Mobilidade e transporte público: uma leitura a partir da região metropolitana de Maringá-Paraná - Brasil

Vinícius Polzin Druciaki
da Universidade Estadual de Goiás – Campus Goiás - Brasil
geomobilidade@gmail.com

Resumo: A mobilidade urbano-regional tem merecido destaque nos espaços em processo de metropolização. Na Região Metropolitana de Maringá-RMM, o único modo vigente de transporte público que atende a essa mobilidade é o Transporte Rodoviário Metropolitano-TRM. Fatores como a falta de efetivação da região metropolitana, e a ausência de planejamento, tornam a dinâmica da mobilidade pelo transporte público diferente daquela preconizada 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: mobilidade. Transporte público. Região Metropolitana de Maringá.

Introdução

Entender a dinâmica urbano-regional, expressada no transporte público coletivo, exige uma abordagem que perpasse a questão do sistema de transporte em si, uma vez que esse é uma condição do/no lugar para a mobilidade. Notadamente, essa temática tem emergido com mais intensidade nas aglomerações urbanas em processo de metropolização.

Primeiramente, a metropolização se caracteriza por apresentar um estágio mais avançado do processo de urbanização, e pelas relações intensas de atividades básicas e cotidianas por vínculos de: prestação de serviços, comércio, fluxo de pessoas, bens e informação. Desse modo, a fusão físico-territorial (bem como a proximidade geográfica), torna as aglomerações urbanas em diferentes territórios municipais um único fato urbano. Logo, a mobilidade de pessoas através do transporte público é um elemento que evidencia tal processo.

No espaço da Região Metropolitana de Maringá-RMM, verificam-se tais elementos desse processo, e de forma concomitante, um superdimensionamento territorial que perpassa a espacialidade metropolitana. A ausência de clareza nos critérios para expansão da RMM, e os entraves para expandir concomitantemente os fixos que promovem coesão territorial, tornaram a mobilidade urbano-regional uma questão emblemática e distante de cumprir o

que preconiza a lei de criação da mesma em 1998, que era de promover integração física e tarifária no sistema 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 RMM, sobretudo a Maringá, o centro principal.

Nesse sentido, apresentaremos alguns elementos que aproximarão a realidade socioespacial frente ao atual sistema de TRM na RMM. Desse modo, abordaremos a mobilidade urbano-regional sob uma perspectiva totalizadora, abrange os aspectos do sistema de transporte, da dinâmica da mobilidade ao nível da população, e também alguns fatores de cunho político que interferem no planejamento do espaço em questão.

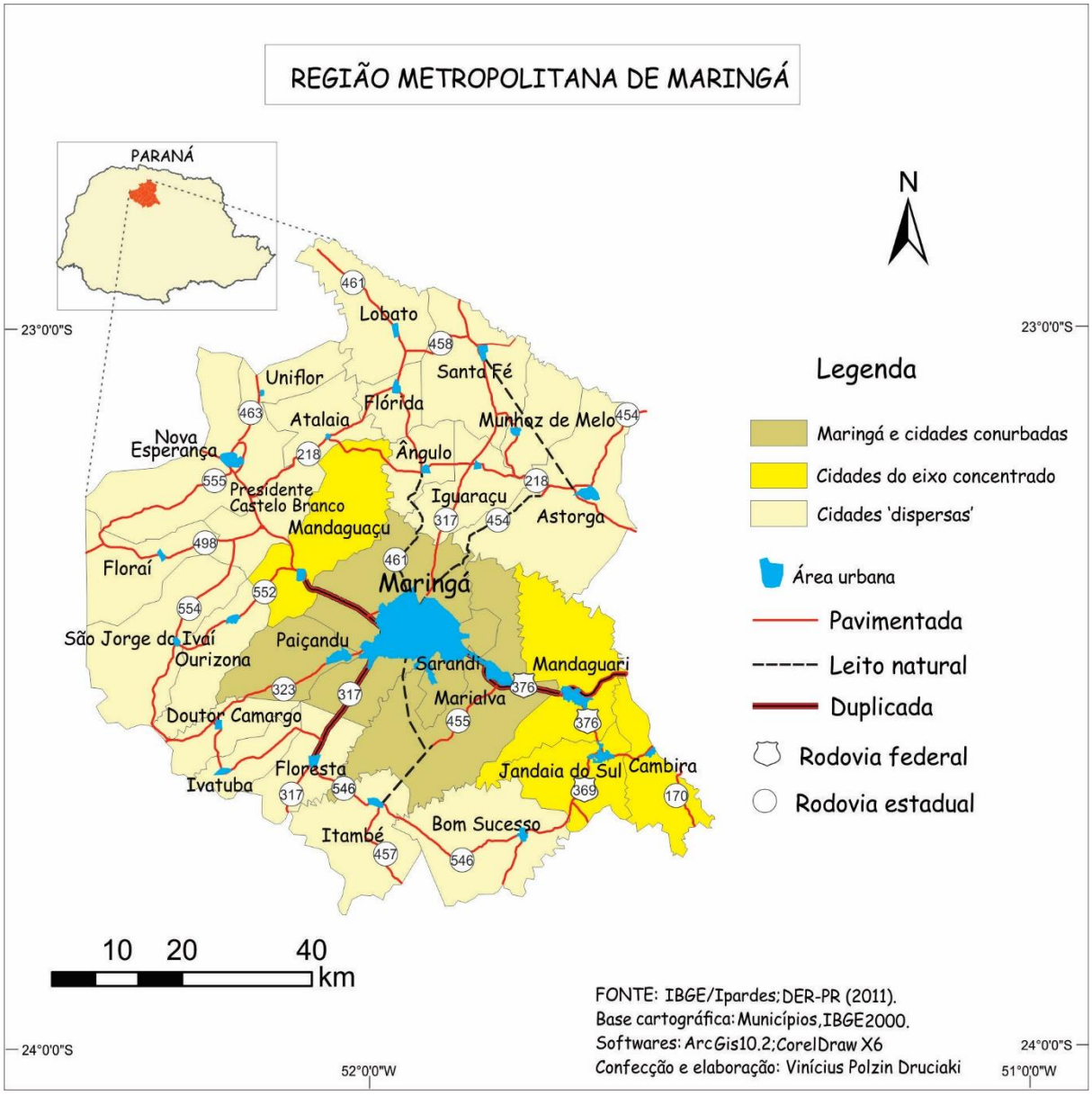
Aspectos gerais e socioespaciais da região metropolitana de Maringá

A RMM foi instituída no ano de 1998, tendo inicialmente os municípios de Maringá, Sarandi, Paiçandu, Mandaguaçu, Ângulo, Iguaraçu, Marialva e Mandaguari. Em 2005 foram incluídos os municípios de Floresta, Doutor Camargo, Itambé, Astorga e Ivatuba. Já em 2010, teve a maior quantidade de inclusão de municípios: Bom Sucesso, Jandaia do Sul, Cambira, Presidente Castelo Branco, Florida, Santa Fé, Lobato, Munhoz de Melo, Floraí, Atalaia, São Jorge do Ivaí e Ourizona. Recentemente e, por último, incluiu-se Nova esperança (2012).

Em um esforço metodológico para entender o espaço da RMM, Druciaki (2014) propôs uma delimitação pautada na área de influência imediata que o centro exerce no contexto urbano-regional, somado aos aspectos da urbanização e disposição das cidades em relação a Maringá. 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 80 quilômetros de distância em relação a Maringá, mas que compõem a dinâmica urbano-regional[1] dentro dos limites da região metropolitana, (Mapa 1).

[1] São municípios que mantém vínculo com Maringá devido a rede urbana, e não necessariamente por uma dinâmica metropolitana, a despeito dos mesmos comporem o espaço institucional da RMM.

Mapa 1: Municípios da RMM, áreas urbanas e rodovias



No tocante a composição demográfica da RMM, as profundas mudanças com perdas e ganhos populacionais que ocorreram nesse espaço iniciaram-se na década de 1970. Nesse período, a região passou por um intenso processo de reorganização populacional decorrente das transformações econômicas sofridas na área rural, onde o cultivo de lavouras permanentes, gradativamente, transformou-se em espaços de lavouras temporárias. Atrelado a isso, considera-se todas as modernizações ocorridas no campo.

Tabela 1: População residente na RMM

Município	1970	1991	1996	2000	2007	2010
Ângulo	-	-	2.631	2.840	2.807	2.859
Astorga	25.018	22.458	23.222	23.637	24.191	24.698
Atalaia	6.542	4.129	3.882	4.015	3.627	3.913
Bom Sucesso	16.045	7.116	6.164	6.173	6.397	6.561
Cambira	20.236	9.763	6.675	6.668	6.862	7.236
Doutor Camargo	9.223	5.942	5.903	5.777	5.609	5.828
Floraí	11.022	5.500	5.544	5.285	5.051	5.050
Floresta	8.303	4.527	4.832	5.122	5.215	5.931
Flórida	2.976	2.096	2.270	2.434	2.448	2.543
Iguaraçu	9.855	5.691	3.402	3.598	3.741	3.982
Itambé	15.044	6.169	6.033	5.956	5.857	5.979
Ivatuba	13.921	2.508	2.437	2.796	2.715	3.010
Jandaia do Sul	21.803	18.574	19.048	19.676	19.534	20.269
Lobato	6.178	3.762	3.797	4.064	4.219	4.401
Mandaguaçu	16.652	14.697	16.172	16.628	18.259	19.781
Mandaguari	30.410	28.086	28.451	31.395	31.890	32.658
Marialva	37.496	22.625	25.079	28.702	30.017	31.959
Maringá	121.374	240.292	266.628	288.653	325.968	357.077
Munhoz de Melo	7.376	3.628	3.431	3.401	3.552	3.672
Nova Esperança	29.379	24.189	25.783	25.729	25.719	26.615
Ourizona	8.272	3.750	3.637	3.396	3.296	3.380
Paiçandu	12.093	22.197	27.080	30.764	34.640	35.936
Pres. Castelo Branco	5.786	3.633	4.095	4.305	4.674	4.784
S. Jorge do Ivaí	17.912	6.087	5.923	5.590	5.286	5.517
Santa Fé	11.527	8.708	8.497	8.870	9.774	10.432
Sarandi	-	47.981	60.136	71.422	79.686	82.847
Total		**514.345**	**564.077**	**610.228**	**664.172**	**709.682**

Fonte: Censo demográfico 1970, 1991, 2000; contagem da população 1996, 2007; censo demográfico 2010 (dados do universo). Org. autor

As cidades da RMM que compõem a aglomeração linear concentram mais população e PIB. Maringá possui uma população de 357.077 habitantes. Entretanto, somente ali, residem cerca de 40.000 universitários provenientes de outras localidades do país. Ademais, há uma média de 30.000 pessoas residentes de outras cidades que vão e voltam todo dia a trabalho/estudo, participando diretamente da mobilidade urbano-regional, distribuídos em vários modais (sobretudo pelo TRM). Com um acréscimo de 70 mil indivíduos, Maringá perfaz um total de 430 mil pessoas, sem considerar demais tipos de fluxos de pessoas, cuja frequência não é constante (VERCEZZI, 2012). Há um contínuo processo de urbanização a partir de Maringá, caracterizado por um espraiamento da população menos privilegiada do

ponto de vista do capital, em direção as cidades próximas, notadamente Sarandi e Paiçandu, que por sua vez são as que mantem o fluxo mais alto na mobilidade metropolitana através do TRM.

Diante da breve contextualização do espaço da RMM, apresentaremos os aspectos do único modo publico de transporte que serve de suporte para a mobilidade de pessoas no espaço da RMM, quer seja o TRM.

O serviço público de transporte rodoviário metropolitano na RMM

A estirpe do TRM na RMM está ligada à iniciativa de agentes econômicos e não de alguma esfera de planejamento do setor. 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.

No tocante aos tipos de veículos utilizados no serviço metropolitano, os ônibus são majoritariamente carros de 13,5 metros, e de 15 metros de cumprimento, 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 urbanização (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 região metropolitana maringaense, onde seis empresas atuam na RMM como mostra a Tabela 2.

Tabela 2: Empresas do TRM presentes no norte do Paraná

Reg. Emp.	NOME DA EMPRESA	Quantidade de linhas
0007	Viação Garcia Ltda.	7
0037	Exp. Nordeste Linhas Rodoviárias Ltda.	2
0064	Expresso Planeta Ltda.	3
0130	Viação Real Ltda.	14
0511	Cidade Verde Transporte Rodoviário Ltda.	21
0021	Empresa de Transp. Andorinha Ltda.	3
TOTAL		**94**

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 200 idas e voltas semanais, a exemplo de Maringá-Sarandi e, em contrapartida, há linhas com apenas quatorze idas e voltas semanais, a exemplo de Maringá-Ivatuba.

Os agentes econômicos do setor constituem um segmento determinante nas decisões políticas concernentes à mobilidade espacial, seja na escala metropolitana ou na escala intra-urbana. A concessão das linhas cedidas a esses agentes, conforme relatado anteriormente, ocorre mediante permissão. 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 espacial, para que seja justificada a criação ou extinção de linhas, ou autorização para mais de uma empresa atuar no mesmo trecho, quando necessário (DRUCIAKI, 2011). Há um embate e uma conivência entre as forças econômicas e políticas quando se observa tal situação. Isso se expressa tanto nos espaços em que verificou-se 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 espacial na RMM através do TRM

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

No esforço de construir um termo que privilegiasse uma abordagem geográfica, Druciaki (2014) propôs o termo "*mobilidade espacial*". Ao entender que a mobilidade abrange os aspectos do transporte e do movimento, articulando-a ao conceito de acessibilidade e suas prerrogativas espaciais, o termo *mobilidade espacial* significa

> [...] 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 espaço (DRUCIAKI, 2014, f. 92).

O termo mobilidade espacial 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*[2], sendo que daremos ênfase a esse ultimo em nosso artigo.

No nível dos sistemas, a mobilidade espacial estrutura-se em rede, na qual o conjunto de pontos e linhas, somado ao aparato técnico e jurídico, forma o sistema de TRM do qual discorremos na seção anterior. Por sua vez, a rede é o substrato material pelo qual o indivíduo locomove-se, decide, organiza seu trajeto, opera o sistema (no caso dos trabalhadores do serviço de transporte) e socializa, cumprindo suas interações espaciais. Nesse processo, o indivíduo desempenha suas funções e demandas pessoais, que são supridas fora do espaço local de vivência.

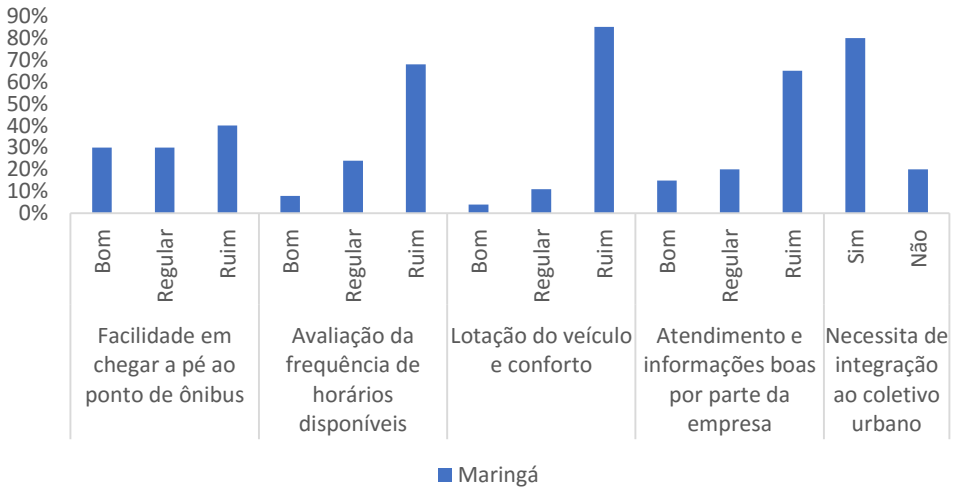
Já o nível dos indivíduos, resume-se a dinâmica da mobilidade, os papeis que o individuo desempenha nas suas relações sociais cotidianas, cujo ambiente lhe permite uma leitura da mobilidade espacial que transpõe aspectos técnicos.

[2] 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.

Visando entender o modo como os indivíduos percebem o sistema do TRM enquanto opção de mobilidade espacial, aplicamos questionários aos usuários no principal nó da rede de TRM, (representado pelo ponto de parada adjacente ao terminal de TCU de Maringá). 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 arroladas[3], destacamos a necessidade tomar o modo TCU para completar sua mobilidade espacial para chegar ao seu local de atividade.

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.

Gráfico 1: Percepção do indivíduo em relação à mobilidade espacial na RMM



Fonte: trabalho de campo realizado em Maringá no ano de 2014.
Elaboração e organização: Druciaki, V.P.

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

[3]O 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 maior seguiria a mesma tendência. Nessa entrevista não foi identificado 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.

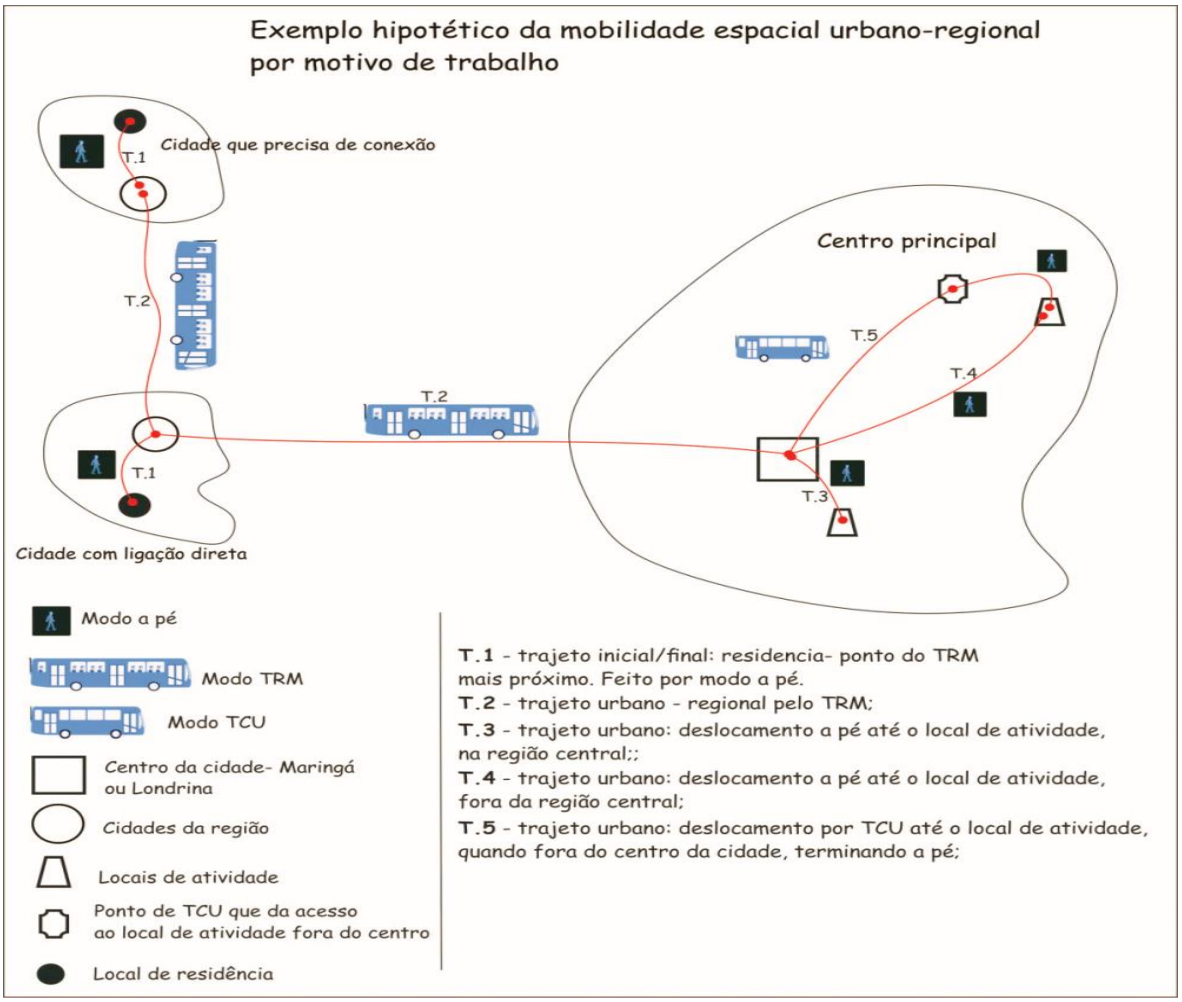
não haver possibilidade de integração tarifária ao TCU, pois seriam quatro passagens ao dia, no caso daqueles em que a frequência é diária. Ainda, há alguns casos em que o indivíduo necessita tomar dois ônibus no modo TRM, através de conexão, inviabilizando ainda mais a possibilidade de conexão ao transporte público urbano, conforme segue o relato de uma usuária do TRM

> Eu saio as 05:40 de Santa Fé. Por não embarcar no ponto do começo, eu já tomo a circular cheia. Em Iguaraçu, as 06:30 tenho que pegar outra circular, que já vem cheia porque vem de Astorga. Viajo em pé até Maringá, onde chega lá por 07:30, quando vai tudo bem. Meu emprego é na vila operária, e a circular ao invés de continuar depois do terminal do centro até a rodoviária nova (lá perto), termina ali no centro mesmo. Dali caminho mais meia hora a pé, pois se eu pegar mais uma circular dentro de Maringá, minha patroa não banca, pois seriam três passagens só pra vim. Na volta enfrento a mesma coisa, chegando na minha casa quase oito da noite." (Entrevista com Claudete, usuária do modo TRM, 2014).

Certamente, a mobilidade espacial varia muito conforme a distância da cidade, a frequência e se é uma cidade "centro disperso" ou da aglomeração urbana. Independentemente disso, a mobilidade espacial para quem tem uma frequência diária torna-se enfadonha, gasta-se um tempo considerável e, ao mesmo tempo, não se consome muito espaço da cidade, dado a rigidez que o modo impõe, assim como as atividades de trabalho que lhes são atribuídas.

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 Maringá-São Jorge do Ivaí. Na tentativa de ilustrar a mobilidade espacial ao nível do indivíduo, com base na experiência pessoal de alguns entrevistados na RMM, elaboramos um esquema hipotético conforme segue na Figura 1.

Figura 1: Esquema hipotético da mobilidade espacial ao nível do indivíduo na RMM



Fonte: trabalho de campo realizado entre 2013 e 2014 em Maringá.
Confecção e desenho: Druciaki, V.P.

Sendo assim, é de fundamental importância entender a mobilidade espacial 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.

A mobilidade espacial do TRM frente aos entraves políticos da RMM

Como pudemos observar até o momento, há uma gama de fatores que implicam nos entraves vivenciados na mobilidade espacial diária na RMM, 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-tarifaria, superlotação dos veículos no pico em viagens que duram até 2 horas sentido, pontos de parada que são nós da rede de TRM, mas que não apresentam estrutura adequada, dentre outros de ordem operacional. Entretanto, esses problemas pontuais que interferem no desempenho de uma mobilidade espacial mais satisfatória provem de uma questão ampla, ou seja: a dissonância entre as esferas governamentais e as empresas no território da RMM.

Como foi colocado 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 concretas que articulassem o urbano ao regional, sob a égide do órgão RMM. 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 Maringá dado a rede urbana (REGIÃO, 2008). Porem, nem todas evidenciam vínculos metropolitanos de fato. Verificamos uma quantidade exacerbada de municípios que foram sendo agregados a RMM, 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 espacial no espaço metropolitano? Trata-se de demandas visíveis ou mais latentes? Identificamos as duas formas.

As demandas mais visíveis caracterizam-se a partir dos problemas percebidos na escala da vivência, 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 consequente 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 latentes, 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.

As discussões em torno da mobilidade espacial na RMM foram muito tímidas entre os agentes permissionários, Estado (governo estadual), municípios, e tampouco a Coordenadoria da Região Metropolitana de Maringá-Comem. No ano de 2003, iniciou-se uma rodada de discussões que tinha como necessidade unificar o serviço de transporte entre Paiçandu, Maringá e Sarandi. Além de a aglomeração urbana linear ser, em realidade, um mesmo fato urbano (BEJEAU-GARNIER, 2010), sempre foi o mesmo grupo empresarial que atuou nesse espaço, bem como no serviço de TCU maringaense, sendo a Cidade Verde e o Transporte Coletivo Cidade Canção (TCCC) respectivamente. Mas apenas em 2013 deu-se o primeiro passo para uma possível unificação do sistema através da implantação da "meia-integração tarifária" de Sarandi e Paiçandu com o TCU de Maringá. Desse modo, efetua-se o pagamento normalmente de sua tarifa e, ao chegar no Terminal Metropolitano (ou outro ponto na via), realiza uma integração temporal-tarifária parcial, sob a condição de pagar metade da passagem no TCU maringaense.

Em relação à visão sobre a RMM por parte dos municípios, há um consenso de que não se houve benefícios na área do transporte público. Em Paiçandu, por exemplo, percebe-se a ausência de investimentos em equipamentos de serviço, indústrias ou outro motivo que pudesse reter mais a população, a fim de amenizar seu papel estritamente de dormitório. Já em Sarandi, a maior demanda é na estrutura de circulação. Contudo, desde 2013, as secretarias das duas prefeituras estão trabalhando em conjunto para solucionar entraves em comuns, como abertura de novas vias, desapropriação de áreas irregulares na faixa de divisa mostrando, novamente, que as ações não se dão via região metropolitana.

Em relação a todas as outras cidades, há um consenso em relação à RMM, de que se trata de um recorte institucional não efetivado, um corpo político com poucas funções ou limitado a realizar as funções que lhe são pertinentes. Já a Comem diz que reconhece a questão da falta de autonomia e dotação orçamentária, porém defende-se ao afirmar que realiza encontros e sempre dialoga com os gestores municipais.

Considerações finais

Na escala metropolitana trabalhada, a dinâmica é heterogênea, evidenciando que em seu processo de formação e expansão, duas linhas 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 RMM, cujos interesses são de cunho mais políticos do que técnicos ou participativo.

Embora o escopo central do trabalho não tenha sido discutir a questão metropolitana em sua essência, trazer à tona a temática da mobilidade espacial, feita pelo TRM, revelou-nos certo assincronismo entre institucionalidade x espacialidade. Afinal, há cidades, por exemplo, que não dispõe do serviço de transporte coletivo público metropolitano como Bonsucesso, Lobato e Uniflor. Para esses exemplos, cabe apenas ao serviço rodoviário promover a mobilidade espacial 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 Maringá, é quem incide na ausência do TRM.

Pudemos constatar que a problemática da mobilidade espacial na RMM 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 Maringá, a inexistência de um planejamento de transportes e uma mobilidade que trate do espaço metropolitano na totalidade, provêm de fatores mais complexos, como sendo 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 TCCC e Cidade Verde, em Maringá.

Ademais, todas as questões que trouxemos a tona sobre a RMM e o TRM, pautou-se na perspectiva da mobilidade espacial. 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.

Mobility and public transports: reading from the metropolitan region of Maringá -Paraná – Brazil

Abstract: The urban-regional mobility has been highlighted in the spaces of metropolization process. In the metropolitan area of Maringa-RMM, 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: mobility. Public transport. Région metropolitan Maringá

REFERÊNCIAS

BEJEAU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia Urbana**. 3.ed. Lisboa: fundação Calouste Gulbenkian, 2010.

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.

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.

FIRKOWSKI, Olga L. C. de Freitas. Urbanização e cidades: Os vários desafios à investigação Geográfica. In: Mendonça, Francisco. & Outros. (Org) **Espaço e Tempo:** complexidade e desafios do pensar e do fazer geográfico. Curitiba: Associação de Defesa do Meio Ambiente e Desenvolvimento de Antonia (ADEMADAN), 2009.

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

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

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).

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.

SOBRE O AUTOR

Vinicius Polzin Druciaki - Doutor pela Universidade Estadual Paulista – Campus Rio Claro e professor do curso de Licenciatura em Geografia da Universidade Estadual de Goiás – Campus Goiás. Tem experiência em geografia urbana e desenvolvimento territorial nas escalas urbano e regional.

Recebido para avaliação em setembro de 2015

Aceito para publicação em outubro de 2015