

O ALCANCE DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO EM LONDRINA-PR: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

HUGO RIBEIRO BORGES DE PAULA¹
FÁBIO CÉSAR ALVES DA CUNHA²

Resumo: A intensificação do processo de urbanização, sobretudo em fins do século XX e início do século XXI, tem contribuído para o crescimento das cidades. Muitas vezes, tal crescimento não vem acompanhado de um planejamento urbano adequado e pode trazer graves consequências para a população local. No Brasil, as regiões metropolitanas foram institucionalizadas na década de 1970, no cerne de uma política nacional de desenvolvimento urbano. A Lei Complementar nº 81 de 17 de junho de 1998 instituiu a Região Metropolitana de Londrina (RML), a primeira do interior do Brasil, que trazia em sua composição inicial oito municípios, entre eles, as cidades de Ibiporã, Cambé e Rolândia, que formam um aglomerado metropolitano com significativa área conurbada com Londrina. Sendo assim, fez-se um levantamento preliminar dos horários e rotas do transporte metropolitano que atende a região em questão, evidenciando que os fluxos concentram-se entre Londrina e as cidades citadas.

Palavras-chave: Londrina; região metropolitana; transporte público.

Abstract: The increase of urban process, especially in the late twentieth century and early twenty-first century, has contributed to the growth of cities. Often, such growth is not accompanied by adequate urban planning and it can have serious consequences for local people. In Brazil, the metropolitan areas became institutionals in the 1970s, at the heart of a national urban development policy. The supplementary law of June 17th, 1988 created the Londrina Metropolitan Area, the first of the countryside, which brought in their initial training eight municipalities, including Ibiporã, Cambé and Rolândia cities, forming a metropolitan cluster nearby Londrina. Thus, there was a preliminary survey of the schedules and routes of the metropolitan public transport that serves the region under study, indicating that the flows are concentrated between Londrina and the cities already mentioned.

Key-words: Londrina; metropolitan area; public transport.

1 – Introdução

Com o advento da Revolução Industrial burguesa na Inglaterra, as cidades passaram a assumir o papel central no comando das relações econômicas em virtude do processo de instalação das indústrias no espaço urbanizado, lugar este onde encontrou a mão de obra necessária para desenvolver a sua produção, bem como o mercado consumidor para manter a produção crescente.

¹ Acadêmico do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina. E-mail de contato: geohugo@hotmail.com

² Docente do programa de pós-graduação da Universidade Estadual de Londrina. E-mail de contato: fabioalvescunha@gmail.com

O termo urbanização refere-se

“ao mesmo tempo à constituição de formas espaciais específicas das sociedades humanas, caracterizadas pela concentração significativa das atividades e das populações num espaço restrito, bem como à existência e à difusão de um sistema cultural específico, a cultura urbana (CASTELLS, 1983, p. 46).

No Brasil, no decorrer do século XX, notou-se um intenso processo de urbanização, onde grande número de cidades nasceu, cresceu e se desenvolveu, principalmente com a expansão da cultura cafeeira no sudeste do país, com destaque para São Paulo. Entretanto, somente a partir dos anos 70 do século XX que o processo de urbanização alcançou novo patamar, tanto do ponto de vista quantitativo, quanto do qualitativo. A partir da revolução urbana brasileira, consecutiva à revolução demográfica dos anos 50, o Brasil apresentou uma urbanização aglomerada, com o aumento do número das cidades com mais de 20.000 habitantes, seguida de uma urbanização concentrada, onde multiplicaram-se os núcleos urbanos de tamanho intermédio, para, depois, atingir o estágio da metropolização, na qual verificou-se um aumento significativo de cidades milionárias e grandes cidades médias, com cerca de meio milhão de habitantes (SANTOS, 1993).

A tendência à metropolização evidenciou-se ao passo que cresceram as cidades milionárias no território brasileiro. Se na década de 1960 eram duas, dez anos depois, em 1970, chegou a cinco, depois a dez em 1980 e, no início do século XXI, o país contava com 15 cidades com mais de um milhão de habitantes. Isso denota que em relação ao crescimento da população total do Brasil, parcela considerável vai instalar-se nas Regiões Metropolitanas (SANTOS; SILVEIRA, 2003).

Neste contexto, o presente trabalho teve por objetivo fazer uma análise do alcance do transporte público metropolitano em Londrina-PR a partir do processo de urbanização e da formação da região metropolitana do município em estudo, com base em levantamento preliminar dos horários e fluxos das empresas que atendem a população deste espaço urbano metropolitano na região norte do Paraná.

2 – Breve discussão sobre a formação da região metropolitana de Londrina-PR

No Brasil, as regiões metropolitanas foram institucionalizadas na década de 1970, no cerne de uma política nacional de desenvolvimento urbano, diretamente ligado à expansão das empresas multinacionais como forma de produção industrial,

tendo a metrópole como centro deste processo (FIRKOWSKI; MOURA, 2001). A partir das mudanças na legislação brasileira com a promulgação da Constituição Federal de 1988, delegou-se aos Estados da federação a criação e manutenção das regiões metropolitanas. Desde então, muitas delas estão sendo criadas e institucionalizadas sem estudos e critérios previamente estabelecidos.

Antes de prosseguir com o processo de formação da região metropolitana de Londrina, é importante fazer um breve resgate sobre sua localização e processo de criação. Em uma paisagem que muito se assemelha ao oeste paulista, Londrina está situada em pleno coração do norte paranaense e foi a primeira cidade criada pela CTNP. Conforme aponta Prandini (1954), assim como as demais cidades criadas pela CTNP, Londrina teve sua planta pré-estabelecida, o que pode ser notado pela sua forma quadrangular, traçado rigorosamente simétrico que se assemelham a um tabuleiro de xadrez. Nos arredores da cidade, o terreno foi vendido em lotes para chácaras e sítios, com formas predominantemente retangulares, alguns ao lado da estrada de rodagem e outros próximos aos pequenos ribeirões. O crescimento da cidade de Londrina toma maior impulso quando em 1934, ela foi elevada a município e, em 1935 ocorre a chegada do primeiro trem.

A população de Londrina foi crescendo muito lentamente visto que ela era uma cidade boca de sertão, a primeira que era construída numa zona praticamente vazia e desconhecida, sem estrada de ferro e qualquer outro recurso. Como aponta Deffontaines, “[...] a estação ferroviária que, quase seguramente, faz aparecer uma cidade é a estação terminal, a **ponta de linha**, que desemboca na região nova e constitui uma ponta pioneira, é a **boca de sertão**, a boca sobre as regiões vazias” (2004, p. 130, grifo do autor).

Já a partir da década de 1950 até 1960, devido à elevada produtividade da cafeicultura regional, um grande contingente populacional se dirigiu a cidade de Londrina, marcando uma verdadeira explosão demográfica que acarretou a expansão físico-territorial da cidade e assim, culminou, em 1954, com primeiro plano urbanístico instituído por meio da lei 133/1951, que estabeleceu o zoneamento de Londrina (ARCHELA e BARROS, 2009).

Segundo Fresca (2002), em linhas gerais, a virada que a expansão urbana de Londrina passou a partir da década de 1970 foi marcada pelo forte crescimento da

população total e urbana, cuja origem esteve no intenso processo de êxodo rural. Observando-se os dados dos censos demográficos abaixo (Tabela 1), na década de 1960 a população total da cidade de Londrina era de 134821 habitantes, sendo que 57,40 % estavam na área urbana. Na década seguinte, 1970, a população total já contava com 228101 habitantes e a porcentagem de pessoas morando na área urbana era de 71,69%. Em 1980, o censo aponta a população de Londrina com 301711 habitantes, com a maior parte das pessoas, 88,48%, vivendo na malha urbana (PERFIL DO MUNICÍPIO DE LONDRINA, 2013).

Tabela 1: Evolução da população urbana e rural residente no município de Londrina-PR no período de 1960 a 2010.

ANO	POPULAÇÃO RESIDENTE					
	URBANA		RURAL		TOTAL	
	NÚMERO	%	NÚMERO	%	NÚMERO	%
1960	77382	57,40	57439	42,60	134821	100,00
1970	163528	71,69	64573	28,31	228101	100,00
1980	266940	88,48	34771	11,52	301711	100,00
1991	366676	94,00	23424	6,00	390100	100,00
1996	396121	96,19	15679	3,81	411800	100,00
2000	433369	96,94	13696	3,06	447065	100,00
2010	493520	97,40	13181	2,60	506701	100,00

Fonte: Perfil do município de Londrina, 2012; Censo Demográfico do IBGE, 2010.

Org.: PAULA, 2014.

Já a partir de fins do século XX e início do século XXI, os dados dos levantamentos censitários permitem afirmar que Londrina é um município eminentemente urbano, com cerca de 97,40% de sua população concentrada na área urbana do município e apenas 2,6% dos habitantes vivendo na área rural. Isso reflete diretamente na densidade demográfica de Londrina, que é de cerca de 300 hab./km², que estão concentrados na cidade devido ao desenvolvimento das atividades econômicas e decisórias dos setores primários, secundários e, principalmente, o terciário que coloca Londrina como uma cidade que possui forte expressão no setor de prestação de serviços, exercendo significativa influência em diversas cidades da região e estabelecendo importantes relações socioeconômicas com as mesmas.

Neste sentido, a Lei Complementar nº 81 de 17 de junho de 1998 instituiu a Região Metropolitana de Londrina (RML), a primeira do interior do Brasil, que trazia em sua composição inicial os municípios de Londrina, Bela Vista do Paraíso, Cambé, Ibiporã, Jataizinho, Rolândia, Sertanópolis e Tamarana. Depois, em 14 de julho de 2010, mais três cidades foram incluídas. São elas: Alvorada do Sul, Assaí e Primeiro de Maio. Dois anos mais tarde, em 2012, passaram a integrar a RML mais cinco cidades: Jaguapitã, Pitangueiras, Sabáudia, Florestópolis e Porecatu. Por fim, no final do ano de 2013, o governo do Estado do Paraná autorizou a inclusão de mais oito cidades a RML, a saber: Arapongas, Centenário do Sul, Guaraci, Lupionópolis, Miraselva, Prado Ferreira, Rancho Alegre, Sertaneja e Uraí (PERFIL DO MUNICÍPIO DE LONDRINA, 2013).

Procurando buscar respostas para a instituição de regiões metropolitanas na Região Sul do país, Firkowski e Moura (2001) partiram de duas instâncias de análise: a institucionalidade, através da qual um conjunto de municípios ascende à categoria de região metropolitana, e a segunda, levou em consideração a dimensão da espacialidade produzida, seja ela restrita ou além dos limites da região metropolitana. Dessa forma, verificaram-se quatro possibilidades de relações entre espacialidade e institucionalidade:

“aquela na qual o limite formal da Região Metropolitana é menor que o recorte da dinâmica de sua espacialidade; aquela na qual o limite formal da Região Metropolitana é maior que o recorte da dinâmica de sua espacialidade; aquela na qual a Região Metropolitana é instituída mesmo na ausência de espacialidade de caráter metropolitano e, finalmente, aquela na qual se verifica a existência de espacialidade de caráter metropolitano sem, contudo ser constituída uma Região Metropolitana (FIRKOWSKI; MOURA, 2001, p. 109).”

De acordo com Fresca (2012), a inserção dos municípios na região metropolitana de Londrina vai de encontro aos interesses políticos, em especial dos deputados estaduais que procuram ampliar suas bases eleitorais, já que a inclusão dessas cidades na RML possibilita captar maiores recursos para diversas áreas de interesse social, tais como: habitação, educação, saúde, infraestrutura, dentre outras.

3 – Análise do alcance do transporte público metropolitano em Londrina-PR

É com frequência que acompanhamos nos noticiários e mídia impressa locais os caminhos os quais a RML vem percorrendo para atingir efetivamente a tão

XI – ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE

A DIVERSIDADE DA GEOGRAFIA BRASILEIRA: ESCALAS E DIMENSÕES DA ANÁLISE E DA AÇÃO
DE 9 A 12 DE OUTUBRO

almejada integração dos municípios que a compõe. E um dos principais desafios que se coloca reside na questão da integração do transporte público, uma das mais importantes condições para que haja a integração de fato. Hoje, a RML conta com duas empresas de transporte intermunicipal para fazer o deslocamento dos habitantes que integram esta região: a TIL (Transporte Intermunicipal de Londrina), responsável pelo transporte entre os municípios de Ibiporã-Londrina-Cambé e Ibiporã-Sertanópolis, e o Grupo Garcia Brasil Sul, este responsável pelo transporte dos passageiros aos demais municípios (Jataizinho, Assaí, Sertanópolis, Primeiro de Maio, Bela Vista do Paraíso, Rolândia, Arapongas, Sabáudia e Pitangueiras) da RML, principalmente, os que estão distante cerca de 40 a 60 km da cidade de Londrina. Abaixo, a figura 01 destaca as principais rotas do transporte metropolitano.

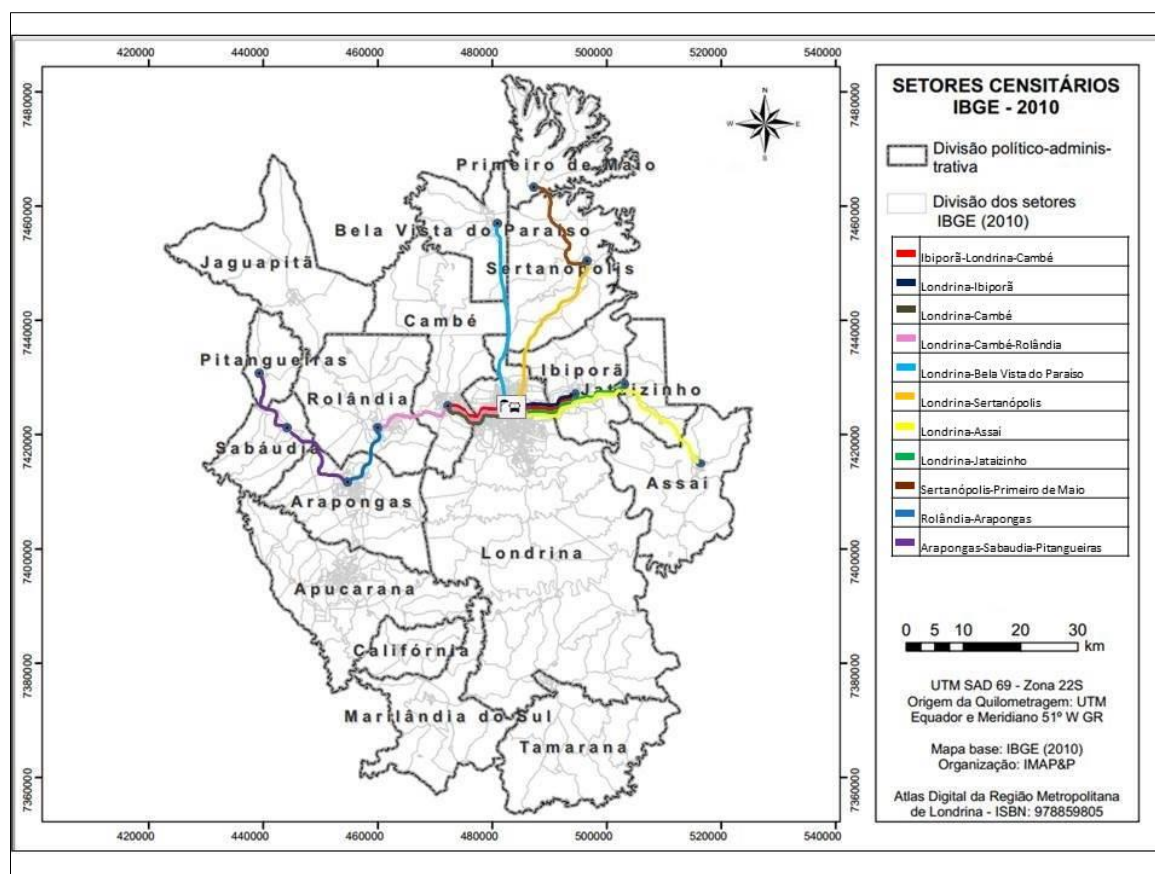


Figura 01: Mapa das principais rotas do transporte público metropolitano de Londrina-PR.
Org.: PAULA, 2014.

Com o crescente deslocamento das pessoas entre as cidades que integram uma região metropolitana, as administrações municipais não dão conta de fazer a

gestão da mobilidade urbana e dos fluxos intra-regionais, no que se refere à infraestrutura física e de serviços (BRASIL MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

Com base em um levantamento feito nos sítios de consulta das empresas que fazem o transporte público metropolitano de Londrina em março de 2014, identificou-se a quantidade de horários de ônibus disponíveis por período da semana para os trajetos das linhas operadas pelo Grupo Garcia Brasil Sul que atendem a RML, conforme a figura 02 listada abaixo.

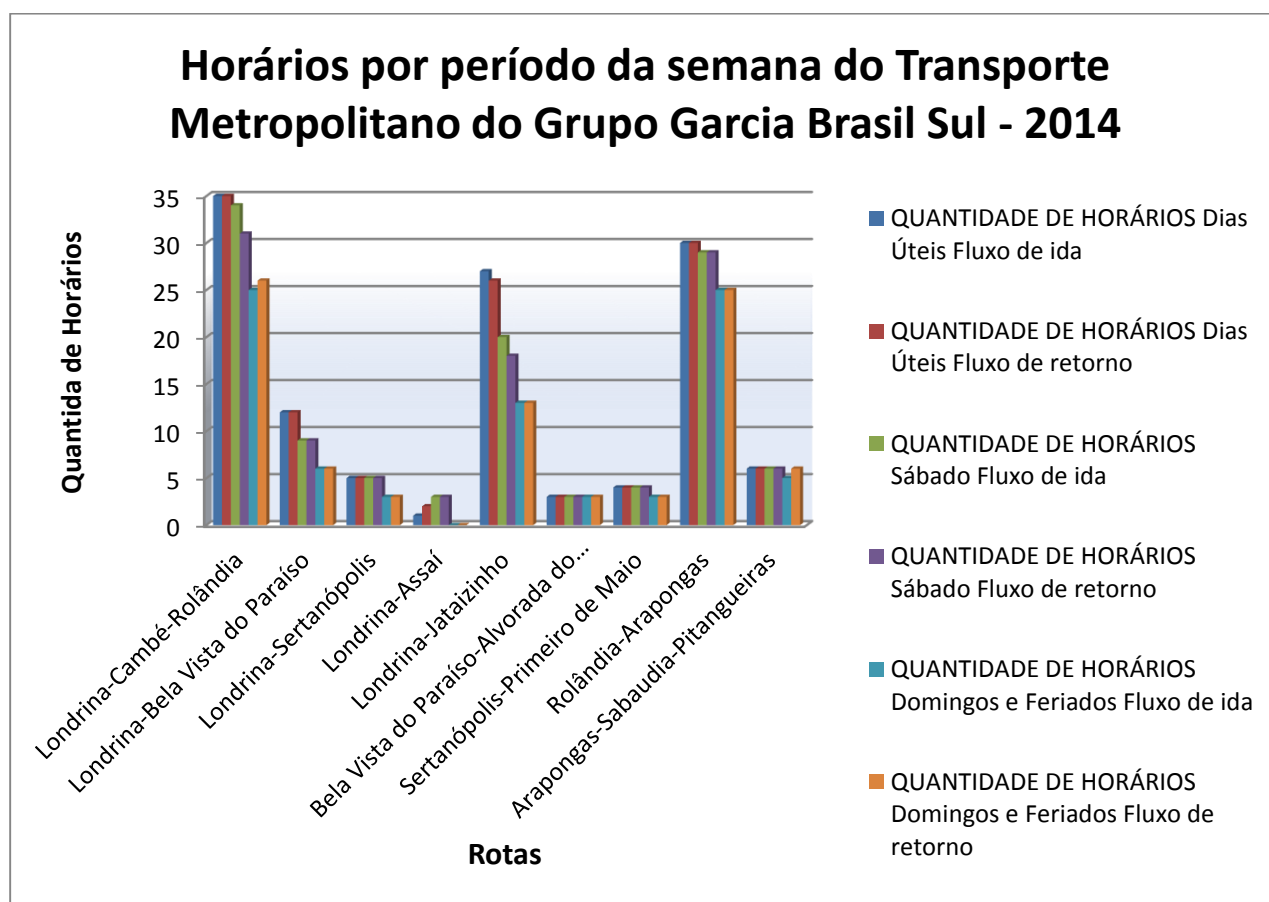


Figura 02: Quantidade de horários disponíveis para o atendimento da demanda de passageiros na RML, abril de 2014.

Fonte: www.viacaogarcia.com.br.

Org.: PAULA, 2014.

De acordo com os dados obtidos com o levantamento, constatou-se que a linha Londrina-Cambé-Rolândia possui a maior quantidade de horários disponíveis em dias úteis, sábados e domingos e feriados, tanto para o fluxo de ida, quanto para o fluxo de retorno, em média 35 horários para atender os deslocamentos pendulares da RML. Em seguida, a rota Rolândia-Arapongas apresentou a segunda maior demanda de

horários, com cerca de 30 horários disponíveis para os dois fluxos e uma média de 26 horários aos sábados e domingos e feriados. A linha Londrina-Jataizinho também se situa na casa das demais que possuem uma média acima de 25 horários disponíveis para transporte na RML, só que neste caso, restringe-se aos dias úteis. Nos finais de semana e feriados, o fluxo de horários disponíveis reduz um pouco e atinge uma média que varia entre 13 a 20 opções de horários.

Em relação às demais rotas do transporte metropolitano do Grupo Garcia Brasil Sul, a demanda do transporte metropolitano é reduzida, apresentando em média cerca de 10 horários disponíveis em dias úteis, nos dois fluxos, e abaixo disso nos finais de semana. Com exceção da rota Londrina-Bela Vista do Paraíso, que possui cerca de 1/3 dos horários presentes nas três maiores linhas da empresa, as demais rotas apresentam uma quantidade média de horários, tanto no fluxo de ida quanto no fluxo de retorno que fica em torno de 5 opções de horários disponíveis durante o dia, seja dias úteis ou finais de semana.

É importante ressaltar que, em relação às linhas que atendem os municípios de Rolândia, Cambé, Arapongas e Jataizinho possuem horários mais concentrados nos períodos de pico, geralmente os horários logo pela manhã quando as pessoas saem para vir ao trabalho e os horários no final da tarde, momento em que os trabalhadores estão voltando para casa. Nesses períodos, o intervalo pode chegar a dez minutos entre um ônibus e outro, enquanto a média de espera nos demais períodos do dia oscila entre 30 e 40 minutos em dias úteis, podendo chegar a até perto de uma hora ou mais de intervalo entre um ônibus e outro aos finais de semana em algumas linhas, principalmente naquelas cujo destino é as cidades de Sertanópolis, Bela Vista do Paraíso, Assaí, dentre outras.

Por outro lado, conforme o levantamento realizado no site da empresa TIL, responsável pelo transporte de passageiros entre o eixo viário Ibiporã-Londrina-Cambé, identificou-se uma variedade muito maior de horários disponíveis entre os três municípios, bem como um número maior de linhas, principalmente aquelas que ligam Londrina a diferentes bairros de Cambé, conforme a figura 03 abaixo.

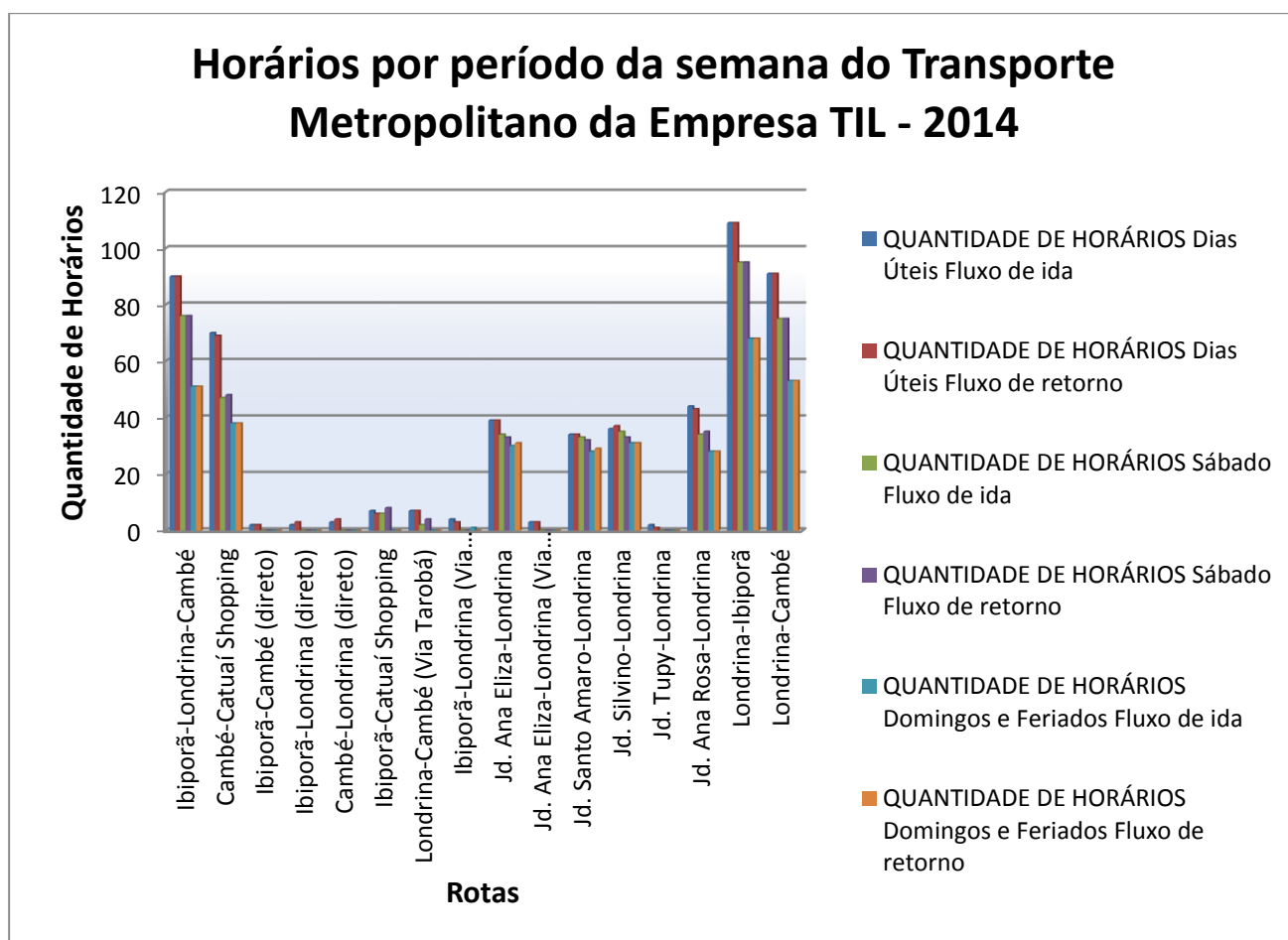


Figura 03: Quantidade de horários disponíveis para o atendimento da demanda de passageiros na RML, abril de 2014.

Fonte: www.tiltransportes.com.br.

Org.: PAULA, 2014.

De uma maneira geral, pode-se notar que as linhas que circulam entre Ibiporã e Cambé, passando por Londrina, são as que possuem a maior disponibilidade de horários de ônibus. A média de horários disponíveis nos dias úteis da linha Ibiporã-Londrina-Cambé é cerca de 90 opções nos dias úteis, tanto no fluxo de ida quanto no de retorno, durante as 24 horas do dia, pois esta é a única linha metropolitana da RML que não tem seu fluxo de deslocamento interrompido, apenas com horários mais espaçados no período da madrugada. Faz-se necessário tecer uma observação sobre as linhas Londrina-Cambé e Londrina-Ibiporã, que mostram mais de 100 horários disponíveis nos dias úteis, nos dois fluxos. Isso acontece, pois nesses horários estão também contabilizados os demais horários da rota Ibiporã-Londrina-Cambé ao passo que esta é a principal linha da empresa TIL, cortando todo o aglomerado urbano

metropolitano no sentido leste-oeste da RML, ligando as duas cidades por meio da BR-369 e passando por importantes avenidas e vias rápidas de Londrina, como a Avenida Dez de Dezembro, Leste-Oeste, onde se encontram os pontos do transporte metropolitano, de frente para o terminal central de transporte coletivo de Londrina, e seguindo seu trajeto pelas vias Quintino Bocaiúva e Avenida Tiradentes em direção à Cambé.

Os intervalos existentes entre um ônibus e outro nesse trajeto são pequenos, em média de cinco a dez minutos nos horários de pico, e durante o dia o tempo médio de espera do passageiro está em torno de 15 minutos. Essa variedade de horários revela a dinâmica do deslocamento de pessoas pelo eixo urbano metropolitano composto pelas cidades de Londrina, Ibiporã e Cambé. Pode-se inferir, primeiramente, que boa parte desses deslocamentos são feitos em função do local de trabalho, seja moradores das duas cidades conurbadas a Londrina que trabalham aqui, assim como moradores daqui que trabalham em indústrias e fábricas situadas nos dois municípios; em segundo lugar, os trajetos percorridos pelas linhas da empresa TIL passam por vias estratégicas de Londrina, responsáveis por integrar as principais regiões da cidade, cortando áreas com forte comércio local e prestação de serviços, bancos, instituições de ensino, serviços públicos da administração federal (como INSS, MTE), ambos localizados nas proximidades do eixo Avenida Tiradentes.

Outro fator importante a se observar nos trajetos é a linha Cambé-Catuaí Shopping Londrina, que possui um fluxo médio de 70 horários disponíveis em dias úteis e cerca de 50 horários aos sábados, nos dois sentidos, fato este que pode ser explicado pela forte centralidade que a região do Catuaí Shopping Londrina, localizado na região sul da cidade exerce no município de Cambé, localizado a oeste. Esta linha, também possui suma importância por passar pelas principais instituições de ensino superior de Londrina, como a Universidade Estadual de Londrina, Universidade Norte do Paraná e Faculdade Pitágoras, ligando-se a diferentes bairros de Cambé.

Não menos importante, podemos destacar ainda as linhas que se ligam aos bairros Jardim Ana Eliza, Jardim Santo Amaro, Jardim Silvino e Jardim Ana Rosa, todos de Cambé e que possuem em média 45 opções de horários em dias úteis, nos dois fluxos, tanto de ida quanto de retorno. Estes bairros caracterizam-se, de forma

geral, por serem populosos, alguns voltados à habitação popular e outros com forte comércio de bairro, formando outras centralidades dentro do município de Cambé.

4 – Considerações Finais

Diante dos dados ora apresentados, cabe ressaltar que este trabalho trata-se apenas de uma análise preliminar, com base apenas em uma variável que é a distribuição e opção de horários das linhas metropolitanas que atendem a RML. Dada a dinâmica e pujança dos deslocamentos diários que acontecem nesse espaço metropolitano em que se encontra Londrina, faz-se extremamente necessário uma investigação acerca dessa realidade a fim de identificar o perfil dessa população que fazem com que a mobilidade urbana se torne cada dia mais crescente na RML.

Não obstante, para que se atinja uma integração de fato da RML, é imprescindível que os sistemas de transporte atuem de maneira integrada entre os municípios, se não em todos, ao menos naqueles mais conturbados e onde o fluxo de passageiros é maior. Para isso, as políticas públicas voltadas à mobilidade urbana dos sistemas de transporte precisam funcionar, o diálogo entre gestores municipais e estaduais precisam ir de encontro aos interesses da RML, a começar pela ausência de um Terminal Metropolitano para alocar os passageiros que se deslocam entre as diferentes cidades e que precisam ficar em pontos na rua em frente ao terminal central de Londrina, sem qualquer infraestrutura mínima para atender as suas necessidades.

Sendo assim, somente uma gestão metropolitana voltada para prover a mobilidade intra-municipal e intra-metropolitana com uma rede de serviços estruturadas, coordenadas e complementares, será capaz de integrar os municípios envolvidos e o governo estadual na condução dos processos de planejamento e gestão através da construção de redes intermodais, com integração operacional e tarifária (BRASIL MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

Referências Bibliográficas

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob** – Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, 2007. Disponível em: <www.cidades.gov.br>. Acesso em: 14 de julho 2014.

ARCHELA, Rosely Sampaio; BARROS, Mirian Vizintim Fernandes (orgs). **Atlas Urbano de Londrina**. Londrina: EDUEL, 2009.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Tradução de Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede das cidades. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 1, n. 1, p. 119-146, 2004.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. MOURA, R. Metrôpoles e regiões metropolitanas: o que isso tem em comum?. In: **IX Encontro Nacional da ANPUR**, 2001, Rio de Janeiro. Anais do IX ENANPUR, 2001. v. 1. p. 105-114.

FRESCA, Tânia Maria. Mudanças recentes na expansão físico-territorial de Londrina. **Geografia**, Londrina, v. 11, n. 2, jul/dez, p. 241-264, 2002.

_____. Deslocamentos pendulares na região metropolitana de Londrina-PR: uma aproximação. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, v. 1, nº 23, 1º semestre de 2012, p. 167-191, 2012.

PERFIL DO MUNICÍPIO DE LONDRINA, 2013. Disponível em: <http://www1.londrina.pr.gov.br/dados/images/stories/Storage/sec_planejamento/perfil/perfil_de_londrina_2013.pdf>. Acesso em 07 de Julho de 2014.

PRANDINI, Neyde. Aspectos da geografia urbana de Londrina. **Anais da Associação de Geógrafos Brasileiros**, São Paulo, v. 6, p. 61-80, 1954.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 9 ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.