o governo Juscelino Kubitschek.

A gestão do Presidente Juscelino Kubitschek, foi marcada pela transferência da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília, mas também pela forte política de incentivo e expansão das rodovias, e a instalação das empresas multinacionais automobilísticas no país. As políticas rodoviárias propostas por Juscelino Kubitschek tinham como prerrogativa, promover uma extensiva integração do território nacional por meio de estradas e rodovias, contribuindo para o crescimento econômico do país. A construção de Brasília orientou esta política.

Com a transferência da capital federal para o planalto central, foi necessário promover uma extensiva conexão de Brasília com as demais regiões do país, e a forma adotada, foi a partir da construção das rodovias federais. Por exemplo, as



rodovias Belém-Brasília, Brasília-Rio Branco e Cuiabá-Porto Velho (LÁZARO, Brasil Escola).

Aliado a construção de rodovias, havia no do discurso e nas propostas de Juscelino, a necessidade de expansão da produção industrial nacional, expansão que iria contribuir para impulsionar o crescimento econômico do país. Esta expansão industrial seria alavancada com a instalação de grandes grupos e corporações automobilísticas.

Juntamente com as indústrias automobilísticas, diversas outras empresas ligadas ao setor, como às indústrias de autopeças, pneus, combustíveis (petrolíferas), vieram para o país. Lázaro contribui com a questão afirmando que “Em nome dessa estratégia de atração de capitais e geração de empregos, as ferrovias, que tiveram maior importância durante o período do ciclo do café, foram sucateadas e desprezadas em favor do rodoviarismo.” (LÁZARO, Brasil Escola).

Ou seja, o desenvolvimento do país iria ocorrer a partir do novo modal de transporte. E os demais modais de transporte, principalmente o ferroviário, foram sucateados a partir desse momento.

Foi constituído no imaginário da população, que os veículos motores representavam à modernidade, uma nova forma de organização da cidade e da sociedade. O sistema rodoviário iria colaborar para uma expansão da economia nacional em diversas áreas, por exemplo, ampliação do consumo pela população a partir da venda de carros e derivados, e contribuiria para geração de empregos em grande escala.

Neste período, ganha notoriedade a região conhecida como ABC paulista, local estratégico onde foram instaladas grandes montadoras automobilísticas e indústrias complementares de autopeças.

O golpe final para consolidação da política rodoviária no país, que deu continuidade aos incentivos políticos e econômicos, foi durante o período da Ditadura Militar no Brasil. Mais precisamente no período conhecido como Milagre Econômico, como afirma Silva (2011, p.121) “o período do Milagre Econômico dos anos 60 e 70 que ratificou a opção rodoviarista, depõe sobre o sucateamento do transporte público que hoje é um dos fatores que condiciona ao uso do automóvel.”.

A Ditadura Militar consolidou a política do transporte individual, com a contribuição efetiva do sucateamento dos sistemas ferroviário em âmbito nacional. Praticamente extinguiram-se os investimentos e as operações neste sistema.

Ao longo de quase meio século, as políticas exercidas pelos agentes públicos, principalmente as políticas federais, foram minando gradativamente os investimentos em transporte coletivo. Substituindo gradativamente, o investimento no modal de transporte ferroviário e hidroviário, para o rodoviário prioritariamente. Essas ações políticas contribuíram significativamente para o aumento dos problemas de mobilidade urbana constituídos nas grandes e médias cidades brasileiras.

## 5- OS PRINCIPAIS DOCUMENTOS REFERENTES À MOBILIDADE URBANA NO BRASIL.

### 5.1-Constituição Federal

As questões referentes ao planejamento e ordenamento urbano no Brasil, tomaram novos caminhos principalmente com o marco institucional da Constituição Federal de 1988. A constituição, nos artigos Nº 182 e 183, expõem os critérios quanto à instituição e consolidação da Política Urbana no país. Estes artigos foram às primeiras propostas pertinentes, para orientação da política urbana no território brasileiro.

Segundo o artigo Nº 182 Constituição Federal de 1988 que trata da política urbana:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretriz geral fixadas em lei tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (BRASIL, 1988)

O desenvolvimento urbano de acordo com os artigos da política urbana deve ser orientado a partir de políticas públicas, sobe a gerência dos poderes municipais. O artigo não aborda quais são as ações pertinentes, que devem ser executadas para resolução do problema urbano. Apenas norteia qual esfera do poder público deve executar.

### 5.2- O Estatuto da Cidade

Constatada a falta de “aplicabilidade” dos artigos nº 182 e 183 da Política Urbana, contidos na Constituição Federal. No ano de 2001 foi instituído por Lei Federal Nº 10.257 o Estatuto da Cidade. Esta lei surge na tentativa de dar um sentido prático, e ser um real instrumento, para legitimar e executar os artigos da Política Urbana.

O Estatuto da Cidade trata a política urbana como:

Art. 2. A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais; I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, **ao transporte** e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações (BRASIL, 2001)

Os principais pontos de atuação do Estatuto da Cidade são: esclarecer e cumprir a real função social da cidade e da propriedade urbana e orientar quais são as ações cabíveis pelo poder municipal, para promover intervenções benéficas no espaço urbano.

São apresentadas propostas para à reformulação das infraestruturas das cidades brasileiras. Por exemplo, propostas para sanar a ineficiência dos sistemas de transportes coletivos, e também é abordado o problema da circulação nas cidades em âmbito nacional.

O Estatuto da Cidade é a lei referência para orientação e elaboração de um plano para os municípios com foco na política urbana. Retifica a responsabilidade do pensar e planejar a cidade sobre a responsabilidade do poder municipal. Para que a política de ordenamento urbano seja objetivada, de acordo com as determinações do Estatuto da Cidade, é necessário que o município elabore um documento próprio, com suas especificidades e diretrizes para tanto.

O documento que contém todas as demandas relativas ao planejamento urbano de um município, com propostas direcionadas ao desenvolvimento urbano coeso, é o Plano Diretor Participativo.

### **5.3-Política Nacional de Mobilidade Urbana.**

Constatada a complexidade da questão urbana no Brasil e sua diversidade de questões, o Governo Federal junto ao Ministério das Cidades elaborou Leis e cartilhas a fim de orientar especificamente os mais distintos problemas urbanos. Estes, com o intuito de contribuir para a administração dos governos estaduais e municipais. O documento de interesse para mobilidade urbana, como a respectiva Lei analisada, é a LEI FEDERAL Nº 12.587 de 3 de Janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana revoga os decretos elaborados anteriormente pelo poder legislativo, como vem a complementar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e o Estatuto da Cidade. O conteúdo do texto de Lei é centrado, exclusivamente, na discussão de propostas de mobilidade urbana e transporte.

O terceiro artigo da Lei apresenta o que é o Sistema Nacional Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município (BRASIL, 2012).

A mobilidade urbana só pode ser alcançada por intermédio de um conjunto de ações trabalhadas de maneira conjunta, e que garantam o deslocamento efetivo nas cidades. Esses deslocamentos podem ser executados de diversas formas, porém, a forma mais usual, é a partir do uso dos meios de transporte, motores ou não. Os meios de transporte auxiliam para que ocorra a circulação com fluidez e velocidade no meio urbano, e para não haver prejuízo às atividades econômicas desenvolvidas nos municípios do Brasil.

Outra característica necessária para a concretização da política de mobilidade urbana é o maciço investimento em infraestruturas viárias nas cidades. Investimento que contribua para maior flexibilidade dos meios de transporte no meio urbano, proporcionando meios adequados para os meios de transporte circular por esses espaços.

O segundo parágrafo, do terceiro artigo da Política Nacional de Mobilidade Urbana, classifica quais são os principais modelos de transportes urbanos.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados: I - quanto ao objeto: a) de passageiros; b) de cargas; II - quanto à característica do serviço: a) coletivo; b) individual; III - quanto à natureza do serviço: a) público; b) privado (BRASIL, 2012).

O terceiro parágrafo trata das infraestruturas necessárias para que os meios de transportes possam se locomover com fluidez, para que a mobilidade urbana se efetive.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana: I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metro-ferrovias, hidrovias e ciclovias; II - estacionamentos; III - terminais, estações e demais conexões; IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; V - sinalização viária e de trânsito; VI - equipamentos e instalações; e VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações. (BRASIL, 2012).

Em suma, os sistemas e meios de transportes urbanos, não vão ser eficazes nos deslocamentos urbanos, sem os devidos investimentos em infraestrutura viária descritos no terceiro parágrafo. Portanto, mobilidade urbana é resultado da relação coerente entre meios de transporte, aliado a investimentos públicos em meios de circulação adequados. A mobilidade urbana só pode ser viabilizada, a partir do investimento em transporte e infraestrutura.

O quarto artigo da política nacional de mobilidade urbana, trata a questão do transporte urbano.

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizado para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano; VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público; (BRASIL, 2012).

A partir da interpretação do quarto artigo, o transporte urbano faz parte do conjunto dos meios de deslocamento dentro da cidade, e podem ser exercidos tanto por veículos privados e públicos (carros, motocicletas, ônibus e caminhões). Estes tipos de veículos deslocam-se e transportam nas cidades tanto pessoas como mercadorias.

Quanto ao modal de transporte público de passageiros, estes podem ser efetivados por intermédio de veículos públicos coletivos, que geralmente são os ônibus, trem metropolitano e o metrô. Com a função de executar o transporte de pessoas exclusivamente.

Estas últimas categorias de meios de transporte, que exercem a função do transporte público coletivo, são a forma de locomoção de passageiros acessível a todos os indivíduos, a partir do pagamento de taxas impostas pelo poder público. Estas categorias exercem linhas e itinerários determinados. Ou seja, é uma categoria de transporte que é centrada na promoção do deslocamento coletivo dentro das cidades, e têm a capacidade de transportar um maior número de pessoas por viagem.

Na contra mão do transporte coletivo, existe outra categoria de transporte que limita substancialmente o número de indivíduos por viagem, porém, agrega maior “qualidade” as pessoas ao longo do percurso e no deslocamento das cidades. Estes são os meios de transporte particulares individuais, os carros, motos, etc.

Prosseguindo, o quinto parágrafo da política nacional de mobilidade urbana, apresenta os princípios fundamentais para que a política seja fundamentada em âmbito nacional:

I - acessibilidade universal; II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VII -

justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012).

Estes princípios listados são fundamentais para elaborar as políticas de mobilidade em âmbito nacional. Dentre os incisos citados, alguns se destacam: acessibilidade universal, equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, segurança nos deslocamentos das pessoas. Os incisos destacados chamam atenção, pois, deveriam ser os princípios norteadores para uma coerente elaboração de políticas pró-mobilidade urbana nas cidades brasileiras.

O sétimo artigo trata dos objetivos da referida Lei, sendo que os que merecem destaque são os referentes à redução das desigualdades no acesso e na mobilidade nos centros urbanos. O artigo focado nas ações de inclusão social, promoção do acesso aos serviços básicos e aos equipamentos sociais, além de garantir condições de a população ter o acesso, e a mobilidade dentro do espaço urbano (BRASIL, 2012).

Por fim o Artigo 24º que destaca:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo; II - a circulação viária; III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; VII - os polos geradores de viagens; VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos (BRASIL, 2012).

Considera-se que para haver uma reestruturação nas políticas de mobilidade urbana, é necessário que as diretrizes da política de planejamento urbano do Brasil sejam revistas, e que as futuras propostas priorizem, definitivamente, o deslocamento coletivo no meio urbano.

A política de mobilidade deve promover a inclusão de todos agente do meio urbano, e a inclusão só poderá ser possível, a partir da constituição de uma efetiva

política de transporte público coletivo, aliada a uma reestruturação nos investimentos das infraestruturas viárias.

Portanto, que seja corrigida toda a distorção atual constatada. Que sejam priorizadas as políticas de mobilidade, acessibilidade e circulação das cidades voltadas para o interesse coletivo.



## 6- OS PROBLEMAS DE MOBILIDADE E TRÂNSITO EM LONDRINA

Para tratar quais se quais são atualmente os principais pontos, que colaboram para intensificar os problemas ligados à mobilidade urbana em Londrina, a conceituação de mobilidade urbana deve ser abordada.

O tema da mobilidade urbana é discutido entre os diversos setores da sociedade brasileira há alguns anos. E a discussão ficou mais intensa a partir da crise da mobilidade nos grandes centros urbanos. Processo intensificado após a década de 1970.

Born define mobilidade urbana como:

Um atributo associado às pessoas e aos bens, correspondente às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, considera as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades neles desenvolvidas (BORN. L.N, 2011, p.155).

Mobilidade urbana é o resultado do deslocamento de pessoas pelo espaço urbano. Deslocamentos realizados por intermédio de veículos privados, transporte público, bicicletas e pelos pedestres, em locais dotados de infraestrutura urbana adequada para promover tal circulação (BORN, 2011).

A mobilidade urbana caracteriza-se por “um conjunto complexo composto pelos diversos modos de transportes, de passageiros e de carga, e a interação deles com as infraestruturas de circulação, com o meio urbano, de origem, de passagem e de destino, e com o meio ambiente” (BORN. L.N, 2011, p.155).

Logo para definir o conceito de trânsito, foi necessário mencionar o Código de Trânsito Brasileiro, LEI Nº 9.503.

De acordo com o artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro.

Art.1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. (BRASIL, 1997)

Trânsito de acordo com a legislação federal é a ação resultante de agentes que se locomovem, de forma individual ou coletiva, por um sistema viário.

Expostas as conceituações sobre mobilidade urbana e trânsito, vão ser apresentadas algumas questões que colaboram para a intensificação dos problemas de mobilidade urbana em Londrina.

Como analisado, a cidade de Londrina sofreu um processo acelerado de crescimento urbano e desenvolvimento econômico. Entretanto, a infraestrutura urbana da cidade, não acompanhou tal processo de maneira efetiva. Ao longo dos anos, medidas corretivas foram executadas, obras públicas realizadas, porém, não foram suficientes para sanar déficits estruturais, especialmente, as ligadas à mobilidade urbana.

Os entraves da questão da mobilidade urbana em Londrina são em grande parte, vinculadas aos elevados números de veículos nas vias, congestionamentos, ausência de espaços para circulação de veículos e pedestres no sistema viário, elevados índices de acidentes na cidade e a ineficiência do sistema de transporte público coletivo. Estes fatos contribuem para a não garantia dos direitos básicos de mobilidade à população.

Londrina possui atualmente uma frota de mais de 350 mil veículos cadastrados no DETRAN-PR-2014 conforme a **tabela1**. Para uma população de pouco mais de 543 mil habitantes (IBGE, 2014).

**Tabela 1- Frota de Londrina anos de 2009/09-2014**

Anos	Automóvel	Caminhão	Caminhonete	Motocicleta	Ônibus	Outros	Total
2009	160.295	7.828	14.072	47.101	1.737	35.779	266.812
2010	171.262	8.101	16.316	50.508	1.784	36.896	284.867
2011	182.015	8.490	18.889	53.821	2.013	39.076	304.304
2012	191.915	8.687	20.700	55.895	1.938	40.364	319.499
2013	203.146	8.905	22.782	57.441	1.867	41.859	336.000
2014	215.564	9.078	24.860	58.596	1.930	43.354	<b>353.382</b>

**Fonte: DETRAN-PR**

O município de Londrina chegou à proporção de aproximadamente um veículo motorizado para cada dois habitantes até o mês de setembro de 2014. Circunstância essa um agravante para a questão em foco. O aumento da venda de veículos nos últimos anos em Londrina, pode compreendida a partir das ações políticas-econômicas adotada pelo governo federal. Ao longo dos últimos dez anos, houve uma série de incentivos fiscais, promovidos pelo governo como a redução do IPI para veículos, que incentivou à comercialização de carros no país. O que em grande medida, contribuiu para o aumento substancial da frota municipal nos últimos anos. E colabora diretamente para intensificação do problema da mobilidade urbana em Londrina.

Ainda que, importantes obras foram realizadas pelo poder público, como a Avenida Dez de Dezembro e Leste-Oeste no passado, que colaboraram para melhorar a situação. As respectivas intervenções não acompanharam o crescimento da frota veicular verificada da cidade, que demanda cada vez mais espaço.

Outro entrave da cidade é relacionado à condição da estrutura e do sistema viário. Apesar de possuir boa parte das suas vias asfaltadas, significativa parcela das vias de Londrina encontra-se em condição inadequada. A maior incidência de vias em processo de deterioração concentra-se, em bairros mais afastados das áreas centrais, apesar de não ser difícil constatar situação semelhante no centro da cidade. Outro ponto é a questão ligada à sinalização do sistema viário, as situações das caçadas, ciclovias e os pontos de ônibus. Estes problemas precisam ser revistos e reestruturados, para garantir melhoras para a população ao longo de seus deslocamentos.

A área centra da cidade é outro gargalo para a questão de mobilidade urbana. No centro é onde estão concentradas as principais atividades econômicas em Londrina. Esta concentração de atividades caracteriza a área central com um local de grande movimentação e concentração de pessoas e veículos, fato que contribui em grande medida para a ocorrência de congestionamentos na região. Colaborando diretamente para baixa fluidez do sistema de transporte público coletivo na região central, já que existe uma disputa diária por espaço entre os agentes do trânsito nessa localidade.

Atualmente, propostas de intervenção na área central da cidade são difíceis de serem executadas e muitas vezes inviabilizadas. Não há espaço físico disponível no centro, para a execução de propostas de ampliação da estrutura viária que venham a resultar em efetiva transformação no sistema viário.

A inexistência de espaço na área central é decorrente do histórico processo de planejamento e crescimento da área central, que resultou num intenso adensamento das atividades econômicas, estas, constituídas ao longo das vias. Atualmente qualquer proposta de intervenção proposta para sanar as questões viárias na área central, por parte da prefeitura municipal, esbarra nos onerosos processos de desapropriação. O que gera muito debate entre os comerciantes e a prefeitura. O planejamento urbano muitas vezes inadequado, focado na reestruturação do sistema viário de Londrina, é um complicador para a resolução da questão de mobilidade urbana na cidade.

A situação contatada em Londrina, quanto à ineficácia das propostas, para resolução da questão da mobilidade urbana, estão relacionadas à lentidão do poder público em agir no foco do problema. Nunca os antecipando, quase sempre mitigando os mesmos.

De maneira geral, os principais pontos problemáticos verificados na cidade para intensificação do problema da mobilidade em Londrina são o transporte público coletivo ineficaz, de qualidade questionável, caracterizado por longos períodos de espera para população, com pouca articulação entre as áreas da cidade. A sinalização e estrutura viária em muitas áreas superada, que necessita ser repensada. Insuficientes propostas de ampliação de ciclo-faixas. Vias de passeios públicos intransitáveis em boa parte das vias, e uma política pública direcionada a garantir os investimentos, majoritariamente à circulação e mobilidade do transporte público coletivo.

### **6.1-A mobilidade e o transporte no Plano Diretor de Londrina de 2008**

O atual Plano Diretor Participativo de Londrina instituído pela LEI Nº 10.637, DE 24 DE DEZEMBRO DE 2008, propõe ações para mobilidade urbana na cidade. Porém, as determinações elaboradas no Plano são orientadoras.

No sexto artigo do Plano Diretor, que discute seus principais objetivos, são expostas as propostas para a ordenação do território, focado em garantir a função social da cidade. Uma destas garantias é a promoção de políticas públicas que garantam à mobilidade urbana, por intermédio do transporte público coletivo (LONDRINA, 2008). De acordo com plano, as elaborações, propostas e as possíveis ações a serem executadas pelo poder municipal, voltadas para a política de mobilidade urbana, devem ficar a cargo de representantes da CMTU-Companhia Municipal de Trânsito e Urbanismo de Londrina.

O terceiro capítulo do Plano Diretor estabelece a instituição da Política de Mobilidade Urbana em Londrina. De acordo com o artigo 108º, a política de mobilidade urbana necessita ser proposta de maneira articulada, e deve integrar todos os agentes que transitam pelo município e região metropolitana. Estes agentes são os meios de transporte, tanto de pessoas como o de cargas, que estão circulando sobre sistema viário da cidade. Garantindo a população londrinense, o direito de ir e vir com sustentabilidade com a melhor relação custo benefício social.

Para que a política de mobilidade urbana efetivamente seja concretizada, é imprescindível que as ações a serem adotadas pelo poder público tenham como orientação princípios norteadores. O artigo 108º apresenta os respectivos princípios:

I. priorizar a mobilidade e a acessibilidade cidadã voltada aos pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência e pessoas com restrição de mobilidade, em relação ao transporte motorizado; II. Priorizar, na ordenação do sistema viário, a circulação do transporte público coletivo sobre o individual, conforme demanda de transporte, capacidade e função da via; III. Reduzir tempos de viagem; VII. Compatibilizar a legislação existente com as diretrizes urbanísticas estabelecidas neste PDMPL, bem como exigir o cumprimento da Lei Federal nº 10.098/2000 e do Decreto Federal nº 5.296/2004, no que se refere à acessibilidade. (LONDRINA, 2008)

É necessário que a política de mobilidade priorize algumas demandas para ser eficaz. Estas precisam ser executadas, para reverter em benefício, primeiramente, aos pedestres, ciclistas e aos deficientes físicos. Estes são os grupos com prioridade no deslocamento na cidade. Como também deve ser dada a prioridade na execução de políticas voltadas transporte público coletivo, em detrimento ao transporte individual.

São tratadas no plano, ações que procedam em substancial diminuição dos longos períodos de viagem efetuados pelos meios de transporte na cidade. Essas ações são propostas para resolver os problemas, especialmente, nos horários de pico.

A partir da exposição dos princípios que norteiam a política de mobilidade do plano diretor, faz-se necessário que sejam abordadas as diretrizes para que tais demandas se objetivem. As mencionadas diretrizes precisam ser propostas em duas vertentes principais. Centradas nos sistemas de transporte, e no sistema viário. Estes estão inseridos no artigo 109 parágrafo I.

a) adequar o atendimento às pessoas com deficiência e com restrição de mobilidade, no sistema de transporte coletivo público e privado e no sistema de transporte individual remunerado de passageiros; b) incentivar o uso do transporte não motorizado, através de bicicleta; c) disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo às características de trânsito e das vias urbanas; d) garantir a toda a população a oferta diária e regular de transporte coletivo; e) adequar a oferta de transporte público coletivo à demanda, compatibilizando com as diretrizes de uso e ocupação do solo e contribuindo para o fortalecimento das diversas atividades nos bairros; g) assegurar concorrência e transparência na concessão da exploração do sistema público de transporte coletivo.(LONDRINA, 2008)

É necessário que seja constituído um sistema de transporte público coletivo de qualidade e eficiente, que contemple a população integralmente, contemplando todas as áreas da cidade.

O sistema de transporte coletivo necessita estar comprometido, em atender a população adequadamente, garantindo e oferecendo serviços de qualidade. A Prefeitura Municipal deve publicar, para toda sociedade, todas as etapas de licitação e contratação das empresas, que vão prestar o serviço de transporte público municipal. Garantindo a transparência e lisura de tal processo.

Quanto às propostas contidas no plano diretor referentes às reformulações no sistema viário, destacam-se os seguintes parágrafos do artigo 109:

a) garantir à população condições eficientes de deslocamento e acessibilidade aos locais de moradia, trabalho, serviços e lazer; c) reduzir o caráter da área central de principal articuladora do sistema viário urbano e intermunicipal, realizando as obras necessárias que permitam a integração entre os diversos bairros da cidade e garantam a sua estruturação planejada; d) promover campanhas de educação para o trânsito, visando à redução de acidentes automobilísticos; e) minimizar o conflito entre trânsito de veículos e de pedestres; f) manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes para pedestres e veículos; g) desenvolver o sistema cicloviário; h) estabelecer padrões de qualidade das calçadas, com a finalidade de assegurar condições adequadas de trânsito para todos os pedestres - Programa Calçada para Todos; k) fornecer subsídios para revisão da legislação urbanística e estabelecer critérios e parâmetros de transporte e trânsito no processo de análise e aprovação de empreendimentos geradores de tráfego, por meio de órgãos colegiados; e l) promover ações de monitoramento e segurança, por meio de Sistemas de Informações Geográficas e Tecnologia de Informação. (LONDRINA, 2008)

As citadas propostas, focadas em ações no sistema viário em Londrina, estão centradas em garantir sistema viário coeso, com intuito de flexibilizar a circulação dos meios de transporte, de pessoas e mercadorias.

O plano orienta para a uma reestruturação das vias, para a descentralização do transporte público da área central, deixando de ser o local de referência para articulação dos sistemas de ônibus dentro da cidade. Com intenção de promover e garantir a integração das diversas localidades e bairros da cidade, ao transporte público coletivo.

São tratadas ações que contribuam para diminuição nos acidentes de trânsito no município, como, propostas para mediar os conflitos existentes cotidianamente entre pedestres e motoristas.

Concluindo, as determinações tem foco principal de constituir um sistema viário seguro, que garanta à população o direito a mobilidade urbana. A partir de intervenções e propostas que repensem a estrutura das vias de Londrina, investindo na mobilidade de ciclistas e pedestres prioritariamente.

## **7-PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO URBANO SUSTENTÁVEL DE LONDRINA**

Vão ser abordadas nesta parte da pesquisa, às propostas atuais que estão sendo discutidas pelos órgãos competentes do município de Londrina, com a perspectiva de promover a reestruturação das políticas de mobilidade urbana para o desenvolvimento de Londrina. Propostas que estão em consonância com as demandas e diretrizes contidas no Plano Diretor Participativo de Londrina de 2008.

As citadas propostas estão previstas no documento PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO URBANO SUSTENTÁVEL DE LONDRINA (PDUSL) Londrina-2012. Este documento elaborado pelo IPPUL apresenta propostas de intervenção, para uma efetiva reformulação das políticas de mobilidade urbana em Londrina.

De acordo com o documento, faz-se necessário, que os investimentos públicos utilizados para reformulação das políticas de mobilidade urbana, estejam centrados na execução de obras que procedam em expansão do sistema de ciclovias no município, e que sejam reestruturadas as infraestruturas do sistema viário, em pontos específicos da cidade, que estão listados no documento (IPPUL, 2012).

A Tabela e o Mapa abaixo abordam as principais intervenções que são propostas pelo documento.

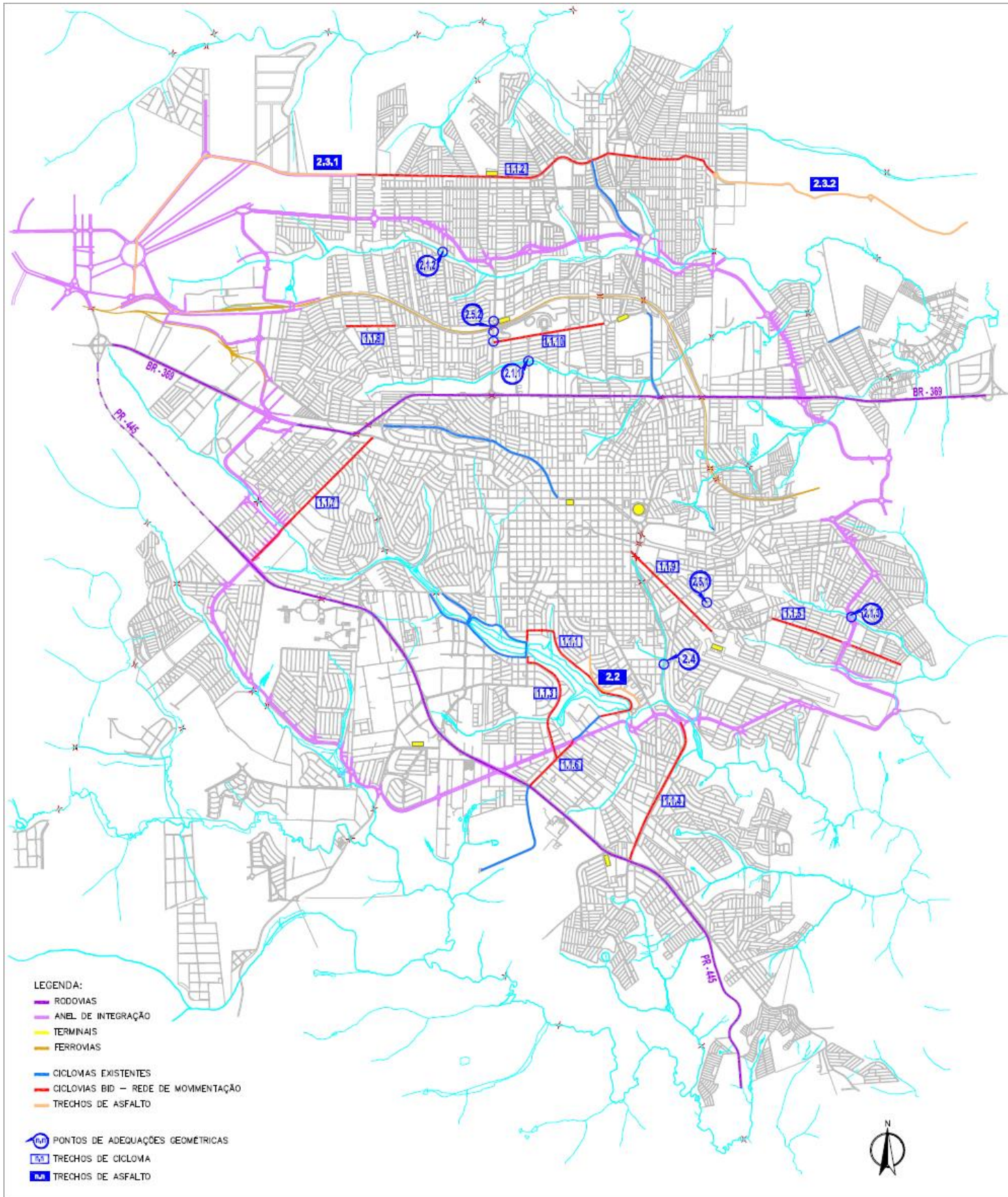
Tabela 2- Proposta de Mobilidade Urbana

MOBILIDADE URBANA			
SUB COMPONENTE	ITEM	SUB ITEM	DETALHAMENTO
1. Ciclovias	1.1 Rede de Movimentação Urbana	1.1.1	Ciclovias Lago Igapó 1: 3.300 m. (MTUR)
		1.1.2	Ciclovias Saul Elkind: 5.800 m. (MTUR)
		1.1.3	Ciclovias Avenida Adhemar de Barros: 2.300 m.
		1.1.4	Ciclovias Avenida Dez de Dezembro: 2.500 m.
		1.1.5	Ciclovias Avenida Robert Koch: 2.150 m.
		1.1.6	Ciclovias Avenida Harry Prochet: 1.000 m.
		1.1.7	Ciclovias Avenida Arthur Thomas: 2.800 m.
		1.1.8	Ciclovias Avenida Aracy Soares dos Santos: 800 m.
		1.1.9	Ciclovias Avenida Santos Dumont: 1.800 m.
		1.1.10	Ciclovias Avenida Henrique Mansano: 1.850 m.
2. Adequações do Sistema Viário	2.1 Transposição	2.1.1	Transposição do Córrego Quati - Avenida Oulavo Benato
		2.1.2	Transposição do Ribeirão Lindóia - Avenida Francisco de Melo Palheta
		2.1.3	Transposição do Córrego Barreiro - Avenida Nereu Mendes
	2.2 Duplicação de Via	-	Duplicação da Rua Senador Souza Naves e Rua Presidente Costa e Silva
	2.3 Prolongamento de Via	2.3.1	Avenida Saul Elkind - Trecho Oeste 1ª FASE: 40.196,07 m²
		2.3.2	Avenida Saul Elkind - Trecho Leste 2ª FASE: 44.268,58 m²
	2.4 Passarela	-	Passarela para pedestres na Avenida Dez de Dezembro (Jardim Califórnia - Centro Cívico e 4º Distrito)
	2.5 Adequações Geométricas	2.5.1	Cruzamento da Rua Paul Harris e Avenida Anália Franco
		2.5.2	Cruzamentos das Avenidas Winston Churchill, Henrique Mansano e Lucílio de Held

Fonte: IPPUL



Mapa 1: Intervenções de Mobilidade Urbana



Fonte: IPPUL

## 7.1- Ciclovias

Inicialmente, vão ser apresentados às propostas que visam à ampliação de ciclovias no município. As respectivas propostas foram elaboradas, considerando o aumento do uso desse modal de transporte pela população de Londrina ao longo dos anos. Tal constatação é confirmada a partir da realização de uma série de entrevistas pelo IPPUL, com intuito de diagnosticar as necessidades, opiniões e quais são os principais locais de circulação pela população londrinense por intermédio de bicicletas.

Londrina hoje conta com pouco mais de 12 km de ciclovias. A proposta inserida no projeto pretende ampliar o sistema de ciclovias em 65 km, sem considerar a malha existente. As ciclovias tem o objetivo de “atender a todas as regiões da cidade, ainda que não haja a completa interconectividade da rede” (Londrina, 2012, p.4). O que é uma contradição, pois para ser eficaz, a rede necessita ser conectada.

A proposta deverá originar uma interligação da cidade pelo sistema de ciclovias por grande parte dos bairros de Londrina, além, de contribuir para a mobilidade dos ciclistas, que realizam deslocamentos casa-trabalho cotidianamente (Londrina, 2012).

A deficiência na conectividade das ciclovias em Londrina é um grande prejuízo para o sistema como um todo. Visto que não existe ligação entre os diversos bairros da cidade por esse sistema. As ciclovias estão dispostas de forma irregular pela cidade, prejudicando a expansão e o uso desse modal de transporte pela população.

A imagem a seguir, retrata o projeto da ciclovia ao longo do Lago Igapó-1. Projeto este finalizado.



**FIGURA 10-** Ciclovía Av. Souza Naves

**Fonte:** IPPUL

A ciclovía, do lago Igapó-1, possui 3.330m de extensão, e está localizada na região Centro-Sul da cidade. A ciclovía constituiu meio de acesso para os ciclistas entre a região do lago-1, no sudeste da cidade ao centro. Entretanto, essa ciclovía tem um caráter de uso turístico e de passeio, com finalidade recreativa.

É apresentada também, a proposta de instalação de ciclovía ao longo da Avenida Saul Elkind, na zona Norte da cidade. Esta operação não foi iniciada até o momento. Porém, o processo de contratação da empreiteira responsável pela execução da obra foi finalizado no mês de setembro de 2014 (BONDE, 03/10/2014). O percurso total desta ciclovía deverá ser de 5.800 m.

Esta intervenção é de grande importância para região e para população residente no bairro, pois, a expectativa é que a ciclovía atenda um contingente populacional de mais de 80 mil pessoas. Mas, de acordo com a proposta, não haverá conexão com outros sistemas de ciclovía na região. Segue a imagem de o percurso a seguir.



**FIGURA 11:** Ciclovía na Av. Saul Elkind

**Fonte:** IPPUL.

A seguinte proposta de ciclovía para Londrina é a instalação do sistema de na Avenida Dez de Dezembro.

**FIGURA 12:** Ciclovía na Av. Dez de Dezembro

**Fonte:** IPPUL.



A Avenida Dez de Dezembro é um eixo viário por onde trafegam diariamente grande contingente populacional, incluindo os usuários de bicicletas. A ciclovia projetada para a avenida pode contribuir para constituição de um eixo de locomoção mais seguro para os ciclistas ao longo do deslocamento pela via. Uma vez que transitar de bicicletas pela Dez de Dezembro representa um grande risco para os ciclistas.

Concluindo a apresentação das propostas de construção das ciclovias em Londrina, vai ser exposta a proposta de construção de ciclovia na Avenida Henrique Mansano.

**FIGURA 13:** Ciclovia na Av. Henrique Mansano



**Fonte:** IPPUL.

A Avenida Henrique Mansano está localizada na Região Norte da cidade, e agrega diariamente um grande contingente de veículos. A avenida promove a conexão entre a Rodovia João Carlos Strass e a Avenida Rio Branco. Duas importantes avenidas da região Norte. A avenida promove acesso ao Estádio do Café e ao novo shopping localizado na região.

As mencionadas propostas de construção de ciclovias, com exceção da intervenção no Lago Igapó-1 já concluída, não foram iniciadas. Todas as outras

aguardam processo licitatório para contratação de serviços de empreiteiras, como as verbas da prefeitura para arcar com os custos operacionais.

O ponto principal a ser levantando, com relação às propostas de intervenção de ciclovias em Londrina, é que estes projetos não estabelecem conexão com nenhuma outra ciclovia. Este fato representa um entrave para o uso de bicicletas como meio de transporte pela população. Visto que não existem meios facilitadores e seguros para os percursos serem efetivados, como conectividade para efetuar deslocamentos pela cidade.

## **7.2- Propostas de Adequações do Sistema Viário**

Vão ser expostas algumas propostas de intervenção inseridas no referido documento, com foco na reformulação da estrutura viária de Londrina. Dentre todas as propostas contidas no documento, as intervenções viárias discutidas são da ordem de transposição de córregos, duplicação de vias, prolongamento de vias, passarelas.

### **7.2.1-Transposição de Córregos.**

Todos os projetos de transposição foram elaborados conforme decretos e padrões de regulação dentro da legalidade, além, de estar previsto todos os empréstimos e investimentos para execução das obras.

Segundo o Plano de Desenvolvimento Urbano Sustentável de Londrina (PDUSL):

Os projetos das transposições de cursos d'água dos fundos de vale apresentados ao BID foram elaborados conforme padrão estabelecido pelo DNIT e licitados pela prefeitura. No caso das obras do Córrego Quati e do Ribeirão Lindóia, tratando-se de recursos do Ministério das Cidades, o projetos foram aprovados pela Caixa Econômica Federal - GIDUR. (LONDRINA, 2012, p. 33)

A primeira proposta a ser apresentada referente às propostas de adequação do sistema viário é a proposta de transposição do Ribeirão Lindóia.

**FIGURA 14-** Transposição Rib. Lindóia

Fonte: IPPUL

A proposta de transposição do Ribeirão Lindóia, está situada na região Norte de Londrina, localizada entre os bairros Parigot de Souza e Coliseu. A proposta de intervenção tem o objetivo de reestruturar o eixo viário sobre o Ribeirão Lindóia. A intervenção tem perspectiva de beneficiar, assim que as obras forem concluídas, um contingente populacional de mais de doze mil pessoas diretamente. Esta proposta tem a expectativa de contribuir para melhoria na circulação viária da região, como, aliviar o fluxo viário que sobrecarrega a Avenida Winston Churchill (LONDRINA, 2012).

### **7.2.2-Duplicação de Vias.**

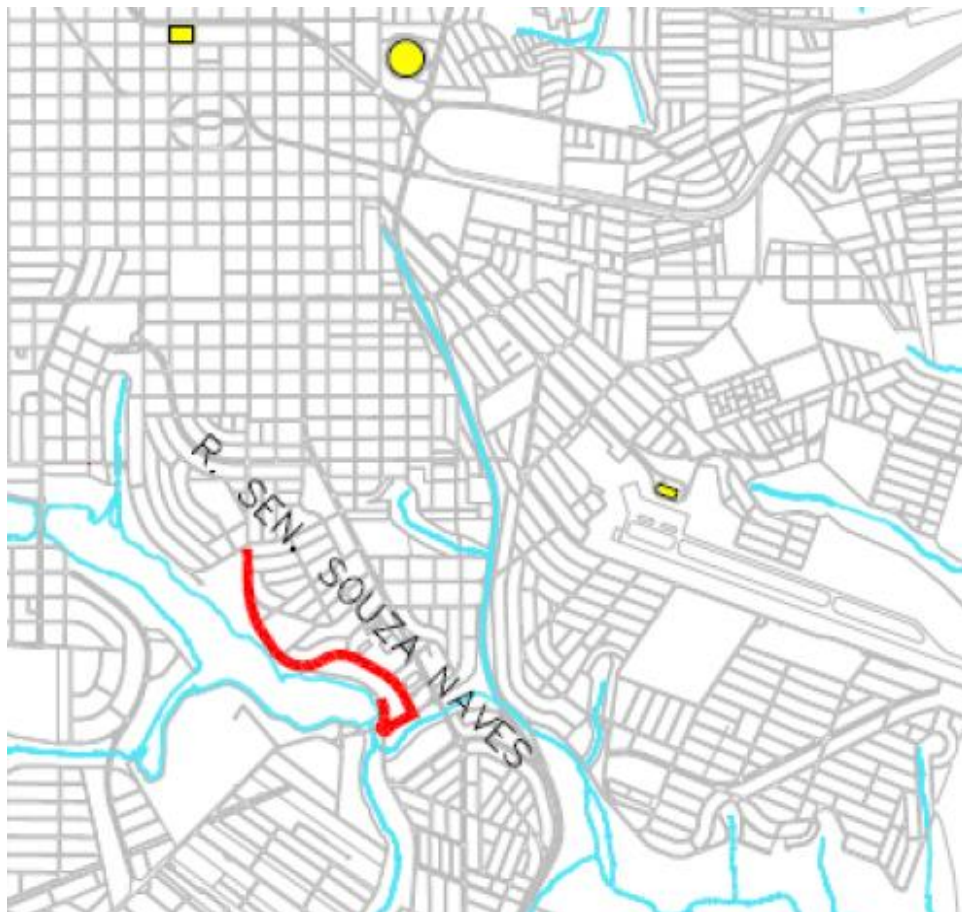
Quanto às propostas de Duplicação de Vias vão ser apresentadas algumas propostas planejadas para ocorrer na Avenida Senador Souza Naves.

A Avenida Senador Souza Naves, é uma importante via de ligação entre o centro da cidade de Londrina, que promove acesso ao Centro Cívico e a Zona Sul, nas proximidades do Lago Igapó-1. De acordo com o documento, as intervenções propostas para mobilidade na avenida são:



Projeto geométrico e de pavimentação, com plantas, perfis com greide, desenhos de detalhes e seções de pavimento; Projeto de drenagem; Projeto de sinalização; Quantitativo e orçamento; Contagem volumétrica de tráfego; Análise operacional. (Londrina, 2012, p.44)

**FIGURA 15-** Duplicação da Av. Sen. Souza Naves



**Fonte:** IPPUL

A proposta de intervenção é prevista para ser executado na parte Sul da Avenida, pois, é o local da via com único sentido para o tráfego. A intervenção está projetada para ocorrer entre as ruas, Henrique Dias e Heródoto.

Esta proposta tem o objetivo de diminuir de maneira significativa os elevados indices de congestionamento que ocorrem ao longo da via, principalmente, no trecho citado. Este é o local de acordo como documento, que compromete a mobilidade na região, principalmente, nos horários de pico (LONDRINA, 2012). A obra deve colaborar para a diminuição do tempo de viagem para motoristas e passageiros do transporte público coletivo na região.

Outras obras de duplicação de vias que estão em fase de execução em Londrina são as que ocorrem na Rodovia PR-445, e na Avenida Castelo Branco.



Estas duas intervenções não estão inseridas nas propostas do documento Plano de Desenvolvimento Urbano Sustentável de Londrina.

A duplicação da Avenida Presidente Castelo Branco é realizada com a perspectiva de promover melhorias no trânsito e no fluxo viário, tanto em direção a Universidade Estadual de Londrina, como no sentido contrário. E também, contribuir para solução para uma melhor circulação viária na região Oeste da cidade.

De acordo com Secretária de Obras do Município, a Avenida Castelo Branco “tem pontos de estrangulamento até chegar à Universidade Estadual de Londrina (UEL), não só nos horários de pico, mas também em eventos esporádicos realizados na universidade, como o vestibular e concursos.” (O BONDE, 2014).

O projeto de duplicação da avenida, não contempla ao longo da intervenção nenhuma proposta de construção de ciclovias. Ciclovia, que sempre foi uma demanda exigida tanto por parte da comunidade residente no bairro, e principalmente, pela comunidade universitária que vai em direção à universidade. Em reportagem concedida ao jornal O Diário em março de 2013, Breno Castello Branco, fala sobre a necessidade da implantação da ciclovia junto à obra, "Não adianta duplicar e depois pensar em fazer a ciclovia. Já que vai por a mão na massa, é bom fazer tudo ao mesmo tempo. Depois é muito improvável que eles coloquem a ciclovia" (O DIÁRIO, 19/03/2013).

As obras de duplicação da Avenida Castelo Branco, tiveram início em Junho de 2014, a obra está sendo executada pela empreiteira Gaissler Moreira Engenharia Civil Ltda, ao um custo total de R\$ 3.598.262,41.

Quanto à duplicação da Rodovia PR-445, que ocorre nos trechos entre os municípios de Londrina e Cambé, as intervenções que estão sendo realizadas são a instalação de 11 viadutos e trincheiras e seis passarelas (INFRAESTRUTURA URBANA, 2014). Em nota publicada pela prefeitura de Londrina em 15/10/2012, antes do início das obras, o governador do estado Beto Richa discursa sobre a importância da obra de duplicação da Rodovia, “É uma obra aguardada há décadas, principalmente nesse trecho urbano da PR-445, onde muitos acidentes acontecem e a população sofre com a falta de segurança.” (Londrina, 15/10/2012).

Após quase dois anos com as obras em andamento, o governador novamente expôs ao público, os benefícios que a duplicação trará a população de Londrina e região.

São inúmeros benefícios. Aliviará o congestionamento, aumentará a segurança e a tranquilidade. É com muito orgulho que estamos conseguindo atender essa demanda. A duplicação vai proporcionar desenvolvimento econômico e social para todo o norte do Paraná. (LONDRINA, 09/10/2013).

A duplicação da PR-445 tem como objetivo central, de acordo com o poder público, sanar os problemas históricos de mobilidade urbana, como repensar a segurança no trecho da rodovia que corta Londrina e Cambé. Além de alavancar o crescimento econômico da região.

### **7.2.3 Prolongamento de Via**

Vai ser apresentada a proposta de intervenção para o prolongamento em dois sentidos da Avenida Saul Elkind. A proposta de duplicação foi elaborada com objetivo de “melhorar as condições de tráfego, além de proporcionar facilidade no atendimento dos serviços básicos de transporte coletivo, coleta de lixo, emergências e segurança” (LONDRINA, 2012, p.51). A expectativa da prefeitura, após que os processos de aprovação, licitação e conclusão da obra seja finalizado, é que o resultado desta intervenção venha a beneficiar uma população de cerca de 128mil habitantes. Principalmente para os que residam e trabalhem na região norte da cidade.

A imagem a seguir localiza a parte Oeste da Avenida Saul Elkind, e apresenta o primeiro ponto de intervenção. Esta intervenção promoverá acesso direto da região, com a Rodovia PR-445, próximo ao município de Cambé.

**FIGURA 16:** Duplicação trecho Oeste Av. Saul Elkind

Fonte: IPPUL

**FIGURA 17:** Duplicação trecho Leste Av. Saul Elkind

Fonte: IPPUL

A segunda etapa de intervenção da Avenida Saul Elkind está planejada para ocorrer na parte leste da Avenida, promovendo ligação com a BR-369, próximo ao município de Ibiporã.

As respectivas propostas de intervenção de prolongamento da extensão da Avenida Saul Elkind deverá ampliar o percurso da avenida em 5 km no sentido

Oeste, e 5,6 km no sentido Leste. O valor esperado para realização de tais intervenções foi alçado em R\$ 5.783.677,70 e R\$ 5.506.787,02 milhões respectivamente.

#### **7.2.4-Passarelas**

Por fim, finalizando as propostas contidas no documento (PDUSL-2012), vai ser apresentada a proposta de construção de passarela sobre a Avenida Dez de Dezembro. Também vai ser apresentada a construção da passarela sobre a Avenida Tiradentes. Esta última não consta nas propostas do documento (PDUSL-2012).

A proposta da passarela sobre Avenida Dez de Dezembro, quando for finalizada, deverá atender a uma população de 24 mil habitantes (Londrina, 2012). População da região do Bairro Jardim Califórnia, e dos bairros ao longo das Avenidas Duque de Caxias e Avenida Inglaterra.

A proposta foi elaborada para garantir maior facilidade e segurança no deslocamento dos pedestres residentes do Bairro Jardim Califórnia e áreas adjacentes. Principalmente os que vão em direção ao centro cívico e ao centro da cidade. A construção da passarela tem a intenção de diminuir de maneira significativa, os indicies de acidentes que resultam em atropelamentos dos pedestres nos respectivos locais.

Outra proposta de construção de passarela, que foi executada no ano de 2014 em Londrina, foi à passarela sobre a Avenida Tiradentes, em frente ao Parque de Exposições Ney Braga. A construção da passarela, sempre foi uma demanda antiga dos moradores da região e dos frequentadores do parque de exposições. Igualmente exigida pelos organizadores de feiras no Parque Ney Braga ao longo dos anos.

O Diretor Presidente da Sociedade Rural do Paraná, explica em reportagem concedida à ACIL, a necessidade da construção da passarela, “faz parte do projeto do evento garantir acesso seguro ao parque [...] a construção também facilitará a mobilidade de moradores dos bairros próximos e de trabalhadores de indústrias e comércios da região.” (ACIL, 2014).

A construção da passarela garante um meio de acesso mais seguro para os moradores da região do parque Ney Braga atravessar a Avenida Tiradentes. Entretanto, o motivo principal da construção da passarela foi o garantir acesso seguro para os frequentadores do Parque de Exposições nos dias de evento, como

afirma o Diretor de Trânsito do IPPUL, João Ulisses Lopes, “uma demanda pontual, mas muito importante para Londrina, visto que o local recebe grandes eventos durante todo o ano, sendo a ExpoLondrina o que mais eleva o fluxo de pessoas.”(ACIL, 2014).

A maior parte das propostas descritas acima foi elaborada pela Prefeitura Municipal junto ao IPPUL, com intenção de promover mudanças para melhora significativa da mobilidade urbana em Londrina. São estudos realizados focados em repensar a circulação dos meios de transporte dentro do município, como reconfigurar as atuais estruturas viárias.

## **8- INTERVENÇÕES E PROPOSTAS PARA O TRANSPORTE NA CIDADE DE LONDRINA**

No ano de 2013, foram apresentadas propostas elaboradas pela atual gestão da Prefeitura Municipal de Londrina, com intenção de promover melhorias no sistema de transporte público coletivo. As principais propostas apresentadas até o momento para estabelecer melhorias no transporte público na cidade, é a introdução do sistema BRT'S. E a ampliação das faixas exclusivas dos ônibus nas principais avenidas de Londrina.

Os BRT'S (Bus Rapid Transit) sigla que significa transporte rápido de ônibus, são um sistema de ônibus com perspectiva de garantir um serviço de transporte público eficaz com rapidez. Os deslocamentos são realizados em corredores exclusivos, de maneira que simule os meios de transporte sobre trilhos, como os metrô, porém, com um custo de introdução e operação inferior.

As principais características dos BRT'S são:

Corredores dedicados para a circulação do transporte coletivo; Embarque e desembarque no mesmo nível dos veículos, tornando o processo mais rápido; Sistema de pré-pagamento de tarifa; Veículos de alta capacidade, modernos e com tecnologias mais limpas; Transferência entre rotas sem incidência de custo; Integração com outros modais de transporte; Centro de controle operacional; Priorização semafórica; Informação em tempo real ao usuário; Acessibilidade universal. (EMABARQBRASIL, 10/09/2013).

As características deste sistema de transporte são distintas de acordo com as propostas e as características de cada município. Em Londrina este projeto vai receber investimentos de financiamentos do PAC-2, Programa de Aceleração do Crescimento, realizado pelo Governo Federal, adquirido junto ao Ministério das Cidades. A proposta do BRT em Londrina está alçada em um custo de R\$ 126 milhões.

A conclusão deste projeto está prevista para ocorrer num período de cinco anos. Dois destes são destinados para a realização de estudos de viabilidade e implantação, e outros três anos para execução das obras (LONDRINA, 07/03/2013).

Segundo a Prefeitura Municipal, a partir de dados obtidos pela CMTU, 25 mil pessoas deverão fazer uso dos BRT'S diariamente em Londrina, o que representa 32% dos usuários de transporte público no município (LONDRINA, 07/03/2013). A prefeitura de Londrina propôs que os sistemas de BRT'S estejam instalados em dois grandes corredores viários, estes orientados do sentido Norte-Sul e Leste-Oeste. Estes corredores vão ter uma extensão de 13 km e 11 km respectivamente. Vão

estar em operação nos leitos das Avenidas Dez de Dezembro e Leste-Oeste. Será necessário ao longo do percurso, para viabilizar a obra, a construção de Viadutos, principalmente, em locais com rotatórias e cruzamentos que possuam tráfego mais intenso.

Além da construção do BRT, a Prefeitura de Londrina está elaborando propostas de ampliação das faixas exclusivas de ônibus, das linhas que circulam no sistema viário da cidade. Estas faixas são propostas com o objetivo de tornar o transporte público mais rápido e eficiente ao longo de seus itinerários. Todavia, as respectivas execuções destas intervenções estão muito atrasadas, e poucas faixas foram implantadas até o momento. Londrina atualmente possui apenas 15 km de faixas exclusivas, e estão localizadas nas seguintes vias: Avenidas Rio Branco, Leste-Oeste, Francisco Gabriel Arruda Duque de Caxias e Winston Churchill e a Rua João Cândido (JORNAL DE LONDRINA, 02/10/2013). O que corresponde um pequeno percurso se for levado em consideração à dimensão do sistema viário da cidade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho buscou realizar uma análise inicial, quanto às propostas e políticas de mobilidade urbana na cidade de Londrina. Ao longo do trabalho foram discutidos propostas de mobilidade urbana em âmbito nacional. Foram discutidas razões para o início da crise na mobilidade urbana no país, aliado as ações efetuadas pelo poder público na consolidação dessa conjuntura por intermédio das políticas adotadas.

Ficou constatado ao longo da pesquisa que a prefeitura de Londrina promoveu diversas obras de intervenção ao longo das décadas com intenção de corrigir os históricos problemas urbanos, destacam-se nestas intervenções, as relativas à mobilidade urbana. As principais intervenções históricas realizadas são as obras viárias como a Avenida Dez de Dezembro e a Avenida Leste-Oeste. As duas obras contribuíram em grande medida para melhora dos problemas de mobilidade e do trânsito, como, garantiu que nos dias atuais a conjuntura não fosse pior. As respectivas intervenções viárias são importantes eixos de circulação para dinâmica da cidade, imprescindíveis para garantir a mobilidade urbana.

Entretanto, apesar de serem duas grandes obras viárias muito importantes para dinâmica urbana da cidade, hoje se mostram insuficientes para suprir todo tráfego e circulação veicular na cidade, devido à própria dinâmica atual de Londrina.

O problema da mobilidade urbana em Londrina vem se agravando, e a prefeitura municipal tem realizados alguns esforços na tentativa executar transformações no panorama da cidade. Estas transformações são conduzidas a partir de estudos específicos, como o documento Programa de Desenvolvimento Urbano Sustentável de Londrina-2012, apresentado no decorrer do trabalho. Este documento é uma tentativa de repensar o planejamento urbano e a política de mobilidade da cidade de Londrina. O documento propõe projetos de intervenção focados em solucionar grande parte dos problemas de mobilidade urbana em diversas frentes.

Além da elaboração de documentos orientadores como Plano Diretor Participativo e o Programa de Desenvolvimento Urbano Sustentável, a Prefeitura Municipal têm buscado junto ao governo federal, financiamentos para execução de obras necessárias para a cidade. A proposta de maior relevância, relacionada à mobilidade urbana na atualidade, é sem dúvida, a implantação do sistema de BRT's. De acordo com o projeto e as propostas lançadas ao público, as obras dos BRT's,



como visto, serão instaladas nos leitos das duas grandes avenidas da cidade, a Avenida Dez de Dezembro e a Leste-Oeste. Até o momento as propostas não estão sendo executadas, elas estão em processos de estudos e análises de viabilidade. A expectativa é que as obras sejam iniciadas no ano de 2015.

As políticas voltadas para a mobilidade urbana em Londrina, historicamente foram elaboradas pelo poder público municipal, a partir das Leis municipais, Planos Diretores e Projetos. As propostas centradas na mobilidade não foram negligenciadas pelos gestores e órgãos públicos municipais, porém, existem vários fatores que corroboraram para uma ineficácia das mesmas.

A dificuldade de resolver a questão da mobilidade na cidade é compreendida ser for considerado todo processo histórico, que decorre do crescimento da cidade ao longo dos anos. O planejamento urbano e as propostas de mobilidade em Londrina, sempre foram promovidos para resolver problemas vigentes no cotidiano.

Primeiro destaca-se, como um dos impasses, a questão financeira, e a indisponibilidade de recursos. Intervenções urbanas com perspectiva de solucionar os problemas de mobilidade urbana e trânsito necessitam de elevados recursos financeiros, e ao longo da história de Londrina, os recursos financeiros estiveram indisponíveis para sanar tais problemas muitas vezes. Outra questão a ser considerada, é a prioridade direcionada pelos gestores municipais, em solucionar outras demandas públicas da cidade.

Outro ponto a ser considerado na questão, é o acelerado crescimento urbano de Londrina. Este fenômeno é um fator importante, para compreender o contexto atual. Seja o crescimento urbano analisado do aspecto físico ou populacional.

Londrina é uma cidade que desde o início de sua ocupação, vislumbrou um crescimento urbano vertiginoso, e este processo de crescimento, ocorreu de maneira desordenada. O planejamento da cidade esteve ao longo dos anos, sucessivamente, mitigando e compensando os problemas urbanos constituídos.

Para contribuir com a questão, as políticas de mobilidade em Londrina, historicamente, foram voltadas para ações que priorizaram o modal de transporte privado e individual, nem sempre voltadas para a mobilidade do coletivo dentro da cidade, por exemplo, pela promoção e garantia do transporte público coletivo.

As políticas voltadas para alternativas de transporte, como as ciclovias, nunca tiveram prioridade nas pautas dos governos. No caso das ciclovias, este modal tem que ser consolidado como uma alternativa viável para o deslocamento e mobilidade

na cidade. Consolidação a partir de uma política de conectividade entre as ciclovias, por todas as áreas e bairros da cidade.

Para que em longo prazo possa ser verificada em Londrina melhora na questão da mobilidade urbana, é imprescindível que seja adotada pelo poder público municipal uma nova postura na política de planejamento urbano, que pense Londrina para o futuro. Ou seja, são necessários que estudos, propostas e intervenções urbanas, sejam executados em âmbito municipal, antecipando da melhor maneira possível os problemas que eventualmente possam surgir.

Portanto, é necessário que seja realizado o processo de planejamento urbano, contemplando propostas que beneficiem o transporte público coletivo de qualidade em detrimento do individual. Neste caso o projeto BRT's, vem com força para contribuir na melhoria da mobilidade urbana, é a proposta que representa grandes ganhos para cidade na questão.

No caso das ciclovias, este modal deve ser proposto como uma alternativa viável para o deslocamento e mobilidade na cidade. Isto, a partir de uma política de conectividade entre as ciclovias, por todas as áreas e bairros da cidade.

O trabalho evidenciou a necessidade de serem realizadas obras de infraestrutura urbana, com transformações na estrutura física das ruas, avenidas da cidade, adequando a estrutura viária existente. Além, de pensar numa política efetiva de educação do trânsito em âmbito municipal, trazendo a responsabilidade para toda a população sobre a mobilidade urbana.

O planejamento urbano, portanto, se faz necessário e imprescindível para reverter o panorama atual de Londrina. Que tenha como perspectiva e prerrogativa tratar a política urbana com seriedade, para que possa ser consolidada uma cidade mais justa, que garanta o direito de ir e se deslocar com qualidade e sustentabilidade. Esta situação só pode ocorrer definitivamente a partir do compromisso do poder público com mudanças. Com ações de fortalecimento e investimento nos institutos de planejamento urbano do município. E trazendo a população para o processo de pensar e planejar a cidade, como determina Estatuto da Cidade e Plano Diretor, na tentativa de consolidar a gestão democrática na participação do planejamento urbano no município de Londrina.

O trabalho de conclusão de curso é apenas um breve estudo sobre a questão da mobilidade urbana na cidade de Londrina. Sendo necessário que outros trabalhos acadêmicos devam dar continuidade ao estudo da questão, para que este tema

esteja cada vez mais em debate na cidade de Londrina contribuindo com propostas e soluções para os problemas de mobilidade urbana nesta cidade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA. G.R. A cidade pacificada: modernização, controle e hegemonia. SILVA. C.A (Org.). Território e ação social: sentidos da apropriação urbana. Rio de Janeiro: Lamparina, 2011. P.67.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NB 1350** - Normas para elaboração de plano diretor. Rio de Janeiro, 1991.

BORN. L. N. A política de mobilidade urbana e os planos diretores. Os planos diretores municipais pós-estatuto da cidade: balanço crítico e perspectivas / Orlando Alves dos Santos Junior, Daniel Todtmann Montandon (orgs.). – Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Cidades: IPPUR/UFRJ, 2011.

BORTOLOCCI. J.B. Planejar é preciso: memórias do planejamento urbano de Londrina. Londrina: Midiograf, 2007. Ilustrado. 240p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo: FFLCH, 2007.

CAVALCANTI, Lara de Souza. A geografia escolar e a cidade: Ensaio sobre o ensino de geografia para a vida urbana cotidiana. Campinas: Papirus, 2010.

CESÁRIO, A.C.C. Industrialização e pequenos empresários em Londrina. Curitiba: Grafipar, 1981.

CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. São Paulo: Ática, 1999.

CUNHA, Fábio Alves. A metrópole de papel: A representação “LONDRINA METRÓPOLE” Na institucionalização da região metropolitana de Londrina. 2005. 240 f. tese (doutorado em Geografia- UNESP, São Paulo, 2005).

LEFEBVRE, Henri. O direito à Cidade. São Paulo: Centauro, 2001.

LONDRINEWS. Londrina, 52 anos. 1986, p.20. Ano 1

SANTOS. Milton. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2005

SCHWARTZ. W. Grandes obras e recomposição financeira. Folha de Londrina. Londrina, p.8A, 11 set. 2000

TOMAZI, N. D. Norte do Paraná: Histórias e fantasmagorias. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2000.

VILLAÇA, Flávio. Dilemas do Plano Diretor. In: CEPAM. O município no século XXI: cenários e perspectivas. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima – Cepam, 1999.

### **Eletrônicos.**

BARROS. Osmar. Atlas Ambiental da cidade de Londrina. UEL, 2008. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/atlasambiental/EXPANSAO/CONDOMINIOS.htm>. Acessado nos dias 20 e 21 de julho de 2013.

BOROSKI. M. Segurança para andar e rodar. ACIL. Disponível em: <http://www.acil.com.br/noticias-detalle/31/03/2014/passarela-parque-ney-braga>. Acessado nos dias 2 e 3 de agosto de 2014.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, Senado, 1998. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acessado em 18 e 19 de agosto de 2013.

BRASIL. Estatuto da Cidade: Lei 10.257/2001 que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, Câmara dos Deputados, 2001. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm) Acessado em 18 e 19 de agosto de 2013.

BRASIL. O Código de Trânsito Brasileiro: LEI Nº 9.503/1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm). Acessado em 10 de setembro de 2014.

BRASIL. Política Nacional de Mobilidade Urbana: Lei Nº 12.587/2012. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acessado em 3 e 4 de agosto de 2013.

DETRAN-PR. Frota de veículos por tipo e município 2014. Disponível em: [http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/estatisticasdetransito/frotadeveiculoscadastrospr/2014/frota\\_setembro\\_2014.pdf](http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/estatisticasdetransito/frotadeveiculoscadastrospr/2014/frota_setembro_2014.pdf). Acessado em 16 de outubro de 2014.

DUARTE, C.F. A dialética entre permanência e ruptura nos processos de transformação do espaço. MACHADO, D.P (Org.). Sobre Urbanismo. Rio de Janeiro: Prourb. P.27. Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/105593619/Sobre-Urbanismo>. (PDF) Acessado nos dias: 15 e 16 de julho de 2013.

EMBARQBRASIL. Porto Alegre. Saiba Mais. Disponível em: <http://embarqbrasil.org/BRT>. Acessado no dia 20 de agosto de 2013.

IBGE. Cidades. Londrina. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=411370&search=parana|londrina|infograficos:-historico>. Acessado em 16 de outubro de 2014.

INFRAESTRUTURAURBANA. São Paulo. Notícias. Disponível em: <http://infraestruturaurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas/noticias/avancam-obras-da-pr-445-entre-londrina-e-cambe-ao-norte-308813-1.aspx>. . Acessado no dia 10 de agosto de 2014.

JORNAL DE LONDRINA. Faixas exclusivas de ônibus na berlinda. Londrina. Cidades. Disponível em: <http://www.jornaldelondrina.com.br/cidades/conteudo.phtml?tl=1&id=1413292&tit=Faixas-exclusivas-na-berlinda>. Acessado no dia 20 de agosto de 2013.

LÁZARO. Júlio. A estratégia brasileira de privilegiar as rodovias ao invés das ferrovias. Brasil Escola. Disponível em: <http://www.brasilecola.com/geografia/por-que-brasil-adotou-utilizacao-das-rodovias-ao-inves-.htm>. Acessado nos dias 28 e 29 de agosto de 2013

O BONDE. Londrina. Londrina. Disponível em: [http://www.bonde.com.br/?id\\_bonde=1-3--394-20140611](http://www.bonde.com.br/?id_bonde=1-3--394-20140611). Acessado no dia 8 de agosto de 2014.

O BONDE. Londrina. Londrina. Disponível em: [http://www.bonde.com.br/?id\\_bonde=1-3--135-20141003&tit=londrina+ciclovias+da+saul+elkind+vai+sair+com+dois+anos+e+meio+de+atraso](http://www.bonde.com.br/?id_bonde=1-3--135-20141003&tit=londrina+ciclovias+da+saul+elkind+vai+sair+com+dois+anos+e+meio+de+atraso). Acessado no dia 7 de outubro de 2014.

O DIÁRIO. Londrina. Londrina. Disponível em: <http://londrina.odiario.com/londrina/noticia/732412/moradores-pedem-ciclovias-e-calcadas-na-castelo-branco/>. Acessado nos dias 2 e 3 de agosto de 2014.

Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável– Texto Base para discussão – Princípios e Diretrizes – Ministério das Cidades. Disponível em: <http://www.observatorioseguranca.org/documentos/METODOLOGIA%202011/Aula%204%202011/Biblioteca%20da%20Secretaria%20Nacional%20de%20Transporte%20e%20Mobilidade%20Urbana/P.N.%20de%20MobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>. Acessado em 5 e 6 de agosto de 2013.

Políticas Públicas: conceitos e práticas / supervisão por Brenner Lopes e Jefferson Ney Amaral; coordenação de Ricardo Wahrendorff Caldas – Belo Horizonte : Sebrae/MG, 2008. 48 p. Disponível em: <http://www.agenda21comperj.com.br/sites/localhost/files/MANUAL%20DE%20POLITICAS%20PUBLICAS.pdf>. Acessado nos dias 2 e 3 de julho de 2013.

Prefeitura Municipal de Londrina. Histórico do município. Disponível em: [http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3&Itemid=5](http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3&Itemid=5). Acessado em 10 e 11 de abril de 2013.

Prefeitura Municipal de Londrina. Lei nº 133. Disponível em: [http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=15568&Itemid=1627](http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=15568&Itemid=1627). Acessado em 10 e 11 de julho de 2013.

Prefeitura Municipal de Londrina. LEI Nº 10.637, DE 24 DE DEZEMBRO DE 2008- Plano Diretor Participativo do Município de Londrina Disponível em: [http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=15568&Itemid=1627](http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=15568&Itemid=1627). Acessado em 18 e 19 de agosto de 2013.

Prefeitura Municipal de Londrina. Plano Diretor Urbano de 1968. Disponível em: [http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=15568&Itemid=1627](http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=15568&Itemid=1627). Acessado em 10 e 11 de julho de 2013

Prefeitura Municipal de Londrina. Prefeito apresenta Plano de Mobilidade Urbana. Disponível em: [http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=17385:prefeito-apresenta-plano-de-mobilidade-urbana&catid=108:destaques](http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=17385:prefeito-apresenta-plano-de-mobilidade-urbana&catid=108:destaques). Acessado no dia 10 de outubro de 2014.

Prefeitura Municipal de Londrina. Procidades-BID. Disponível em: [http://www.londrina.pr.gov.br/dados/images/stories/Storage/ippul/procidades\\_bid/bid\\_julho\\_2012/componente2/anexo\\_29\\_mobilidadeurbana.pdf](http://www.londrina.pr.gov.br/dados/images/stories/Storage/ippul/procidades_bid/bid_julho_2012/componente2/anexo_29_mobilidadeurbana.pdf). Acessado em 1 e 2 de setembro de 2013.

Prefeitura Municipal de Londrina. Governador assina de ordem de serviço da PR-445. Disponível em: [http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=16549:governador-assina-de-ordem-de-servico-da-pr-445&catid=108:destaques](http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=16549:governador-assina-de-ordem-de-servico-da-pr-445&catid=108:destaques). Acessado no dia 8 de agosto de 2014.



Prefeitura Municipal de Londrina. Prefeito e Governador vistoriam obras da PR-445. Disponível em:

[http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=18704:prefeito-e-governador-vistoriam-obras-da-pr-445&catid=97:obras&Itemid=984](http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=18704:prefeito-e-governador-vistoriam-obras-da-pr-445&catid=97:obras&Itemid=984).

Acessado no dia 8 de agosto de 2014.

SILVA. C.O. Mobilidade e Acessibilidade Urbana e Regional, o papel do transporte público na gestão municipal. Rodrigo de Faria e Benny Schvarsberg (Orgs). Políticas urbanas e regionais no Brasil. Brasília: Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2011. p.114. Disponível em: [http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/Planelamento Urbano/Políticas Urbanas Regionais Brasil.pdf](http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/Planelamento_Urbano/Políticas_Urbanas_Regionais_Brasil.pdf) (PDF) Acessado nos dias: 19 e 20 de agosto de 2013.