



**MOBILIDADE E TRANSPORTE PÚBLICO NA REGIÃO
METROPOLITANA DE LONDRINA-PR: entre a institucionalidade e a
espacialidade**

**MOBILITY AND PUBLIC TRANSPORT IN THE METROPOLITAN
REGION OF LONDRINA-PR: institutional and spatiality frameworks**

**MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO EN LA REGIÓN
METROPOLITANA DE LONDRINA-PR: entre la institucionalidad y la
espacialidad**

Vinícius Polzin Druciaki

Universidade Estadual de Goiás – UEG
E-mail: <geomobilidade@gmail.com>

Resumo

A mobilidade urbano-regional tem merecido destaque nos espaços em processo de metropolização (DRUCIAKI, 2014, 2015). Na Região Metropolitana de Londrina-RML, o único modo vigente de transporte público que atende a essa mobilidade é o Transporte Rodoviário Metropolitano do Interior-TRM. Fatores como a falta de efetivação da região metropolitana, e a ausência de planejamento nessa escala, comprometem a mobilidade pelo transporte público, destoando daquilo que foi preconizado na criação do recorte espacial institucional. Diante disso, problemas pontuais vivenciados pelos usuários do sistema são reflexos de questões estruturais de ordem política, técnica e econômica.

Palavras-chave: Transporte público; Mobilidade; Londrina; Região Metropolitana.

Abstract

The urban-regional mobility has been highlighted in the spaces of metropolization process (DRUCIAKI, 2014, 2015). In the metropolitan area of Londrina-RML, the only effective mode of public transport that meets this mobility is the Road Transport Metropolitan-TRM. Factors such as the lack of effectiveness of the metropolitan area, and the lack of planning, make the dynamics of mobility by different public transportation that recommended the creation of institutional spatial area. Therefore, specific problems experienced by users of the system are reflections of structural issues of political, technical and economic.

Keywords: Public Transport; Mobility; Londrina; Metropolitan region.

Resumen

El tema de la movilidad urbana-regional se ha destacado en los espacios en proceso de urbanización a nivel metropolitano (DRUCIAKI, 2014, 2015). En el región metropolitana de Londrina, RML, el único modo actual del transporte público que cumpla con esta movilidad es lo “Transporte Rodoviario Metropolitano del Interior-TRM. Factores como la falta de eficacia de la zona metropolitana, y la falta de planificación en esta escala, dificultan la movilidad a través del transporte público, contrarrestando lo que se recomienda en la creación del área espacial institucional. Por lo tanto, los problemas específicos experimentados por los usuarios del sistema reflejan problemas estructurales políticos, técnicos y económicos.

Palabras-clave: Transporte público; Movilidad; Londrina; Región Metropolitana.

INTRODUÇÃO

Nas realidades metropolitanas (ou em metropolização), a presença e a efetividade de um sistema de transporte público coletivo é condição *sine qua non* à dinâmica socioespacial. A despeito dessa premissa, o modo público coletivo enquanto problemática exige uma abordagem que transcenda a questão do transporte em si. Há que se entender a dinâmica da mobilidade urbano regional, tal qual se configura de acordo com a divisão territorial do trabalho, da centralidade, dos papéis e funções das cidades componentes da espacialidade metropolitana. Do mesmo modo, deve-se considerar o papel do Estado enquanto agente, representado no caso em pauta pela região metropolitana, bem como pelas prefeituras municipais. O Estado atua como regulador, normatizador e promotor de integração espacial, assegurando (ou ao menos deveria), mobilidade e acessibilidade aos locais de (re) produção social, por meio do acesso a um sistema de transporte público coletivo de qualidade.

Nesse sentido, trazemos à baila um caso empírico para adentrarmos na discussão sobre mobilidade, transporte público e região metropolitana: a Região Metropolitana de Londrina – RML, no norte do estado do Paraná. Trata-se de uma mobilidade que ocorre em um sistema de transporte público que não se estruturou de acordo com a proposta da região metropolitana, uma vez que essa nunca se efetivou no que tange a sua gestão, planejamento e autonomia político-financeira (DRUCIAKI, 2014; CUNHA 2005, 2013). Desse modo, colocaremos algumas ideias iniciais que nortearão o desenvolvimento do artigo, haja vista as particularidades presentes nesse recorte espacial.

Primeiramente, a metropolização se caracteriza por apresentar um estágio mais avançado do processo de urbanização, e pela intensidade de relações provenientes de atividades e vínculos por: prestação de serviços, comércio, fluxo de pessoas, bens e informação (ASCHER, 1995). Além disso, a fusão físico-territorial (bem como a proximidade geográfica), torna as aglomerações urbanas (nesse caso os diferentes territórios municipais), um fato urbano unívoco em nossa compreensão. Logo, a mobilidade de pessoas através do transporte público é um dos elementos que revelam a dinâmica da metropolização. Por sua vez, tal dinâmica reflete uma realidade dual no espaço: *espacialidade* versus *institucionalidade* (MOURA; FIRKOWSKI, 2001; FRESCA, 2011).

A partir de Londrina podemos verificara realidade espacial supracitada. No campo da espacialidade, as interações espaciais (notadamente aquelas realizadas pelo transporte publico coletivo), precedem a criação da RML, amalgamando no mesmo fato urbano, apenas parte dos municípios hoje contidos no recorte institucional. Concomitante, ao nível da institucionalidade, tem-se um superdimensionamento territorial que perpassa a espacialidade metropolitana. A inconsistência das justificativas de expansão da RML, assim como os entraves para expandir os fixos que promovem coesão territorial, tornou a mobilidade urbano-regional uma questão emblemática e distante de cumprir o que preconiza a lei de criação da mesma em 1998, cuja matéria era promover integração física e tarifária entre os serviços de transporte coletivo urbano-regional (PARANÁ, 1998). Exemplo disso é o sistema de Transporte Rodoviário Metropolitano – TRM, que deveria estar em consonância com o sistema de Transporte Coletivo Urbano-TCU das cidades arroladas a RML, sobretudo a Londrina. Apesar da nomenclatura “metropolitano”, o TRM não condiz ao termo na medida em que não há planejamento de mobilidade em escala metropolitana.

Nesse sentido, apresentamos a seguinte questão: a dinâmica da mobilidade de pessoas, tendo como modo de transporte o TRM, condiz com o espaço institucional? ou seja, a RML? Nosso esforço de elucidar essa problemática busca uma perspectiva que se aproxime da totalidade. Dessa forma, arrolamos os aspectos gerais e socioespaciais da RML, os agentes territoriais (nesse caso o Estado e as Empresas de TRM notadamente), o sistema de transporte (pontos, linhas, a rede e a questão operacional), a dinâmica da mobilidade ao nível dos indivíduos, e por fim, alguns fatores de cunho político que interferem no planejamento do espaço em questão.

Aspectos gerais e socioespaciais da região metropolitana de Londrina

A região metropolitana de Londrina – RML foi instituída em 1998¹, sendo inicialmente composta pelos municípios de Cambé, Ibiporã, Rolândia, Londrina, Jataizinho e Tamarana. Posteriormente, foram incluídos Bela Vista do Paraíso em 2000, Sertanópolis em 2002, Primeiro de Maio, Alvorada do Sul e Assaí em 2010. Em 2012, entraram os municípios de Sabáudia, Pitangueiras, Jaguapitã, Florestópolis e Porecatu, e, em 2013, foram inseridos os municípios de Centenário do Sul, Guaraci, Lupionópolis, Mirassolva, Prado Ferreira, Rancho Alegre, Sertaneja e Uraí e Araongas².

A localização geográfica de seu limite institucional compreende, a oeste, parte do norte central paranaense até Araongas (metade do eixo Londrina-Maringá); ao norte, se estende até as margens do rio Paranapanema, no limite do Estado de São Paulo; a leste, toma algumas partes da região norte pioneira; e, ao sul, tem-se apenas um município que é Tamarana, parte da região do Vale do Ivaí.

Em um esforço metodológico para entender o espaço da RML, Druciaki (2014) propôs uma delimitação pautada no processo de urbanização e disposição das cidades em relação a Londrina. Agrupamos o conjunto de cidades conforme a tipologia de Souza (2010), sendo: aglomeração com conurbação; aglomeração sem conurbação; e centros “dispersos”. Os centros dispersos nesse caso são cidades que chegam a distar até 90 quilômetros em relação a Londrina, como por exemplo, a cidade de Porecatu. Todavia são espaços da região de influência direta³ de Londrina, e que por critérios estritamente políticos (o que discutiremos adiante nesse artigo), se inserem nos limites da RML (MAPA1).

De todos os municípios supracitados, apenas dois têm seus sítios urbano conurbados à Londrina: Cambé e Ibiporã, a oeste e a leste, respectivamente. Esses municípios juntamente com Rolândia e Araongas, constituem os quatro mais populosos da RML (Tabela 1). São os que reforçam o segmento industrial engendrado por Londrina, mas que, no período

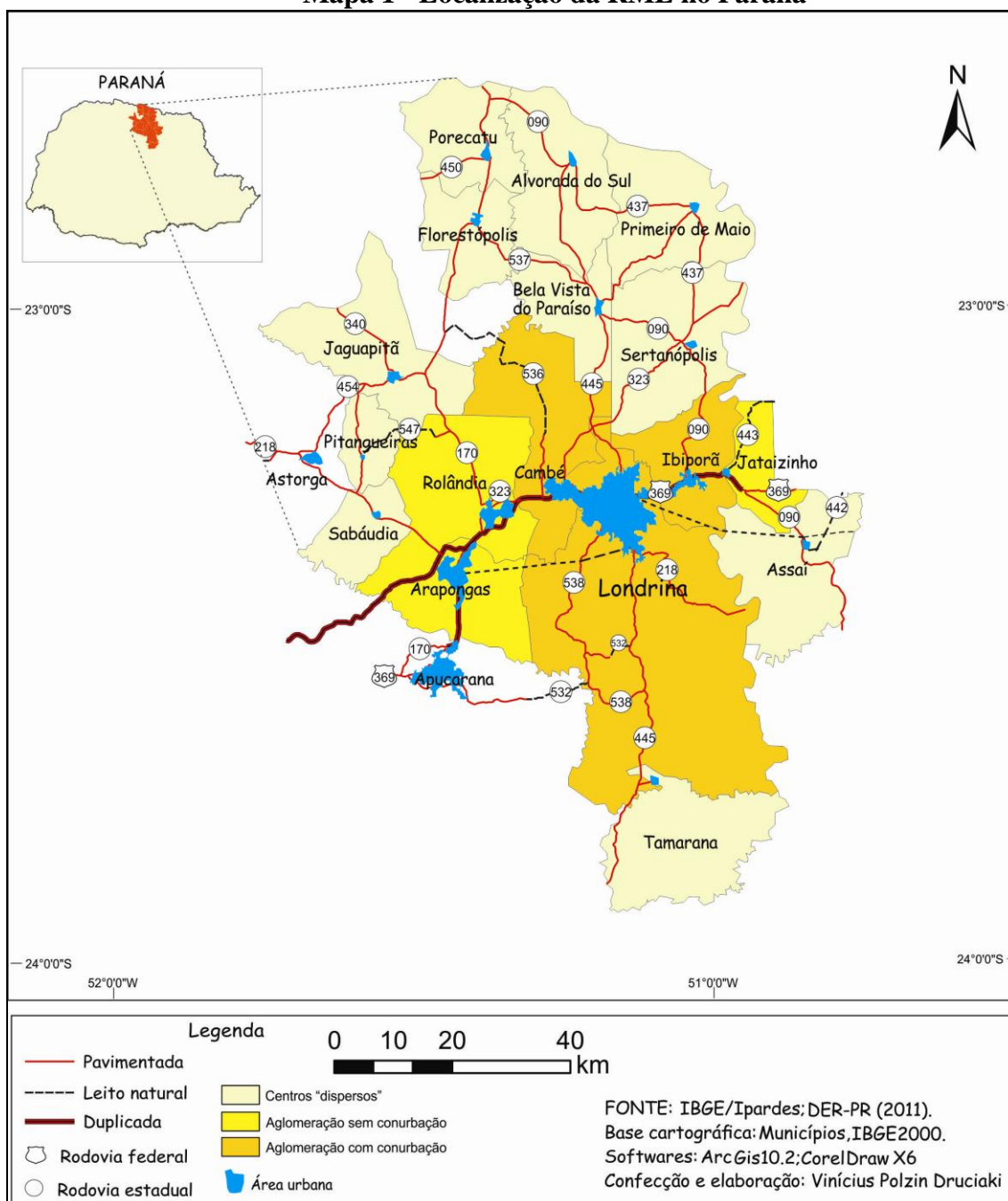
¹ Instituída pela Lei complementar nº 81 de 17 de junho de 1998 (PARANÁ, 1998).

² Cabe salientar que, Araongas foi inserida em julho de 2013, e compôs o recorte espacial da pesquisa. Já os outros municípios inseridos em 2013 não compuseram a pesquisa devido ao estágio avançado da mesma na época.

³ São municípios que mantêm vínculo com Londrina devido a rede urbana, e não necessariamente por uma dinâmica metropolitana espacialmente estabelecida.

atual, não dependem totalmente da mesma. Tais municípios não se enquadram como cidades dormitórias apenas, a exemplo do que ocorre em outras regiões metropolitanas. Apenas a cidade de Jataizinho, conforme pudemos verificar, desempenha um papel estritamente dormitório.

Mapa 1 - Localização da RML no Paraná



Quanto ao restante dos municípios, são em sua maioria, pouco populosos. A produção está atrelada à agricultura, caracterizando-se, mormente, como municípios rurais pela atividade pecuária, lavoura permanente ou temporária, e, por vezes, interligados às cadeias produtivas do agronegócio. Além disso, no caso daqueles relativamente próximos à Londrina, como Jataizinho, enquadram-se na condição de cidades dormitório, devido a sua mão-de-obra ser drenada predominantemente por Londrina e, em menor proporção, por Ibiporã.

Ainda que alguns municípios tenham registrado decréscimo populacional na década de 2000, (como Assaí e Florestópolis), pudemos observar que a RML reforça a condição de espaço concentrador na medida em que houve acréscimo no conjunto. Cumpre observar que tal incremento não decorre do processo de inclusão dos municípios na RML ao longo do período, haja vista que consideramos todos os municípios, mesmo nos períodos em que ainda não compunham o referido espaço. Nesse computo, representa em média cerca de 8% do total da população paranaense.

Tabela 1 - População residente na RML

Município	1991	1996	2000	2007	2010
Alv. Do Sul	9.685	8.809	9.253	9.014	10.283
Arapongas	64.556	74.875	85.428	96.669	104.150
Assaí	20.325	19.663	18.045	16.098	16.354
B.V. Paraíso	15.098	14.580	15.031	14.996	15.079
Cambé	73.842	80.700	88.186	92.888	96.733
Florestópolis	11.998	12.199	12.190	11.571	11.222
Ibiporã	35.168	38.702	42.153	45.158	48.198
Jaguapitã	10.613	10.884	10.932	11.782	12.225
Jataizinho	10.428	12.052	11.327	11.244	11.875
Londrina	390.100	418.526	447.065	497.833	506.701
Pitangueiras	-	2.228	2.418	2.664	2.814
Porecatu	17.102	17.215	15.881	14.174	14.189
Prim.Maio	11.910	10.883	10.728	10.753	10.832
Rolândia	43.776	44.238	49.410	53.437	57.862
Sabáudia	5.293	5.284	5.413	5.447	6.096
Sertanópolis	14.291	14.272	15.147	15.485	15.638
Tamarana	-	-	9.731	10.887	12.262
Total	734.185	785.110	837.406	908.318	940.288

Fonte: Druciaki, (2014). Censo demográfico 2000; contagem da população 2007; censo demográfico 2010 (dados do universo). Org. Druciaki, V. P.

No tocante a distribuição do produto interno bruto, segundo os segmentos mais expressivos⁴ (agropecuária, indústria e serviços), o de serviços se destaca em detrimento dos demais (TABELA 2). Entretanto, no ano de 2010, os indicadores do PIB revelaram uma considerável atuação do conjunto de municípios no segmento industrial. Embora não seja o escopo desta tese, cabe colocar que, ao longo das duas últimas décadas, muitos municípios inverteram sua base produtiva do segmento agropecuário para o industrial. Houve uma reorganização da DTT, realidade presente em várias cidades do norte paranaense (BRAGUETTO 2006; FRESCA 2004, 2005).

Tabela 2 - Distribuição do PIB⁵ nos segmentos tradicionais da economia da RML

Município	Agropecuária*	Indústria*	Serviços*	PIB total
Alv. Do Sul	31.606	7.703	69.129	108.438
Arapongas	50.797	784.631	1.070.484	1.905.912
Assaí	41.737	47.373	134.169	223.279
B.V. Paraíso	24.906	19.585	166.081	210.572
Cambé	61.817	408.867	827.048	1.297.732
Florestópolis	25.641	38.891	58.953	123.485
Ibiporã	38.924	183.019	584.968	806.911
Jaguapitã	41.760	162.075	113.225	317.060
Jataizinho	12.351	26.702	64.572	103.625
Londrina	134.787	1.677.508	6.462.315	8.274.610
Pitangueiras	17.494	2.464	17.536	37.494
Porecatu	16.334	30.695	103.743	150.772
Prim. Maio	32.992	10.242	89.455	132.689
Rolândia	51.595	492.602	612.425	1.156.622
Sabáudia	19.505	20.048	67.651	107.204
Sertanópolis	36.808	56.294	165.959	259.061
Tamarana	48.624	18.876	70.373	137.873
Total p/ segmento	687.678	3.987.575	10.678.086	15.353.339

Fonte: IBGE, (2011). Censo. Contagem do universo.
Org. Druciaki, V. P.

⁴ Aqui não está especificado o tipo de indústria, agropecuária ou serviços que se inserem nesses municípios. Os valores expressados na tabela referem-se ao valor adicionado bruto da agropecuária, indústria e serviços a preços correntes (mil reais).

⁵ Convém salientar que o PIB, em determinados contextos socioeconômicos, não condiz com a realidade abordada, já que é um índice que não revela a concentração e suas conseqüentes desigualdades de distribuição da renda.

No que diz respeito ao segmento industrial, é importante deixar claro que as cidades cujo PIB superam o segmento agropecuário, não são necessariamente dotadas de grandes parques industriais, como se configura na conurbação Cambé-Londrina-Ibiporã, além de Rolândia e Araongas. Ibiporã e Cambé, a despeito de serem as que mais geram mobilidade urbano regional através do TRM, cuja natureza é motivada por ofertas de emprego em Londrina, são municípios que não possuem um natureza de “dormitório”, justamente por constituírem espaços industriais importantes.

Na cidade de Ibiporã, uma considerável parcela populacional desloca-se a Londrina diariamente⁶. Todavia, é um lugar que possui certa “independência” no que tange sua dinamicidade. Com um setor metal mecânico e alimentício, e uma política de atração industrial, a cidade consegue reter parcela de sua mão de obra, preenchendo postos de trabalho inclusive com mão de obra de Londrina e cidades próximas, como Jataizinho e Sertanópolis. Já na cidade de Cambé, por sua vez, a economia, que era calcada no setor terciário, possui também uma base produtiva na agricultura, na indústria mecânica, na metalurgia e na farmacêutica.

Outros municípios inseriram-se na dinâmica da DTT, engendrados por alguns polos como Araongas, a qual ampliou sua produção moveleira até Sabáudia, pelo Arranjo Produtivo Local do setor, estendendo-se até Pitangueiras, em que parte da renda bruta provém de trabalhadores ligados ao setor em pauta. No caso desta última (menor cidade e população da RML), desloca sua mão de obra pendular até as cidades moveleiras (Araongas e Sabáudia), a Jaguapitã (agroindústria), e Astorga⁷ (agroindústria). Percebemos, desse modo, que as relações, e a consequente mobilidade, configura arranjos que independem do centro principal da RML. Há municípios cuja inserção na DTT não provém diretamente da centralidade londrinense, fato esse que evidencia relações em outras escalas que não a da RML, diretamente. Outro exemplo é Jaguapitã, com seu polo de fabricação de mesas de bilhar e na agroindústria do frango (VEIGA, 2010).

⁶ Na época da pesquisa, não havia dados referentes ao percentual da população economicamente ativa que se deslocavam por motivo de trabalho.

⁷ Este município faz parte da região metropolitana de Maringá, mas apresenta vínculos com ambos os centros.

No município de Jaguapitã⁸, mesmo havendo certa “pujança econômica”, inexistem linhas de transporte metropolitano a partir ou para esta. Sua polarização imediata sobre Pitangueiras, que absorve mão de obra ocorre mediante fretamento contínuo de ônibus para a mobilidade de trabalhadores da agroindústria avícola. Realidade semelhante a cidades limítrofes que, recentemente, passaram a compor a RML, como Prado Ferreira, Mirassella, Guaraci e Centenário do Sul.

O serviço público de transporte rodoviário metropolitano na RML

Segundo Druciaki (2014), a estirpe do TRM na RML está ligada à iniciativa de agentes econômicos que operavam (que ainda atuam) no transporte rodoviário de passageiros. Trata-se de um serviço público, e faz parte do sistema de transporte coletivo intermunicipal de passageiros. No Paraná, tal sistema é composto por duas categorias de serviços: rodoviário e metropolitano. Esse sistema é gerenciado pelo Departamento de Estradas e Rodagem do Paraná (DER-PR), tal qual é o normatizador e regulador do sistema.

No serviço “metropolitano” há uma significativa redução tarifária para o usuário, se comparado ao serviço rodoviário, tal qual decorre de dois motivos: o primeiro é que o TRM é isento dos tributos PIS-Cofins e ICMS na passagem; desse último é apenas cobrado (mas há incentivos), o diesel utilizado. O segundo fator amortizador refere-se à quantidade de pessoas que podem deslocar-se sentados e em pé.

Figura 1 - Ônibus TRM de 13,5 e 15 metros



Fonte: acervo do autor e Viação Garcia LTDA.

⁸Trabalho de campo realizado em janeiro de 2013, na cidade de Jaguapitã.

No tocante aos tipos de veículos utilizados no serviço metropolitano, os ônibus são majoritariamente carros de 13,5 metros, e de 15 metros de comprimento, com capacidade de lotação de 105 e 140 passageiros respectivamente (a depender dos arranjos internos da carroceria).

Já no âmbito do aspecto regulatório vigente, uma linha metropolitana se define como linha intermunicipal que liga dois pontos, um dos quais absorve parcialmente o mercado de trabalho do outro (DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, 2000). Não obstante a nomenclatura “metropolitano”, o TRM não surgiu com um intuito de integração espacial frente ao processo de metropolização, ao menos em um primeiro momento (DRUCIAKI, 2014). O escopo motivador demandou do decréscimo de passageiros do serviço rodoviário intermunicipal, e de uma preocupação empresarial, quer seja na otimização de custos (CARDOZO, 2004).

Tratando dos agentes permissionários (as empresas de ônibus), há uma realidade de concentração territorial no Paraná e na RML, onde seis empresas atuam na RML como mostra a

Tabela 3.

Tabela 3 - Empresas do TRM presentes na RML

eg. mp.	NOME DA EMPRESA	Quantidade de linhas
007	Viação Garcia Ltda-VGL.	2
037	Exp. Nordeste Linhas Rodoviárias Ltda.	2
130	Viação Ouro Branco (mesmo grupo da VGL)	14
218	Til Transportes Coletivos S/A	14
021	Londrina Sul Transporte	3
TOTAL		

Fonte: Departamento de Estradas e Rodagem (2011).
Org. Druciaki, V. P.

Segundo o regulamento de transportes de passageiros, uma linha é uma ligação regular entre duas localidades, que são pontos terminais, por itinerário e horário definido. A quantidade de linhas não revela o número exato de cidades atendidas, bem como a intensidade na mobilidade que ela expressa. Cada qual representa a permissão para explorar uma ligação,

cuja frequência de atendimento, ou seja, a disponibilidade diária ou semanal de linhas pode ser alterada de acordo com a demanda. Dessa forma, há linhas que tem mais de 2030 idas e voltas semanais, a exemplo de Londrina-Ibiporã e, em contrapartida, há linhas com apenas sete idas e voltas semanais, ou seja, uma vez ao dia a exemplo de Londrina-Assaí⁹.

Os agentes econômicos do setor constituem um segmento determinante nas decisões políticas concernentes à mobilidade metropolitana, seja nessa escala ou na escala intra-urbana. A concessão das linhas cedidas a esses agentes ocorre mediante permissão, ou seja: trata-se de um contrato que pode ser rescindido a qualquer instante, diferentemente de um contrato de concessão (MEIRELLES, 2003). Essa permissão vem sendo postergada desde a gênese das categorias de serviço, ou seja, década de 1940 para o serviço rodoviário intermunicipal, e desde a década de 1980 para o metropolitano.

O fato de abrir para uma licitação exigiria uma revisão da situação de onde há ou não a presença do TRM e TRP, bem como uma análise da própria mobilidade. Assim seria justificada a criação e extinção de linhas, ou autorização para mais de uma empresa atuar no mesmo trecho, quando necessário (DRUCIAKI, 2011). Há um embate e uma convivência entre as forças econômicas e políticas quando se observa tal situação. Isso se expressa tanto nos espaços em que se verificou um incremento na quantidade de linhas metropolitanas, assim como nos lugares que ainda inexistem. As duas situações revelam estratégias ora dos agentes econômicos, ora dos poderes locais, quando não estadual.

A mobilidade na RML através do TRM

O usuário do sistema de TRM desempenha um papel efetivo na mobilidade, dando sentido a existência desse modo de transporte. Desse modo, iniciaremos essa seção trazendo nosso entendimento conceitual sobre “mobilidade”, notadamente na escala urbano-regional.

No esforço de compreender a temática da mobilidade sob um viés geográfico, devemos abranger os aspectos do transporte e do movimento, articulando-a ao conceito de

⁹ Na época da pesquisa, Assaí não compunha a RML, a despeito de participar diretamente da dinâmica metropolitana londrinense. O mesmo ocorre com o município de São Sebastião da Moreira, que mesmo sem estar inserido na RML, compõe o itinerário da linha Londrina-Assaí.

acessibilidade e suas prerrogativas espaciais. Dessa forma, defendemos que o termo *mobilidade*, notadamente na escala urbano-regional, deve ser entendido como:

[...] o movimento orientado de pessoas e sua capacidade de acesso aos lugares, que ocorre no âmbito de um sistema de transporte; uma demanda decorrente da necessidade das pessoas de um espaço em relação a outro(s), no cumprimento das diversas atividades que lhes são impostas, sejam elas trabalho, lazer, comércio ou serviços, independente da escala e da perenidade, articulando espaços (DRUCIAKI, 2014, f. 92).

A concepção supracitada busca amalgamar os dois níveis que entendemos compor a mobilidade: o nível do *sistema* e o nível das *pessoas*, como propôs Kellerman (2011), ao qual denominaremos, aqui, de nível dos *indivíduos*¹⁰. No tocante ao sistema, elegemos aqui apenas a variável *fluxo* do sistema para compor a análise em nosso artigo.

Mobilidade ao nível do sistema: Distribuição espacial da fluidez a partir do TRM

No que se refere à distribuição do movimento de passageiros entre as cidades, foi mensurado as relações entre duas cidades, tendo como base o fluxo total ao longo do ano de 2013. Trata-se de um importante indicativo que revela o movimento de forma específica entre as cidades, como podemos observar no Mapa 2.

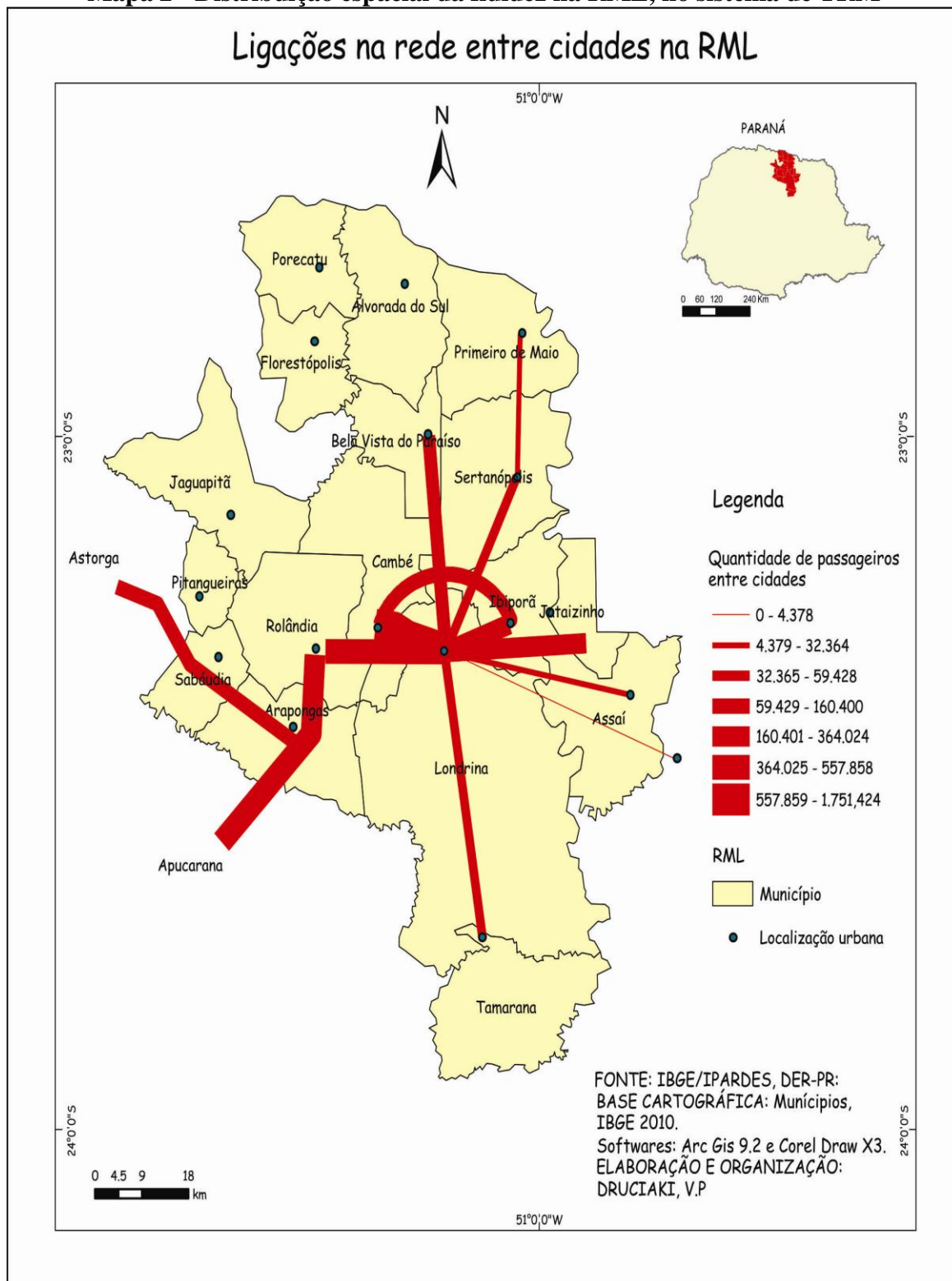
Como podemos observar, a fluidez mais intensa concentra-se na aglomeração do eixo, onde destacamos inclusive a ligação entre Rolândia e Apucarana, evidenciando a relevante vinculação que Apucarana tem ao conjunto da RML, a despeito de não estar incluída em tal recorte. Dos fluxos direcionados a Londrina, verificou-se que Bela Vista do Paraíso possui uma relação de dependência maior que Sertanópolis, cidade com aspectos urbanos, demográficos, e a distancia semelhantes. Essa ultima é mais independente das funções urbanas que Bela Vista do Paraíso, já que possuem praticamente o mesmo quantitativo de população residente.

Em relação a Cambé-Londrina, cumpre observar que Cambé detém importantes postos de trabalhos do segmento industrial metal - mecânico, químico e farmacêutico, além dessa cidade estar conurbada a Londrina e ser a mais populosa. Há de se considerar, ainda que

¹⁰ O termo indivíduo aqui se refere a dinâmica individual ou de um grupo social que usa o sistema de TRM para os diversos fins em sua mobilidade que pode ser esporádica ou diária.

em menor proporção, que Cambé atrai mão de obra de Londrina e Rolândia, reforçando o movimento.

Mapa 2 - Distribuição espacial da fluidez na RML, no sistema de TRM



Em relação à Ibiporã, podemos considerar que há aspectos semelhantes à Cambé. É uma cidade que, apesar de estar conurbada à Londrina, não cumpre função de dormitório. É dotada de um parque industrial que atrai fluxos de Londrina, Sertãoópolis, Jataizinho e Assaí. Portanto, o movimento entre Londrina e Ibiporã é o segundo mais intenso na rede por motivos de trabalho entre as duas cidades, e pela oferta de bens e serviços em Londrina. Reiteramos a interdependência de Ibiporã na medida em que há relações diretas com Cambé conforme mostrou o mapa anterior. Muito embora não tenha sido possível quantificar, há uma procura e relações por trabalho de Ibiporã com Sertãoópolis, Jataizinho e Assaí, as quais dependem do TRM como modo para a mobilidade.

No que se refere à cidade de Rolândia, concentram fluxos sobretudo de Londrina, Arapongas, bem como de Apucarana (fora da RML, porém com fortes vínculos na mesma). Por fim, Arapongas apresentou um baixo índice, recebendo e enviando fluxos até Astorga (já na Região Metropolitana de Maringá) e é ponto de passagem entre Rolândia e Apucarana, justificando, portanto, a menor intensidade.

Mobilidade ao nível do indivíduo

Conforme abordado, ao nível dos indivíduos compreende-se a dinâmica da mobilidade, os papéis desempenhados nas suas relações sociais cotidianas. Trata-se de entender a partir da percepção, e dos fatores internos e externos que interferem nessa dinâmica. Sobre os fatores internos podemos considerar: renda, idade, condições físicas de mobilidade. Já os externos implicam necessariamente na oferta e disponibilidade dos modos de transportes em nosso caso.

Visando entender o modo como os indivíduos percebem o sistema do TRM enquanto opção de mobilidade urbano-regional, em Druciaki (2014) aplicamos questionários aos usuários no principal nó da rede de TRM, (representado pelo ponto de parada adjacente ao terminal central de TCU de Londrina). As questões basearam-se no contato com os indivíduos/usuários do TRM, bem como em alguns critérios de avaliação do transporte público, propostos por Ferraz e Torres (2004). Das variáveis arroladas¹¹, destacamos a

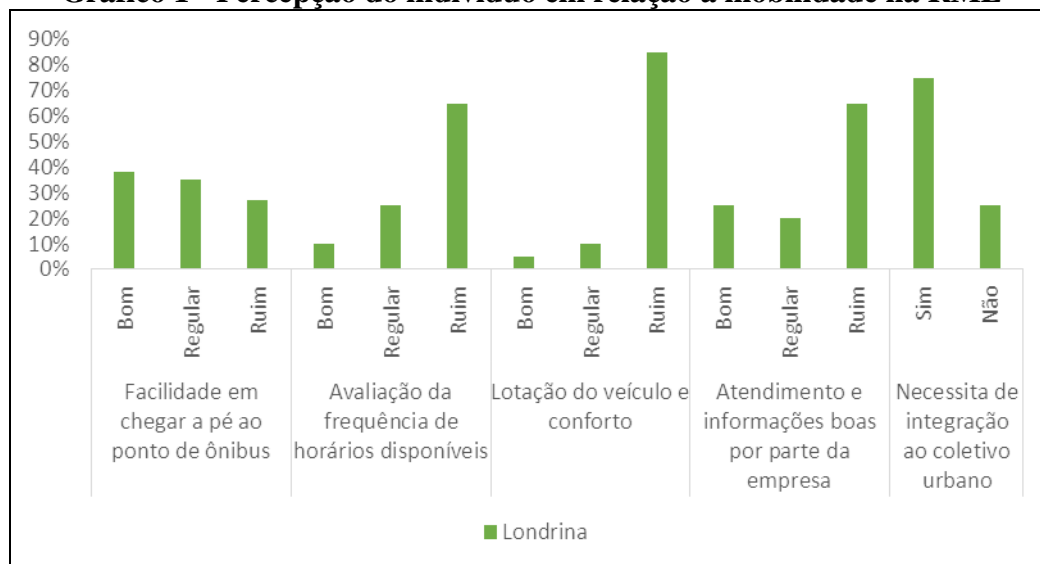
¹¹O universo da pesquisa foi o de 100 pessoas entrevistadas, abrangendo todas as linhas, sempre entre o meio da tarde até o horário de maior carregamento de volta, sentido centro-região. Se comparada ao movimento expressado na rede do TRM, é uma amostragem pequena, porém revela um comportamento sólido, haja vista que dado à discrepância entre os resultados qualitativos, infere-se que o comportamento, em uma amostragem

necessidade tomar o modo TCU para completar a viagem para chegar ao seu local de atividade na cidade de Londrina.

No gráfico 1, a primeira variável trata da facilidade em chegar a pé ao ponto mais próximo de ônibus. É uma informação importante para se ter dimensão da acessibilidade ao modo de transporte. Como parâmetro, adotamos os mesmos critérios utilizados para o transporte coletivo urbano, uma vez que o TRM tem o mesmo aspecto. Considerou-se *bom* quando a distância de caminhada da residência até o ponto e do ponto até o local de atividade foi igual ou menor a 300 metros; *regular* entre 300 até 500 metros; e *ruim* quando mais que 500 metros, em cada percurso.

Ao tratar da acessibilidade, algumas pessoas relataram-nos que o fato de precisar utilizar o modo a pé até os locais de atividade por mais de 500 metros, é devido ao fato de não haver possibilidade de integração tarifária ao TCU, pois seriam quatro passagens ao dia, no caso daqueles em que a frequência é diária. Ainda, há alguns casos em que o indivíduo necessita tomar dois ônibus no modo TRM, através de conexão, inviabilizando ainda mais a possibilidade de conexão ao transporte público urbano.

Gráfico 1 - Percepção do indivíduo em relação a mobilidade na RML



Fonte: Druciaki, (2014). Trabalho de campo realizado em Londrina entre 2013-2014.

Elaboração e organização: Druciaki, V.P.

maior seguiria a mesma tendência. Nessa entrevista não foi identificada a qualidade em relação à uma ligação específica na rede. Por isso não foi contemplado, nesse questionário, variáveis como a percepção do tempo gasto no deslocamento e a opinião sobre a tarifa.

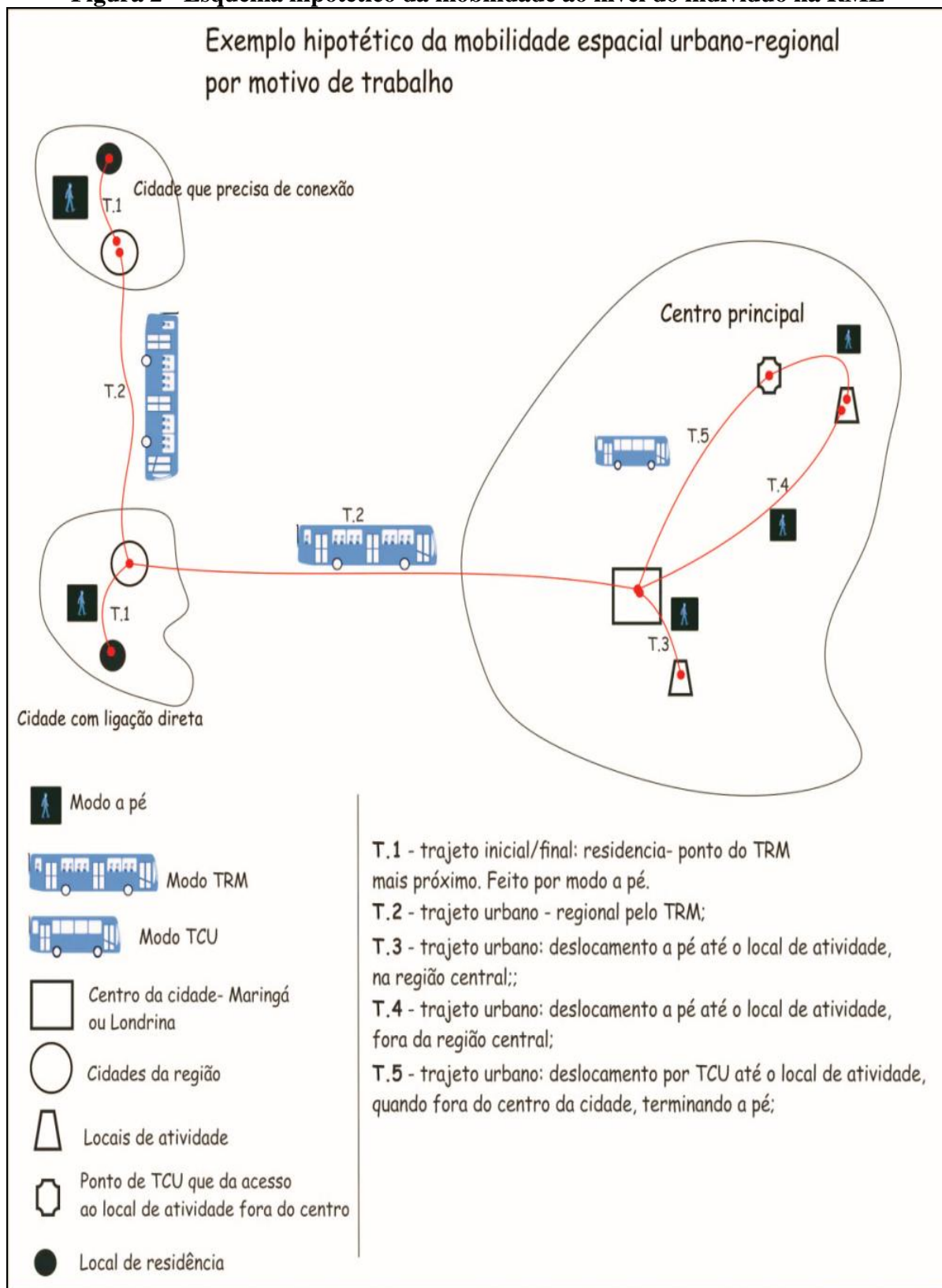
Certamente, a mobilidade no recorte metropolitano varia muito conforme a distância da cidade, a frequência e se é uma cidade “centro disperso” ou da aglomeração urbana. Independentemente disso, para quem tem uma frequência diária, tomar o TRM torna-se enfadonho. Isso porque se gasta um tempo considerável, não se consome muito espaço da cidade dado a rigidez que o transporte público impõe, assim como as atividades de trabalho que lhes são atribuídas no cotidiano.

Sobre a variável frequência, percebemos que a insatisfação corresponde ao horário que compreende os picos da manhã e da tarde. A disponibilidade de veículos para o carregamento do fluxo nos picos concentra-se em um curto intervalo de tempo, sobretudo em direção às cidades que não fazem parte da aglomeração urbana conurbada. Dessa forma, as pessoas que poderiam embarcar em um espaço de tempo de três horas (entre 16h e às 19h) no fluxo da volta, acabam sendo alocadas em dois veículos ao fim de tarde com intervalo de apenas 15 minutos, a exemplo da linha Londrina-Assaí.

Na tentativa de ilustrar a mobilidade no território da RML, ao nível do indivíduo, e com base na experiência pessoal de alguns entrevistados, elaboramos um esquema hipotético conforme segue na Figura 2.

Sendo assim, é de fundamental importância entender a mobilidade ao nível do indivíduo, pois tratar da realidade a partir da experiência vivida, mesmo que seja de forma breve, contribui para o entendimento da dinâmica urbano-regional que ocorre a partir de um modo de transporte.

Figura 2 - Esquema hipotético da mobilidade ao nível do indivíduo na RML



Fonte: trabalho de campo realizado entre 2013 e 2014 em Londrina.

Confecção e desenho: Druciaki, V.P.

Mobilidade e transporte: Entraves políticos da RML

Como observarmos, há diversos fatores que implicam nos entraves vivenciados na mobilidade diária na RML, uma vez que a natureza dos fluxos é majoritariamente por motivos de trabalho. Desses fatores, podemos elencar alguns: irregularidades na frequência das linhas, ausência de integração física-temporal-tarifária, superlotação dos veículos no pico em viagens que duram até 2 horas, pontos de parada que cumprem papel de nós da rede do sistema, mas que não apresentam estrutura adequada, dentre outros de ordem operacional. Entretanto, esses problemas pontuais que interferem no desempenho de uma mobilidade mais satisfatória provem de uma questão ampla, ou seja: a dissonância entre as esferas governamentais e as empresas no território da RML.

Desta forma, criou-se o recorte institucional metropolitano, e a partir dali, passou pelas fases de instituição/criação, implementação, mas não pela efetivação. Até o presente momento, não houveram ações que articulassem o urbano ao regional, sob a égide de um planejamento metropolitano. Assim, quando tomamos o conjunto de cidades, sobretudo aquelas por nós consideradas “centros dispersos”, todas possuem vínculos diretos (e algumas através de um centro mediador) de dependência à Londrina dado a rede urbana. Todavia, nem todas evidenciam vínculos metropolitanos de fato. Verificamos uma quantidade exacerbada de municípios que foram sendo agregados a RML, sem quaisquer critérios técnicos que justificassem tais feitos.

Mas, trazendo a espacialidade, ou seja, a dinâmica que se consolidou ao largo do tempo, quais são as demandas para mitigar a problemática da mobilidade no espaço metropolitano? Trata-se de demandas pontuais ou estruturais? Identificamos as duas formas.

No tocante as demandas pontuais, caracterizamos aqui a partir dos problemas percebidos o nível dos indivíduos, tais como: a) condições do modo a pé até o ponto do TRM; b) rigidez no horário pela baixa frequência (no caso dos centros isolados); c) possibilidade de lotação no veículo, pela conseqüente frequência baixa (problema encontrado mesmo nas ligações de frequência alta); d) ausência de integração tarifária ao modo TCU; e) tempo ocioso devido à espera pelo horário da volta, levando o indivíduo a dispender de dinheiro para “passar o dia” na cidade (nem todos necessitam desempenhar mais de uma atividade); f) fadiga/cansaço; g) gasto de tempo se comparado ao modo individual no trajeto; h) dispêndio financeiro (alto para a frequência diária; relativamente baixo para viagens menos frequentes,

sendo relativo à classe social e faixa de renda). Já as demandas que consideramos estruturais, por sua vez, referem-se ao aparato do sistema TRM, a gestão metropolitana e a ausência de planejamento metropolitano. Na percepção do indivíduo, essas características nem sempre são visíveis, uma vez que são questões estruturais no âmbito da governança do território.

Nesse sentido, ao visitarmos diversas prefeituras das regiões metropolitanas, percebemos uma contradição no discurso quando postas as visões dos municípios frente à região metropolitana. Em ambas, muitos municípios alegam nem serem procurados por parte da Coordenadoria da Região Metropolitana de Londrina-Comel, discurso esse contestado esse contestado pelo órgão. A Comel por sua vez, afirma se deparar com constantes entraves para realizar a articulação com os municípios, onde não possuem interesse na promoção do desenvolvimento regional. Sem apresentarem quesitos mínimos para que possam angariar recursos, como ter um plano diretor atualizado, a exemplo de Jataizinho e Pitangueiras.

Outro aspecto importante, no campo conflituoso das relações institucionais, é em relação às empresas do TRM. Citando um exemplo mais pontual, havia disputa entre quem era responsável por implantar estruturas dos pontos de ônibus, pois até 2007 não havia sequer cobertura no terminal central e em todos os pontos na RML. Isso foi possível, através de acordos onde as empresas fossem responsáveis por seus pontos. Tanto que é comum pontos em Londrina em que só para ônibus da empresa ou grupo.

No entanto, o maior impasse que perdura até o presente momento é sobre a discussão tarifária, para uma possível integração entre os sistemas TRM-TCU. No ano de 2003, época em que a região metropolitana não haviam nem sido implantada (apenas criada em lei), era corrente o debate com vistas à efetivação, como segue:

Na área de transportes, as integrações podem facilitar e propiciar um menor preço da tarifa ao usuário. Ao invés de termos legislações diferentes para gerenciarmos o transporte urbano e intermunicipal, porque não termos uma coordenação para tratar dessa área? (JORNAL DE LONDRINA, 2003, p.6A).

Um ano depois da afirmação supracitada, Gazeta do Povo (2004) chamava a atenção com uma matéria intitulada “Maringá e Londrina dão os primeiros passos com as cidades vizinhas para formar regiões metropolitanas”. No mesmo ano, Jornal de Londrina (2004) enfatizou que o projeto de consolidação e integração das regiões metropolitanas sairia no próximo ano. Nos anos subsequentes, o que encontramos, através das publicações dos principais jornais locais são menções aos desafios, perspectivas, entraves para efetivação ou

para noticiar o acréscimo de mais algum município à RML (FOLHA DE LONDRINA, 2008, 2011, 2011a).

Na última década, houve, na RML, discussões nas quais o TRM poderia funcionar integrado ao TCU, envolvendo ao menos as cidades da aglomeração conurbada e não conurbada, além de Sertanópolis, Jataizinho e Bela Vista do Paraíso. Após a implantação da Comel, em 2007, surgiram as primeiras tentativas de discutir o TRM enquanto questão comum na RML. Nessa época¹², eram notórias as demandas, conforme colocamos anteriormente, e a coordenadoria da RML convocou os prefeitos, representantes das empresas permissionárias, o DER-PR e a Companhia Municipal de Transito de Londrina-CMTU, cumprindo um papel de articulação entre os agentes envolvidos na questão.

Das várias demandas postas, a principal era a de criar um sistema de transporte metropolitano que fosse integrado, primeiramente em termos tarifários e *a posteriori* uma integração física, através de um terminal de transferência. Na ocasião foi proposto que a CMTU fosse o órgão gerenciador do sistema integrado, espelhando-se na região metropolitana de Curitiba, na qual existe a URBS que gerencia a rede de transporte integrado (RIT).

As negociações não avançaram. Segundo a Comel, sequer uma planilha de viabilidade financeira foi realizada por parte do DER-PR ou das empresas, nem da CMTU, para que se encaminhasssem, de fato, propostas a serem implantadas. O único avanço em todo esse processo, que durou até o início de 2008, foi a discussão sobre as características dos abrigos dos pontos de ônibus, como comentamos anteriormente. A coordenadoria teve, nesse sentido, um papel de diagnosticar e cobrar das empresas a adequação dos pontos de parada, porém restrito a área urbana de Londrina.

Após isso, não verificamos avanços no sentido de projetos, iniciativas, tampouco de viabilização de algo pertinente ao TRM, especificamente. A Comel seguiu apenas como um órgão mediador e articulador, cumprindo um papel de trazer as demandas da população e das cidades do espaço regional, encaminhando-as aos órgãos competentes, conquanto que seu papel deveria ser outro: promover o planejamento da RML e intervenções com autonomia e dotação orçamentária. Na atualidade, sequer promove discussões no plano de articular ou “provocar” tal questão no âmbito da sociedade.

¹² Entrevista realizada com a assessora parlamentar da vereadora Elza Correia, ex-coordenadora da Comel no ano de 2012.

No espaço da RML, houve apenas uma ação quanto à integração entre TRM-TCU, que foi viabilizada, porém por iniciativa empresarial, que nada teve a ver com a interferência da Comel, que são nas cidades de Cambé e Ibiporã. Nessas cidades há uma rede de TCU que atende os bairros ligando ao centro, com linhas radiais. A empresa que faz o transporte é a TIL, a mesma que atende a partir das linhas radiais e diametrais nas ligações para Londrina. Como se trata da mesma empresa, cuja demanda principal é o TRM, as linhas radiais do TCU funcionam como linhas alimentadoras até os pontos em direção a Londrina, onde com o mesmo bilhete (através de cartão magnético) faz-se a transferência entre os modos, tendo iniciado o serviço em 2011 (FOLHA DE LONDRINA, 2011, p.7).

Nas cidades como Rolândia, Sertãoópolis, Jataizinho e Bela Vista do Paraíso entende-se que o TRM é essencial no processo de integração à Londrina, ao se vincularem diretamente (até mesmo pela proximidade) ao polo. De modo especial, as duas últimas cidades desempenham uma relação de maior dependência à Londrina como foi mensurado no Mapa 2 anteriormente.

Por sua vez, cidades cuja expansão do TRM foi recente (a partir de 2010), a exemplo de Primeiro de Maio, Alvorada do Sul, Pitangueiras e Sabáudia, o sistema iniciou logo após terem sido inseridos à região metropolitana. Todavia, constatamos que se tratava de uma antiga reivindicação mediante a única empresa, no caso, o grupo da Viação Garcia e Ouro Branco, cuja demanda não se pautava apenas na mobilidade por motivo de trabalho. Todavia, entendemos que se tratava de uma necessidade local para interligar as cidades próximas e não necessariamente uma demanda metropolitana, principalmente se tomarmos o exemplo de Pitangueiras e Sabáudia. Essas cidades mantêm vínculos direto com Arapongas por conta da indústria moveleira.

Em Jaguapitã e Florestópolis ainda não foi implantado¹³ o serviço de TRM, a despeito das constantes reivindicações das prefeituras, perante as empresas e ao DER-PR. Percebemos, com o exemplo dessas duas cidades, que não se recorre primeiramente a Comel para resolução desse problema, mas, sim, diretamente ao órgão pertinente que regula o sistema, pois na concepção dos gestores isso independe de região metropolitana.

¹³Cabe colocar que foram agregados a RML em 2013os municípios de Mirassol, Centenário do Sul, Guaraci, Uraí e Prado Ferreira. Nenhum dispõe de TRM. Como mencionamos nos capítulos anteriores, tais municípios não compuseram a análise nessa tese pelo motivo de que quando foram incluídos, já encontrávamos em um avançado estágio de análise.

Diante disso, buscamos entender qual é o processo de implantação de uma linha metropolitana para a Comel e o DER-PR, e as possíveis motivações para não haver ainda esse serviço em algumas cidades. O procedimento consiste, inicialmente, que a prefeitura solicite à coordenadoria a implantação de uma nova linha. Essa, por sua vez, faz a intermediação para o órgão pertinente, no caso o DER-PR que, por fim, desenvolve um estudo de viabilidade técnica para abrir licitação. Seria um procedimento normal se não fossem três fatores:

- a) Há alguns problemas por parte de algumas prefeituras¹⁴ aceitarem a implantação do TRM, temendo comprometer as atividades comerciais e de serviços nas pequenas cidades;
- b) O segundo é que o procedimento, conforme informado, não corrobora com a realidade, pois as coordenadorias das regiões metropolitanas não desempenham esse papel de intermediadoras, conforme constatamos;
- c) Em visita a algumas prefeituras de cidades pequenas que não tem o TRM, ou que há pouco tempo passaram a ter, alegaram ter, por conta própria, solicitado perante ao DER a criação de linhas metropolitanas. Logo, percebe-se que há divergências quanto ao discurso e responsabilização de quem é a atribuição para a resolução disso.

Há um discurso consensual entre os municípios de que existem inúmeras vantagens ao se inserir na RML (dentre elas o transporte). Porém não conseguem relatar, até o momento, em qual área já houve aplicação direta do governo federal, destinados às regiões metropolitanas, tampouco alguma interferência que fosse direta a questão da mobilidade urbano-regional. Do mesmo modo, em momento algum a Comel interferiu na expansão ou na melhoria da rede do TRM. Consequentemente, não interviu nas condições de mobilidade, seja por não ter autonomia, dotação orçamentária e corpo técnico capaz de promover a articulação inter-setorial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Semelhante ao trabalho realizado por Druciaki (2015), trazemos aqui algumas considerações sobre a temática em tela. Na escala metropolitana trabalhada, a dinâmica é heterogênea, evidenciando que em seu processo de formação e expansão, duas linhas

¹⁴ Como não foi possível dispor de informações oficiais para essa afirmação, não iremos citar especificamente quais prefeituras mantêm essa postura.

seguiram em dissonância, ou seja: a rede de TRM e os aspectos que a tornem um modo de transporte mais acessível não sobrepõem-se a frenética política de expansão do território da RML, cujos interesses são de cunho políticos em detrimento dos aspectos técnicos ou participativo.

Embora o escopo central do trabalho não tenha sido discutir a questão metropolitana em todas suas variáveis, trazer à tona a temática da mobilidade a partir do TRM, revelou-nos certo assincronismo entre institucionalidade x espacialidade. Afinal, há cidades, por exemplo, que não dispõem do serviço de transporte coletivo público metropolitano como Jaguapitã, Florestópolis, e as últimas inseridas a RML (que todavia não compuseram nossa análise), quer sejam: Centenário do Sul, Guaraci, Lupionópolis, Mirassolva, Prado Ferreira, Rancho Alegre, Sertaneja e Uraí. Para esses exemplos, cabe apenas ao serviço rodoviário promover a mobilidade no âmbito da escala metropolitana, revelando destarte uma espacialidade dual: uma efetiva/concreta e outra institucional, no tocante à dinâmica urbano-regional. Ora a ausência do transporte implica na dinâmica que se estabelece, ora a própria dinâmica que se estabeleceu, independente de Londrina, é quem incide na ausência do TRM (DRUCIAKI, 2014, 2015).

Constatamos que a problemática da mobilidade espacial na RML não é um fato ou fenômeno isolado. Ao considerarmos o TRM como principal e único modo público coletivo no espaço metropolitano, questões como a dissonância com a rede de transporte coletivo urbano de Londrina, a inexistência de um planejamento de transportes e uma mobilidade que trate do espaço metropolitano na totalidade, provêm de fatores mais complexos, como a própria essência e constituição de uma região de planejamento como a metropolitana, corroborando com o que alguns autores já trouxeram ao cerne do debate, como Cunha (2005, 2013); Moura e Firkowski (2001); Farah (2003), dentre outros.

No âmbito de uma mesma região de planejamento (metropolitana), há vários poderes locais municipais, dos quais alguns são dotados de transporte coletivo urbano. De outro lado, há uma rede de TRM caracterizada como transporte intermunicipal de passageiros. São dois modos que convivem em um mesmo processo urbano-regional, porém em universos políticos e normativos que caminham em direções opostas. Para os agentes econômicos, essa realidade cristalizada acaba beneficiando-os, pois uma mudança estrutural e normativa poderia vir a sucumbir seus territórios de atuação consolidados há décadas. Nos espaços metropolitanos não há quaisquer instrumentos que possam delegar ou atribuir aos agentes

econômicos do TRM e dos TCU dos municípios, o papel de estabelecerem políticas de integração física, tarifária e temporal. As únicas iniciativas identificadas (ainda que de forma parcial) foram aquelas de empresas regionais e urbanas pertencentes ao mesmo grupo econômico, a exemplo da TIL em Cambé-Londrina-Ibiporã.

Em suma, discutir a mobilidade metropolitana em seu único modo de transporte público vigente, nos faz refletir qual é a natureza das regiões metropolitanas na atualidade. A presença do TRM em grande parte do território da RML não implica em uma dinâmica metropolitana. Como exemplos têm os municípios de Sabáudia e Pitangueiras que só dispõem do serviço devido a polaridade de Araongas e Astorga (já na RMM).

Ademais, todas as questões que trouxemos a tona sobre a RML e o TRM, pautou-se na mobilidade sob a ótica da Geografia. Certamente a temática não esgota suas possibilidades de amadurecimento ou contestação daquilo ao qual nos propusemos mostrar e apontar enquanto pesquisa na área da Geografia dos Transportes.

REFERÊNCIAS

ASCHER, F. *Métapolis ou l'avenir des Villes*. Paris: Odile Jacob, 1995.

BRAGUETO, Claudio R. *O aglomerado urbano-industrial de Londrina: sua constituição e dinâmica industrial*. 2007. 266 f. Tese (doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – USP. São Paulo, 2007.

CARDOZO, Sérgio, B. *Metropolização do Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal do Estado do Paraná*. 2004. 46f. Monografia (especialização em planejamento de transporte) - Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2004.

CUNHA, Fabio Cesar. *A Metrópole de Papel: Representação “Londrina Metrópole” na institucionalização da Região Metropolitana de Londrina*. 2005. 239 f. Tese (doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2005.

_____. *A Letargia das Regiões Metropolitanas do Interior do Paraná*. In: XII Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2013, Rio de Janeiro. Anais. 2013.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM. *Regulamento do transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Paraná*. Curitiba, 2000.

_____. Anuário Estatístico do Sistema do Transporte Coletivo Metropolitano do Interior Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná (ano base 2010). Curitiba. 2011.

DRUCIAKI, Vinicius P. *As (des) articulações de Guarapuava com Maringá e Londrina: Uma análise a partir da rede de transporte rodoviário de passageiros*. Dissertação (mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2009. 230 f.

_____. *Aspectos Estruturais E Regulatórios Do Transporte Rodoviário De Passageiros-TRP Intermunicipal: O Estado e os Agentes Econômicos*. In: IX Enanpege, 2011, Goiânia-GO. A pesquisa e a produção geográficas: o pulsar no tempo e no espaço, 2011. v. 1. p. 1-8.

_____. *Transporte Público Metropolitano nas Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da Mobilidade Espacial*. 2014. Tese (doutorado). Universidade Estadual Paulista. Instituto de Geociências. Rio Claro, 2014.

_____. Mobilidade e Transporte público? Uma leitura a partir da região metropolitana de Maringá-Paraná-Brasil. In: *Elisée, Revista de Geografia*. Anápolis, v.4, n.2, p.167-181, 2015.

FARAH, Marta F. Gestão pública local, novos arranjos institucionais e articulação urbano-regional. In: GONÇALVES, M.; BRANDÃO, C.; GALVÃO, A. *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo. Unesp. 2003.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. *Transporte público urbano*. São Carlos: Rima, 2004.

FRESCA, T. M. *A rede urbana do norte do Paraná*. Londrina: Eduel, 2004.

_____. A rede urbana norte-paranaense e cidades especializadas em produções industriais: Arapongas, Apucarana e Cianorte. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10, 2005, São Paulo. Anais... São Paulo, 2005, p. 5554-5574.

_____. O conceito de metrópole: um resgate. In: IX Enanpege, 2011, Goiânia-GO. A pesquisa e a produção geográficas: o pulsar no tempo e no espaço, 2011. v. 1. p. 1-8.

FOLHA DE LONDRINA. *Integração do transporte demora a sair do papel*. Londrina, p.4, 28.fev.2008.

_____. *Integração no metropolitano só com cartão*. Londrina, p.7, 25.mai.2011.

_____. *Região metropolitana, só no papel*. Londrina, p.3, 12.dez.2011a.

DRUCIAKI, V. P.

Mobilidade e transporte público na região metropolitana de Londrina-PR: Entre a institucionalidade e a espacialidade

GAZETA DO POVO. *Maringá e Londrina dão os primeiros passos com as cidades vizinhas para formar regiões metropolitanas*. Curitiba, p.15, 23.mai.2004.

IBGE. *Censo Demográfico 2010: Características da população e dos domicílios. Resultado do Universo*. Rio de Janeiro. IBGE. 2011.

JORNAL DE LONDRINA. *O transporte publico intermunicipal*. Londrina, p.5A, 2.mar. 2003.

_____. *Projeto sai do papel só ano que vem*. Londrina, p.5A, 30.mai. 2004.

KELLERMAN, Aharon. *Mobility or Mobilities: Terrestrial, virtual and aerial categories or entities?* In: *Journal of Transport Geography*. v.19. n4. 2011. p.729-737.

MEIRELLES, H. L. *Licitação e contrato administrativo*. 13. ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

MOURA, Rosa; FIRKOWSKI, Olga L. C. de Freitas. *Metrópoles e Regiões Metropolitanas: O que isso tem em comum?* In: *Anais dos Encontros Nacionais da Anpur*. Disponível em: <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/2144>

PARANÁ. Secretaria de Estado do Planejamento. Coordenação de Integração Regional. *Parecer. Projeto de Lei Complementar 357/97, que institui a Região metropolitana de Londrina*. Curitiba, 03 jun. 1998.

REGIÃO de Influência das Cidades 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. (CD-ROM).

SOUZA, Marcelo L. *ABC do Desenvolvimento Urbano*. 5º ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

VEIGA, Léia A. A re-inserção de Jaguapitã-PR na rede urbana norte paranaense: a produção industrial de mesas para bilhar e as interações espaciais. In: *Revista UEL Geografia*. Londrina, v.19, n.1, p. 131-142.

VERCEZI, Jaqueline Telma. *O Meio-Técnico-Científico-Informacional e o espaço relativizado da Região Metropolitana de Maringá*. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual de Maringá. Maringá, 2012.

¹ Esse artigo é fruto da tese de doutorado intitulada “Transporte Público Metropolitano nas Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da mobilidade espacial” (DRUCIAKI, 2014). Em Druciaki (2015), publicamos a mesma temática, tratando da realidade da Região Metropolitana de Maringá-RMM.

DRUCIAKI, V. P.

Mobilidade e transporte público na região metropolitana de Londrina-PR: Entre a institucionalidade e a espacialidade

Autor

Vinícius Polzin Druciaki - Possui graduação em Geografia pela Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO), mestrado em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá (UEM) e doutorado em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP/Rio Claro). Atualmente é Docente do curso de Geografia da Universidade Estadual de Goiás (UEG/campus Cora Coralina) e Coordenador do Grupo de Estudos em Geografia, Transportes e Mobilidade - Geomobilidade.

Artigo recebido em: 04 de maio de 2016

Artigo aceito em: 30 de maio de 2016