



UNIVERSIDADE
ESTADUAL de LONDRINA

MESTRADO EM GEOGRAFIA

CRISTIANO CALDAS MARTINS

**DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO DE ALVORADA DO SUL/PR: O
"PAPEL" DO TRANSPORTE PÚBLICO INTRAMETROPOLITANO**

Londrina/PR
2024



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA



CRISTIANO CALDAS MARTINS

**DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO DE ALVORADA DO SUL/PR: O
"PAPEL" DO TRANSPORTE PÚBLICO INTRAMETROPOLITANO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em Geografia, da Universidade
Estadual de Londrina, como requisito parcial
para a obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Prof^a. Dra. Ideni Terezinha Antonello

Londrina/PR
2024

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UEL

M386d MARTINS, CRISTIANO .

Desenvolvimento socioeconômico de Alvorada do Sul/PR o "papel" do transporte público intrametropolitano / CRISTIANO MARTINS. - Londrina, 2024. 149 f. : il.

Orientador: Ideni Terezinha Antonello.

Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Ciências Exatas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2024. Inclui bibliografia.

1. Geografia Urbana; Planejamento regional; Região Metropolitana de Londrina; Alvorada do Sul/PR - Tese. I. Terezinha Antonello, Ideni. II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Ciências Exatas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDU 91

CRISTIANO CALDAS MARTINS

**DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO DE ALVORADA DO SUL/PR: O
"PAPEL" DO TRANSPORTE PÚBLICO INTRAMETROPOLITANO**

Dissertação de mestrado ao Programa de Pós-
Graduação em Geografia, da Universidade Estadual
de Londrina, como requisito parcial para a obtenção
do título de Mestre.

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Prof^ª. Dra. Ideni Terezinha
Antonello
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Prof^ª. Dra. Fernanda Viana de Alcantara
Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia - UESB

Prof. Dr. Sergio Aparecido Nabarro
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Londrina, 26 de março de 2024.

MARTINS, Cristiano Caldas. Desenvolvimento socioeconômico de Alvorada do Sul/PR: O "papel" do transporte público intrametropolitano 2024. 149 págs. Defesa de Mestrado/ Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2024.

RESUMO

A presente pesquisa tem por objetivo a análise das implicações socioeconômicas relacionadas as atuais condições de funcionamento do transporte público intrametropolitano no município de Alvorada do Sul-PR. Alvorada do Sul-PR foi anexada à Região Metropolitana de Londrina em 2010, entretanto apesar de se tratar de uma Função Pública de Interesse Comum que permite a democratização no acesso às demais FPICs relacionadas por exemplo a educação, saúde e mercado de trabalho, o transporte público no município, apresenta considerável rigidez nos horários de oferecimento do serviço e insatisfação majoritária dentre munícipes entrevistados. A mobilidade pública intrametropolitana contribui significativamente à integração entre os municípios pertencentes a Região Metropolitana de Londrina e não deve ser, como no caso de Alvorada do Sul/PR, predominantemente privado, pois o impacto negativo no desenvolvimento socioeconômico é relevante. A presente análise inicia-se em 2021, mediante empirismo local com foco no serviço de transporte público intrametropolitano, após a observação buscou-se contato com a empresa privada anteriormente responsável pelo oferecimento do serviço de transporte público (Viação Garcia), bem como a empresa atual (JD Transportes e Turismo), levantamento bibliográfico e de dados estatísticos, pesquisas de campo, análise documental da Constituição Federal (1988), Estatuto da Cidade (2001), Estatuto da Metrópole (2015), Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012), relatórios técnicos preliminares que compõem a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Londrina (2018) e Plano Diretor Municipal de Alvorada do Sul-PR (2022). Aplicou-se questionários online com 48 moradores do município utilizando-se da metodologia bola de neve para o levantamento de dados primários, posteriormente foram aplicados questionários presenciais distribuídos aleatoriamente para amostra populacional de 113 habitantes, ambos com objetivo de caracterizar e verificar a opinião dos alvoradenses acerca do transporte público no município. Foram realizadas pesquisas de campo na 1ª e 2ª audiências públicas que compunham o processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Londrina e visitas técnicas à prefeitura municipal de Alvorada do Sul-PR, com objetivo de expor os encaminhamentos da pesquisa e buscar compreender o posicionamento do poder executivo e legislativo municipal em relação ao transporte público intrametropolitano. Como base para as considerações socioeconômicas municipais, realizou-se o levantamento dos dados no site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e plataforma do Ministério do Trabalho e Emprego, por meio do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (RAIS CAGED). Os resultados da pesquisa direcionam para relevante insatisfação por parte da amostra populacional entrevistada em relação às condições do serviço de transporte público intrametropolitano, bem como possíveis implicações negativas ao desenvolvimento socioeconômico municipal ocasionados pela rigidez do transporte público intrametropolitano no município.

Palavras-chave: Alvorada do Sul/PR; Mobilidade Intrametropolitano; Região Metropolitana de Londrina.

MARTINS, Cristiano Caldas. Socioeconomic development of Alvorada do Sul/PR: The "role" of intrametropolitan public transport 2024. 149 pages. Defense of Master's/Dissertation (Master's in Geography) – State University of Londrina, Londrina, 2024.

ABSTRACT

This research aims to analyze the conditions and socioeconomic developments related to the operation of intrametropolitan public transport in the city of Alvorada do Sul-PR. Alvorada do Sul-PR was annexed to the Metropolitan Region of Londrina in 2010. However, despite the relevance that is involved in promoting integration among municipalities belonging to the Metropolitan Region of Londrina, its impact on socioeconomic development mediated by public transport, as well as the fulfillment of the democratization of access to Public Functions of Common Interest, the municipality has considerable rigidity in the hours of service provision and majority dissatisfaction among interviewed residents. This analysis begins in 2021, through local empiricism about the intra-metropolitan public transport service in Alvorada do Sul-PR, bibliographic and statistical data, field research, document analysis of the Federal Constitution (1988), City Statute (2001), Metropolis Statute (2015), National Urban Mobility Policy (2012), preliminary technical reports that make up the preparation of the Integrated Urban Development Plan of the Metropolitan Region of Londrina (2018), Municipal Master Plan of Alvorada do Sul-PR (2022). At first, online questionnaires were applied with 48 residents of the municipality to collect primary data, then applied face-to-face questionnaires randomly distributed to a population sample of 113 inhabitants, to characterize and verify the opinion of the alvoradenses about public transport in the municipality. Field research was carried out in the 1st and 2nd public hearings that made up the process of elaboration of the Integrated Urban Development Plan of the Metropolitan Region of Londrina, technical visits to the city hall of Alvorada do SulPR, in order to expose the research referrals and seek to understand the position of the executive and municipal legislative power in relation to intrametropolitan public transport. We sought contact with the private company previously responsible for offering the public transport service (Viação Garcia), as well as the current company (JD Transportes e Turismo). As a basis for municipal socioeconomic considerations, data were collected on the website of the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE) and platform of the Ministry of Labor and Employment, through the General Register of Employees and Unemployed (RAIS CAGED). The results of the research direct to relevant dissatisfaction on the part of the interviewed population sample in relation to the conditions of the intrametropolitan public transport service, as well as possible negative implications to the municipal socioeconomic development caused by the rigidity of intrametropolitan public transport in the city.

Keywords: Alvorada do Sul/PR; Intrametropolitan Mobility; Londrina Metropolitan Region.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Carro de Passageiros na Estação Engenheiro Lange Durante as Comemorações do Cinquentenário da Ferrovia Paranaguá-Curitiba, 1935	30
Figura 2 – Paraná: Evolução da rede viária - 1970, 1980 e 1990	31
Figura 3 – Município de Alvorada do Sul-PR, 1957	33
Figura 4 – Ponte que ligava Paraná a São Paulo, submersa, Alvorada do Sul-PR, 1976	34
Figura 5 – Município de Alvorada Do Sul-PR e a área de alagamento da represa da Usina Hidrelétrica Capivara – 2014	36
Figura 6 – Localização do município de Alvorada do Sul no estado do Paraná	36
Figura 7 – Microrregiões geográficas do estado do Paraná	39
Figura 8 – Classificação das microrregiões segundo tipologia da PNDR – Brasil (2017).....	40
Figura 9 – Planta da cidade de Alvorada do Sul-PR e a integração com os primeiros loteamentos de chácaras às margens da Represa Capivara, 1997	46
Figura 10 – Lago 2, popularmente conhecido como do “Lago do Pescador”, 2023	47
Figura 11 – Região Metropolitana de Londrina: municípios anexados por lei complementar	69
Figura 12 – Diferentes cenários para a Região Metropolitana de Londrina.....	73
Figura 13 – Recorte e Degraus Metropolitanos de Londrina – Preliminar	74
Figura 14 – Área de Interesse para Estabelecimento dos Degraus Metropolitanos	75
Figura 15 – Recorte metropolitano por matriz de decisão	79
Figura 16 – Opção 01 – Recorte Metropolitano	80
Figura 17 – Opção 02 – Recorte Metropolitano	81
Figura 18 – Opção 03 – Recorte Metropolitano	82
Figura 19 – Produto da Opção 1 de recorte metropolitano	83
Figura 20 – Produto da Opção 2 de recorte metropolitano	84
Figura 21 – Produto da Opção 3 de recorte metropolitano	86
Figura 22 – Nota oficial da Prefeitura Municipal de Alvorada do Sul/PR acerca do serviço de transporte público	96
Figura 23 – Horários atuais do transporte intrametropolitano em Alvorada do Sul/PR	97
Figura 24 – Número de viagens de automóvel segundo Pesquisa Origem e Destino do Plano de Mobilidade de Londrina.....	101
Figura 25 – Movimentos pendulares por motivo de Saúde (2011)	106
Figura 26 – Linhas metropolitanas existentes atualmente, segundo dados da Federação das	

Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)	108
Figura 27 – Frequência diária das linhas metropolitanas da RML	109

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Crescimento do número de regiões metropolitanas no Brasil	65
Gráfico 2 – Classificação do transporte público para a população de Alvorada do Sul/PR ...	112
Gráfico 3 – Nível de satisfação com os horários do transporte público no município de Alvorada do Sul/PR	113
Gráfico 4 – Tipo de transporte utilizado pela população para se locomover entre os municípios de Londrina ou Bela Vista do Paraíso	114
Gráfico 5 – Parecer da população sobre a possibilidade de desenvolvimento ao disponibilizar mais ônibus de acesso a Londrina, Bela Vista do Paraíso e Alvorada do Sul	116
Gráfico 6 – Nível de prejudicialidade pela utilização do transporte público para Londrina ou Bela Vista do Paraíso	117
Gráfico 7 – Motivos pela qual a população se sente prejudicada ao utilizar o transporte público para ir a Londrina ou Bela Vista do Paraíso	117
Gráfico 8 – População Masculina total entrevistada (43 indivíduos), Alvorada do Sul-PR, 2023	119
Gráfico 9 – População masculina entrevistada entre 15 e 18 anos	120
Gráfico 10 – População total de homens entrevistados (43 indivíduos), Alvorada do Sul-PR, 2023	121
Gráfico 11 – População masculina entrevistada entre 15 e 18 anos	121
Gráfico 12 – População masculina entrevistada de 30 a 75.....	122
Gráfico 13 – População masculina total entrevistada	123
Gráfico 14 – População masculina total entrevistada.....	123
Gráfico 15 – População masculina total entrevistada.....	124
Gráfico 16 – População total de mulheres entrevistadas (70 indivíduos), Alvorada do Sul-PR, 2023	125
Gráfico 17 – Total de mulheres entrevistadas de 15 a 18 anos.....	125
Gráfico 18 – Total de mulheres entrevistadas de 20 a 39 anos.....	126
Gráfico 19 – Total de mulheres entrevistadas de 40 a 75 anos.....	127
Gráfico 20 – Mulheres com renda menor que 1 salário mínimo	127
Gráfico 21 – População feminina total entrevistada	128
Gráfico 22 – População feminina total entrevistada	129
Gráfico 23 – População feminina total entrevistada	130

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Classificação entre categorias de centros das pesquisas Regic	21
Quadro 2 – Número e Distribuição dos trabalhadores formais declarados, nos anos de 2010, 2015 e 2021, por subsetores, em Alvorada do Sul-PR.	48
Quadro 3 – Número e Distribuição dos estabelecimentos formais declarados, nos anos de 2010, 2015 e 2021 por subsetores, em Alvorada do Sul-PR	49
Quadro 4 – Número de Trabalhadores declarados por setor em Alvorada do Sul/PR	51
Quadro 5 – Número de estabelecimentos declarados por setor em Alvorada do Sul/PR	52
Quadro 6 – Matriz de Decisão por FPICs	78

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Evolução da população no município de Alvorada do Sul-PR, de 1960-2010.....	44
Tabela 2 – Classificação das Regiões Metropolitanas do Paraná, de acordo centralidade.....	64
Tabela 3 – Deslocamentos Diários dos Municípios da RML para Londrina para Serviços de Saúde e Educação, set. 2011.....	102

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CTNP – Companhia Melhoramentos Norte do Paraná

FPIC – Funções Públicas de Interesse Comum

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

PDUI – Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado

PDUR – Política de Desenvolvimento Urbano e Regional para o Estado do Paraná

REGIC – Regiões de Influência das Cidades

RM – Região Metropolitana

RML – Região Metropolitana de Londrina

UEL – Universidade Estadual de Londrina

UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	16
2 FORMAÇÃO TERRITORIAL DE ALVORADA DO SUL/PR.....	28
2.1 LOCALIZAÇÃO E ASPECTOS GEOGRÁFICOS GERAIS DO MUNICÍPIO DE ALVORADA DO SUL/PR.....	35
2.2 ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DO MUNICÍPIO DE ALVORADA DO SUL/PR..	41
3 O PROCESSO DE FORMAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS	54
3.1 AS REGIÕES METROPOLITANAS DO BRASIL E DO PARANÁ: PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO.....	62
3.2 O PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA	67
3.3 ALVORADA DO SUL-PR NO PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PDUI DA RML .	89
4 APREENSÃO SOBRE AS CONDIÇÕES DO TRANSPORTE PÚBLICO INTRAMETROPOLITANO NO MUNICÍPIO DE ALVORADA DO SUL/PR.....	94
4.1 RESULTADOS DA PESQUISA ONLINE E DOS QUESTIONÁRIOS APLICADOS ACERCA DO TRANSPORTE PÚBLICO INTRAMETROPOLITANO NO MUNICÍPIO DE ALVORADA DO SUL/PR, 2023.....	111
 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	 134
REFERÊNCIAS.....	137
ANEXO A.....	145
ANEXO B.....	148

1 INTRODUÇÃO

O processo de formação e estabelecimento das Regiões Metropolitanas brasileiras envolve diversos fenômenos, que se inter-relacionam, direta ou indiretamente, em diferentes escalas: políticas, econômicas, sociais, ambientais e teórico-metodológicas. Na escala política é possível identificar na criação das regiões metropolitanas brasileiras desdobramentos do planejamento político, até então, estabelecido a nível global e, frequentemente, comandado pelos países *neoimperialistas* (Harvey, 2003). Trata-se da mundialização do capital e suas implicações regionais no Brasil.

A esfera econômica, neste caso, é protagonista na criação de balizadores, que, normalmente, norteiam as ações a serem executadas por todo o aparato tecnológico, científico e político para (re)produção do capital, bem como sua acumulação. O aspecto social reflete características não absolutamente condicionadas à lógica do capital, tornando a análise das regiões metropolitanas limitada, entre outros, à escala social.

As condições ambientais são responsáveis pela diferenciação de áreas no planeta, de modo que a maneira com que a questão ambiental será abordada em determinada RM dependerá de outros fatores, tais como a política, economia e sociedade.

As questões teóricas-metodológicas no que concerne à criação das RMs no Brasil explicita a metodologia e critérios legais utilizados para criação da RM, bem como anexação de determinados municípios; vale considerar que a maneira como essa metodologia é elaborada depende muito do momento histórico e da constituição federal vigente.

Dentre os diversos fatores que compõem a dinâmica das RMs destaca-se, devido à sua função, as redes de transportes intrametropolitano, que são condicionadas, dentre outros, aos interesses corporativos e ao planejamento urbano e regional, e condicionantes na medida em que influenciam no movimento de pessoas, bens, serviços e informações.

Das várias relações presentes na dinâmica das RMs, frequentemente, observa-se a atuação dos aparelhos de Estado em consonância e a favor da reprodução e acumulação do capital nas RMs, e entre às RMs, que, por vezes, são materializados no espaço metropolitano, regularmente em detrimento a classe trabalhadora. O transporte público intrametropolitano é também um dos protagonistas no que diz respeito à possibilidade de integração socioeconômica, justiça social e qualidade de vida da população dos municípios pertencentes à mesma RM.

Não se tem a intenção na presente pesquisa do aprofundamento no debate acerca dos conceitos de *justiça social* e *qualidade de vida*; entretanto, se utiliza as considerações de Souza

(2010) para se balizar a pesquisa a respeito dos critérios de identificação dos respectivos conceitos.

No que tange à melhoria da qualidade de vida, ela corresponde à crescente satisfação das necessidades – tanto básicas quanto não-básicas, tanto materiais quanto imateriais – de uma parcela cada vez maior da população. Quanto ao aumento da justiça social, trata-se de uma discussão mais complexa, pois esbarra na multiplicidade de possibilidades de entendimento da ideia de *justiça social*. Essas possibilidades de entendimento, são às vezes, complementares, às vezes, conflitantes entre si. Para simplificar, pode-se assumir como ponto de partida o aforismo aristotélico segundo o qual ser justo é “tratar os iguais igualmente e os desiguais desigualmente” (cf. HELLER, 1998:16). Uma vez que, por ser formal, esta referência não encerra uma exposição do conteúdo da justiça, mas apenas um *critério de identificação* extremamente abstrato do que é (ou não é) justo, tudo dependerá de como se entenderão igualdade e desigualdade: igualdade *em relação a quê*? Dois exemplos interligados podem ajudar a concretizar a compreensão deste conceito formal: os indivíduos devem ter acesso a equipamentos culturais urbanos garantido, não só por lei, mas também materialmente (condições efetivas de acesso), independente da sua etnia e de sua condição de portadores ou não de deficiência física (Souza, 2003, p. 62).

Nessa perspectiva, utiliza-se o conceito de qualidade de vida e justiça social caracterizada mediante movimento proporcionado pelo transporte público intrametropolitano, devido ao imprescindível papel que desempenha no acesso às Funções Públicas de Interesse Comum - FPICs, que se configuram em necessidades básicas à população, sobretudo aos grupos menos privilegiados socioeconomicamente.

Deve-se dizer que o objetivo do aumento da justiça social calibra e contextualiza o objetivo de melhoria da qualidade de vida. Por exemplo, ao se estabelecer que a satisfação das necessidades básicas dos grupos menos privilegiados terá prioridade sobre a satisfação das necessidades não-básicas dos grupos mais privilegiados (Souza, 2003, p. 64).

Entende-se, na presente pesquisa, que a qualidade de vida é produto da justiça social, e que ela está condicionada não em sua totalidade, mas em fração significativa ao transporte público intrametropolitano eficiente, sendo essa a caracterização do conceito na pesquisa; ao sinalizar que existe uma desigualdade no acesso as FPICs, presente na população que necessita do transporte público intrametropolitano para acessá-las. Portanto, a promoção da justiça social neste contexto é proporcionada em fração significativa, mediante o acesso ao transporte público intrametropolitano de qualidade.

A eficiência na mobilidade do transporte público metropolitano influencia diretamente no desenvolvimento socioeconômico das RMs, uma vez que elas se estruturam a partir de determinada hierarquia urbana, motivada pela centralização econômica, política, cultural, entre

outras categorias de análises materializadas e evidenciadas nos municípios (características comuns às RMs no Brasil). Nesse sentido, as redes de transporte público intrametropolitano tornam possível que municípios que ocupam posição/função “coadjuvante” (em relação às centralidades e região de influência) na classificação legal da hierarquia urbana metropolitana, possuam a possibilidade de oferecimento no acesso, por parte da população em situação de vulnerabilidade socioeconômica. Ressalta-se que se considera na presente pesquisa *população em situação de vulnerabilidade socioeconômica* mulheres e homens, de 15 a 75 anos, com renda média inferior ou igual a um salário mínimo (R\$ 1.412), a bens e serviços, públicos ou privados, não oferecidos em seu município de origem.

Mediante à integração entre os municípios que compõem as RMs, realizada pelo transporte público intrametropolitano efetivo, pode ser promovido consideravelmente o desenvolvimento local e regional, que tendem a elevar os índices de justiça social, qualidade de vida e desenvolvimento socioeconômico, de modo que se torna necessário fomentar a integração real (visto que não raras as vezes o que está disposto na legislação pertinente não se efetiva) e democrática (já que ao se efetivar, não deve favorecer determinada classe social em detrimento de outra), no acesso às Funções Públicas de Interesse Comum, compartilhadas entre os municípios componentes das respectivas RMs estabelecidas no Brasil, para que se contemple o artigo 7º da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (2019), no que se diz respeito aos eixos setoriais de intervenções preferenciais, de *desenvolvimento social* e acesso a *serviços públicos essenciais*; e fortalecimento das capacidades governativas dos entes federados (Brasil, 2019, p.3).

As redes de circulação e transporte público, de forma alguma, são desprovidas de intencionalidades em relação ao seu funcionamento, muito bem engendrado em uma lógica de reprodução do capital no espaço urbano e regional. Ao mesmo tempo, as redes possuem a possibilidade de atuar diretamente no rearranjo territorial e na organização da hierarquia urbana de forma positiva.

Cada RM no país possuiu uma capital, seja regional, nacional ou global, constituída e caracterizada mediante a área de influência que estabelece entre os municípios adjacentes, aglomerações urbanas, capitais regionais, nacionais ou outros países, a depender dos circuitos econômicos e divisão territorial do trabalho que as perpassem. Portanto, os estudos das redes urbanas pressupõem a compreensão da hierarquia urbana.

A classificação da hierarquia urbana brasileira, inicialmente, ocorreu na década de 1966 e 1970, realizada pelo Instituto de Geografia e Estatística (IBGE), denominado: *A divisão do Brasil em regiões funcionais Urbanas*.

A primeira pesquisa teve início em 1966, resultando em dois produtos: Divisão do Brasil em micro-regiões homogêneas (IBGE, 1970) e Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas (IBGE, 1972). Tomou por base a metodologia proposta por Michel Rochefort (Rochefort, 196; 5 1965; 6 Rochefort e Hauteux, 1963), adotada para análise da rede urbana francesa, buscando identificar os centros polarizadores, dimensionar a área de influência desses centros e os fluxos que se estabeleciam (Moura; Nagamine; Ferreira, 2021, p. 18).

Tendo como base teórica, “*Rochefort e Hauteux, 1961; 1965; 1963*”, a referida classificação foi revisada pelo próprio IBGE, mediado pelo estudo *Regiões de Influência das Cidades - REGIC*, em 1987 (Moura; Nagamine; Ferreira, 2021), visto que a dinâmica capitalista, enquanto política de descentralização industrial, entre outros processos urbanos, provocou a emergência de contribuições conceituais capazes de apreender e sistematizar as novas dinâmicas estabelecidas na hierarquia do espaço urbano brasileiro. Assim,

As cidades de uma rede urbana são agrupadas em categorias específicas, conforme sua centralidade. No Brasil, o estudo *Regiões de Influência das Cidades*, publicado em 1987 pelo IBGE, consagrou uma hierarquia que vai do centro de zona (situado um nível acima do simples centro local, quase sem centralidade) passando pelo centro subregional, pela capital regional e pelo centro submetropolitano, até chegar à metrópole regional e finalmente, à metrópole nacional (Souza, 2003, p. 55).

Devido à dinâmica urbana, a necessidade de atualizações na classificação da hierarquia urbana brasileira tende a acompanhar movimentos de maior e menor escala, cujo desdobramentos materializam-se na produção e reprodução do espaço metropolitano. A atualização dos Estudos sobre a hierarquia urbana brasileira, de 1993, realizada pelo IBGE em parceria com o IPEA e UNICAMP (*Regiões de Influência das Cidades*, IBGE, 2000), apesar de estarem em maior consonância com as considerações sobre o tema mais recentes para época, referentes à teorização do espaço urbano brasileiro, foi naturalmente questionada por autores como Marcelo Lopes de Souza (Souza, 2003), que reflete sobre a abordagem metodológica adotada para a classificação realizada pelo IBGE, na referente atualização.

Em decorrência disso, os resultados dessa radiografia da rede urbana brasileira revelaram posicionamentos bastante questionáveis, como a elevação de antigas metrópoles regionais (como Fortaleza, Recife, Salvador, Curitiba, Belo Horizonte e Porto Alegre) à categoria de metrópole nacional, e a atribuição do título de “metrópoles globais” (às vezes chamadas, no próprio estudo, de “metrópoles mundiais”) às duas metrópoles nacionais, São Paulo e Rio de Janeiro. Nesse sentido, Souza coloca que:

Que projeção econômica de monta verdadeiramente em escala nacional possuem essas metrópoles regionais, especialmente Fortaleza, cuja área de influência imediata se

restringe a uma parte do Nordeste, que justifique a sua classificação como metrópoles nacionais? E como ignorar o fato de que a pretendida “metrópole global” (ou “mundial”) do Rio de Janeiro vem perdendo importância até mesmo como metrópole nacional, perante São Paulo? É fácil ver que um estudo que mereça tais ressalvas, mas que acaba servindo de referência para vários usuários, contribui para gerar, ao lado do problema já mencionado a propósito da criação de novas regiões metropolitanas, um panorama classificatório e terminológico contraditório (Souza, 2003, p. 55).

Como visto, não há consenso entre os estudiosos do espaço urbano brasileiro sobre o êxito da metodologia adotada pelo IBGE para as classificações acerca da hierarquia urbana do país. Entretanto, é preciso admitir que as centralidades, por si só, configuram as áreas de influências, uma vez que atuam enquanto polarizadoras dos demais municípios de menor porte.

Cabe ressaltar as contribuições no que se diz respeito à classificação da hierarquia urbana brasileira elaborada por Santos (1989), ao caracterizar os circuitos inferiores e superiores da economia, bem como as considerações de Corrêa (1994), que levaram em consideração as características de um capitalismo monopolista, dando continuidade às contribuições para classificação urbana brasileira, inicialmente norteadas pela teoria das Localidades Centrais, elaborada por Walter Christaller (1933). Nesse sentido,

Os estudos sobre a hierarquia das cidades são os mais tradicionais e numerosos entre aqueles sobre redes urbanas a que se dedicaram os geógrafos. Derivam de questionamentos sobre número, tamanho e distribuição das cidades e, implicitamente, sobre a natureza da diferenciação entre elas. Os numerosos estudos, teóricos e empíricos, procuram, em realidade, compreender a natureza da rede urbana segundo um ângulo específico que é o da hierarquia de seus centros (Corrêa, 1994, p. 19).

No quadro 1 são elucidadas as diferenças em relação às classificações adotadas pelo IBGE (2008) acerca da hierarquia urbana brasileira em ordem cronológica. De fato, cada classificação utiliza critérios teórico-metodológicos complementares para estabelecer a classificação da hierarquia urbana brasileira devido à natureza da urbanização do país e à dinâmica constante. Entretanto, é comum a todas as classificações a questão da centralidade.

Quadro 1 – Classificação entre categorias de centros das pesquisas Regic

Regic 1966	Regic 1978	Regic 1993	Regic 2007	Regic 2018
Grande metrópole nacional	Metrópole regional	Máximo	Grande metrópole nacional	Grande metrópole nacional
Metrópole nacional	—	—	Metrópole nacional	Metrópole nacional
Centro metropolitano regional	—	—	Metrópole	Metrópole
Centro macrorregional	—	—	—	—
Centro regional A	Centro submetropolitano	Muito forte	Capital regional A	Capital regional A
Centro regional B	Capital regional	Forte	Capital regional B	Capital regional B
—	—	—	Capital regional C	Capital regional C
Centro subregional A	Centro subregional	Forte para médio	Centro subregional A	Centro subregional A
Centro subregional B	—	Médio	Centro subregional B	Centro subregional B
Centro local A	Centro de zona	Médio para fraco	Centro de zona A	Centro de zona A
Centro local B	Município subordinado	Fraco	Centro de zona B	Centro de zona B
—	—	—	Centro local	Centro local

Fontes: IBGE (2008; 2020a) e Ipardes (2009). Elaboração: Equipe Fronteiras Ipea.

O IBGE, utilizando-se das considerações do estudo das Regiões de Influência das Cidades (REGIC), responsável por classificar o espaço urbano brasileiro e fornecer as informações que servirão de base para que o Estado elabore e administre as políticas públicas relacionadas ao espaço urbano, assim, devido sua importância legal e técnica, cabe ressaltar a cronologia conceitual das REGICs:

A série que compõe a pesquisa Regic desenvolve uma trajetória que se inicia nos anos 1960, com o estudo Esboço preliminar da divisão do Brasil em espaços homogêneos e espaços polarizados (IBGE, 1967), seguido pela pesquisa realizada em 1966, publicada em Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas (IBGE, 1972). A partir de então, as pesquisas que se sucederam foram intituladas como Regiões de Influência das Cidades e ocorreram em 1978 (IBGE, 1987); 1993 (IBGE, 2000); 2007 (IBGE, 2008); e 2018 (IBGE, 2020a). Essas pesquisas tiveram como fio condutor a teoria dos fluxos centrais de Taylor (2001), entre outros do autor, que incorpora a teoria das localidades centrais de Christaller (1966) a aportes teóricos próprios (Moura; Nagamine; Ferreira, 2021, p. 8).

No que se refere ao desenvolvimento epistemológico acerca da classificação do espaço urbano brasileiro e a importância das redes para gestão territorial a mesma possui notável relevância, como considerado nos estudos de Moura, Nagamine e Ferreira (2021), pois,

Além dessa série do IBGE, há disponível um conjunto de estudos que asseguram análises da evolução da rede urbana brasileira desde os anos 1960. Egler *et al.* (2011) fazem uma síntese das principais referências, com destaque à coletânea organizada por Gonçalves, Brandão e Galvão (2003), além de Egler (2006; 2008), Corrêa (2004), Lemos, Diniz e Guerra (1999) e Diniz (2002), que discutem a importância das pesquisas sobre rede de cidades para as políticas públicas de gestão do território. Somam-se a esses os estudos realizados no âmbito do governo federal, como: Configuração atual e tendências da rede urbana do Brasil (Ipea, 2002), realizado conjuntamente pelo Ipea, IBGE e Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional da Universidade Estadual de Campinas (Nesur/ Unicamp), com apoio de instituições estaduais de pesquisa; Dimensão territorial para o planejamento, empreendido pelo Centro de Gestão e Estudos Estratégicos (CGEE) (Brasil, 2008); e Dinâmica urbana dos estados (Pereira e Furtado, 2011), elaborado em rede com instituições estaduais de pesquisa, coordenado pelo Ipea (Ipea, 2016) (Moura; Nagamine; Ferreira, 2021, p. 9).

Na presente pesquisa, limitar-se-á, por questões de escala e objeto de estudo, ao tratamento de dados e aplicabilidade teórica referente ao transporte público intrametropolitano no município de Alvorada do Sul/PR, incorporado à Região Metropolitana de Londrina em 2010, localizado no norte do estado Paraná. Atualmente, o polo da RML está hierarquicamente classificado como “Capital Regional B”, considerando a última classificação dos estudos da REGIC, de 2018, legitimados pelo IBGE.

Os estudos pioneiros acerca das redes urbanas no norte do Paraná foram elaborados com base nas considerações de Monbeig (1945), denominado de *A zona pioneira do Norte do Paraná*; cabe também ressaltar os estudos da professora Tania Maria Fresca, sobretudo a obra intitulada *A rede Urbana do Norte do Paraná* (FRESCA, 2004), entre outros artigos publicados na área.

Em relação à mobilidade urbana via transporte público na Região Metropolitana de Londrina, se pode citar a tese de doutorado de Vinícius Polzin Druciaki, intitulada: *Transporte*

público metropolitano nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da mobilidade espacial (Druciaki, 2014).

Questões políticas, econômicas e relacionadas às redes de circulação e transporte público intrametropolitano determinam as condições de acesso da população que utiliza o transporte público para acessar bens e serviços, sobretudo por parte dos municípios adjacentes ao polo da Região Metropolitana de Londrina, que, na maioria das vezes, por necessidade, buscam na capital regional o acesso às Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC), definidas pelo inciso 2 do Estatuto da Metrópole (Brasil, 2015) enquanto política pública ou ação nela inserida, cuja realização por parte de um município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto nos municípios limítrofes.

É de fundamental relevância que as mesmas se encontrem em efetivas condições de acesso, tanto em relação à infraestrutura, quanto em relação ao oferecimento regular e de qualidade no transporte público intrametropolitano, para que se desenvolva a justiça social e qualidade de vida no que se refere à igualdade de acesso as FPICs, bem como desenvolvimento socioeconômico integral e não díspar da RML; em todo caso, mesmo que não seja possível promover por completo a justiça social mediante acesso às FPICs, devido à natureza do capitalismo, é possível promover melhora na qualidade de vida da população que necessita do transporte público intrametropolitano para acessá-las.

As redes de circulação, quando bem articuladas, promovem interação entre os municípios pertencentes às RMs, que a hierarquia urbana não, necessariamente, torna-se um empecilho à efetiva integração deles, nem segue, obrigatoriamente, a lógica da hierarquia urbana clássica, de “degraus” metropolitanos. Segundo a análise do geógrafo Marcelo Lopes de Souza:

Difícilmente pessoas que morem em cidades de baixa posição na hierarquia da rede e que estejam situadas no entorno de um centro importante ou mesmo de um núcleo metropolitano pensarão em “galgar os degraus” paulatinamente, preferindo, como é de se esperar, ir diretamente ao centro mais importante, queimando etapas. Isso se dá principalmente em nossos dias, devido às facilidades de transporte (Souza, 2003, p. 60).

Por outro lado, o não oferecimento dos serviços de transporte público, ou a precariedade dele, configura-se enquanto barreira à equidade no acesso às Funções Públicas de Interesse Comum, sobretudo por parte da população de baixa renda, situada nos municípios adjacentes das RMs, reproduzindo e reforçando as desigualdades socioeconômicas. “[...] Em contraste com isso, há aqueles outros, tão numerosos, que devido à sua pobreza, ao não encontrarem em sua

cidade o bem ou o serviço de que necessitam, simplesmente terão que abrir mão dele, por não terem condições de buscá-lo em um centro maior” (SOUZA, 2003, p. 61).

Dentre os critérios estabelecidos pelo Estatuto da metrópole (2015), no artigo 2º inciso VII, a integração entre os municípios que compõem a RM é pressuposto fundamental para sua consolidação e organização: “VII - Região metropolitana: unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum” (Brasil, 2015), de modo que as redes são condicionantes no que se refere à efetiva integração supracitada e possui importante função em relação ao desenvolvimento socioeconômico dos municípios adjacentes nas RMs.

A precariedade, ou inexistência das redes e do oferecimento de transporte público por parte dos municípios pertencentes a qualquer RM, além de contrariar a legislação vigente acerca do espaço urbano brasileiro para regiões metropolitanas, compromete, consideravelmente, o desenvolvimento da justiça social, qualidade de vida, equidade e integração entre os entes da RM.

Nesse contexto, a presente pesquisa tem por objetivo geral analisar as condições do transporte público coletivo intrametropolitano no município de Alvorada do Sul/PR, entre os anos de 2020 a 2023, bem como suas implicações no desenvolvimento socioeconômico do município.

Os objetivos específicos envolvem a análise das relações entre os diferentes fenômenos que permeiam, de fato, a mobilidade pública metropolitana em Alvorada do Sul/PR. Tais relações foram analisadas no transcorrer da pesquisa, cujos resultados serão apresentados sistematicamente. A investigação se desdobra, portanto, nos seguintes objetivos específicos: 1) acompanhamento do processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Londrina, mediante pesquisa de campo, participação nas audiências públicas componentes do processo de elaboração do PDUI da RML; 2) verificar a adequação do Plano Diretor Municipal de Alvorada do Sul/PR, ao PDUI da RML, de 2021; 3) elencar as possibilidades de desenvolvimento socioeconômico no município de Alvorada do Sul/PR relacionadas às condições de acesso ao serviço de transporte público metropolitano; e 4) apresentar os resultados da pesquisa de campo com amostra populacional do município de Alvorada do Sul/PR, referentes às possíveis dificuldades no acesso à RML, via transporte público intrametropolitano.

A metodologia utilizada na presente partiu do levantamento bibliográfico no que se refere às redes urbanas, sob a perspectiva de autores, como Corrêa (1994); Santos (1979; 1989) e Souza (2003) e Souza (2006). Para análise específica da rede urbana da Região Metropolitana de Londrina utilizou-se as considerações de Druciaki (2014; 2016), Fresca (2004; 2012) e Cunha (2005), fundamentais para a análise do fenômeno da RML. Além disso, foi utilizado Dias (2014) para compreender a formação socioeconômica do município de Alvorada do Sul, além das considerações de Nabarro (2022) para se nortear a compreensão da formação territorial do norte paranaense.

Em consonância com o levantamento bibliográfico, realizamos a análise documental, compreendida nas concepções de Sá-Silva; Almeida e Guidani (2009), das Constituições Federais de 1937; 1967 e 1988, da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (2019), Diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana (1941), Estatuto da Cidade (2001), Estatuto da Metrópole (2015), Política Nacional de Mobilidade Urbana (2013), bem como os relatórios técnicos preliminares que envolveram o processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Londrina (2022). Levantamento e análise de dados baseado em Goldenberg (2004), disponibilizados pelos sites do IBGE; IPEA; IPARDES e plataforma RAIS-CAGED, foram utilizados para traçar o perfil socioeconômico de Alvorada do Sul.

Para análise acerca do serviço de transporte público intrametropolitano do município estudado, realizou-se pesquisa on-line com 48 moradores entre 03 de abril de 2023 a 03 de junho de 2023, utilizando-se da metodologia bola de neve, que consiste na disseminação da pesquisa entre os participantes via link, em amostragem não probabilística.

O tipo de amostragem nomeado como bola de neve é uma forma de amostra não probabilística, que utiliza cadeias de referência. Ou seja, a partir desse tipo específico de amostragem não é possível determinar a probabilidade de seleção de cada participante na pesquisa, mas torna-se útil para estudar determinados grupos difíceis de serem acessados. A execução da amostragem em bola de neve se constrói da seguinte maneira: para o pontapé inicial, lança-se mão de documentos e/ou informantes-chaves, nomeados como sementes, a fim de localizar algumas pessoas com o perfil necessário para a pesquisa, dentro da população geral. Isso acontece porque uma amostra probabilística inicial é impossível ou impraticável, e assim as sementes ajudam o pesquisador a iniciar seus contatos e a tatear o grupo a ser pesquisado. Em seguida, solicita-se que as pessoas indicadas pelas sementes indiquem novos contatos com as características desejadas, a partir de sua própria rede pessoal, e assim sucessivamente e, dessa forma, o quadro de amostragem pode crescer a cada entrevista, caso seja do interesse do pesquisador (Vinuto, 2014, p. 203).

A pesquisa on-line foi fundamental para o levantamento inicial de dados relacionados à satisfação dos moradores de Alvorada do Sul em relação ao serviço público de transporte

intrametropolitano oferecidos no município, bem como caminhos para formulação de questões que melhor se adaptem à realidade prática da pesquisa. Após a coleta de dados da pesquisa online, realizou-se, em outubro de 2023, a aplicação de 113 questionários físicos distribuídos aleatoriamente entre os moradores do município. O referido questionário teve maior amostra populacional entrevistada em relação ao questionário on-line e possuiu por objetivo além de maior abrangência da pesquisa a caracterização da população total entrevistada em relação à renda, gênero e faixa etária. Com características quali-quantitativas, o questionário foi composto por questões abertas e fechadas, relacionadas às motivações, anseios e condições atuais do transporte público intrametropolitano na perspectiva individual de cada entrevistado.

Pesquisas de campo foram realizadas nas duas primeiras audiências públicas, que compõem o processo de elaboração do PDUI da RML, nos dias 10 de maio de 2022 e 31 de agosto de 2022. A pesquisa de campo baseou-se na observação empírica e na participação efetiva mediada pela contribuição em momento oportuno disponibilizado e previsto ao processo de elaboração do PDUI da RML em ambas as audiências. Realizou-se visitas técnicas à prefeitura municipal de Alvorada do Sul para reuniões e esclarecimentos acerca do transporte público intrametropolitano com os secretários de turismo e de obras no dia 09 de maio de 2022. Posteriormente, manteve-se o contato com o secretário geral e de transporte do município para maiores esclarecimentos. Entretanto, não se obteve êxito até então, devido o conformismo dos secretários perante a atual situação do transporte público metropolitano no município. As proposições elencadas na reunião com os secretários de turismo e de obras baseiam-se nas considerações de Carvalho (2016), do qual considera que:

Sistemas de mobilidade ineficientes pioram as desigualdades socioespaciais, prejudicando os mais pobres, em termos de impactos sobre a renda, oportunidades de emprego, estudo, lazer e condições de tratamento de saúde, além de pressionar as frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano. Assim, os gestores públicos são demandados cada vez mais a adotar políticas públicas alinhadas com o objetivo maior de se construir uma mobilidade urbana sustentável do ponto de vista econômico, social e ambiental (Carvalho, 2016, p. 345).

Os resultados da pesquisa objetivam a contribuição para o desenvolvimento socioeconômico, promoção de justiça social e qualidade de vida para população de Alvorada do Sul-PR, mediado pela integração metropolitana proporcionada pelo transporte público intrametropolitano, que visa democratizar o acesso ao polo da RML, sobretudo por parte das populações em situação de vulnerabilidade socioeconômica residentes no município.

Após a introdução, o capítulo 2 realiza pesquisa empírica e bibliográfica acerca da formação territorial do município de Alvorada do Sul-PR, bem como levantamento de dados

referentes aos aspectos geográficos e socioeconômicos gerais do município. O capítulo 3 será dedicado à instituição das regiões metropolitanas brasileiras, no qual se apresenta considerações e reflexões acerca dos processos e dinâmicas que envolvem as regiões metropolitanas do Brasil e do Paraná no contexto do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado. No capítulo é realizada uma análise acerca do processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Londrina, e a inserção de Alvorada do Sul-PR no referido processo. No capítulo 4 é apresentado as atuais condições de acesso ao transporte público intrametropolitano no município de Alvorada do Sul-PR e considerações acerca das possíveis implicações socioeconômicas negativas que decorrem da rigidez dos horários em que o serviço é oferecido.

2 FORMAÇÃO TERRITORIAL DE ALVORADA DO SUL/PR

A formação territorial de Alvorada do Sul/PR está intimamente relacionada à atuação das companhias colonizadoras inglesas e, posteriormente, nacionais, que atuaram no norte do Paraná; ocupações que atribuíam à produção da monocultura cafeeira dimensão bastante relevante, produzindo-a em larga escala, inclusive para exportação.

A produção cafeeira que se iniciou no norte do Paraná. A partir da década de 1920, corrobora com a expansão da fronteira agrícola dos cafezais paulistas em direção ao norte paranaense. Cabe ressaltar a relevância do processo de urbanização em São Paulo e a influência disso em relação à expansão agrícola em direção ao norte do estado do Paraná.

No início do século XX, a expansão da fronteira agrícola paulista avançou ainda mais sobre a região Norte do Paraná. Um exemplo foi a aquisição por cafeicultores paulistas de uma área entre os municípios de Ourinhos-SP e Cambará-PR onde foram plantados cerca de um milhão de pés de café. Essa rápida penetração da cultura cafeeira no espaço paranaense se deu por causa (além da política de titulação de terras devolutas adotadas pelo governo do estado do Paraná) da alta dos preços do café no mercado externo, já que grande parte da produção era voltada à exportação (Nabarro, 2022, p. 38).

Na década de 1920, o governo federal incentivava a migração europeia para colonizar o país, e as terras do norte paranaense, conhecidas pela sua produtividade, tornavam-se cada vez mais espaço de atratividade para os migrantes, de modo que as terras no norte paranaense foram, em boa parte, comercializadas pelas companhias colonizadoras, para as famílias imigrantes (também de São Paulo e Minas Gerais), que adquiriam lotes de terras; trabalhavam e produziam com o objetivo de quitar a dívida, realizada na obtenção dos lotes.

A Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CTNP) de origem inglesa foi responsável, inicialmente, pela ocupação de Londrina, Maringá, Apucarana, Umuarama e Cianorte. Após a crise na industrial têxtil inglesa relacionada a quebra da bolsa de valores em 1929, a Companhia foi comercializada e se estabeleceu o colonato, no intuito de se estimular a produção cafeeira em larga escala, aproveitando-se do desenvolvimento do estado paranaense, fomentado em grande parte, por ciclos econômicos anteriores.

A postura do governo estadual em relação à titulação de terras devolutas abriu caminhos para a entrada dos capitais privados que se apresentavam como “colonizadores” de áreas ainda não ocupadas, como foi o caso da Paraná Plantation Ltda, de capital Inglês, comandada por Lord Lovat que, após viagens pelo Brasil, decidiu por implantar seu projeto de colonização na região Norte do Paraná. Em 1927, é criada a Companhia de Terras Norte do Paraná, responsável pela criação do chamado Norte Novo (Nabarro, 2022, p. 39).

A ocupação do norte do Paraná se destaca das demais regiões do Brasil devido o contexto econômico e político no qual estava inserido. A contribuição dos imigrantes europeus; asiáticos; paulistas e mineiros; o colonato, dentre outros fatores, configurou-se enquanto especificidades na formação regional do norte paranaense. Nesse processo cabe ressaltar a criação da ferrovia Paranaguá-Curitiba no estado do Paraná, concluída em 1885, ainda no Brasil império, sinônimo de modernidade e desenvolvimento.

Especificamente na região Norte do Paraná verifica-se que por meio da privatização das terras, a CTNP conseguiu expandir a ferrovia até as áreas loteadas: em 1930, a ferrovia chega ao núcleo de Jataizinho; em 1931, a Londrina; a Apucarana, em 1937 e a Maringá, por volta de 1940 (Nabarro, 2022, p. 40).

A ferrovia foi fundamental para dinâmica socioeconômica no norte paranaense, além de mediar a integração regional com o estado. Na Figura 1 é possível perceber a relevância que a ferrovia possuía em relação aos aspectos do desenvolvimento econômico, e, naquele contexto, na apropriação social que o conceito de modernidade representava, no caso do Paraná, materializada pela construção da ferrovia. Pois,

Sua relevância é apontada não apenas na formação territorial e emancipação dos municípios do norte paranaense, é também possível relacioná-la ao crescimento demográfico e a expansão territorial nos municípios que margeavam a ferrovia, tais como: Rolândia; Cambé; Londrina e Ibiporã, tanto na gênese da rede, quanto na sua posterior refuncionalização, após a industrialização do estado (Tavares, 2001, p. 60).

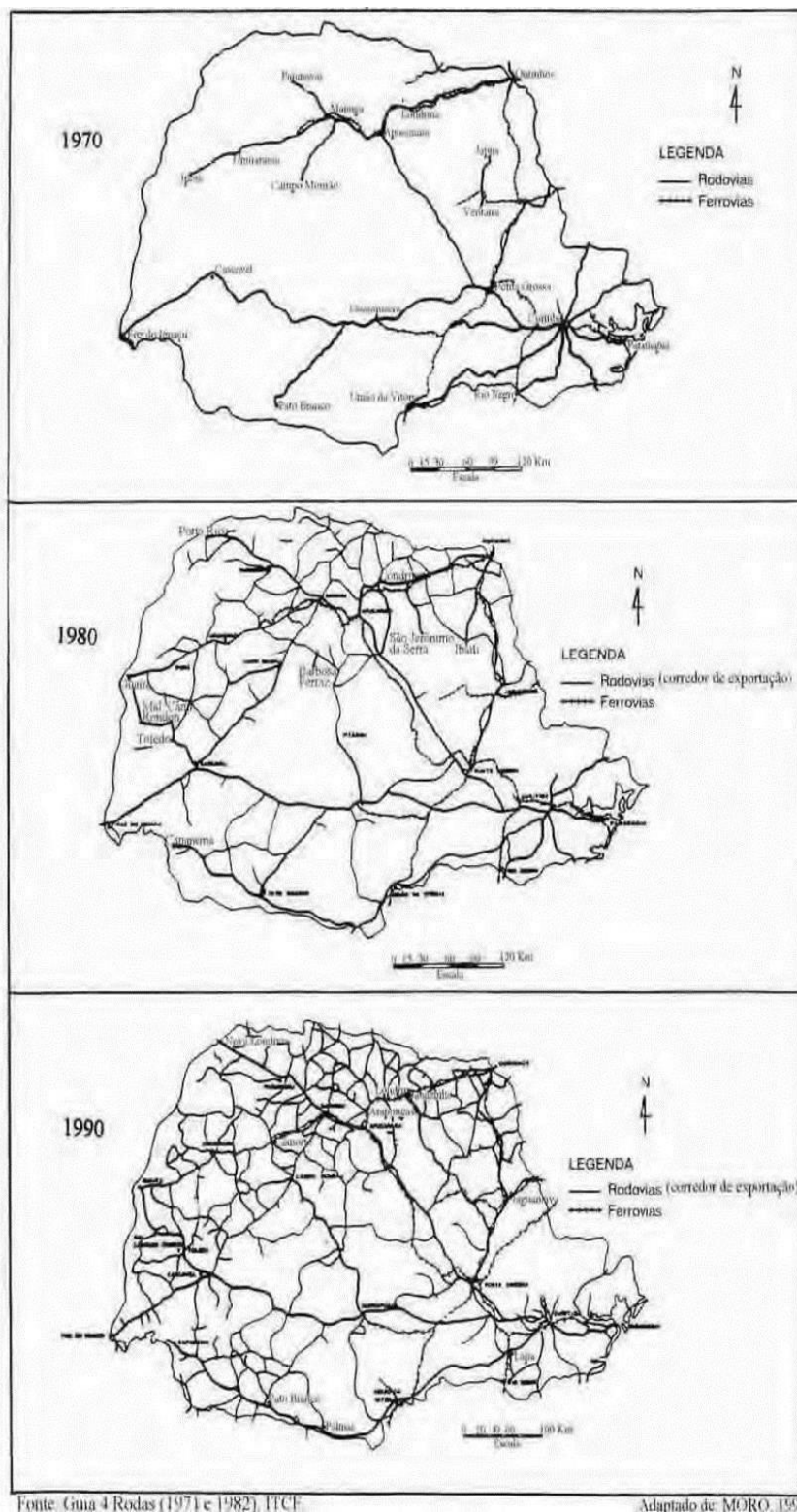
Figura 1 – Carro de Passageiros na Estação Engenheiro Lange Durante as Comemorações do Cinquentenário da Ferrovia Paranaguá-Curitiba, 1935.



Fonte: Arthur Wischral: acervo extinta/ RFFSA/IPHAN – Gazeta do povo (2015).

A figura 2 tem por objetivo apresentar um breve acompanhamento histórico das redes no estado do Paraná conforme as respectivas décadas contidas nos mapas, que documentam acerca da evolução da rede viária do estado. Nota-se que após a refuncionalização das redes, influenciada pela industrialização no estado, é possível se perceber a influência das ferrovias nas ramificações da rede viária. No entanto, não se possuiu enquanto objetivo na presente pesquisa a ambição de analisar a evolução das redes do estado, pois esse trabalho foi feito por José Humberto Tavares, publicado enquanto dissertação de mestrado em 2001, no qual analisa a evolução das redes que compõem o núcleo central urbano de Londrina-PR, cujas contribuições foram fundamentais para a análise do contexto ao qual se deu a formação territorial de Alvorada do Sul/PR. De modo sintético, ao se apreciar a figura 2 é possível se estabelecer conexão entre a evolução da rede viária de conexão regional de Alvorada do Sul ao fenômeno de modernização da agricultura no município.

Figura 2 – Paraná: Evolução da rede viária - 1970, 1980 e 1990



Fonte: Tavares (2001).

Nesse contexto, a ocupação de Alvorada do Sul iniciou-se em 1947, mediado pela Firma Lima Nogueira Comercial e Exportadora de origem paulista, que adquiriu consideráveis porções de terras pertencentes na época ao município de Porecatu/PR, nas

quais estava situada a Fazenda Alvorada; ali seria o início do que se tornaria o município de Alvorada do Sul. A Firma Lima Nogueira foi a responsável pelos investimentos na infraestrutura do povoado no intuito de atrair cada vez mais imigrantes. Em 1951, devido ao sucesso na produção cafeeira, à autonomia política e administrativa, o então território se desmembra do município de Porecatu/PR, cujo era distrito, se tornando legalmente emancipado em 14 de dezembro de 1951.

A Firma Lima, Nogueira, Comercial e Exportadora, uma das principais exportadoras de café, estabelecida em São Paulo, adquiriu vasta área na localidade onde hoje se encontra o município de Alvorada do Sul, com o objetivo de formar uma Fazenda de Café, dentro de poucos anos a fazenda passou a contar com toda estrutura necessária, mas em virtude das grandes geadas da época, deuse a estagnação, tornando-se impossível a produção cafeeira. Seus proprietários acharam mais viável a implantação de uma colonizadora para a formação de um povoado, assim promoveram o loteamento da área em plano urbanístico devidamente aprovado. Os lotes foram vendidos divididos e devidamente legalizados. Em pouco tempo o loteamento estava totalmente vendido. Pioneiros oriundos em sua maioria de São Paulo iniciavam uma nova etapa de desenvolvimento. Com trabalho incansável venceram os obstáculos naturais e transformaram a região em imponentes lavouras de café e cereais. Em 1956 a área urbana já contava com uma dezena de residências e algumas casas comerciais (Alvorada do Sul, 2023, p. 1).

Os imigrantes, com bastante iniciativa em pouco tempo, transformaram as terras férteis de Alvorada do Sul em imponentes cafezais, e na agricultura de subsistência reproduziam o espaço rural sustentável. Na figura 3 é possível observar o início da formação territorial de Alvorada do Sul, seis anos após sua emancipação política.

Figura 3 – Município de Alvorada do Sul-PR, 1957.



Fonte: IBGE (2008).

Em sua gênese, Alvorada do Sul experimentou por meio da pujança na produção cafeeira a prosperidade, devido à grande demanda por mão de obra que as lavouras de café ofereciam. Entretanto, os fenômenos de modernização da agricultura e declínio da produção cafeeira, materializaram-se na região norte do estado do Paraná e em Alvorada do Sul, de modo que os milhares de postos de trabalho inicialmente gerados por meio da monocultura cafeeira, que empregavam na época abundantemente, desde o plantio até a colheita, foram drasticamente reduzidos com a mecanização da agricultura.

O processo de modernização da agrícola paranaense foi acompanhado de uma concentração fundiária significativa, representada pela eliminação de 100.385 estabelecimentos agropecuários somente na década de 1970. Quando se analisa espacialmente esse fenômeno, constata-se que somente no Norte do Paraná, 104.834 estabelecimentos deixaram de existir na década. Esse processo resultou na redução da população rural do estado em 49,7% entre 1970 e 1991, enquanto no Norte do Paraná, a população sofreu uma redução de 63,9% (Melo, 2011, p. 69).

Dois acontecimentos são recorrentes na memória dos moradores mais antigos do município, o primeiro trata-se da geada negra (1975), que pela sua perspectiva pessoal (apesar de não ter sido o único e principal responsável pelo declínio na produção), marca bastante a memória local, pois o evento, praticamente, dizimou a produção cafeeira no norte do Paraná, atingindo Alvorada do Sul/PR, isso devido às baixas temperaturas e geadas ocorridas no período na região.

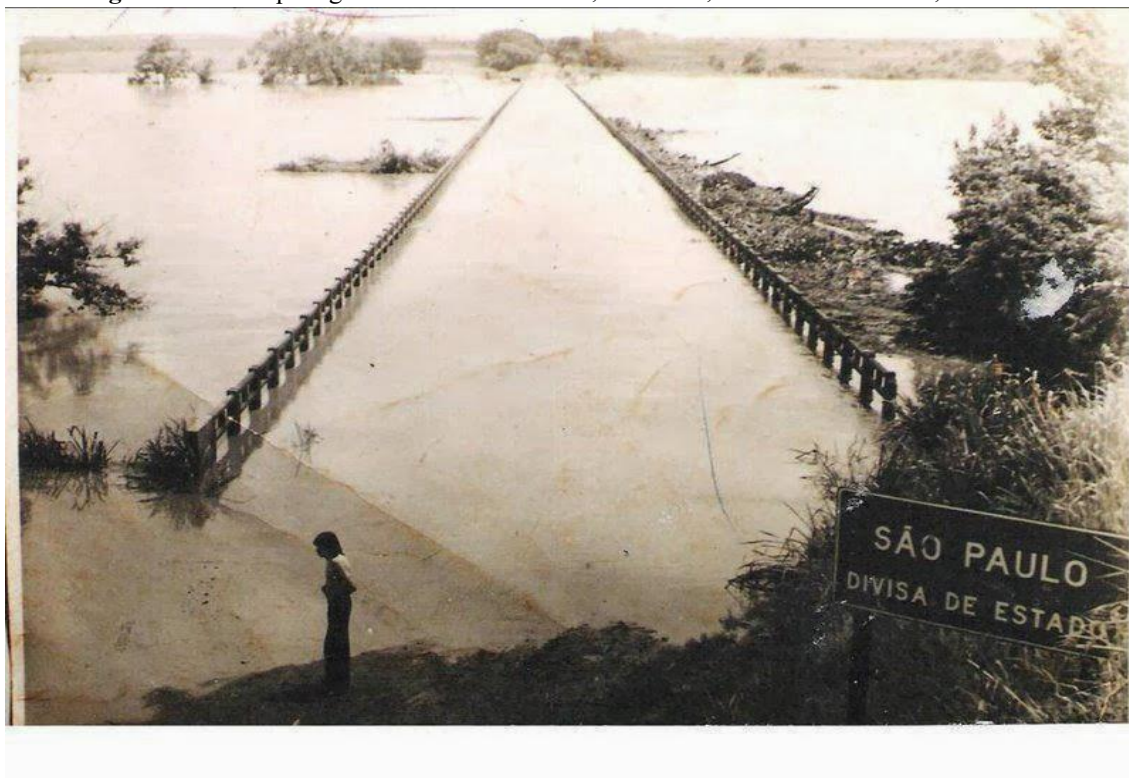
Tal acontecimento consolidou a transformação e alterou a dinâmica econômica e política das localidades afetadas. O outro acontecimento que faz parte da memória

recorrente dos moradores mais antigos de Alvorada do Sul/PR está relacionado à submersão da importante ponte que ligava o município à Iepê no estado de São Paulo, devido ao represamento das águas para construção da Usina Hidroelétrica Capivara no Rio Parapanema, concluída em 1975.

Alvorada do Sul fazia divisa com Iepê no Estado de São Paulo, antes da represa, a interligação dos dois municípios era feita pela ponte do Porto Alvorada, que hoje se encontra a 30 metros abaixo do nível da água. Essa inundação trouxe alguns prejuízos a nossa cidade, como a vasta área produtiva, a ligação rodoviária sobre a ponte de Iepê, o trânsito de centenas de caminhões por dia proporcionava um excelente movimento comercial, perdemos a ponte, diversos lugares de extração de pedra, o melhor barro para a fabricação de tijolos e telhas, enfim perdemos oportunidades, e muitos habitantes que saíram daqui a procura de melhores condições de vida (Alvorada do Sul, ano p. 1).

Não são raros os diversos Alvoradenses idosos que estão no município desde o ciclo econômico do café; em conversas informais, acreditaram que o fenômeno da submersão da ponte (Figura 4), contribuiu bastante para afetar negativamente a economia local, assim como a geada negra, em 1975.

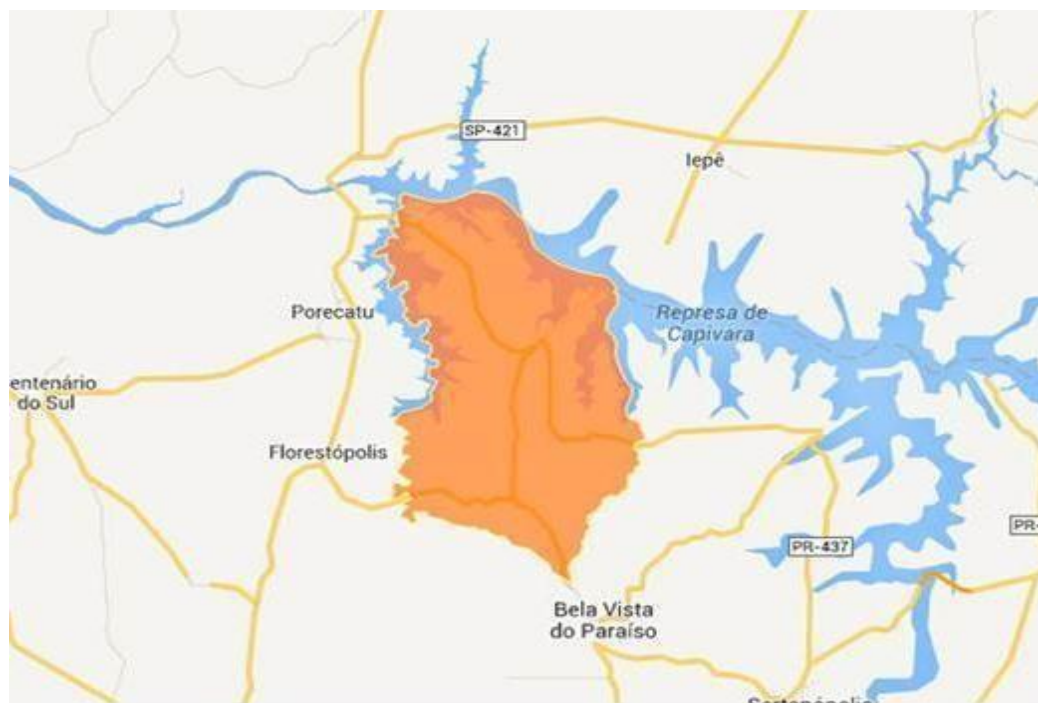
Figura 4– Ponte que ligava Paraná a São Paulo, submersa, Alvorada do Sul-PR, 1976.



Fonte: Dias (2014).

Entretanto, dentre outras, a construção da barragem contribuiu posteriormente para o turismo no município e aumento no fluxo de imigrantes nos finais de semanas e feriados, devido à disseminação de chácaras de lazer no município, que se deu após o loteamento das terras próximas a represa, destinadas à construção de chácaras (figura 5).

Figura 5 – Município de Alvorada Do Sul-PR e a área de alagamento da represa da Usina Hidrelétrica Capivara - 2014.



Fonte: Google Maps, 2014. Org: Dias, 2015

Na figura 5 é possível se ter a dimensão das áreas alagadas pelo represamento das águas para construção da usina hidrelétrica de Capivara; vale considerar que, inicialmente, os loteamentos das chácaras obedeciam às margens das áreas alagadas, inclusive valorizando muito as propriedades nessas áreas.

2.1 LOCALIZAÇÃO E ASPECTOS GEOGRÁFICOS GERAIS DO MUNICÍPIO DE ALVORADA DO SUL/PR

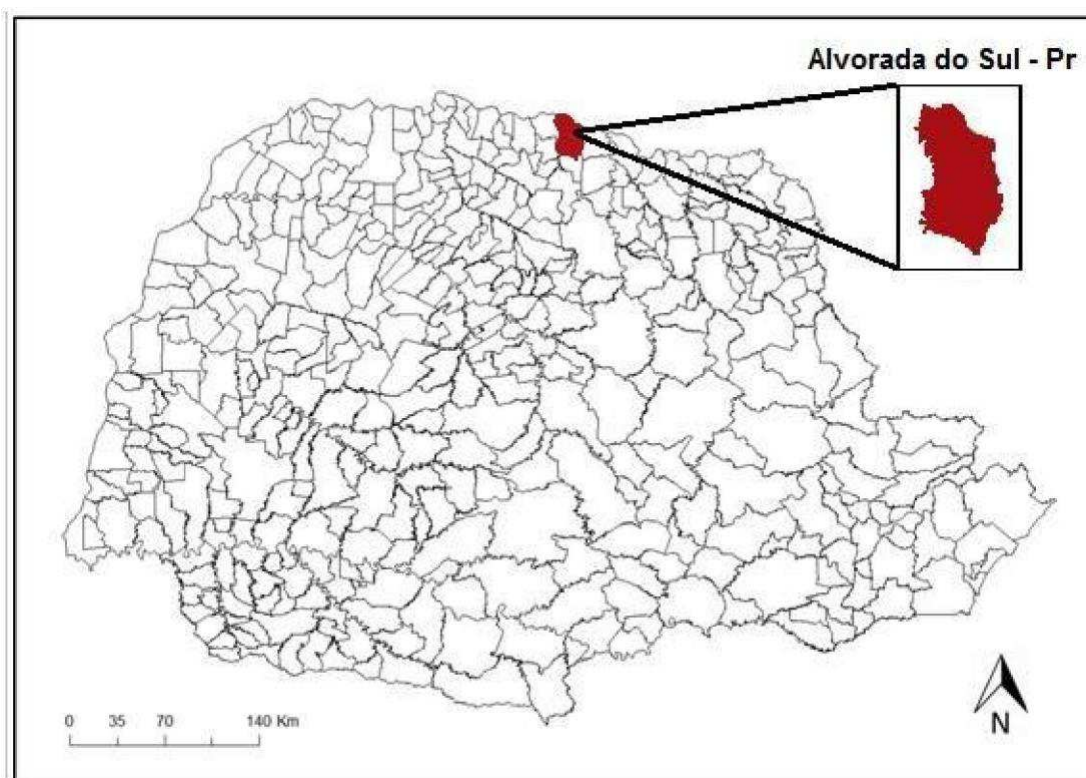
O município de Alvorada do Sul situa-se na região do norte novo do Paraná. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2021 possui 424,250 km² em unidade territorial. No último censo realizado pelo IBGE, em 2010, a população do

município era de 10.283 pessoas; em 2022, segundo censo, o total é de 10.326 habitantes, representado por menos de 0.5% no crescimento populacional, entre o período de 12 anos.

Alvorada do Sul pertence à Região Metropolitana de Londrina desde 2010, e é classificada enquanto município rural adjacente em relação ao polo da RML, pelo Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) 2021, da RML.

Alvorada do Sul faz fronteira com os municípios de Porecatu, Bela Vista do Paraíso, Primeiro de Maio, Florestópolis e São Paulo, como se pode localizar na figura 6, distante 453Km da Capital do estado Curitiba; sua altitude é de 380 metros.

Figura 6 – Localização do município de Alvorada do Sul no estado do Paraná.



Fonte: IBGE, 2014. Org. DIAS, 2014.

Alvorada do Sul é distrito judiciário subordinado à comarca de Bela Vista do Paraíso. Vale considerar na presente pesquisa que esse fato pressupõe em primeiro momento à necessidade, por vezes obrigatória, em se realizar o movimento pendular com saída de Alvorada do Sul com destino a Porecatu, para sanar questões relacionadas, por exemplo, ao título de eleitor. De certo que as facilidades digitais contribuem consideravelmente para a não onerosidade da migração pendular; entretanto, algumas questões exigem a presença física.

O município é quase todo cercado pelas águas da represa Capivara, se destaca pelo número de chácaras que possui em seu território e pela relação com o turismo rural. As segundas residências contribuem para a complexificação das relações no rural Alvoradense, tendo, inclusive, impactos positivos para a economia do comércio local.

As vantagens para o turismo no Município de Alvorada do Sul ficaram evidentes com o alagamento na construção da Usina Capivara no rio Paranapanema, que na época foi uma grande perda para a cidade, que até então era totalmente agrícola, mais só em 1997 com gestão do prefeito Adéssio Búfalo que o turismo foi visto como alternativa para o município, pois a exploração das lagoas e da Represa apresentavam novas expectativas. Nessa época a comunidade representada por vários segmentos da sociedade discutia a importância do Turismo para Alvorada do Sul, realizando um Planejamento Participativo para a cidade. O prefeito se empenhou implantando no município o Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT), Programa de Preservação Ambiental e outros programas e projetos ligados ao turismo. A gestão realizava periodicamente pesquisas sobre a demanda turística, buscavam verbas junto ao governo do Estado para desenvolver a promoção Turística da cidade e apoio como saneamento básico e pavimentação para desenvolver melhor o turismo. Com todos esses incentivos em pouco tempo os proprietários de áreas rurais próximas a Represa começaram a lotear de forma organizada os seus terrenos e empresários surgiram para investir no município. Em 2000 o prefeito encaminhou a Assembleia Legislativa o Projeto de Lei para que fosse apreciado o pedido de Reconhecimento do Município de Alvorada do Sul como cidade Turística. O Selo Turístico veio na outra Gestão em 2001 com o prefeito João Piovesan Filho (Alvorada do Sul, 2023, p. 1).

Outro fenômeno que se destaca na caracterização do município é a modernização da agricultura, que se inicia no norte paranaense em 1960 e intensifica-se em 1970, alcançando as áreas cultiváveis de Alvorada do Sul-PR. Atualmente, destaca-se o plantio da soja e milho na produção mecanizada e na receita gerada. Nessa perspectiva, o turismo desempenha importante papel para alternativa e fomento ao desenvolvimento socioeconômico do município, pois diversifica a economia, que é altamente dependente dos valores gerados pela moderna produção agrícola.

O município na atualidade, meados da segunda década do século XXI, vem apresentando um desenvolvimento socioeconômico significativo em relação às décadas anteriores, com o fortalecimento do agronegócio, em especial a produção de grãos como soja e milho. Além destes tem-se o fenômeno de “segunda residência”, por meio das chácaras de lazer que circundam a represa, elevando o fluxo de pessoas principalmente em feriados e finais de semana. A maior parte da população do município mora na cidade, cerca de 80%, no entanto grande parte trabalha em algo relacionado com a agropecuária, dividindo-se também em vários segmentos como comércio varejista, servidores públicos e indústria (Dias, 2015, p. 19).

A produção da monocultura mecanizada em larga escala implica no Brasil e norte do Paraná a concentração de terras e, conseqüentemente, a concentração de renda, além de gerar poucos empregos diretos. De modo que, apesar do município possuir o Índice de

Desenvolvimento Humano de 0,708, segundo o IBGE (2021), apresenta empiricamente significativa desigualdade socioeconômica, com índices de pobreza atingindo 42,49%, e índice de GINI 0,40, segundo IBGE (2023).

Nesse contexto, torna-se primordial o incentivo à diversificação da economia no município, visto que os valores gerados pela produção agrícola são concentrados, fato que contribui para reprodução das desigualdades socioeconômicas. Como visto, o turismo local, apesar de contribuir positivamente com o desenvolvimento municipal, não diminuiu, significativamente, os índices de pobreza e desemprego no município.

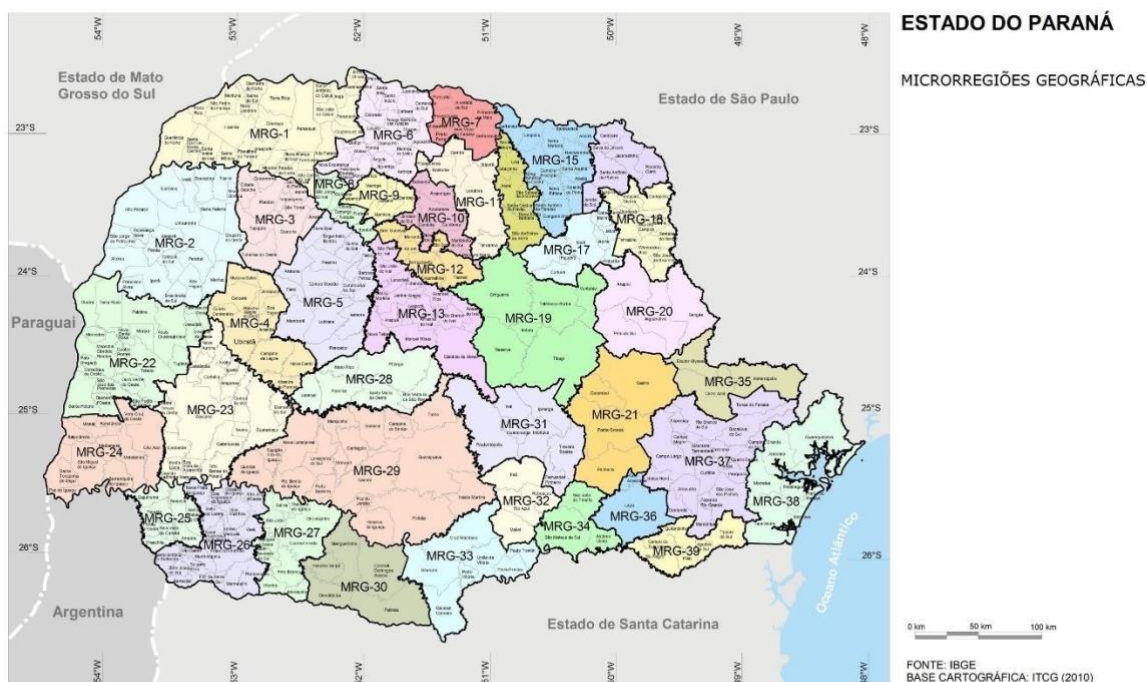
O aspecto da mobilidade pública metropolitana e as possibilidades de desenvolvimento por ela geradas, atualmente, não estão sendo devidamente consideradas, principalmente no que se diz respeito às oportunidades de emprego oferecidas no polo da RML. A população Alvoradense, sobretudo em situação de vulnerabilidade socioeconômica, possui condições de acesso dificultadas, por vezes pela falta de horários de transporte público flexíveis, fato que acaba, normalmente, inviabilizando as várias possibilidades e oportunidades dos indivíduos, sobretudo por parte da população de baixa e média renda, que não possuem veículo particular.

Entre outros, esse fator contribui para reprodução das desigualdades socioeconômica no município; segregação socioespacial e precariedade na acessibilidade ao polo da RML.

A rede urbana, o sistema de cidades, também tem significados diversos segundo a posição financeira do indivíduo. Há, num extremo, os que podem utilizar todos os recursos aí presentes, seja porque são atingidos pelos fluxos em que, tornado mercadoria, o trabalho dos outros se transforma, seja porque eles próprios tornados fluxos, podem sair à busca daqueles bens e serviços que desejam e podem adquirir. Na outra extremidade, há os que, pobres de recursos, são prisioneiros do lugar, isto é, dos preços e das carências locais. Para estes, rede urbana é uma realidade onírica, pertence ao domínio do sonho insatisfeito, embora também seja uma realidade objetiva (IPEA, 2020, p. 15 APUD Santos, 2007 [1987], p. 140).

Além das possibilidades que o transporte público intrametropolitano de qualidade pode contribuir para o desenvolvimento socioeconômico do município de Alvorada do SulPR, está o fato da proximidade entre o município e o polo da RML, realidade que configurase enquanto vantagem geográfica, do ponto de vista da possibilidade de integração entre a microrregião 7, da qual enquadra-se Alvorada do Sul, segundo IBGE (2010), e a microrregião 1, onde se localiza o polo da RML, conforme se observa na figura 7.

Figura 7 – Microrregiões geográficas do estado do Paraná

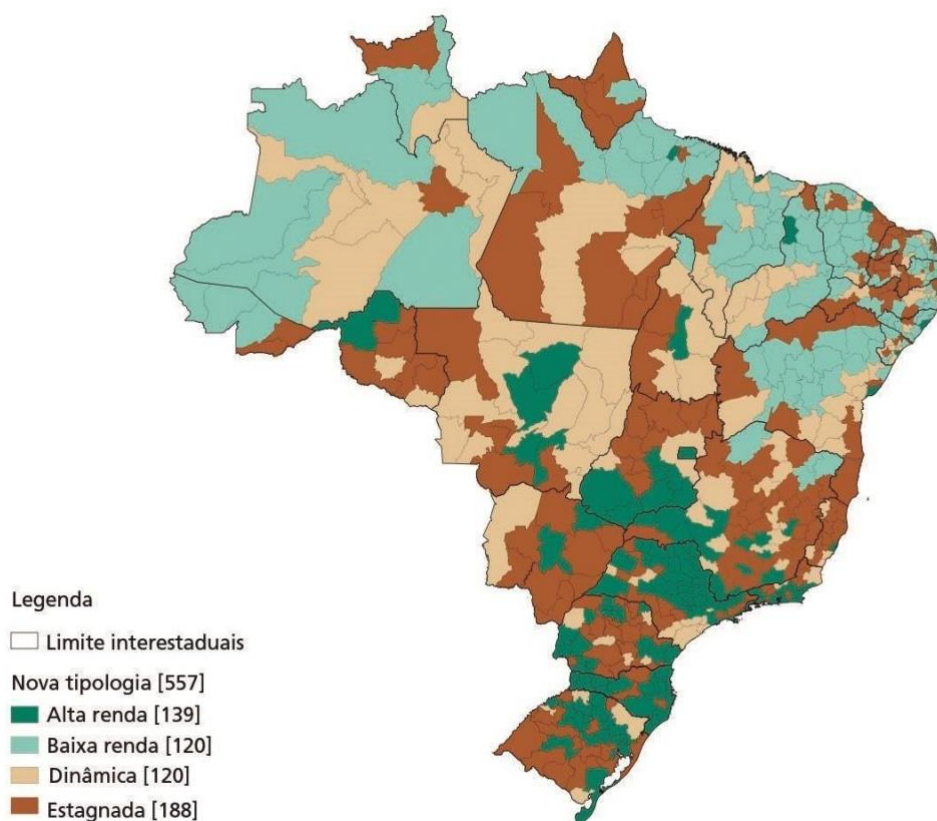


Fonte: IBGE (2010). Elaborado por: IPARDES (2010).

A microrregião 7 é considerada, economicamente, estagnada, enquanto a microrregião 1 é considerada de alta renda; a possibilidade de integração entre os municípios de Alvorada do Sul e Londrina via transporte público intrametropolitano configura-se nesse contexto, ferramenta fundamental para a promoção de acesso democrático às FPICs, e oportunidades de empregos, lazer, compras, entre outros, disponíveis no polo da RML.

Como se observa na figura 8, considerável área do estado do Paraná é classificado segundo o IPEA (2018), enquanto estagnada economicamente, de modo que a proximidade limítrofe entre a microrregião 7 (a qual encontra-se o município de Alvorada do Sul) e a microrregião 1 (a qual situa-se Londrina, polo da RML) torna-se uma vantagem geográfica a ser explorada pelo município.

Figura 8 – Classificação das microrregiões segundo tipologia da PNDR – Brasil (2017)



Fonte: IBGE 2010. Elaborado por: Macêdo e Porto (2018).

Vantagem essa que se verifica no considerável fluxo de pessoas que migram para Alvorada do Sul nos feriados e fins de semana, devido ao turismo local, chácaras de lazer e segundas residências. Entretanto, há o movimento inverso, que, possivelmente, poderia promover maior equidade, justiça social, qualidade de vida e desenvolvimento socioeconômico para população Alvoradense, promovida pelo movimento pendular com origem em Alvorada do Sul e destino à Londrina. Atualmente, esse movimento está condicionado à rigidez nos horários em que o serviço do transporte público é oferecido no município de Alvorada do Sul-PR.

O capítulo 2.2 possui por objetivo realizar um panorama geral dos principais aspectos socioeconômicos do município, recorte espacial desta investigação, para que se possa delimitar, ou mensurar as possibilidades que o transporte público metropolitano no município efetivo tende a proporcionar ao desenvolvimento socioeconômico do local.

2.2 ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DO MUNICÍPIO DE ALVORADA DO SUL/PR.

Como abordado no capítulo 2, o município de Alvorada do Sul/PR se consolida em meio ao contexto de atuação da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), principal responsável pela ocupação sistemática de Londrina, Maringá, Apucarana, Umuarama e Cianorte.

No objetivo de formar uma grande Fazenda de Café, a partir de então, Alvorada do Sul/PR torna-se mais populosa e desenvolvida, devido à produção e os investimentos em infraestrutura realizados pela empresa, no intuito principal de atrair mais imigrantes.

Entretanto, após 1975, a produção declinou consideravelmente, e as razões que determinaram o declínio na produção de café em Alvorada do Sul/PR tiveram como principais motivos: a política nacional cafeeira; a substituição pela agricultura moderna no plantio do milho, soja, trigo; e a geada negra. Tais fatores foram determinantes para consolidar o declínio na produção dessa cultura no município.

Considerando-se que a economia agrícola paranaense estava diretamente associada ao desenvolvimento da cafeicultura, notadamente no Norte do estado, as geadas tiveram grande importância na decadência da cultura cafeeira a partir dos anos de 1960. Associadas com outros fatores, tais como a crise de oferta no mercado internacional, a concorrência com produtos africanos e colombianos, a política oficial de preços desestimulantes, o incentivo à cultura de oleaginosas, entre outros, as geadas, quase anuais, comprometeram consideravelmente a cafeicultura estadual, mormente entre as décadas de 1970 e de 1980 (Melo, 2011, p. 69).

A modernização da agricultura e substituição da produção reavivou a economia municipal após a geada de 1975; entretanto, a população não atingiu os patamares em números absoluto, que obtinha no período do auge da produção cafeeira, nem o mesmo número de trabalhadores ocupados pelo setor, devido, sobretudo, à extinção dos postos de trabalhos ocasionados pela implementação da agricultura mecanizada no norte do estado do Paraná.

Na década de 1970 o município passou por várias mudanças, tanto na zona rural como urbana. O café que era até então a mais importante produto, começou a ser substituído pela soja, milho e trigo; paralelo a esta substituição de cultura e outras transformações como as relações de trabalho, domicílio da população, dentre outros, ocorreu o processo de mecanização da agricultura aliado ao uso de insumos e fertilizantes para maior produtividade (Dias, 2015, p. 15).

Após o declínio cafeeiro no município, inicia-se um forte movimento de emigração, a população de 19.249 mil habitantes, na década de 1970, reduz-se à marca de 10.283 mil habitantes em 2010, segundo o IBGE. Esse fenômeno está intrinsecamente relacionado à

modernização da agricultura, que, apesar de elevar a receita e produtividade, aumentou também a concentração de terra, conseqüentemente de renda e a reprodução das desigualdades socioeconômica.

Em suma, o processo de modernização agrícola no estado do Paraná, provocou transformações substanciais na estrutura fundiária do estado, representadas pela concentração da posse da terra, pela inversão da relação campo-cidade e pelo êxodo rural, resultante da mecanização do campo e do conseqüente desemprego rural, com a população migrando para as cidades polos regionais e para outros estados brasileiros (Melo, 2011, p. 70).

Com a modernização da agricultura, a mecanização e o avanço da técnica implementados no território brasileiro (iniciada no país em 1950, e intensificada na região sul a partir de 1960), muitos postos de trabalho no espaço rural são extintos, de maneira que a diferenciação entre os circuitos econômicos se intensifica em Alvorada do Sul, e o desemprego atinge mais de 84,14% da população, segundo o IBGE (2021).

Alteram-se as relações de produção e de trabalho no campo, provocando a desestabilização das condições rurais de sobrevivência e a expulsão de enormes contingentes populacionais, até então vinculados às atividades agrícolas. Parcela significativa desses emigrantes rurais se transfere para os centros urbanos do próprio Paraná, em busca de oportunidades de trabalho e de obtenção de renda. Nesse processo, ampliam-se sobremaneira o grau de urbanização do Estado e a tendência de concentração da população nos centros urbanos de maior porte. Ao mesmo tempo, extensas correntes migratórias dirigem-se às áreas urbanoindustriais do Sudeste, particularmente para São Paulo, e às regiões de fronteira agrícola do Norte e do Centro-Oeste brasileiro. Dessa forma, o Paraná, de receptor, passa a constituir uma das principais áreas expulsoras de população do país, e se até esse período se destacava em função do forte ritmo de incremento de sua população, passa a apresentar o menor crescimento populacional dentre as UF brasileiras (Magalhães; Kleinke, 2000, p. 30 APUD Forjado, 2007, p. 92).

A liberação da mão de obra rural nas áreas das quais se consolidou a agricultura mecanizada provoca, entre outras, o movimento migratório em direção aos grandes e médios centros urbanos, ou em direção as áreas de fronteira agrícola. No caso de Alvorada do Sul, esse fenômeno foi definitivo para emigração de pelo menos 10.000 habitantes, praticamente o mesmo contingente que se acumulou inicialmente no território devido o oferecimento de empregos e possibilidade de aquisição de lotes de terras, para a produção da monocultura cafeeira e de subsistência.

Como produto desse processo excludente de penetração das relações capitalistas de produção no meio rural paranaense (expressão da modernização agrícola nacional a partir da década de 1970), observa-se a manifestação de conflitos sociais no cotidiano rural do estado, consubstanciados na presença de boias-frias, nos trabalhadores sem-terra, nas ocupações e nos assentamentos rurais e, sobretudo, na exacerbação dos problemas sociais advindos do desemprego no

campo e da consequente transferência e concentração da população no espaço urbano (Melo, 2011, p. 70).

A modernização da agricultura materializa nas áreas de abrangência além dos aspectos citados: emigração, extinção de postos de trabalho, reestruturação econômica, outros que evidenciam a consolidação do planejamento urbano-rural em escala global, da qual pode-se perceber relações intrínsecas com o circuito superior da economia.

Os ciclos econômicos se configuram enquanto importantes ferramentas para análise da formação territorial e regionalização do espaço geográfico. Perante atual conjuntura de reestruturação capitalista, a economia flexível permeia a porosidade das fronteiras territoriais e condiciona, através dos *circuitos econômicos inferior e superior*, o cotidiano que é impresso na paisagem, bem como evidencia suas respectivas características.

Não se poderia caracterizar os dois circuitos da economia urbana através de variáveis isoladas. Antes, é necessário considerar o conjunto dessas atividades. Mas pode-se dizer, desde já, que a diferença fundamental entre as atividades do circuito inferior e as do circuito superior está baseada nas diferenças de tecnologia e de organização (SANTOS, 2018, p. 43).

As diferenças no que se diz respeito à técnica e à organização imprimem na paisagem elementos materiais que fazem parte da dinâmica econômica, que, atualmente, se encontram na condição flexível. Tal modelo econômico faz-se presente e dominante na sociedade do século XXI e, frequentemente, é protagonista no cenário geopolítico.

A modernização é uma tendência global; entretanto, a seletividade dos espaços mediante financiamento transforma a todo momento a dinâmica espacial, em micro e macro escala. Para a análise territorial e regional, deve-se levar em consideração que os circuitos econômicos inferior e superior podem coexistir em um dado espaço, sem ao menos terem uma relação direta; de modo que as contradições espaciais e no mundo do trabalho derivam dos resultados e consequências da atuação material dos circuitos.

Alvorada do Sul, após a modernização da agricultura regional, teve alterada intensamente as relações econômicas e de trabalho, de modo que a falta de empregos, a concentração de terra, a concentração de renda e êxodo rural, se tornaram uma realidade no município.

O comportamento da população absoluta de Alvorada do Sul/PR reflete a sucessão de acontecimentos e ciclos econômicos abordados até o momento. É possível notar na tabela 1, de evolução da população no município de Alvorada do Sul-PR, de 1960-2010, a relação entre o êxodo rural e a ocorrência paralela do declínio na produção cafeeira e urbanização

do município, bem como pode-se notar ao se analisar a tabela 1, a relação entre as obras realizadas para a construção da usina hidroelétrica de Capivara no período 1970 a 1975, e a relevância que teve para retenção de considerável contingente populacional no período.

Tabela 1 – Evolução da população no município de Alvorada do Sul-PR, de 1960-2010.

Ano	População urbana	População rural	População total
1960	—	—	12803
1970	3260	15989	19249
1980	5250	7407	12657
1991	5923	3756	9679
2000	7015	2238	9253
2010	7338	2945	10283

Fonte: IBGE, Censos demográficos, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000, 2010. Elaborado por: Dias (2014).

Após o último recenseamento promovido pelo IBGE, em 2022, o município alcançou a marca de 10.326 habitantes. No espaço de tempo de 12 anos, o crescimento demográfico foi menor, inclusive, do que o crescimento vegetativo, ou seja, o município configura-se, atualmente, do ponto de vista demográfico, território dispersor de população. Em visitas técnicas à prefeitura municipal, o prefeito alegou que o referido senso não está completamente correto devido o contexto da pandemia do COVID-19.

É válido se considerar que a população absoluta acima, descrita nas diferentes décadas, não contabilizam o aumento populacional relativo, devido às migrações em direção às chácaras de lazer e segunda residência, que se dão após a construção da represa. O início dos loteamentos das chácaras ocorreu, em 1997, e foi principal responsável por fomentar o turismo no município.

O surgimento das chácaras de lazer em Alvorada do Sul-PR acontece a partir de 1997, com o loteamento Balneário Indianópolis do proprietário Kou Takahashi, o qual fez o desmembramento de suas terras às margens da represa, bem próximo à cidade, com uma área total de 187.673,71 m², distribuídos em 72 lotes de tamanhos diferentes. Estes lotes foram vendidos por diferentes preços devido à área dos mesmos. Tal loteamento deu início as transformações destes espaços rurais às margens da represa. Com a iniciativa deste loteamento, o município passou a ser visto como lugar para lazer, mas em ritmo lento, devido aos poucos investimentos feitos até então (Dias, 2015, p. 39).

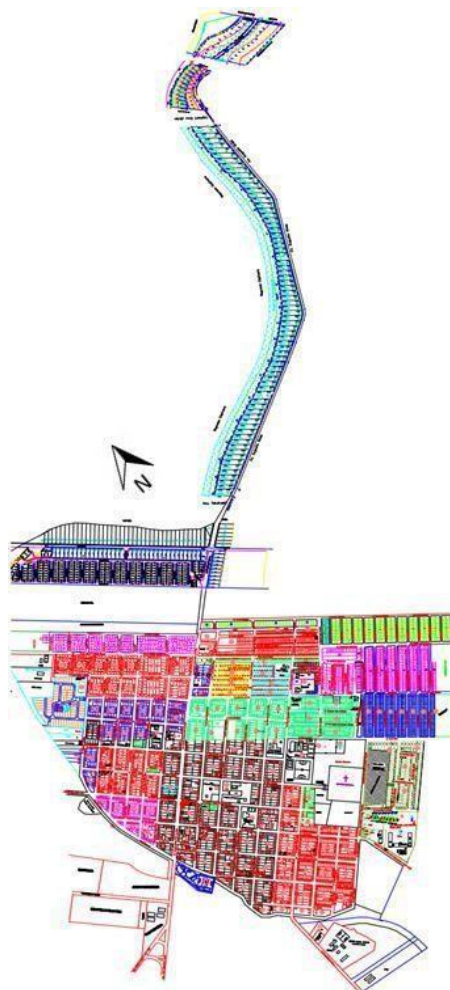
O loteamento dessas áreas foi fundamental para que Alvorada do Sul fosse considerada pelo estado do Paraná, posteriormente um município turístico. A movimentação provocada pelo

fenômeno de segunda residência, fomentada pelo turismo local, atualmente, movimenta o terceiro setor da economia, líder na geração de empregos formais, declarados em 2021, segundo o IBGE.

Nessa época a comunidade representada por vários segmentos da sociedade discutia a importância do Turismo para Alvorada do Sul, realizando um Planejamento Participativo para a cidade. O prefeito se empenhou implantando no município o Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT), Programa de Preservação Ambiental e outros programas e projetos ligados ao turismo. A gestão realizava periodicamente pesquisas sobre a demanda turística, buscavam verbas junto ao governo do Estado para desenvolver a promoção Turística da cidade e apoio como saneamento básico e pavimentação para desenvolver melhor o turismo. Com todos esses incentivos em pouco tempo os proprietários de áreas rurais próximas a Represa começaram a lotear de forma organizada os seus terrenos e empresários surgiram para investir no município. Em 2000 o prefeito encaminhou a Assembleia Legislativa o Projeto de Lei para que fosse apreciado o pedido de Reconhecimento do Município de Alvorada do Sul como cidade Turística. O Selo Turístico veio na outra Gestão em 2001 com o prefeito João Piovesan Filho (Veja Paraná, 2023, p. 1).

Na figura 9 é possível se observar o recorte da planta do município de Alvorada do Sul, a porção urbanizada está ao sul, ao passo que as áreas dos loteamentos das chácaras às margens da represa Capivara estão ao norte da planta. Além das chácaras de lazer e segunda residência, o município de Alvorada do Sul apresenta atrativa infraestrutura, possui três lagos na entrada da cidade (sentido Bela Vista do Paraíso). O primeiro lago, resultado do aterro convencional, é popularmente conhecido como “Lago dos Patos”; o lago dois foi o segundo a ser feito, resultado da ligação das margens, conhecido pela população como “Lago do Pescador”; o lago três foi o último a ser construído, e é utilizado para pesca artesanal (Ever Dugolin, 2023, Secretário de Turismo).

Figura 9 – Planta da cidade de Alvorada do Sul-PR e a integração com os primeiros loteamentos de chácaras às margens da Represa Capivara, 1997.



Fonte: Acervo Construção e Incorporação XDal, 2014; Dias (2014).

O Lago do Pescador é um espaço de intensa movimentação, seja no que se refere à prática de exercícios físicos em volta de suas margens, que, atualmente, encontram-se em excelente condição estrutural para os transeuntes, espaço em que a população se reúne nos feriados e finais de semana para atividades de lazer e turismo. O Lago também, não raras vezes, é utilizado para a prática da canoagem, *jet sky*, eventos escolares, aniversários ao ar livre, atrai eventos de competição esportiva, de modo a desenvolver o turismo local.

Na figura 10 se pode observar monumento em homenagem ao pescador, título que dá nome à lagoa.

Figura 10 – Lago 2, popularmente conhecido como do “Lago do Pescador”, 2023.



Fonte: Secretaria de Turismo de Alvorada do Sul, 2022.

O setor agropecuário de Alvorada do Sul continua crescente no que se confere à contribuição ao Produto Interno Bruto (PIB) municipal; entretanto, os postos de trabalho gerados nesse setor diminuíram, em 2023. Segundo a Relação de Informações Sociais (RAIS) em relação ao ano de 2015, o número de estabelecimentos agrários e o número de empregos no setor diminuíram, desdobramentos do fenômeno da concentração de terras e renda, característico do processo de modernização da agricultura no Brasil.

O quadro 3 demonstra o número de trabalhadores formais declarados por setor da economia, nos anos de 2010, 2015 e 2021, de modo que se é possível observar a evolução de cada setor em relação à criação de postos de trabalho. São 1603 trabalhadores declarados no ano de 2021, em relação ao ano de 2015, em que houve uma diminuição de 26 postos de trabalho, que acompanha a redução significativa de postos de trabalhos em alguns setores, tais como: agricultura; administração pública; alojamento; indústria têxtil e indústria química. Ao passo que no mesmo período de 2015 a 2021 aumentaram-se postos de trabalho nos setores de: médicos odontológicos; administração técnica profissional; instituição financeira; comércio atacadista; comércio varejista; construção civil serviço de utilidade pública; madeira e mobiliário, e indústria metalúrgica.

Dentre a diminuição nos postos de trabalho mais significativas, entre o ano de 2015 a 2021, foram os de alojamento; indústria têxtil e indústria química. Já os postos de trabalho

que mais se destacaram no período em geração de empregos foram: administração técnica profissional; instituição financeira; comércio varejista; construção civil; serviços de utilidade pública e madeira e mobiliado. Entre o período de 2010 a 2015, os únicos postos de trabalho que não aumentaram foram os relacionados à borracha, fumo e couro; comércio varejista; administração técnica e profissional, e alojamento.

Quadro 2 – Número e Distribuição dos trabalhadores formais declarados, nos anos de 2010, 2015 e 2021, por subsetores, em Alvorada do Sul-PR.

	Ano				
Município	IBGE Subsetor	2021	2015	2010	Total
ALVORADA DO SUL/ PR	Total	1.603	1.629	1.517	4.749
	Prod. Mineral Não Metálico	4	4	1	9
	Indústria Metalúrgica	2	0	0	2
	Madeira e Mobiliário	46	6	4	56
	Borracha, Fumo, Couros	0	0	6	6
	Indústria Química	2	21	16	39
	Indústria Têxtil	58	218	113	489
	Alimentos e Bebidas	20	23	4	47
	Serviço Utilidade Pública	15	2	1	18
	Construção Civil	49	32	13	94
	Comércio Varejista	317	299	314	930
	Comércio Atacadista	84	81	46	211
	Instituição Financeira	22	13	12	47
	Adm. Técnica Profissional	75	21	85	181
	Transporte e Comunicações	31	32	26	89
	Aloj Comunic	65	148	276	489

	Médicos Odontológicos Vet	12	5	4	21
	Ensino	28	28	22	78
	Administração Pública	457	463	372	1.292
	Agricultura	216	233	202	651
Total	Total	1.603	1.629	1.517	4.749

Fonte: Brasil (2023).

Atualmente, o setor agropecuário se destaca no Produto Interno Bruto do município. Em 2020, os valores chegaram a R\$ 136.799,41; em segundo lugar está o terceiro setor da economia, com a soma de R\$ 120.985,96, o segundo setor gerou no mesmo ano R\$ 20.464,37 (IPARDES, 2023). Além da produção de grãos destaca-se, entre outros, o turismo e a produção de tilápia, cujo município se destaca no estado paranaense, por meio da empresa Estância Alvorada, constituída em 2005 por empresários da região (Estancia Alvorada, 2023). Entretanto, gera-se, ainda, poucos empregos diretos na produção, sendo o turismo, atualmente, o principal responsável por diversificar a economia Alvoradense, contribuindo, sobretudo, para o desenvolvimento do terceiro setor da economia municipal.

Ao se observar o quadro 4, nota-se que os números de estabelecimentos agrários diminuíram, consideravelmente, entre 2010 a 2021, de modo que, apesar da importante contribuição ao PIB, esse setor não é um expressivo empregador no município, já o terceiro setor é o responsável por gerar mais empregos no município, seguido do segundo setor.

Quadro 3 – Número e Distribuição dos estabelecimentos formais declarados, nos anos de 2010, 2015 e 2021 por subsetores, em Alvorada do Sul-PR.

	Ano				
Município	IBGE Subsetor	2010	2015	2021	Total
Alvorada do Sul/PR	Total	227	279	257	763
	Prod. Mineral não Metálico	1	3	2	6
	Indústria Metalúrgica	0	1	2	3
	Indústria Mecânica	1	0	0	1
	Madeira e Mobiliário	2	3	3	8
	Borracha, Fumo, Couros	1	0	0	1

	Indústria Química	1	1	1	3
	Indústria Têxtil	2	6	7	15
	Alimentos e Bebidas	3	5	4	12
	Serviço Utilidade Pública	1	1	1	3
	Construção Civil	7	18	13	38
	Comércio Varejista	72	79	85	236
	Comércio Atacadista	7	6	9	22
	Instituição Financeira	3	4	5	12
	Adm Técnica Profissional	5	5	15	25
	Transporte e Comunicações	11	21	14	46
	Aloj Comunic	16	29	21	66
	Médicos Odontológicos Vet	4	3	3	10
	Ensino	2	2	2	6
	Administração Pública	5	5	3	13
	Agricultura	83	87	67	237
Total	Total	227	279	257	763

Fonte: Brasil (2023).

Entre os estabelecimentos formais declarados em 2021 houve aumento significativo em relação a 2015 apenas nos setores de: administração técnica profissional; comércio atacadista e comércio varejista. Entre 2010 a 2015 só não houve aumento nos postos de trabalho relacionados ao comércio atacadista.

O quadro 5, mediante os dados acerca dos números de trabalhadores formais por setor, evidencia uma diminuição nos empregos gerados pelo setor agropecuário, desde 2002 até 2021, em consonância ao aumento de empregos gerados no setor de comércios, serviços e no setor de indústrias.

A diversificação da economia no município é fundamental para que se amenizem as desigualdades socioeconômicas, provocadas pelo processo de modernização da agricultura e suas implicações socioeconômicas. Nessa perspectiva vale ressaltar que o turismo local, as indústrias e o comércio, apesar de representarem importante crescimento para a economia municipal, sozinhas não são capazes de, enquanto alternativas, gerar emprego e renda, como se era gerado em Alvorada do Sul no auge da produção cafeeira.

Menos de 16% da população Alvoradense possuiu emprego formal declarado. Desse total, o setor agrícola é o segundo que menos emprega. Em primeiro lugar está o da construção civil. Esse fato reforça o pressuposto de que a agricultura moderna pouco representa para geração de emprego no município; entretanto, é o setor que mais contribui com o PIB.

Quadro 4 – Número de Trabalhadores declarados por setor em Alvorada do Sul/PR.

	Ano				
Município	IBGE Gr Setor	2021	2011	2002	Total
ALVORADA DO SUL/PR	Total	1.603	1.518	909	4.030
	1 - Indústria	247	272	21	540
	2 - Construção Civil	49	17	0	66
	3 - Comércio	401	299	164	864
	4 - Serviços	690	697	461	1.848
	5 -Agropecuária	216	233	263	712
	Total	1.603	1.518	909	4.030

Fonte: Brasil (2023).

Conforme os dados do quadro 6, referentes ao número de estabelecimentos no município de Alvorada do Sul/PR nos anos de 2021, 2011 e 2002, é possível perceber que se reduziram 20 estabelecimentos no setor agropecuário, ao passo que todos os outros setores, tratados na tabela, aumentaram em número de estabelecimentos no período.

Quadro 5 – Número de estabelecimentos declarados por setor em Alvorada do Sul/PR.

	Ano				
Município	IBGE Gr Setor	2021	2011	2002	Total
Alvorada do Sul/PR	Total	257	240	165	662
	1 - Indústria	20	14	5	39
	2 - Construção Civil	13	5	0	18
	3 - Comércio	94	80	51	225
	4 - Serviços	63	54	24	141
	5 - Agropecuária	67	87	85	239
	Total	257	240	165	662

Fonte: Brasil (2023).

Conforme se observa no quadro 6, do ano de 2002 até o ano de 2021, as indústrias aumentaram em número de estabelecimentos em 300%, na mesma data os estabelecimentos responsáveis pela construção civil passam de 0 para 13, os estabelecimentos de comércio aumentaram mais de 80%, ao passo que os estabelecimentos agropecuários diminuíram mais de 20%.

É relevante se considerar que apesar da perda em número de estabelecimentos agropecuários, que reflete diretamente nos postos de trabalho gerados, o setor ainda é o responsável pela maior geração de receita ao município, tal fato se explica, sobretudo, pela mecanização do campo e a concentração de terras e renda.

Ao se considerar a geração de emprego enquanto desenvolvimento socioeconômico, ficou evidente ao se analisar os dados que o setor agropecuário pouco contribui de forma

significativa para tanto. Cabe ressaltar que apesar do município ser classificado pelo PDUI da RML enquanto rural adjacente, ou seja, sua macro função dentro da RML está relacionada à agricultura moderna, pouco se aproveita desse status a geração de empregos formais declarados aos munícipes. De modo que diante desse cenário econômico, é necessário contribuições, que, de certa forma, atenuem a questão do desemprego no município.

Nessa perspectiva, a pesquisa considera a funcionalidade de uma rede de transporte público coletiva de qualidade como alternativa para a geração de empregos, mediante a migração pendular. A proximidade do município com o polo da RML é uma vantagem geográfica na medida em que a distância entre os dois municípios não representa um entrave para o movimento. Entretanto, para se compreender os encaminhamentos e diretrizes para o planejamento e gestão da RML é fundamental analisar, inicialmente, o processo de formação das Regiões Metropolitanas brasileiras necessária para contextualização e, pontualmente, os relatórios técnicos que compõem o PDUI da RML, neles estão especificados a função de Alvorada do Sul na RML, e quais as propostas de políticas públicas e direcionamento de recursos a curto, médio e longo prazo direcionados ao município, no contexto da RML.

3 O PROCESSO DE FORMAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS

Considera-se que a necessidade da organização urbana, mediada pela criação e reconhecimento das regiões metropolitanas, deu-se paralela à industrialização no Brasil, intensificada nos anos 1960. Desde então, a produção do espaço urbano brasileiro apresenta consideráveis níveis de crescimento acumulado de população devido à concentração de capital e indústrias em espaços selecionados. Estes espaços passam a demandar mão de obra para suprir o mercado de trabalho, atraindo migrantes de todas as regiões do país, sobretudo as expulsas da terra devido aos desdobramentos da modernização da agricultura.

A conjuntura do processo de urbanização brasileira é caracterizada pela acelerada e tardia industrialização no país. E o estabelecimento de regiões metropolitanas nesse contexto era iminente, pelos seguintes aspectos:

A razão pelo reconhecimento formal das metrópoles era dupla: explicitamente, tornar mais racional, sob ângulo econômico, a prestação de serviços de interesse comum, isto é, serviços que interessam a mais de um município e que podem ser mais inteligentemente oferecidos por meio de uma gestão integrada, como a destinação do lixo, o abastecimento de água, a proteção ambiental e outros mais; para isso foi criada, em cada região metropolitana, um órgão de planejamento e gestão. Mas havia, também, um objetivo, não revelado por trás da criação das regiões metropolitanas: um objetivo de “geopolítica interna”, que dizia respeito ao interesse do regime instalado pelo golpe militar em 1964 em intervir mais facilmente nesses que eram os espaços-chaves da vida econômica e político-social brasileira sem precisar eliminar mais ainda a já muito restrita margem de manobra de estados e municípios (Souza, 2003, p. 35 – grifo do autor).

A concentração de capitais, atividades industriais e comerciais, bem como o crescimento populacional em determinadas cidades ocasionou a expansão horizontal urbana. O aumento da mancha urbana se deu de maneira veloz e desorganizada, caracterizada pela urbanização acelerada, ocorrida em consonância com a falta de planejamento urbano, o que gerou inúmeros problemas sociais, ambientais e econômicos.

As metrópoles, capitais regionais e aglomerações urbanas, por possuírem as referidas centralidades, em diferentes níveis, apresentam índices elevados de crescimento populacional e econômico. Entretanto, contraditoriamente, apresenta elevados índices de violência, segregação socioespacial, concentração de renda, adensamento populacional e infraestrutura inadequada. Estes são problemas comuns em grandes centros urbanos, além disso, são recorrentes os problemas relacionados à mobilidade pública metropolitana.

O modelo de urbanização concentrado, inicialmente adotado pelo país, passa a apresentar sinais de rigidez, de modo a dificultar o crescimento econômico e reprodução do

capital nas grandes cidades brasileiras, entres outros motivos pelos problemas relacionados ao inchaço urbano acelerado. Esse modelo evidencia, também, a insustentabilidade socioambiental, oriunda do desgaste ocasionado, sobretudo, pela industrialização e urbanização demasiadamente localizadas. Dessa maneira, a reação ao respectivo modelo centralizador não se dá apenas no nível político e econômico, apresenta-se na reação da sociedade perante o enfrentamento dos problemas urbanos.

Como as pessoas reagem aos problemas urbanos? Reagem de maneiras diferentes, conforme a classe social e as circunstâncias: migrando para outra região, enclausurando-se em “condomínios exclusivos”, organizando-se para reivindicar, saqueando supermercados, quebrando trens e incendiando ônibus em sinal de protesto [...] Certas reações, como estratégias de sobrevivência ilegais, contribuem, em si mesmas, para agudizar a problemática de declínio dos padrões de sociabilidade e qualidade de vida experimentados, de forma tão dramática, nas grandes cidades brasileiras, em especial nas metrópoles, sem que, por outro lado, se constituam em reações construtivas que possam colaborar, no longo prazo, para melhorar a qualidade de vida dos pobres (Souza, 2003, p. 87 – grifo do autor).

O fenômeno da descentralização industrial no Brasil tende a transformar a dinâmica inicialmente estabelecida no espaço urbano. A partir de então, as redes e os fluxos passam a integrar paulatinamente espaços relativamente remotos e/ou reforçar antigas relações sob a influência da dinâmica das metrópoles. Nesse contexto, a concentração populacional em grandes cidades é reduzida ao passo que aumenta o número de cidades médias e a migração pendular.

A mobilidade pública metropolitana, apesar de ser notadamente um instrumento fundamental de promoção de equidade no acesso às FPICs, coexiste, paralelamente, à política de valorização do automóvel particular. Assim,

Outro problema é o conjunto de dificuldades vinculadas a um sistema de tráfego ineficiente, anti-ecológico e caro. A propriedade do veículo particular de transporte de passageiros é evidente no Brasil; ela reflete tanto distorções de mentalidade e defeito de planejamento quanto, sem dúvida, a influência da poderosíssima indústria automobilística e seus interesses. Mesmo o transporte coletivo intraurbano, que tem como clientela básica a população pobre, se baseia quase que exclusivamente em ônibus (Souza, 2003, p. 85).

A hierarquia urbana brasileira, assim como os processos que a envolve, está relacionada a fenômenos que ocorrem em diferentes escalas. Por isso, a dinâmica na classificação do espaço urbano deve acompanhar a realidade empírica e funcional das metrópoles, que, por sua vez, são materializadas em territórios, enquanto desdobramentos da reestruturação capitalista.

A classificação das regiões de influência das cidades e os critérios utilizados para definir os conceitos de *metrópole* e *capital regional* são realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no estudo denominado Regiões de Influência das Cidades REGIC (2018), legalmente assegurado pelo Estatuto da Metrópole (2015).

A primeira publicação da REGIC ocorreu em 1972. Posteriormente, houve outras publicações: 1987, 2000, 2008 e 2018.

A pesquisa Regiões de Influência das Cidades REGIC tem o propósito de identificar e analisar a rede urbana brasileira, estabelecendo a hierarquia dos centros urbanos e as regiões de influência das cidades. O estudo constitui uma abordagem fundamental para a compreensão da geografia do país, uma vez que estabelece critérios para a qualificação das cidades e das relações entre elas, revelando eixos de integração no território e padrões diferenciados de distribuição de centralidade urbanas (IBGE, 2018, p. 11).

Nas respectivas classificações e ordenamentos, segundo critérios estabelecidos pelo IBGE, contidas nas diferentes edições das REGICs, buscaram e buscam sistematizar as relações que possuem os espaços polarizadores e os espaços polarizados nas RMs, bem como a conceituação e classificação oficial de que se entende por *metrópole*, *capital regional* e *aglomeração urbana*; nesse sentido, cabe ressaltar a perspectiva de Lencioni (2006), referência na área dos estudos regionais, que admite pluralidade no conceito de Metrópole, e estabelece características comuns, porém, não revela dicotomia entre o que está posto até então nos estudos da REGIC (2018).

Como dissemos, o conceito de metrópole é polissêmico. Hoje em dia, sejam quais forem as interpretações do que vem a ser uma metrópole, alguns pontos são comuns. Um desses é a ideia de que a metrópole se constitui numa forma urbana de tamanho expressivo, quer relativo ao número de sua população, quer em relação à sua extensão territorial; um segundo é que a metrópole tem uma gama diversa de ordem superior um terceiro é que ela consiste num locus privilegiado de inovação um quarto é que constitui um ponto de grande densidade de emissão e recepção dos fluxos de informação e comunicação, e um quinto é que a metrópole se constitui em um nó significativo de redes, sejam de transporte, informação, comunicação, cultura, inovação, consumo, poder ou, mesmo, de cidades (Lencioni, 2006, p. 45).

Nesse contexto, cabe refletir sobre o processo de desmetropolização no Brasil; condicionante fundamental para a reorganização das RMs no país, consistiu-se, sinteticamente, na reestruturação produtiva, parcial ou profunda de atividades pontuais desenvolvidas nas metrópoles, que, enquanto características, possui o movimento de industrialização em direção às cidades médias, transformando-as em centros atrativos e em crescimento, estabelecendo e/ou reforçando relações desenvolvidas nas áreas de influências regionais.

Souza (2006) afirma que:

A relação entre metropolização e desmetropolização, torna-se fundamental reconhecer que há maior distribuição da população no sistema urbano e identificar a difusão de elementos modernos por todo o território. Há uma tendência de um duplo movimento de desmetropolização das grandes cidades e a metropolização das cidades médias (Souza, 2006, p. 34).

Entretanto, o estabelecimento das RMs brasileiras não se dá somente como produtos das reestruturações econômicas; frequentemente, a criação das RMs e anexações dos municípios às mesmas são permeadas por interesses políticos centrados na possibilidade de captação de recursos e maior atenção por parte do governo federal.

Em relação à legislação competente, a constituição Federal Brasileira de 1988 delegou aos Estados o estabelecimento e organização das Regiões Metropolitanas. O Estatuto da Metrópole (2015) e o REGIC (2018) estabelecem os critérios técnicos específicos necessários para a criação das RMs. Entretanto, os interesses políticos e o ideal de pertencimento ao desenvolvimento (captação de recursos), via Região Metropolitana por parte do poder executivo e legislativo dos estados e municípios, contribuem para o aparecimento de várias RMs no Brasil, a partir da constituição de 1988, acarretando problemas na gestão e na classificação das RMs, como, por exemplo, o estabelecimento RMs, cujos centros não são classificados enquanto metrópoles, ou capitais regionais; dessa forma, são RMs que não atendem a classificação formulada pela REGIC (2018) e obrigatória, conforme o Estatuto da Metrópole (2015).

O processo de debate acerca da formação legal das Regiões Metropolitanas no Brasil inicia-se com a Constituição Federal de 1937. O artigo 29º autorizava o agrupamento entre municípios para instalação, exploração e administração de serviços comuns. Pela primeira vez no país, a constituição apresenta um texto relacionado ao ordenamento e classificação do espaço urbano regional, sobretudo no que se refere ao estabelecimento de níveis de influência.

A constituição Polaca ¹ delegava aos estados a autoridade para regionalizar áreas “core” no espaço urbano. Portanto, cabia a cada estado a organização e regionalização das áreas de influência e centralidade urbana. Entretanto, na prática, ele não se concretizou devido à centralização política.

A normativa acerca das Regiões Metropolitanas volta a aparecer na Constituição Federal de 1967. No capítulo referente à ordem econômica e social, o artigo 157º discorre sobre a autorização do estabelecimento de Regiões Metropolitanas visando a realização de serviços de

¹ Essa constituição recebeu esse nome por ter sido inspirada no modelo semifascista polonês.

interesse comum¹. A primeira lei para o estabelecimento de Regiões Metropolitanas no Brasil foi a de número 14, de 8 de junho de 1973, o processo de criação das primeiras Regiões

Metropolitanas no Brasil de 1973 apresentava inconsistências, tanto no modo como foi elaborada, quanto na própria representação material, como explica Souza (2006):

Muitos anos depois, procurando, pesquisei e descobri que a regionalização metropolitana do Brasil, advinda da Lei Complementar 14, de 1973, saiu do Ministério da Justiça. Então, é assim que começa a história institucional das regiões metropolitanas brasileiras. Tentamos reagir, mostrávamos que Belém e Ananindeua (que juntas formavam a Região Metropolitana de Belém) não podiam ter o mesmo tratamento que São Paulo, que tinha cerca de trinta municípios em sua região metropolitana, ou de Recife, ou de Fortaleza. Curitiba gritou, gritou e depois apareceu. Houve uma gritaria geral por parte de governadores e prefeitos das cidades que não foram consideradas no bojo da regionalização de metrópoles (Souza, 2006, p. 30).

O estabelecimento das primeiras RMs brasileiras ocorreu por iniciativa do governo Federal, em 1973, marcada por verticalidade e imposição, processo questionado por Souza (2006), que aponta inconsistências. Entretanto, no período do governo militar, foram estabelecidas as primeiras RMs (Belém, Belo Horizonte, Fortaleza, Porto Alegre, Curitiba, Recife, Salvador, São Paulo e Rio de Janeiro), com o objetivo de legitimar essas cidades enquanto polarizadoras da rede urbana brasileira, desconsiderando demais observações.

O crescimento das aglomerações em torno das metrópoles e capitais regionais torna evidente as complexas relações estabelecidas pelas redes entre esses espaços. Os polos metropolitanos são classificados na hierarquia urbana pela capacidade de atrair e suprir a necessidade por serviços públicos de interesse comum, que se encontram estabelecidos no Estatuto da Metrópole (2015) e respectivos Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado de cada RM. Tal centralidade, por sua vez, influencia diretamente no fenômeno de adensamento populacional.

São considerados Funções Públicas de Interesse Comum, por exemplo: o uso do solo, mobilidade e meio ambiente, cujo compartilhamento entre as populações dos municípios componentes das RMs brasileiras é pressuposto fundamental para justificar a origem e o estabelecimento das Regiões Metropolitanas no país.

No Estatuto da Metrópole (2015), encontra-se a seguinte classificação para as Funções Públicas de Interesse Comum, PDUI e RM:

Art. 2º - Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

¹ Em 1969 o dispositivo deslocou-se para o artigo 164º, com algumas alterações textuais, porém preservou-se a essência, cabendo à União o estabelecimento das RMs

II - função pública de interesse comum: política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes;

VI - plano de desenvolvimento urbano integrado: instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, viabilização econômico-financeira e gestão, as diretrizes para o desenvolvimento territorial estratégico e os projetos estruturantes da região metropolitana e aglomeração urbana;

VII - região metropolitana: unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum; (Brasil, 2015, p. 01).

No quadro 2 observa-se, em ordem cronológica, os dispositivos legais que constituíram o espaço urbano metropolitano brasileiro, cuja apreciação é fundamental para se acompanhar o processo legal de estabelecimento das RMs.

Quadro 2 - Constituições Federais Brasileiras e Leis complementares, no que se refere ao estabelecimento das Regiões Metropolitanas, 2022.

Constituição Federal Brasileira de 1934	Artigo 29	Os municípios da mesma região podem agrupar-se para instalação, exploração e administração de sérvios públicos comuns. O agrupamento, assim constituído, será adotado de personalidade jurídica limitada a seus fins. Parágrafo único - Caberá aos Estados regular as condições em que tais agrupamentos poderão constituir-se, bem como a forma, de sua administração.
Constituição Federal Brasileira de 1967	Artigo 157 Inciso 10	A união, mediante lei complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios, que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma comunidade socioeconômica, versando à realização de serviços de interesse comum.
Constituição Federal Brasileira de 1969	Artigo 164	A união, mediante lei complementar, poderá, para a realização de serviços comuns, estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios, que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte da mesma comunidade socioeconômica.
Constituição Federal Brasileira de 1988	Artigo 25 Inciso 3º	Os Estados poderão, mediante Lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.
Constituição Federal Brasileira de 1988	Artigo 182	A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Estatuto da Cidade 2001	Regulamenta os artigos 182 e 183 da CF de 1988 Artigo 4	Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos: I – planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social; II – planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões; III – planejamento municipal, em especial: a) plano diretor; b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo; c) zoneamento ambiental; d) plano plurianual; e) diretrizes orçamentárias e orçamento.
Estatuto da Metrópole 2015	Art. 1º	Esta Lei, denominada Estatuto da Metrópole, estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa, e critérios para o apoio da União a ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano, com base nos incisos XX do art. 21, IX do art. 23 e I do art. 24 , no § 3º do art. 25 e no art. 182 da Constituição Federal .

Fonte: Brasil (1934); Brasil (1967); Brasil (1969); Brasil (1988); Brasil (2001); Brasil (2015).

Cabe ressaltar que os PDUIs serão assim que estabelecidos em totalidade o documento mais específico à cada RM no que se diz respeito ao planejamento e gestão.

A Constituição Federal de 1988, no artigo 25º, transfere a competência do estabelecimento de RMs aos estados, de modo que o aparecimento de diversas RMs surgem, desde então, no país; muitas delas questionáveis, por não atenderem aos critérios estabelecidos pelo Estatuto da Metrópole (2015) e REGIC (2018), como indicado nas Referências para Política de Desenvolvimento Urbano e Regional para o Estado do Paraná (2017), acerca de quatro Regiões Metropolitanas do estado (Apucarana; Campo Mourão; Toledo; Umuarama), que não se caracterizam segundo os critérios do IBGE e do Estatuto da Metrópole (2015) enquanto, efetivamente, RMs, para ser considerada RM, o polo deve ser classificado pelo IBGE no mínimo enquanto capital regional.

O estabelecimento das regiões metropolitanas no Brasil e as definições do conceito de região metropolitana utilizados para a criação das RMs, autorizadas pela Constituição Federal de 1988 e Leis Complementares Estaduais, demonstram que as relações entre União, estados e municípios, acerca das políticas regionais, apesar de terem se tornado mais democráticas, não foram suficientes para evitar que interesses políticos interferissem no mapeamento real e na gestão das RMs.

Nesse contexto, são inúmeros os estudos nos quais são apontadas inconsistências na criação das RMs. Quando não são questionados os fundamentos para os estabelecimentos delas, questiona-se os processos de anexações de municípios às regiões metropolitanas, que não condizem à realidade legal, técnica e empírica.

Para se ter uma dimensão do exposto até aqui, em 1974, havia 9 RMs. Em 2021, segundo o IBGE, já existiam 74. É claro que o estabelecimento de várias dessas regiões metropolitanas não condiz com o nível de crescimento urbano, econômico e populacional que as justifiquem. Entretanto, os interesses políticos inerentes ao estabelecimento enquanto RM é um importante fator que contribui para a consolidação da condição de não representatividade, entre o recorte legalmente estabelecido pelo Estado e a realidade teórico-metodológica das centralidades e regiões de influência.

A regionalização metropolitana brasileira se assegura, primeiramente, nos artigos 183º e 184º da Constituição Federal Brasileira de 1988. O Estatuto da Cidade, de 2001, prevê a elaboração do Estatuto da Metrópole (2015), que, por sua vez, torna obrigatória a elaboração dos Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUIs) para cada região metropolitana.

O PDUI de cada região metropolitana deve possuir, entre outras atribuições, a responsabilidade de executar levantamento de dados estatísticos e qualitativos, garantindo, no processo, a participação da sociedade civil organizada, governos estaduais e municipais, em consonância à União.

Como exemplo das inconsistências legais e políticas que dificultam a gestão das RMs e contribuem para dispersão de recursos em 2017 no Paraná, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Paraná apresentou o documento *Referências para a Política de Desenvolvimento Urbano e Regional para o Estado do Paraná*, o PDUR (2017), responsável pela adequação das Regiões Metropolitanas do Paraná ao Estatuto da Metrópole (2015) e ao PDUR (2017). Das regiões até então estabelecidas, apenas as Regiões Metropolitanas de: Curitiba, Cascavel, Londrina e Maringá podem ser consideradas, verdadeiramente, RMs.

De acordo com os critérios estabelecidos pelo Estatuto da Metrópole (2015) e pelo IBGE (2018), o PDUR (2017) indica a necessidade de extinção das RMs de Umuarama, Campo Mourão, Toledo e Apucarana, para melhor gestão metropolitana. Nesse sentido,

Para o caso das RMs criadas após a aprovação do Estatuto da Metrópole, critérios estabelecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) devem confirmar suas consistências conceituais e viabilidades de implementação legal. Tais critérios são os de classificação hierárquica das cidades e de suas áreas de influência: cidades classificadas como Metrópoles ou Capital Regional. Esse é o caso das cidades de Curitiba, Londrina, Maringá, Cascavel e Ponta Grossa. Para a situação de Ponta

Grossa, a despeito de atender aos critérios referentes à hierarquia funcional do município polo e aqui tomados como referência, falta-lhe a característica de uma grande mancha urbana intermunicipal, importante para a configuração do fenômeno metropolitano (Paraná, 2017, p. 9).

Percebe-se que o processo de adequação técnico-legal das RMs brasileiras está em andamento. Ele foi iniciado por uma constituição inflexível e vertical; posteriormente, é marcado pela democratização pura e simples do processo. Somente em 2015, o Estatuto da Metrópole apresentou critérios federais e específicos, junto ao IBGE, necessários para o estabelecimento assertivo das Regiões Metropolitanas no país, que, em consonância com as análises da REGIC, se configuram enquanto parâmetros para classificação específica das metrópoles e RMs no Brasil.

O fenômeno do aumento de Regiões Metropolitanas no Brasil é complexo, pois cada RM possui dinâmica própria. Assim, são indispensáveis estudos técnicos, por parte do IBGE e órgãos estaduais; análises especializadas e contribuições científicas e da sociedade civil organizada em audiências públicas; o acompanhamento municipal no processo de elaboração dos PDUIs, documento obrigatório à gestão efetiva, à integração dos municípios componentes das RMs, e é também essencial para a definição de quais regiões metropolitanas realmente se configuram enquanto centralizadoras e, conseqüentemente, estabelecem verdadeiramente regiões de influência.

Em 2022, os processos que envolvem a regionalização urbana no Brasil e do estado do Paraná, como a elaboração dos PDUIs, torna oportuno a realização de pesquisas, visando contribuições relacionadas ao tema, visto que as pesquisas das universidades são fundamentais para o desenvolvimento e compreensão do estabelecimento das RMs brasileiras, bem como atualizações e apreensão da sua dinâmica atual.

3.1 AS REGIÕES METROPOLITANAS DO BRASIL E DO PARANÁ: PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO

O fenômeno das Regiões Metropolitanas no Brasil evidencia a dinâmica da hierarquia urbana no país, visto que cada RM do país possui uma cidade polarizadora da área de influência. A compreensão da formação e estabelecimento das RMs é pressuposto fundamental para análise das redes de circulação que nelas estão.

Entende-se que a mobilidade pública metropolitana é uma das protagonistas na democratização do acesso às Funções Públicas de Interesse Comum, por parte das populações

pertencentes às Regiões Metropolitanas, que se encontram em condições de vulnerabilidade socioeconômica, visto que, nesse contexto, torna-se evidente a necessidade de se ter facilidade de acesso ao polo de cada RM, tanto para o atendimento das necessidades básicas relacionadas às FPICs, quanto para a busca de oportunidades no mercado de trabalho, lazer, compras, etc. Nesse sentido, o transporte público efetivo é uma forma de garantir que as populações dos municípios adjacentes ao polo da RM possuam a possibilidade de realizar o movimento pendular, mesmo que não possuam veículo próprio, ou necessitem de carona.

Recorrentemente, é possível identificar problemas relacionados à mobilidade pública metropolitana no país e na administração das RMs. Dos vários fatores que influenciam a materialização da precariedade, ou do não oferecimento do transporte público metropolitano, estão: a política de valorização dos automóveis particulares, o descompasso entre os órgãos federados que compõem a administração das RMs, falta de verbas, dentre outros. Estes problemas coadunam com a natureza da constituição e estabelecimento das RMs no Brasil.

Segundo Kneib (2014),

Nesse estado de prática de gestão urbana, que necessita ser revisto, outros pontos merecem destaque: a falta de integração entre órgãos que participam do planejamento e de implementação das medidas afetadas ao espaço urbano, resultando em ações fragmentadas e pontuais; a “subordinação política” de projetos, cuja continuidade muitas vezes é posta em cheque; e a falta de capacitação de técnicos e gestores dos municípios, ou atualização técnica consistente com suas funções, uma vez que, maiormente, eles estão sempre ocupados em atender às demandas imediatas da cidade (Kneib, 2014, p. 21 – grifo do autor).

O avanço na legislação brasileira, do ponto de vista da democratização do processo, bem como na integração dos entes federados, no que se refere ao estabelecimento das RMs, contraditoriamente, como visto, acabou por favorecer a criação de RMs que não atendem aos critérios estabelecidos pelo Estatuto da Metrópole (2015). O EM define o conceito de metrópole no art. 2º, capítulo V:

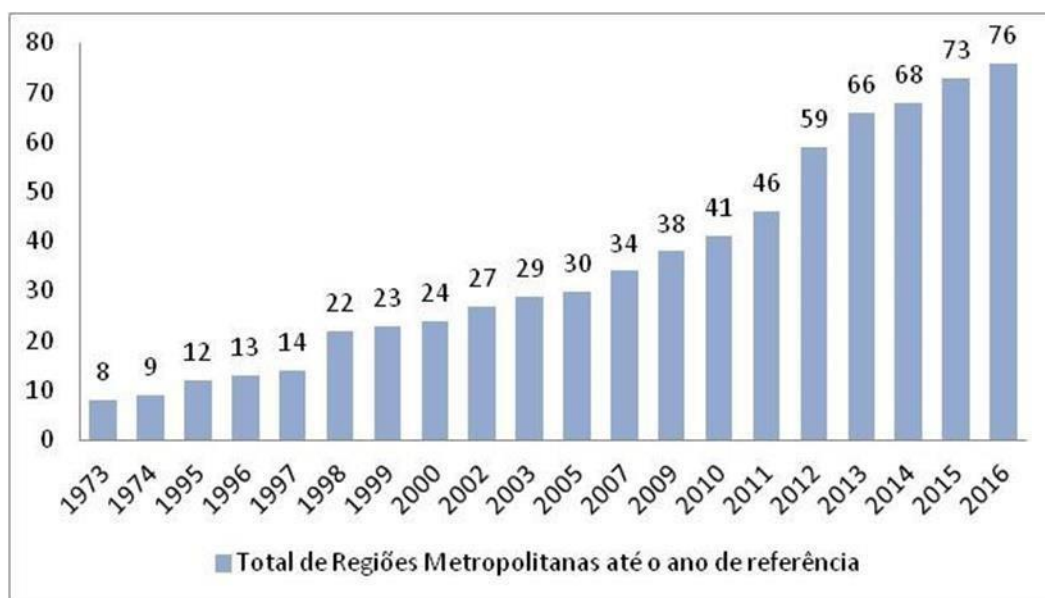
Metrópole: espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (Brasil, 2015, p. 2).

Porém, só se torna possível aos estados, de fato, o estabelecimento das RMs a partir da constituição federal de 1988, que os delega o poder de criação das regiões metropolitanas. Desde então, observa-se o surgimento demasiado de RMs no país. Assim, é preciso entender que:

Essa mudança representou e representa uma oportunidade positiva, pela flexibilidade para a adoção de soluções mais adaptadas a cada realidade local e regional, e implementadas de modo mais democrático; por outro lado, percebe-se que a falta de critérios técnicos compartilhados e a ideia de que “ser metrópole” representa um grande status vêm levando à criação de regiões metropolitanas onde, de fato, talvez só exista, no fundo, uma aglomeração de porte não-metropolitano (...) Seja citado, a título de exemplo, o caso da Região Metropolitana de Blumenau (SC), nucleada por uma simples cidade média (Souza, 2003, p. 36).

O gráfico 1 aponta o crescimento das RMs após a Constituição Federal de 1988. O estabelecimento das RMs no Brasil se deu em dois momentos distintos: no primeiro momento, via governo militar, completamente horizontal e autoritária na gestão e estabelecimento das mesma; no segundo, frequentemente mediados (assim como no modelo anterior) apenas por interesses políticos, dos representantes de estado, em consonância à reprodução e acumulação capitalista, de modo que se operacionalizou a legalidade do processo, sem se avaliar devidamente os aspectos legais e técnicos que justificassem a criação de determinadas RM's, bem como anexações municipais às RM's estabelecidas no Brasil, pós Estatuto da Metrópole (2015). Espera-se que com a elaboração dos PDUIs essa realidade possa ser devidamente observada.

Gráfico 1 – Crescimento do número de regiões metropolitanas no Brasil



Fonte: Cordeiro (2019).

Naturalmente, surgem questionamentos acerca dos motivos pelos quais se estabeleceram determinadas RMs, mesmo não estando condizentes aos critérios necessários e específicos.

Para além dos interesses políticos na captação de recursos federais, importante motivador à criação das RMs, existe o fato de que a maioria dos estabelecimentos das RMs

ocorreram anteriormente ao Estatuto da Metrópole (2015), como, por exemplo, as RMs de Apucarana, Campo Mourão, Toledo e Umuarama, no estado do Paraná, classificadas pela pesquisa Regiões de Influência das Cidades (REGIC) 2018, centros sub-regionais A. Em suma, neste caso, os polos das respectivas RMs não atendem aos critérios técnico-legais que exigem ao polo a classificação mínima de capital regional. De acordo com o EM (2015) e o IBGE (2018), esse é um pressuposto fundamental para justificação legal e técnica do estabelecimento das RMs no Brasil.

Na tabela 2 é possível identificar sistematicamente as respectivas classificações do IBGE acerca das RMs do Paraná em aspectos relacionados ao atendimento do que obriga o Estatuto da Metrópole (2015), classificação hierárquica urbana, bem como o nível de centralidade do polo de cada RM estabelecida.

Tabela 2 – Classificação das Regiões Metropolitanas do Paraná, de acordo centralidade.

Município	Atende ao Estatuto da Metrópole	Nível de centralidade e Gestão do Território – Regic (2008)	
Curitiba	Sim	Metrópole	3
Cascavel	Sim	Capital Regional B	5
Londrina	Sim	Capital Regional B	5
Maringá	Sim	Capital Regional B	5
Apucarana	Não	Centro sub-regional A	6
Campo do Mourão	Não	Centro sub-regional A	6
Toledo	Não	Centro sub-regional A	6
Umurama	Não	Centro sub-regional A	6

Fonte: IBGE (2008); IBGE (2014); PDUR/PR, 2017.

Além da criação e estabelecimento de RMs que não atendem aos critérios específicos que as fundamentam, frequentemente se encontra exemplos de municípios anexados a RMs que não possuem justificativas técnicas para sua anexação; dessa forma, sua inclusão passa a ser um problema para o planejamento e gestão metropolitana. Os interesses políticos que permeiam as questões relacionadas à criação e anexação das RMs contribuem para desorganização e desarticulação do espaço urbano brasileiro, porém, essas, tendem a ser cada vez mais evidenciadas em pesquisas e estudos técnicos preliminares, comuns na elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado, documento obrigatório a partir do Estatuto da Metrópole (2015) para devida gestão das RMs.

Segundo o Estatuto da Metrópole (2015), o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) é fundamental e obrigatório à toda RM estabelecida. O PDUI é um documento que estabelece as prioridades no investimento de recursos, organização, define as Funções Públicas de Interesse Comuns (FPICs) prioritárias à gestão, entre outras várias atribuições, que, de fato, descrevem e norteiam as relações políticas, econômicas e socioambientais que ocorrem nas RMs. O PDUI, mediante os relatórios técnicos acerca da RM, deve ser responsável por identificar, mapear, mensurar dados estatísticos e qualitativos, evidenciando as questões inerentes e necessárias à articulação das RMs.

Seu processo de elaboração, segundo o EM (2015), deve ser democrático, prevendo a participação da sociedade civil organizada, representantes legais das prefeituras municipais dos respectivos municípios componentes da RM, atuação do governo estadual em consonância com os governos federal e municipal, para que se garanta a todos os citados o direito à contribuição para as definições das diretrizes e propostas setoriais de execução, a curto, médio e longo prazo, consolidadas nos PDUIs, para gestão e planejamento das RMs.

O levantamento e análise dos dados realizados pelos nomeados de cada área, seja por órgãos públicos ou parcerias público-privadas (como, por exemplo, a contratação por parte do governo estadual de consultorias) para a elaboração dos relatórios técnicos, mediante estudos realizados por especialistas que justifiquem o recorte espacial da RM (incluindo a anexação de municípios) em parceria com estado e governo federal, devem nortear a apreensão da dinâmica regional metropolitana, para se justificar, ou não, o estabelecimento das RMs, respectivos municípios anexados as Funções Públicas de Interesse Comum prioritárias e as propostas setoriais.

A relevância do PDUI para a operacionalização das RM é evidente. O PDUI da RML encontra-se aguardando votação em assembleia legislativa do estado.

Com a finalização dos estudos, os conteúdos continuarão sendo debatidos por representantes dos governos estaduais e municipais. Após a consolidação das propostas, o Projeto de Lei seguirá para votação na Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, a fim de implementar o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado e a governança da Região. Após 10 anos, o PDUI será revisado, como estabelece o Estatuto da Metrópole (www.pduilondrina.com.br, 2023).

Espera-se que, assim que efetivado, contribua para a resolução de problemas relacionados à mobilidade e circulação pública metropolitana na RML e no município de Alvorada do Sul, visto que no documento referente à consolidação das propostas para a mobilidade metropolitana da RML (2022), na diretriz 02, observa-se que se tem por objetivo:

“[...] intensificar a integração metropolitana sustentável, priorizando os modais ativos para deslocamentos de pequenas distâncias e ampliar o uso do transporte coletivo” (2022,p. 37). Ainda segundo o documento, o prazo para execução de tal diretriz é curto, em uma escala definida pelo documento entre curto, médio e longo prazo, não especificadas; entretanto, deve-se considerar que o PDUI tem vigência de 10 anos após revisão.

No que se refere à FPIC prioritária de mobilidade metropolitana serão envolvidos nos processos e execução das propostas os seguintes entes Interfederativos Metropolitanos: Instância Deliberativa, Consórcio Metropolitano de Transportes, Prefeituras Municipais, Governo do Estado (SEDU/PARANACIDADE e DER) e empresas concessionárias.

A análise na íntegra do processo de elaboração do PDUI da RML é fundamental para se compreender quais FPICs serão prioritárias na vigência do documento, bem como o caráter das diretrizes, políticas públicas e recursos financeiros direcionados à RML e seus respectivos municípios norteados pelo documento.

3.2 O PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA

As questões relacionadas ao espaço urbano brasileiro estão asseguradas nos artigos 182º e 183º da Constituição Federal Brasileira de 1988; Planos Diretores Municipais; Estatuto da Cidade (2001) e Estatuto da Metrópole (2015), dentre outros documentos responsáveis pela legislação específica para as Regiões Metropolitanas. No Estatuto da Metrópole encontra-se a obrigatoriedade da elaboração dos Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUIs) para cada RM assim estabelecida no país, como consta no Art. 10º do referido estatuto: “As regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas deverão contar com plano de desenvolvimento urbano integrado, aprovado mediante lei estadual” (Brasil, 2015, p. 5), delegando-se aos estados, o recorte espacial das RMs, desde que se atenda aos pressupostos de proximidade, limítrofe e integralidade, como está disposto no capítulo II, artigo 3º do Estatuto:

O Estatuto da Metrópole, instituído pela Lei Federal 13.089/2015 e alterado pela medida provisória nº 818/2018, determina que todas as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas desenvolvam seus Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUIs). Dessa forma, os municípios que integram essas unidades territoriais deverão compatibilizar seus planos diretores às novas regras definidas no plano. O PDUI, de acordo com o Estatuto da Metrópole, é um instrumento legal que estabelece, com base no processo permanente de planejamento, as diretrizes e ações para orientar o desenvolvimento da Região Metropolitana, buscando reduzir as

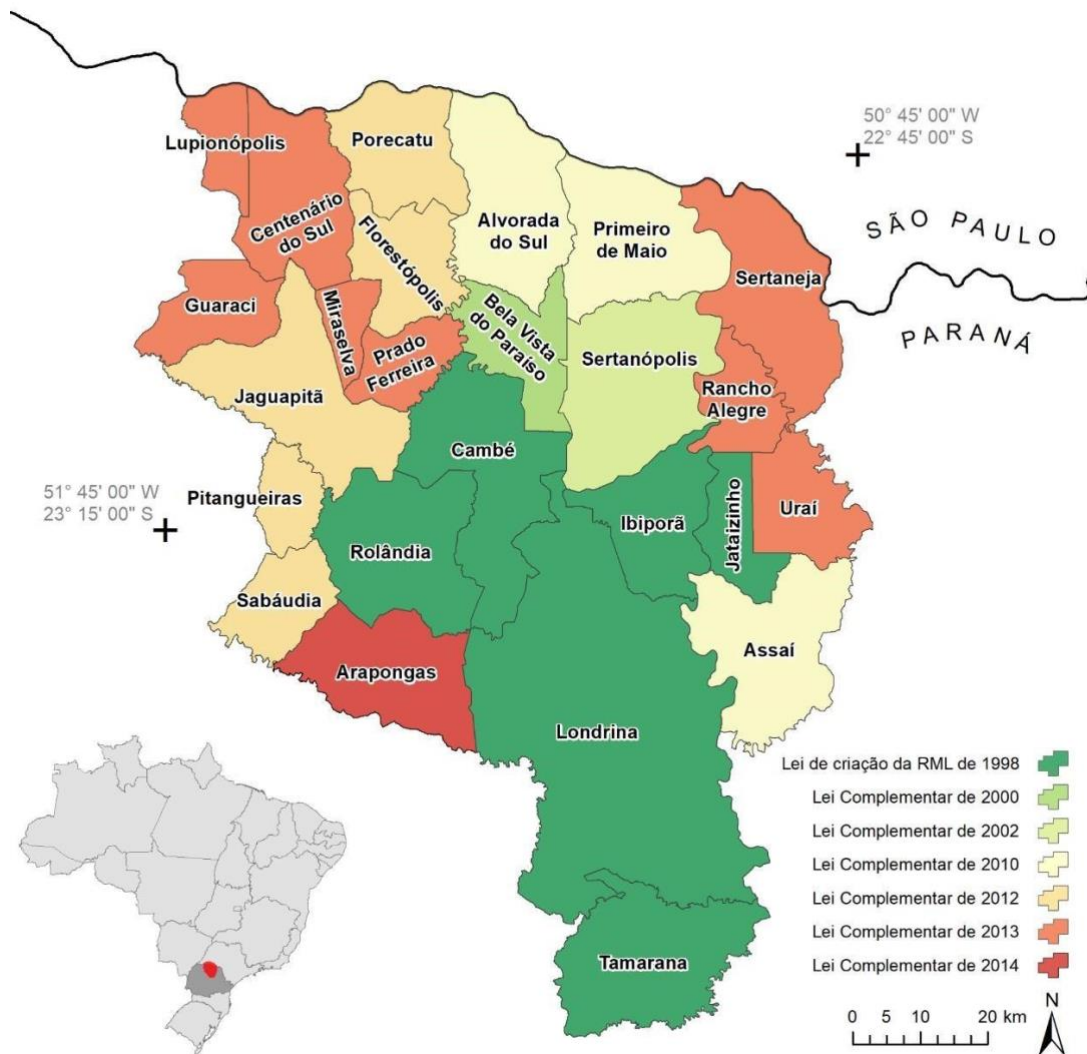
desigualdades e melhorar as condições de vida da população metropolitana. Sua relevância está pautada na oportunidade de discussão da atuação conjunta entre o estado e os municípios que integram a Região Metropolitana (PDUI, 2021, p. 13).

Para se tratar do PDUI da RML, é necessária breve retomada acerca da formação da RML, instituída pela lei nº 81, de 17 de junho de 1998, constituída, inicialmente, pelos municípios de Londrina, Cambé, Jataizinho, Ibiporã, Rolândia e Tamarana. Desde sua constituição até o presente momento, a RML anexou outros municípios limítrofes. Dentro desse contexto,

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, Mirassol, Prado Ferreira, Rancho Alegre, Sertaneja e Uraí e Arapongas. (Druciaki, 2016, p. 6).

Os processos de anexações dos municípios à RML ocorrem nas respectivas datas supracitadas; entretanto a divergência acerca da data de anexação de Arapongas, em estudos mais recentes, conforme se observa na figura 11, cabe ressaltar que todas as anexações após a criação da RML foram anteriores ao Estatuto da Metrópole (2015), fato que corrobora com o não alinhamento de algumas anexações municipais à RML ao que se espera a partir do Estatuto da Metrópole (2015) e da consolidação do PDUI da RML, sobretudo em relação aos critérios técnicos e legais que as justifiquem.

Figura 11 - Região Metropolitana de Londrina: municípios anexados por lei complementar



Fonte: Cândido e Pereira, 2022.

O PDUI é um importante documento que rege o planejamento metropolitano de sua respectiva RM, com carência máxima de 3 anos para elaboração após sua obrigatoriedade, segundo o EM (2015).

O PDUI da RML, no seu processo de elaboração foi composto por três etapas. Ao final de cada etapa, apresentou-se relatórios técnicos preliminares elaborados pela empresa de consultoria e planejamento URBITEC, que atua no planejamento urbano e mobilidade no cenário nacional e internacional há 25 anos, desenvolvendo planos, projetos e estudos para os setores público e privado (www.urbtec.com.br, 2023), com supervisão do PARANACIDADE representando o governo do estado.

O PDUI, de acordo com o Estatuto da Metrópole, é um instrumento legal que estabelece, com base no processo permanente de planejamento, as diretrizes e ações para orientar o desenvolvimento da Região Metropolitana, buscando reduzir as desigualdades e melhorar as condições de vida da população metropolitana. Sua relevância está pautada na oportunidade de discussão da atuação conjunta entre o

estado e os municípios que integram a Região Metropolitana. O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Londrina é uma realização do Estado do Paraná, através da Secretaria do Estado de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas, e deverá ser coordenado pelo Serviço Social Autônomo PARANACIDADE, que realizará o acompanhamento, a gestão e a fiscalização da execução dos serviços elaborados por esta consultoria (PDUI, 2021, p. 13).

Durante a 1ª etapa do processo de elaboração do PDUI da RML, que ocorreu em fevereiro de 2021, foi elaborado o relatório técnico preliminar do Plano de Trabalho e Mobilização. A 2ª etapa ocorreu em abril do mesmo ano, na qual foi criado um relatório técnico preliminar da determinação do recorte territorial da Região Metropolitana de Londrina. Na etapa 3, iniciada em abril de 2022, apresenta-se um diagnóstico, as diretrizes e as propostas setoriais. Os relatórios técnicos que compõem a etapa três dividem-se em três relatórios técnicos preliminares, um para cada Função Pública de Interesse Comum prioritária: uso do solo, mobilidade metropolitana e meio ambiente.

O processo de elaboração do PDUI da RML, segundo as diretrizes do EM, ocorreu em consonância entre os governos federal, estadual e municipal dos respectivos entes, bem como foi prevista a participação popular nas audiências públicas para que o processo se tornasse efetivamente democrático. A equipe que compôs o processo de elaboração do referido documento foi composta pela Equipe de Supervisão, Equipes de acompanhamento municipais, Equipe de Apoio, e empresa de consultoria “URBTEC planejamento engenharia consultiva”, composta pelos seguintes profissionais:

Coordenadora Geral: Arquiteta Urbanista – Zulma das Graças Lucena Schussel; Coordenador Geral Adjunto: Engenheiro Civil – Gustavo Taniguchi; Coordenadora Operacional: Arquiteta Urbanista – Manoela Fajgenbaum Feiges; Gerente de projeto: Arquiteto Urbanista – Leonardo Fernandes de Campos; Advogada – Luciane Leiria Taniguchi; Advogado – Claudio Marcelo Rodrigues Iarema; Arquiteta Urbanista – Tami Szuchman; Arquiteto Urbanista – Juliano Giraldo; Engenheiro Ambiental – Helder Rafael Nocko; Economista – Mariano de Matos Macedo; Engenheiro Cartógrafo Máximo Alberto Silva Miqueles; Especialista em Adm. Pública – Gilmar Mendes Lourenço; Cientista Social – Fabiane Baran Cargano; Geógrafo – Augusto dos Santos; Geóloga – Marcia Cristina Lima Polidoro; Redator – Carlos Eduardo Mira; Jornalista – Paulo Victor Grein e Secretária Viviane Cristina Cardoso (URBTEC, 2021, p. 4).

Considera-se relevante a apreciação dos profissionais que integraram o processo de elaboração do PDUI da RML por parte da consultoria URBTEC, para que, de fato, se possa dimensionar quais são as perspectivas e contribuições que os profissionais de cada área do conhecimento materializam nos resultados da pesquisa realizada.

Na 1ª etapa do processo de elaboração do PDUI da RML, que ocorreu em fevereiro de 2021, cujo título constituiu em Plano de Mobilização e Trabalho, foi apresentado um relatório

técnico preliminar, onde constam os participantes componentes do processo, os objetivos gerais e específicos, a estruturação do processo de elaboração em sua totalidade, as datas e organização dos eventos participativos, especialização do plano de elaboração do PDUI da RML, forma de entrega dos documentos, Plano de Comunicação e Agenda Geral de trabalho.

Cabe ressaltar na presente pesquisa, o Objetivo geral e específicos do PDUI da RML, apresentado na etapa 1:

Segundo o Termo de Referência, o PDUI da Região Metropolitana de Londrina tem como objetivo geral a definição de objetivos, diretrizes e propostas de intervenção para o desenvolvimento metropolitano, além da organização administrativa desses territórios metropolitanos, com orientações às ações futuras dos setores público e privado que neles atuam. Complementarmente, o TR estabelece que para a elaboração do PDUI da RM de Londrina deverá ser levado em conta o contido na Agenda 2030, seus objetivos para o desenvolvimento sustentável e referência para a Inovação, Inteligência e Sustentabilidade das cidades e regiões. Objetivos específicos: Em consonância com o termo de referência, os objetivos específicos da elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado de Londrina se traduzem em seus principais subprodutos, sendo eles: Determinação do Recorte Territorial da Região Metropolitana: Definir a composição da Região Metropolitana de Londrina podendo confirmar os municípios já listados nas leis complementares, reduzi-los ou mesmo ampliá-los sempre a partir de debates amplos e transparentes, determinando o recorte territorial da região metropolitana. Elaboração do Diagnóstico, das Diretrizes e Propostas Setoriais Metropolitanas: Desenvolver abordagem regional sobre as principais questões relacionadas à Dimensão Físico-Territorial do Desenvolvimento, visando a formulação de um projeto de ordenamento do território da RM e elaboração de diretrizes e propostas de ações estratégicas, especializadas em bases cartográficas georreferenciadas e a sistematização de informações. Definição de processos referentes às três FPICs priorizadas identificar e contextualizar as Principais Funções Públicas de Interesse Comum e seus processos de Gestão Regional, considerando como a composição mínima obrigatória dos setores de planejamento para: 1. Planejamento Territorial e Uso e Ocupação do Solo; 2. Mobilidade Metropolitana 3. Meio Ambiente e Saneamento Básico. Modelo de Governança Interfederativa Contextualizar os principais arcabouços institucionais da Região Metropolitana, rever e propor a modernização dos instrumentos legais e institucionais de gestão urbana e territorial, e estabelecer as bases para a criação da Governança Interfederativa Metropolitana das Funções Públicas de Interesse Comum, com base na definição da Lei 13.089/2015 e sua alteração pela Lei 13.683/2018. (PDUI, 2021, p.28-29).

A etapa 1º de elaboração do PDUI da RML é de suma importância para que se apresente aos representantes dos governos federal, estadual e municipais a síntese do PDUI preliminar da RML, que será submetido ao cronograma de participações, intervenções, audiências públicas, oficinas e fóruns metropolitanos.

A etapa 2 ocorreu em abril de 2021. Realizou-se a determinação do recorte territorial da RML. O relatório técnico preliminar referente à etapa 2 apresenta uma síntese da RML, abordando a caracterização das relações urbanas regionais no Brasil, a caracterização da RML, segundo dados do IBGE, diferentes abordagens metodológicas para determinação de área,

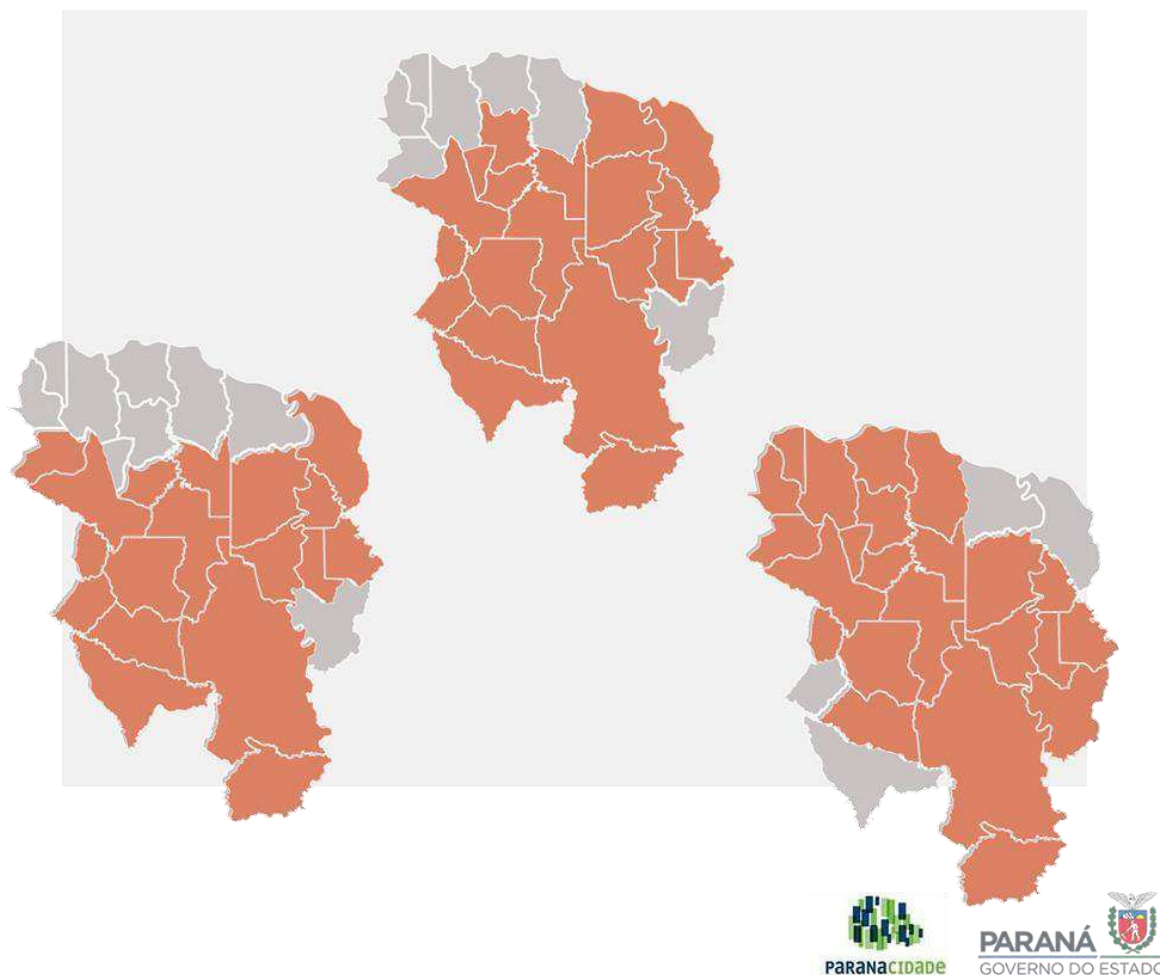
delimitação de área de interesse e organização do fluxo de trabalho. Por fim, apresenta a descrição das etapas e seus resultados.

Ao se realizar a análise dos pressupostos técnicos que justifiquem a anexação dos municípios à RML de Londrina, admite-se que “[...] o fenômeno metropolitano londrinense é substancialmente menor do que a região metropolitana legalmente definida” (Paraná, 2021, p. 58), conclusão que concorda com a tese da *metrópole de papel* (Cunha, 2005), na qual se demonstra não existir integração e homogeneidade entre as Funções Públicas de Interesses Comum a todos os municípios que compõem a RML atualmente. Essa conclusão direciona a uma nova regionalização metropolitana por parte dos órgãos competentes.

Com o advento do Estatuto da Metrópole, Lei Federal Nº 13.089/2015, tomou centralidade a preocupação com a composição dos municípios que fazem parte das regiões metropolitanas, de forma a que o recorte seja composto por aqueles que realmente apresentam elevado nível de integração e que, assim, poderão participar de uma institucionalidade mais adequada para o encaminhamento de suas funções públicas de interesse comum. Diante desse cenário, o Termo de Referência 01/2019 do Serviço Social Autônomo PARANACIDADE (2019) requer que o Produto 2 do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI, a ser elaborado pela empresa de consultoria, seja caracterizado pela determinação do recorte territorial da Região Metropolitana de Londrina (PDUI, 2021, p. 34).

Na etapa 2 do PDUI (2021), de recorte territorial, a URBITEC apresenta três diferentes propostas de regionalizações metropolitanas, das quais duas não admitem, entre outros, o município de Alvorada do Sul, anexado em 2010 na RML, conforme se observa na figura 12.

Figura 12 – Diferentes cenários para a Região Metropolitana de Londrina.



Fonte: URBTEC™ (2021).

Dentre a regionalização ao lado esquerdo da figura 12, proposta e realizada pela URBITEC, nota-se que se excluem-se da RML os municípios de Lupionópolis, Centenário do Sul, Miraselva, Porecatu, Florestópolis, Alvorada do Sul, Primeiro de Maio e Assaí. Na regionalização possível, localizada no centro superior da figura 12, foram excluídos os municípios de: Guaraci, Lupionópolis, Centenário do Sul, Porecatu, Alvorada do Sul e Assaí. Na regionalização proposta, localizada à direita na figura 12, temos excluídos os municípios de Arapongas, Sabáudia, Primeiro de Maio e Sertaneja. As regionalizações expressam os conteúdos levantados nos relatórios técnicos preliminares elaborados pela URBITEC no que se diz respeito aos critérios que se justifique a anexação dos respectivos municípios e os interesses metropolitanos.

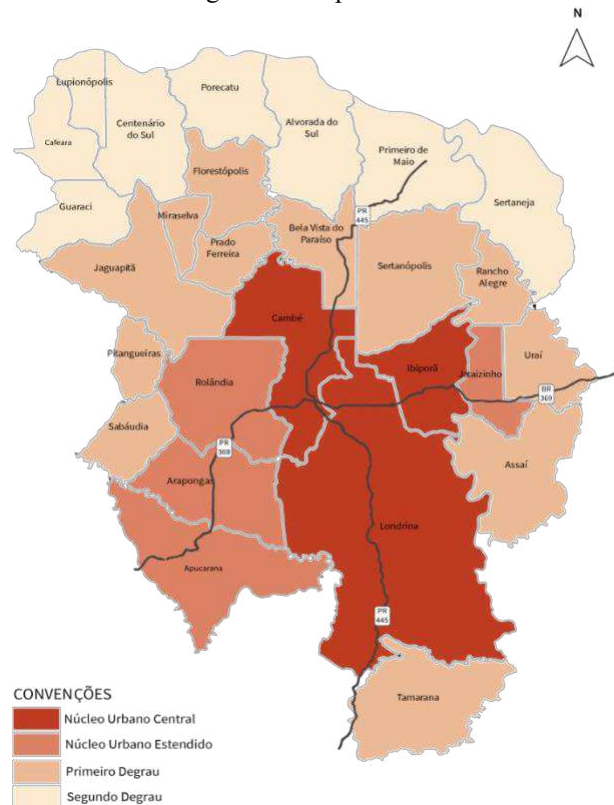
Nas três propostas apresentadas, o município de Alvorada do Sul está excluído em duas delas. Os critérios adotados pela empresa de consultoria estão considerados sob as perspectivas da matriz de decisão que, entre outras, leva em consideração o degrau de integração que cada

município ocupa dentro da RML, justificado pelo compartilhamento das FPICs e movimentos pendulares.

A metodologia exposta até aqui, com seus procedimentos e indicadores, conforma um arcabouço técnico que deve subsidiar a decisão das esferas competentes na delimitação da Região Metropolitana de Londrina. Reconhece-se, no entanto, que decisões de delimitação metropolitana no âmbito estatal também devem ser cotejadas por outras considerações, como aquelas de caráter orçamentário e de natureza jurídico institucional, além das contribuições decorrentes de participação da sociedade, bem como do resultado dos próprios debates de seus representantes eleitos (PARANÁ, 2022, p. 61).

A matriz de decisão é elaborada segundo parâmetros propostos por especialistas, pela eleição de parâmetros com foco na gestão metropolitana. Deve haver, também, o balanceamento dos pesos utilizados, de modo que, segundo os critérios técnicos preliminares, apenas 18 municípios fariam parte de fato da RML, são eles: Londrina, Ibiporã, Cambé, Apucarana, Arapongas, Jataizinho, Rolândia, Sertãozinho, Tamarana, Uraí, Assaí, Florestópolis, Bela Vista do Paraíso, Sabáudia, Jaguapitã, Miraselva, Pitangueiras e Prado Ferreira. Na figura 13 é possível se observar a RML atual, com municípios componentes, até então, classificados pela URBITEC em degraus metropolitanos.

Figura 13 – Recorte e Degráus Metropolitanos de Londrina - Preliminar



Fonte: URBTEC™ (2021)

Ao se analisar a figura 12 e 13 em consonância aos estudos técnicos preliminares apontados pela empresa de consultoria URBTEC, nota-se que as regionalizações propostas na figura 12 não seguem o recorte de degraus metropolitanos, apresentados na figura 13, evidenciando, por vezes, os interesses econômicos e políticos, bem como razões de operacionalização que serão desenvolvidas mais profundamente no decorrer do capítulo.

No recorte da RML, que, de fato, é demonstrado na figura 12, a empresa responsável pela pesquisa apresenta dados qualitativos e quantitativos, em consonância com a legislação vigente referente ao fenômeno da metropolização no Brasil e as classificações aderidas pelo IBGE 2018. Tais classificações e obrigatoriedades são norteadoras para elaboração dos dados que serão apresentados enquanto diagnóstico matemático empírico mais próximo possível da realidade; entretanto, na prática, fica a cargo do governo a escolha dos caminhos a seguir para gestão metropolitana, em assembleia legislativa. A figura 14 evidencia a área de interesse para o estabelecimento dos degraus metropolitanos.

Figura 14 – Área de Interesse para Estabelecimento dos Degraus Metropolitanos



Fonte: URBTEC™ (2021)

A figura 14 foi elaborada sob duas perspectivas principais: pertencimento à atual estrutura metropolitana e pertencimento à região imediata de Londrina. De modo que a

sobreposição dos diferentes mapas acerca das possíveis regionalizações propostas pela URBTEC dos degressos metropolitanos atuais, e a área de interesse para estabelecimento dos degressos metropolitanos pós-PDUI, não deixa claro os rumos que a RML vai seguir em relação ao recorte territorial.

Tal conjuntura configura-se em momento extremamente oportuno às diversas contribuições da sociedade civil organizada, aos pesquisadores e acompanhantes municipais (a participação dos mesmos está prevista no processo de elaboração do PDUI assegurado pelo Estatuto da Metrópole 2015). O recente amadurecimento acerca das questões relacionadas à regionalização da RML evidencia certa desorganização entre os conselhos consultivos e deliberativos, que compõem o setor administrativo e executivo da RML, bem como a falta de apoio técnico e financeiro, fatores que contribuíram em grande parte para o fenômeno da falta de integração entre os entes federativos e os muitos desafios que a RML possui para que se efetivem a integração das FPICs na RML pós-PDUI.

A etapa 3 do processo de elaboração do PDUI da RML, realizada em abril de 2022, dentre todas as etapas que compõem o processo, se trata da etapa mais densa, uma vez que nela se abordam o diagnóstico, as diretrizes e propostas setoriais, que tratam do planejamento territorial e uso do solo; mobilidade metropolitana; meio ambiente e recorte metropolitano. Para cada setor abordado existe um relatório técnico preliminar específico.

Na etapa 3 se consolida o recorte metropolitano. Ele é feito abordando a matriz de decisão que leva em consideração os municípios de interesses que abrangem as FPICs prioritárias; entretanto, as propostas elaboradas pela UBTEC em consonância com o PARANACIDADE, devem seguir para votação na assembleia legislativa estadual para posterior estabelecimento.

Essa etapa foi de fundamental importância para a pesquisa, pois, se caso o município de Alvorada do Sul não permanecer na RML, conforme apontam as possibilidades de regionalização da RML apresentadas pela empresa de consultoria URBITEC em um primeiro momento, as questões relacionadas ao atendimento às FPICs, incluindo a mobilidade pública, não seriam abordadas em uma perspectiva metropolitana, o que, de fato, acarretaria prejuízos políticos, econômicos e sociais para o município.

Com a consolidação do pertencimento à RML, o município tende a se desenvolver do ponto de vista socioeconômico, desde que haja devido alinhamento do plano diretor municipal aos requisitos propostos pelo PDUI da RML e participação efetiva nas decisões e reuniões da equipe de acompanhamento municipal e sociedade civil organizada.

Se observando o quadro acerca da matriz de decisão por FPICs (quadro 7), nota-se, que, de fato, haverá uma mudança no recorte territorial da RML. Segundo os estudos técnicos preliminares da URBTEC, após a aprovação do referido PDUI, fica evidente, também, que o município de Alvorada do Sul, possivelmente, permanecerá na RML, por abranger as 3 FPICs prioritárias da RML.

Conforme se apresenta no quadro 7, é possível estabelecer certa relação entre os possíveis recortes da RML na perspectiva da matriz de decisão. A matriz de decisão leva em consideração as FPIC's prioritárias de uso do solo; mobilidade metropolitana e meio ambiente.

As diferentes métricas foram agrupadas, para garantir uma visão acurada de cada dimensão durante a fase de análise exploratória. Assim, foram feitos os grupos de dados Institucionais, Urbanos, Econômicos e de Integração, que foram a base para a posterior geração de indicadores-síntese (PDUI, 2021, p. 48).

De modo que a integração entre as FPIC's dos municípios que pertencem atualmente a RML é sintetizado pela URBITEC em um indicador denominado "ARGMAX", que significa em matemática "o argumento dos máximos", são elementos de domínio de alguma função pré-determinada, nesse caso utilizada as FPIC's prioritárias para definir os municípios que realmente possuem, matematicamente, relação integrada à RML.

Quadro 6 – Matriz de Decisão por FPICs

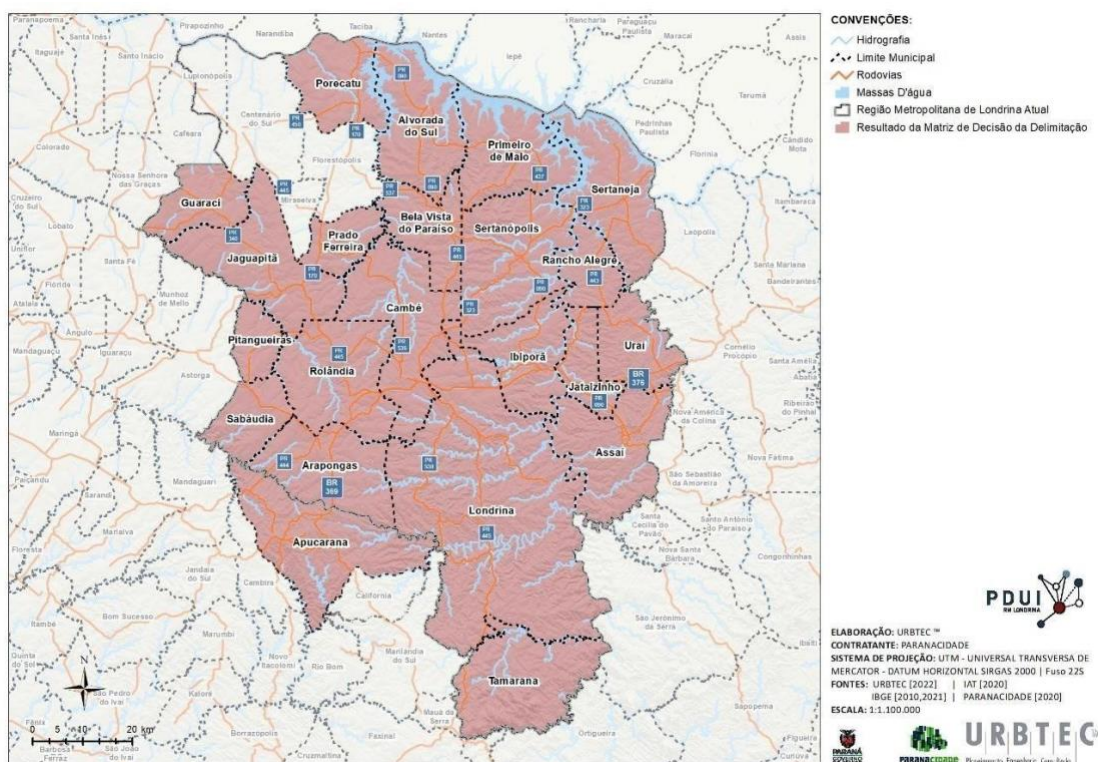
Município	FPIC Solo	Uso do	FPIC Mobilidade	FPIC Meio Ambiente	Argmax
Alvorada do Sul	1		1	1	1
Apucarana	1		1	0	1
Arapongas	1		1	1	1
Assaí	1		0	1	1
Bela Vista do Paraíso	1		1	1	1
Cambé	1		1	1	1
Centenário do Sul	0		0	0	0
Florestópolis	0		0	0	0
Guaraci	0		0	1	1
Ibiporã	1		1	1	1
Jaguapitã	0		0	1	1
Jataizinho	1		1	1	1
Londrina	1		1	1	1
Lupionópolis	0		0	0	0
Miraselva	0		0	0	0
Pitangueiras	0		1	1	1
Porecatu	1		1	1	1
Prado Ferreira	0		1	1	1
Primeiro de Maio	1		1	1	1
Rancho Alegre	1		0	1	1
Rolândia	1		1	1	1
Sabáudia	1		1	1	1
Sertaneja	1		1	1	1
Sertanópolis	1		1	1	1
Tamarana	1		1	1	1

Uraí	1	0	1	1
-------------	---	---	---	---

Fonte: URBTEC™ (2021)

A figura 15 espacializa a matriz de decisão proposta do quadro 7. Entretanto, é notável que as regionalizações propostas pela URBTEC, até então, não seguem, necessariamente, essa matriz.

Figura 15 – Recorte metropolitano por matriz de decisão



Fonte: URBTEC™ (2022).

Existem fatores que envolvem o recorte territorial da RML que se relacionam a não resolução, apenas mediante à apreciação da abrangência das FPICs e interesses metropolitanos sintetizados nos indicadores de ARGMX.

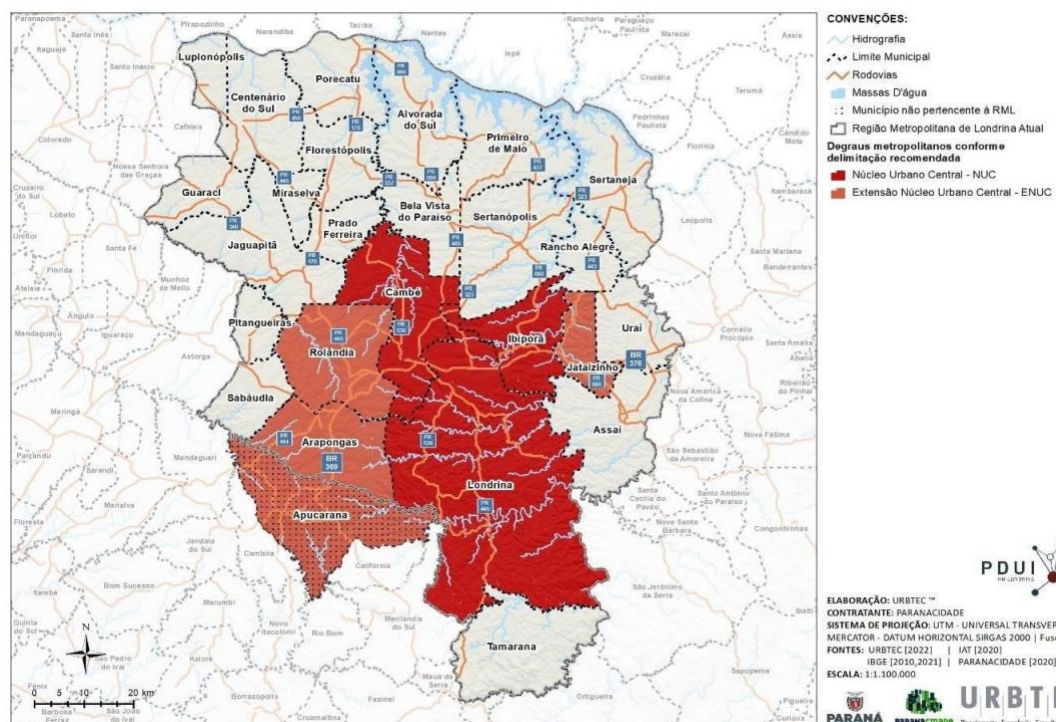
Problemas como a intermitência da RML em mesma rodovia, no caso de algumas exclusões, é pontuada pela URBTEC, como ocorrerá caso materialize-se a exclusão de Porecatu e Jaguapitã. Dentre outras observações que são levantadas na íntegra nos relatórios técnicos preliminares, estão: questões políticas e orçamentárias e de interesse metropolitano, que são levadas em consideração ao se nortear as 3 opções de recorte metropolitano apresentados pela empresa, que podem ser consolidadas ou não, assim que em assembleia legislativa estadual ocorrer a votação.

Assim sendo, o processo decisório pode levar em conta os pontos positivos e negativos, desafios, oportunidades e distintas visões estratégicas relacionados a cada recorte possível, com seus distintos níveis integração urbano-regional, alcance para efetivação de funções públicas em âmbito regional, montante e otimização de recursos necessários para gestão, além de condições para cooperação intermunicipal e formação de consensos (PDUI, 2022, p. 62).

A primeira proposta de recorte metropolitano para a RML (figura 16) leva em consideração apenas o núcleo urbano da RML e o núcleo estendido; essa regionalização traz uma menor proporção da RML e maior integralidade, comportando as áreas mais dinâmicas. Entretanto, essa configuração deixa em segundo plano questões relacionadas à preservação ambiental, destino dos resíduos sólidos e preservação da água.

A principal vantagem dessa regionalização seria a canalização de recursos para investimento direto na porção mais dinâmica da RML, porém, negligencia fatores extremamente importantes de expansão metropolitana e desenvolvimento, no que se diz respeito a infraestruturas que podem ser instaladas, a longo e médio prazos, nos municípios mais afastados, que irão beneficiar a RML, segundo o relatório *Consolidação do Recorte Metropolitano*, produzido durante a etapa 03, em outubro de 2022 (Paraná, 2022, p. 63).

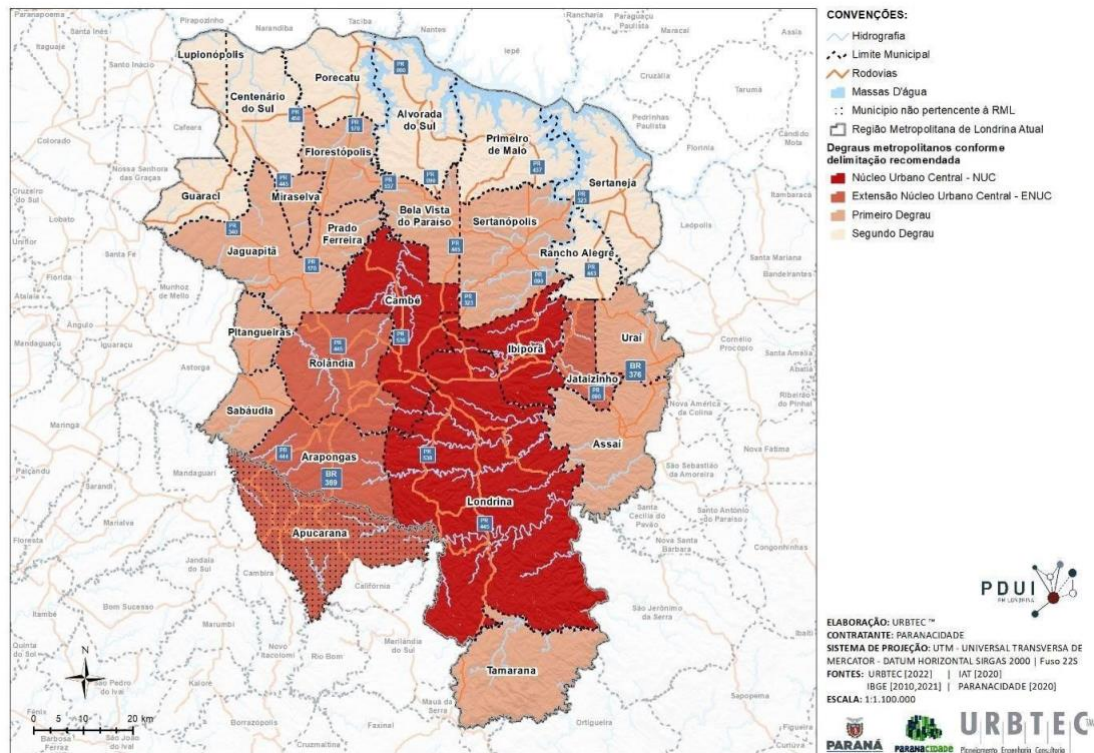
Figura 16 – Opção 01 – Recorte Metropolitano



Fonte: URBTEC™ (2022).

A segunda opção de recorte metropolitano (figura 17) leva em consideração os municípios que compõem o núcleo urbano central, o núcleo urbano estendido e associado aos

Figura 18 – Opção 03 – Recorte Metropolitano



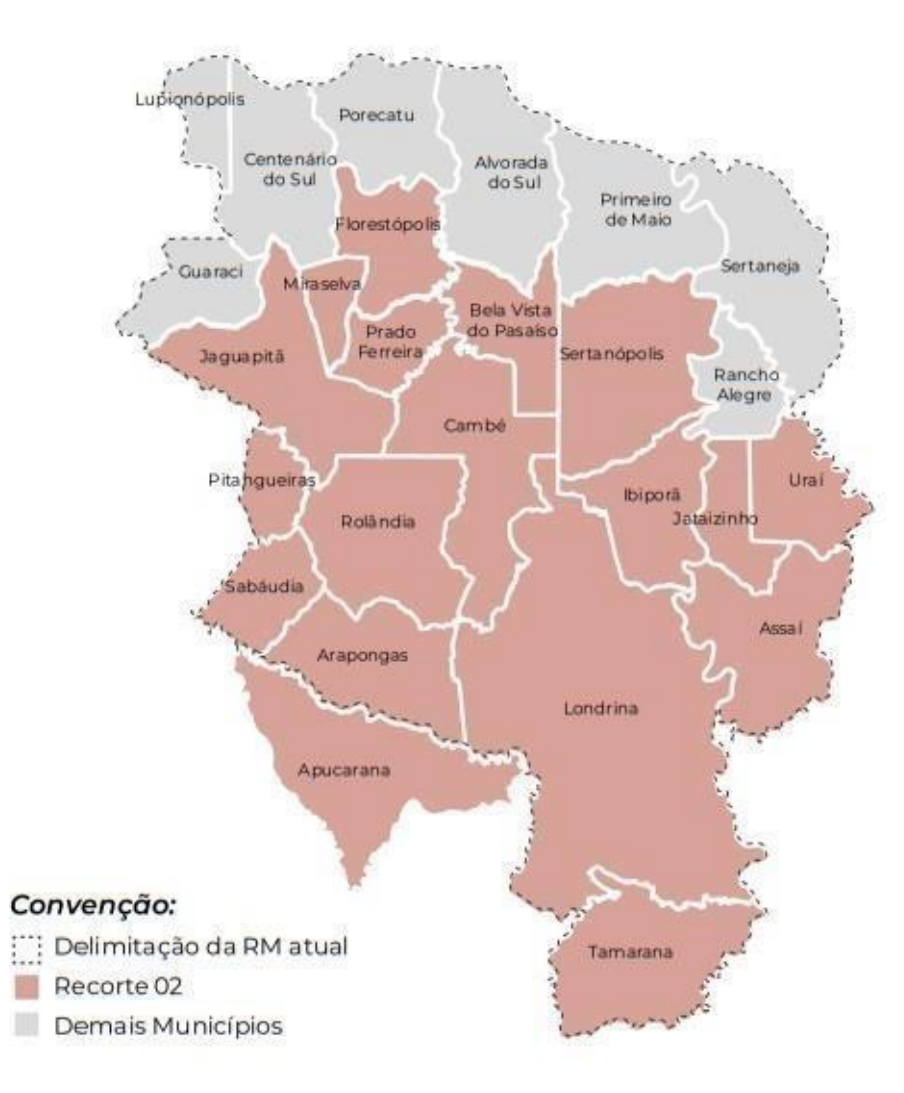
Fonte: URBTEC™ (2022).

Levando-se em consideração as 3 propostas de recorte metropolitano (figura, 19,20,21), bem como as vantagens e desvantagens de cada uma, a URBTEC, baseada na matriz de decisão, aderência às FPICs e interesse metropolitano, finaliza o documento referente à consolidação do recorte metropolitano, trazendo, novamente, outras 3 propostas de regionalização para a RML, resultado da avaliação dos recortes apresentados para servir de subsídio à decisão do governo do estado do Paraná no que diz respeito ao reestabelecimento da RML.

remanescentes florestais, como a Mata dos Godoy. No que tange à gestão metropolitana, considera-se que ela será focada no espaço altamente integrado. A equipe atuante, nesse caso, será especializada em questões eminentemente urbanas, e haverá menor número de processos administrativos quotidianos (Paraná, 2022).

Na segunda opção, compõem a RML (figura 20) os municípios de Jataizinho, Ibiporã, Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas, Apucarana, Tamarana, Assaí, Uraí, Sertanópolis, Bela Vista do Paraíso, Florestópolis, Prado Ferreira, Miraselva, Jaguapitã, Pitangueiras e Sabáudia (18), referentes ao núcleo urbano central, núcleo urbano estendido e primeiro degrau metropolitano.

Figura 20 – Produto da Opção 2 de recorte metropolitano



Fonte: URBTEC™ (2022).

Segundo os relatórios técnicos que compõem os processos de elaboração do PDUI da

RML e empresa de consultoria URBITEC 2022, nessa opção existe alto nível de integração urbana no *core*, e crescentes níveis de integração urbano-rural entre os municípios do primeiro degrau e os municípios do núcleo. Nessa configuração considera-se a porção urbana da RML e relações com o meio rural. Em relação à coesão política, apresenta a necessidade de maior número de agentes, exigindo maior capacidade institucional de mediação de conflitos, no tocante a organização das FPICs, estruturar-se-á no ordenamento do eixo da BR- 369 em paralelo ao controle de expansão sobre municípios do entorno, com especial interesse na conservação de recursos naturais. No que se diz respeito à mobilidade metropolitana, considerase a ampliação da integração/mobilidade sobre o eixo a BR-369, com ordenamento dos eixos viários intermunicipais nos municípios do primeiro degrau. Para as questões relacionadas ao meio ambiente, conclui-se que nessa proposta haverá cuidado maior do meio ambiente urbano e recursos hídricos do *core*.

Mesmo sendo uma proposta segundo a URBITEC 2022, caso seja adotada, essa opção haverá ainda a conservação do Rio Bandeirantes do Norte, conservação de recursos hídricos no primeiro degrau e cuidado com remanescentes florestais na área rural de municípios adjacentes ao *core* metropolitano. Em relação à gestão será especialmente ligada ao *core*, mas, também, competente para relações urbano - rurais. Os recursos humanos e despesas quotidianas serão consideravelmente superiores à opção 1, e deverá se considerar crescimento no número de processos administrativos (Paraná, 2022).

Na opção 3 (figura 21) fazem parte do recorte os municípios de Jataizinho, Ibiporã, Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas, Apucarana, Tamarana, Assaí, Uraí, Sertanópolis, Bela Vista do Paraíso, Florestópolis, Prado Ferreira, Miraselva, Jaguapitã, Pitangueiras, Sabáudia, Sertaneja, Rancho Alegre, Primeiro de Maio, Alvorada do Sul, Porecatu e Guaraci. No caso de inclusão de Lupionópolis e Centenário do Sul, contará com alto nível de integração urbana no *core* e crescentes níveis de integração urbano-rural entre os municípios do primeiro degrau e os municípios do núcleo.

Figura 21 – Produto da Opção 3 de recorte metropolitano



Fonte: URBTEC™ (2022).

Serão consideradas nessa proposta as relações de periurbanização estabelecidas entre núcleo e a represa da capivara (2º degrau). A visão estratégica desse recorte abrange a porção urbana da RML e importantes relações com o meio rural, indutora de desenvolvimento de municípios de menor porte. Entretanto, necessitará de maior número de agentes, exigindo maior capacidade institucional de mediação de conflitos, porém, os interesses de municípios menores podem ser representados com maior força no ente metropolitano.

A intencionalidade do que se refere ao uso do solo está no ordenamento do eixo da BR-369 em paralelo ao controle de expansão sobre municípios do entorno, com especial interesse na conservação de recursos naturais, e cuidado sobre a ocupação periurbana e adjacências do reservatório de Capivara, do qual se localiza no Rio Paranapanema, na região de Porto Capim (Paraná, 2022).

No que se refere à mobilidade pública metropolitana, existe a intenção da ampliação e integração/mobilidade sobre o eixo a BR-369, com ordenamento dos eixos viários

intermunicipais nos municípios do primeiro e segundo degraus, em especial atenção para a instalação de novas infraestruturas inter-regionais.

Em relação ao meio ambiente, considera-se nesse recorte o cuidado com meio ambiente urbano e recursos hídricos do *core*, conservação do Rio Bandeirantes do Norte (localizado perto da aldeia Paranacity e da localidade Colorado), conservação de recursos hídricos, no primeiro e segundo degraus, e cuidado com remanescentes florestais na área rural de municípios adjacentes ao *core* metropolitano. Considera-se nessa proposta a recuperação florestal de áreas adjacentes ao Rio Tibagi e reservatório de Capivara.

No que se refere à gestão metropolitana, espera-se que seja ampla, com destaque para encaminhamento das questões do *core* metropolitano, mas, também, com estrutura e capacidade para lidar com desafios de municípios de pequeno porte, fomentando maior integração entre ambos.

Todas as considerações apontadas em cada uma das propostas analisadas pela URBTEC, referentes às possíveis regionalizações da RML, estão na íntegra nos relatórios técnicos preliminares disponibilizados no site do PDUI da RML. Após consolidadas as propostas, serão encaminhadas para votação na Assembleia Legislativa e pelo governo do estado do Paraná, para só assim se realizar a consolidação e efetivação de uma das propostas descritas acima.

Na etapa 3 do processo de elaboração do PDUI da RML, destaca-se, dentre outras atividades realizadas, a 1ª audiência pública para elaboração do PDUI da RML, que aconteceu na Universidade Estadual de Londrina. No momento, o presente pesquisador teve a oportunidade de participar da referida audiência, bem como realizar contribuição, levando ao conhecimento dos envolvidos no processo a presente pesquisa, e a verbalização com tempo preestabelecido, segundo regulamento do processo de elaboração do PDUI da RML. A respectiva contribuição será apresentada no subtópico a seguir.

Na etapa 4, realizada em outubro de 2022, foi definido processos relacionados às FPICs prioritárias, a saber: uso do solo, mobilidade urbana e meio ambiente, que é composto pelo histórico institucional da RML; modelo preliminar para governança interfederativa; processos de gestão por FPICs prioritária; e síntese dos principais processos para as FPICs priorizadas, custos e responsabilidades. A etapa 4 contou dentre outros eventos, com a 2ª audiência pública de elaboração do PDUI da RML, momento em que o presente pesquisador, mais uma vez, contribuiu com a pauta da audiência, trazendo à tona questões relacionadas à mobilidade pública metropolitana do município de Alvorada do Sul/PR.

Na etapa 5, realizada em novembro de 2022, foi abordado no relatório técnico preliminar o modelo de governança interfederativa, que tem como objetivo prever a colaboração entre os entes federativos, governo federal, governo estadual e prefeituras municipais, no intuito de que, de fato, se minimizem os descompassos tão comuns à administração pública no Brasil. O modelo é essencial, pois tem como meta a gestão urbana metropolitana da RML, com recursos federais, estaduais e necessidades específicas municipais, apreciando-se as realidades distintas de cada município. Destaca-se na etapa 5, entre outros eventos, a 3ª e última audiência pública para elaboração do PDUI da RML.

Na etapa 6, realizada em dezembro de 2022, foi feito dois relatórios técnicos preliminares, referentes às propostas consolidadas e o resumo técnico. O processo de elaboração do PDUI da RML contou com a apresentação de 6 relatórios de atividades, 4 oficinas técnicas, 3 audiências públicas, e uma conferência metropolitana.

Ao término do processo de elaboração do PDUI da RML, tornou-se notável algumas considerações a serem pontuadas na presente pesquisa. A primeira delas se trata do despreparo percebido em pesquisa de campo relacionado aos representantes municipais responsáveis e designados para acompanhar o processo de elaboração do PDUI da RML. Tal fato é justificado pela falta de participação dos mesmos em momento oportuno, ou, até mesmo, como foi o caso dos acompanhantes municipais de Alvorada do Sul, que ao menos tinham conhecimento dos relatórios técnicos preliminares e da 1ª audiência pública de elaboração do PDUI da RML, como se notou na data em que se foi realizada a reunião entre o respectivo pesquisador e os secretários da prefeitura municipal no dia 9 de maio, um dia antes da 1ª audiência pública.

Entende-se que as audiências públicas são momentos em que, em último caso, se faz valer a legislação competente, no que se diz respeito à democratização do processo de elaboração do PDUI. Entretanto, existe a possibilidade de os representantes possuírem total conhecimento do passo a passo do que se foi sugerido pela URBTEC, mediante relatórios técnicos, e concordarem com tudo o que foi exposto, ou, nem sequer se deram o trabalho de realizar a apreciação dos relatórios técnicos, o que também justificaria a não participação majoritária.

A segunda observação trata-se dos caminhos que as políticas públicas para RML, segundo o PDUI, deverão se inclinar; trata-se da prioridade em atender o núcleo urbano da RML e núcleo estendido. Nas propostas apresentadas pelo PDUI, fica evidente o não atendimento de questões relacionadas à justiça social e o desenvolvimento dos municípios adjacentes, sobretudo, rurais, de modo que a falta de questionamento dos representantes dos

respectivos municípios corrobora com o que se foi decidido até então, e contribui para reprodução das desigualdades socioespaciais na RML.

A apreciação do processo de elaboração do PDUI é fundamental para se compreender a dinâmica regional das FPICs, de uso do solo, mobilidade e meio ambiente; entretanto, como o objetivo da pesquisa é analisar as condições do serviço de transporte público metropolitano em Alvorada do Sul, é necessário delimitar a FPIC específica de mobilidade metropolitana e o território a ser analisado no contexto metropolitano.

3.3 ALVORADA DO SUL-PR NO PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PDUI DA RML

O processo de anexação de Alvorada do Sul à RML de Londrina ocorreu pela aprovação do projeto de lei nº 175/10 do então deputado estadual Alexandre Curi (PMDB), que altera o artigo da lei nº 81, de 17 de junho de 1998. O projeto recebeu parecer favorável da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), foi assinado pelo governador Orlando Pessuti, no momento que substituíra o então governador Roberto Requião, devido à renúncia do mesmo ao cargo para candidatura ao Senado Federal. Orlando Pessuti fica no cargo entre 2010 e 2011, período em que assina e torna legal a anexação dos municípios de Alvorada do Sul e Primeiro de Maio à RML.

O projeto foi aprovado considerando a emenda apresentada pelo deputado Douglas Fabrício (PPS) que inclui ainda à região o município de Assaí. Na Assembleia, a proposição precisa ainda ser aprovada em redação final, para depois ser encaminhada para sanção ou veto governador Orlando Pessuti (PMDB). O deputado Alexandre Curi (PMDB), autor da proposição, diz que os municípios de Primeira de Maio e Alvorada do Sul foram criados em 1951 e estão ligados geograficamente e historicamente a Londrina. Nada mais justo que esses dois municípios passem a pertencer à Região Metropolitana de Londrina, explica (Assembleia Legislativa Do Estado Do Paraná, 2010, p. 1).

A coordenadora da RML em 2010, Elza Correia, ressalta os benefícios de se fazer parte da RML, tais como a inclusão no Pronasci (programa relacionado à segurança pública metropolitana), a integração do transporte metropolitano e no consórcio de resíduos sólidos (Gazeta do Povo 23/06/2010), publicou a Prefeitura Municipal de Guamiranga, em 2010.

Alvorada do Sul é um município do norte do Paraná, anexado à RML em 2010; sua formação territorial está intimamente ligada à economia cafeeira. O processo de modernização da agricultura muda profundamente a dinâmica do município, sobretudo no aspecto do oferecimento de empregos e oportunidades locais. Nesse contexto, a mobilidade metropolitana integrada ao Plano Diretor Municipal enquanto diretriz e meta é de fundamental importância

para o desenvolvimento socioeconômico do município ao se levar em consideração as especificidades socioeconômicas de Alvorada do Sul.

Nessa perspectiva, se procurou o atual Secretário do Meio Ambiente, Ever Donizete Dugolin, para se apresentar a presente pesquisa. Mediante iniciativa, o Secretário marcou uma reunião na Secretaria de Educação do município, em 09 de maio de 2022. Na reunião também estava presente a Secretária do Turismo Erica Búfalo. No momento, ocorreu a exposição da pesquisa e a sua contextualização, pois, até então, ambos não compreendiam a seriedade do processo de elaboração do PDUI da RML, e a importância da participação da prefeitura.

A reunião com os Secretários do Meio Ambiente e Turismo desencadeou a formação de uma equipe composta pelo Secretário de Obras André Luis Debiaso (que compõe a equipe de acompanhamento municipal do PDUI), a Secretária de Turismo Erica Búfalo e o presente pesquisador (mestrando pela Universidade Estadual de Londrina). Os mesmos foram mobilizados a participarem, presencialmente, da 1ª audiência pública de elaboração do PDUI, na etapa três, que aconteceu no dia 10 de maio de 2022, na Universidade Estadual de Londrina.

Os gestores, técnicos municipais e a população dos 25 Municípios da Região Metropolitana de Londrina (RML), tiveram, na tarde desta terça-feira, 10, a oportunidade de participar da elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI). A primeira Audiência Pública sobre o tema aconteceu, presencialmente, no Anfiteatro do Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade de Londrina; e, pela Internet, em pontos de apoio montados pelas Prefeituras, pela plataforma Zoom e pelo canal do YouTube do PDUI Londrina (Audiência Pública Para Elaboração Do Plano De Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI, 2022).

Na oportunidade, se apresentou as contribuições escritas de ambos os secretários, bem como a contribuição verbal no período pré-estabelecido de 2 minutos pelo pesquisador Cristiano Caldas Martins, oportunidade em que se defende a mobilidade metropolitana integrada, enquanto medida de desenvolvimento socioeconômico em Alvorada do Sul:

A consolidação da região Metropolitana de Londrina é um marco na reprodução do desenvolvimento do norte do Paraná. As últimas anexações dos municípios limítrofes aos municípios de influência intermediária em alguns casos mostram-se inconsistentes. Entretanto como se evidencia nos estudos de diagnóstico e recorte territorial do PDUI de Londrina não é o que acontece com Alvorada do Sul, o município possuiu uma intensidade socioeconômico considerável, sentimento de pertencimento à capital regional conforme pesquisa feita no município acerca da mobilidade metropolitana. Considerado como rural adjacente Alvorada do Sul é território atrativo para municípios que compõe a RML, enquanto rural turístico com suas mais de 5 mil chácaras, atividades de pesca e ciclismo, Alvorada também é um município estratégico no que se diz respeito as fronteiras que estabelece, além de ser distrito jurídico de Bela Vista do Paraíso. Alvorada atualmente conta com a integração metropolitana deficitária, que hoje se configura em uma barreira entre a mobilidade efetiva da população. Ônibus metropolitanos com horários consonantes com os de

Bela Vista do Paraíso em direção a capital regional, consolidariam alvorada do Sul à integração efetiva metropolitana consideravelmente” (Contribuição verbal na 1ª audiência pública de elaboração do PDUI da Região Metropolitana de Londrina, Universidade Estadual de Londrina, 10 de maio de 22.).

Ressalta-se na fala as especificidades que se apresentam enquanto condições para a reafirmação da presença de Alvorada do Sul à RML. A audiência pública é de extrema importância para que a sociedade civil organizada, munícipes e pesquisadores participem do processo efetivamente.

O evento foi aberto pelo diretor presidente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina, Tadeu Felismino, representando a cidade polo da Região. O secretário do Desenvolvimento Urbano e de Obras Públicas, Augustinho Zucchi, enviou pronunciamento no qual destacou a importância da participação dos cidadãos e de representantes das Universidades e outras Instituições Técnicas e representativas. “A presença da sociedade é importante na discussão de temas como o transporte, o uso do solo e da mobilidade. O PDUI é fundamental para preparar o desenvolvimento dos Municípios de forma integrada”, defendeu. A organização de uma coordenadoria para fazer a gestão do PDUI e dos Projetos Metropolitanos é um dos resultados do processo atual. As bases para a sua implementação deverão estar definidas até o fim deste ano de 2022, com a conclusão do Plano e contarão com a participação efetiva, inclusive financeira, dos Municípios (Audiência Pública Para Elaboração Do Plano De Desenvolvimento Urbano Integrado, PDUI, 2022).

A segunda audiência pública de elaboração do PDUI da RML ocorreu no dia 31 de agosto de 2022, na prefeitura de Londrina - momento em que se tratou do diagnóstico, diretrizes e propostas para RML. Aproveitou-se a oportunidade para se verbalizar a seguinte contribuição:

A contribuição do presente pesquisador na respectiva audiência pública faz-se mediante apreciação dos relatórios técnicos elaborados para definição das Funções Públicas de Interesse Comum prioritárias à gestão metropolitana, especificamente a mobilidade metropolitana. Trata-se de um apelo à consideração por parte da futura comissão metropolitana de transporte público e dos futuros planos de mobilidade urbana municipais, no que se diz respeito à flexibilidade e aumento nas linhas que realizam o transporte metropolitano dos municípios rurais adjacentes em direção ao núcleo urbano central e núcleo urbanos estendidos, para que se garanta os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e se considere a questão da mobilidade metropolitana integrada sobretudo na relação rural-urbano. A mobilidade urbana além de interesse econômico é um direito social e fundamental para o desenvolvimento dos municípios rurais adjacentes da Região Metropolitana de Londrina. Entende-se que a prioridade para o melhoramento de tal função pública de interesse comum, direciona-se aos municípios conturbados e com fluxo estabelecido, entretanto a presente contribuição tem por objetivo evidenciar questões latentes relacionados à mobilidade urbana dos municípios rurais adjacentes da Região Metropolitana de Londrina (Contribuição verbal, Cristiano Caldas Martins, na 2ª audiência pública de elaboração do PDUI da Região Metropolitana de Londrina, Prefeitura Municipal de Londrina, 31 de agosto de 2022).

A contribuição verbal na 2ª audiência pública do processo de elaboração do PDUI da RML visa reforçar a relevância da mobilidade pública metropolitana enquanto ferramenta para

promoção da justiça social e qualidade de vida, sobretudo à população em situação de vulnerabilidade socioeconômica, no município de Alvorada do Sul. Ambas as contribuições também visaram reforçar os motivos pelos quais o município deve permanecer na consolidação do recorte metropolitano após o estabelecimento do PDUI da RML.

Com base nas inferências, analisar-se-á a consonância entre a materialidade do fenômeno abordado e os princípios estabelecidos pela legislação e Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012), que entre outras prevê no artigo 5º “[...] eficiência, eficácia e efetividade na prestação de serviços de transporte urbano”, “equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo” (Brasil, 2012), visto que, inicialmente, considera-se uma possível rigidez nos horários em que o transporte público coletivo metropolitano é disponível. Ainda segundo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, deve-se priorizar projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

Dentre os relatórios técnicos preliminares de Diagnóstico das condições de integração atual da RML, o relatório sobre a mobilidade metropolitana disposto na etapa três apresenta o panorama do fenômeno sob a perspectiva da URBITEC e PARANACIDADE, com as contribuições das respectivas prefeituras de cada município envolvido, dentre outras. Nele se reconhece o interesse imediato à integração metropolitana e se estabelece diretrizes e propostas para que se efetive a mobilidade metropolitana via transporte público entre os municípios que permanecerem na RML após a consolidação e estabelecimento do PDUI que deve ocorrer entre final do ano de 2022 ao 2º semestre de 2023.

Com a finalização dos estudos, os conteúdos continuarão sendo debatidos por representantes dos governos estaduais e municipais. Após a consolidação das propostas, o Projeto de Lei seguirá para votação na Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, a fim de implementar o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado e a governança da Região. Após 10 anos, o PDUI será revisado, como estabelece o Estatuto da Metrópole (PDUI Londrina, 2022, p. 1).

Após a aprovação em assembleia legislativa estadual, se deve estabelecer, dentre outras, as seguintes diretrizes em relação à mobilidade metropolitana, segundo o documento: apoiar a economia regional, oferecendo ampla possibilidade de circulação de pessoas e bens; preservar o meio ambiente, minimizando e estruturando adequadamente a expansão urbana e reduzindo a poluição; dar acesso equânime aos equipamentos e serviços públicos a toda população metropolitana (PDUI, 2022).

Para se estabelecer conexão entre o serviço de transporte público metropolitano de Alvorada do Sul e suas implicações socioeconômicas, torna-se necessário a sistematização dos processos que envolvem a formação territorial do município, bem como aspectos econômicos disponibilizados em forma de dados pelo IBGE e plataforma RAIS-CAGED, conjugando-os com as condições do transporte público metropolitanos no município, conforme se abordará no capítulo 5, que trará os resultados das pesquisas remota e presencial aplicadas no total a uma amostra populacional de 161 indivíduos, residentes no município de Alvorada do Sul-PR.

Os questionários são compostos por questões relacionadas às considerações acerca do transporte público intrametropolitano no município, pela perspectiva dos entrevistados, que, na pesquisa presencial, foram classificados pela faixa etária, idade, gênero e renda média. O capítulo 4 trará, também, os resultados das considerações acerca da última visita realizada na prefeitura local do município, momento em que se pôde dialogar sobre as questões abordadas na presente pesquisa com o secretário geral do município.

4 APREENSÃO SOBRE AS CONDIÇÕES DO TRANSPORTE PÚBLICO INTRAMETROPOLITANO NO MUNICÍPIO DE ALVORADA DO SUL/PR

A busca por integração urbana regional metropolitana, mediada pelo transporte público, é fundamental para que o município de Alvorada do Sul continue a se desenvolver. Entretanto, a população que não possui veículo particular, encontra-se atualmente em condições de acesso desfavoráveis, no que se diz respeito aos benefícios proporcionados pela integração entre os municípios que compõem a Região Metropolitana de Londrina.

Isso porque, atualmente, são oferecidas apenas vans que realizam o transporte público intrametropolitano, em dois horários: de segunda a sábado, às 6h30 e às 18h15; nos domingos e feriados às 7h30 e às 16h15, com origem em Alvorada do Sul e destino à Bela Vista do Paraíso, percurso realizado para acesso ao polo da RML (percurso de interesse da presente pesquisa). Já os horários em que o transporte público metropolitana é oferecido com origem em Alvorada do Sul e destino à Porecatu, são, respectivamente, às 9h00 e 20h15 de segunda a sábado; e às 9:00h e 19:55h, nos domingos e feriados.

A princípio, alguns questionamentos naturalmente foram realizados em relação aos horários em que são oferecidos o transporte público intrametropolitano no município, dentre eles, questionou-se: os referidos horários são suficientes para atender a demanda pelo serviço? Realmente existe dependência entre o município de Alvorada do Sul/PR e Londrina/PR (polo da RML), cujo município foi anexado em 2010? Em qual intensidade ocorre essa dependência? (caso exista). Qual o número aproximado de passageiros que realizam o movimento pendular com origem em Alvorada do Sul e destino à Londrina? Quais as implicações relacionadas ao desenvolvimento socioeconômico do município e o transporte público metropolitana? Estes são exemplos de algumas das problemáticas iniciais e questionamentos realizados, no esforço de se buscar a compreensão da atual conjuntura acerca da mobilidade pública intrametropolitana em Alvorada do Sul. Pois,

Segundo seu Plano Diretor (2008), o município de ALVORADA DO SUL mantém dependência com o polo Londrina, sendo que a reduzida distância de 68 km e a possibilidade de acesso por rodovia pavimentada facilitam a realização de negócios e a obtenção de serviços especializados em áreas como educação e saúde, além de interesse comercial, lazer e serviços intergovernamentais, bem como acesso ao aeroporto. As relações se devem também à localização do Instituto Agrônomo do Paraná (IAPAR) e da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) em Londrina. Alvorada do Sul ainda mantém relações com Porecatu, pela disponibilidade de aeródromo (com pista pavimentada) e existência de cooperativa dos Cafeicultores; com Rolândia também pelo sistema cooperativo, nesse caso de armazenagem (potencializando o movimento de cargas entre os dois municípios), além da existência de Instituições de Ensino Superior (IES), as quais geram vínculo de Alvorada do Sul

também com Arapongas (Universidade Norte do Paraná - UNOPAR) e Londrina (Universidade Estadual de Londrina – UEL, Universidade Norte do Paraná – UNOPAR, Centro Universitário Filadélfia – UNIFIL, Faculdade de Teologia – ISBL, Faculdade Metropolitana – UMP). Não possui serviço de ônibus metropolitano para conexão com Londrina, porém, segundo técnicos locais, o município destina todos os dias um ônibus e um micro-ônibus para serviços de saúde (PDUI, 2023, p. 75).

Como visto, segundo o PDUI (2021) da RML, em relatório técnico preliminar, que realizou o diagnóstico e traçou as diretrizes para a mobilidade pública da RML, entende-se que o município de Alvorada do Sul/PR possuiu dependência em relação ao polo da RML, sobretudo no que se refere ao acesso às FPICs: educação, saúde e serviços.

A princípio, a observação empírica acerca do número de passageiros que utilizavam o serviço de transporte público intrametropolitano em 2022 (ainda sob responsabilidade da Viação Garcia) era relativamente pequeno, não variando de 7 a 15 passageiros no primeiro horário, e de 5 a 10 passageiros no segundo horário. Entretanto, dois pressupostos são ressaltados na presente pesquisa: o primeiro é que o transporte público intrametropolitano é um direito e diretriz, no aspecto ao acesso às FPIC's, e de integração entre os municípios que compõe a RML, e não apenas uma prestação de serviço visando o lucro.

O segundo pressuposto trata-se de que a apreciação, apenas dos passageiros que realizam a referida movimentação, utilizando o transporte público, não representam a totalidade da população que migra para Londrina diariamente e necessita do oferecimento do serviço em horários mais flexíveis, que por não existir, acabam prejudicados no seu exercício do direito de ir e vir, os condicionando à obrigatoriedade na busca por alternativas para realização da movimentação pendular.

A soma de indivíduos que realizam a migração pendular com origem em Alvorada do Sul em direção ao polo da RML é quantificada parcialmente na presente pesquisa, ao se considerar a utilização do transporte público metropolitano, transporte motorizado particular, vans que transportam os estudantes e o ônibus da prefeitura (ônibus da saúde).

A quantidade de indivíduos que realizam a movimentação em veículos particulares transcende, demasiadamente, a dos indivíduos que utilizam o transporte público metropolitano; isso acontece, entre outros motivos, justamente porque não se é oferecido um serviço de transporte público metropolitano que atenda realmente as necessidades da população Alvoradense, como pode ser verificado nos dados acerca da pesquisa realizada entre moradores do município, o que, posteriormente, será foco de análise.

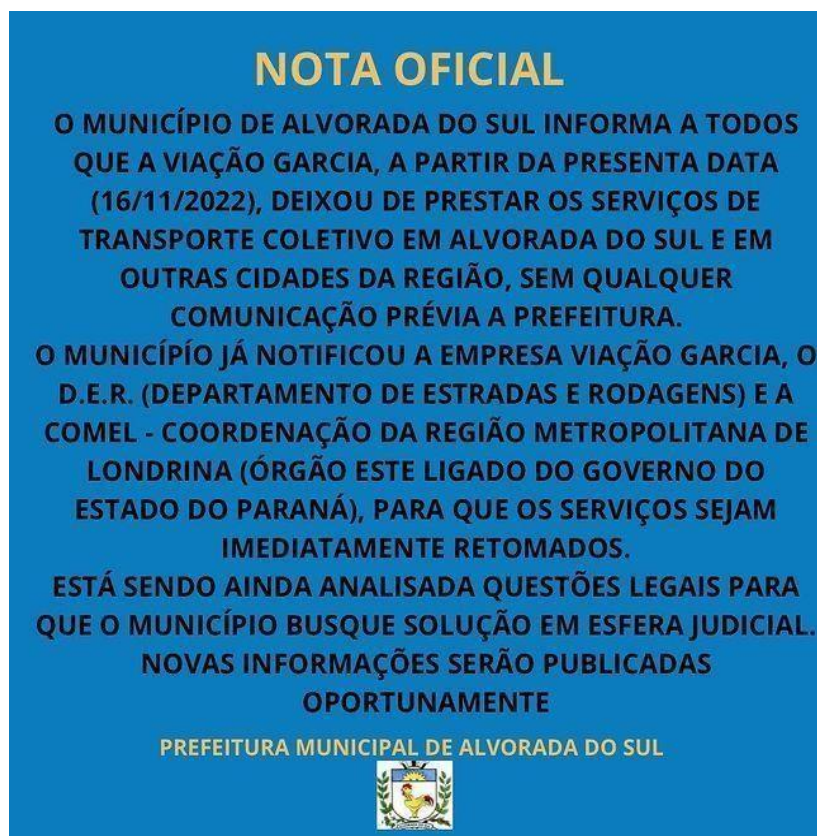
A rigidez no oferecimento do transporte público metropolitano dificulta o acesso em equidade à população Alvoradense às FPICs, compartilhadas entre os municípios que compõem

a RML. Entre outras implicações negativas, se compromete a qualidade de vida da população, sobretudo os que estão em situação de vulnerabilidade socioeconômica, além do desenvolvimento local, uma vez que

O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida desenvolvimento econômico (Ministério das Cidades, 2013, p. 4).

Antes de a empresa JD transporte e turismo se encarregar da responsabilidade do transporte público intrametropolitano em Alvorada do Sul, o serviço era oferecido pela Viação Garcia; entretanto, em nota, a prefeitura municipal de Alvorada do Sul informa à população que a partir do dia 16 de novembro de 2022, o serviço de transporte público metropolitano estaria suspenso, por iniciativa da empresa privada que realizara o serviço, sem nenhum tipo de aviso prévio (Figura 22).

Figura 22 – Nota oficial da Prefeitura Municipal de Alvorada do Sul/PR acerca do serviço de transporte público.



Fonte: Instagram oficial da prefeitura municipal de Alvorada do Sul/PR, 2022.

A situação foi paliativamente resolvida, em 2023, quando o serviço de transporte público intrametropolitano passou a ser realizado por “JD Transporte e Turismo”, empresa de iniciativa

privada, que dispõe, como meio de transporte coletivo, vans, para realizar o transporte de passageiros, em direção à Porecatu e Bela Vista do Paraíso (município que faz conexão, entre Alvorada do Sul e Londrina, polo da RML, figura 23).

Figura 23 – Horários atuais do transporte intrametropolitano em Alvorada do Sul/PR.

JD TRANSPORTE E TURISMO	
HORÁRIO	
ALVORADA > PORECATU	
SEGUNDA À SÁBADO	
9:00	20:15
DOMINGOS E FERIADOS	
9:00	19:55
<hr/>	
ALVORADA > BELA VISTA	
SEGUNDA À SÁBADO	
6:30	18:15
DOMINGOS E FERIADOS	
7:30	18:15

Fonte: Pesquisa de campo (2023).

Ao assumir o transporte público metropolitano em Alvorada do Sul, a empresa manteve os horários rígidos praticados pela Viação Garcia, e elevou o preço da passagem a R\$ 8,00 (de Alvorada do Sul à Bela Vista do Paraíso). Claramente, a questão do transporte público metropolitano no município de Alvorada do Sul possui problemas relacionados a não consonância com a legislação responsável por reger a mobilidade pública urbana e metropolitana na RML; e as implicações negativas do não alinhamento do plano diretor municipal aos respectivos documentos podem acarretar diversos prejuízos socioeconômicos ao município.

Entre os exemplos negativos, ocasionados no cotidiano dos Alvoradenses, devido à atual oferta do serviço de transporte público intrametropolitano no município, existe o fato de Alvorada do Sul ser distrito judiciário subordinado a comarcado do município de Bela vista do Paraíso (limítrofes e distantes pouco mais de 20 km); caso um cidadão Alvoradense ou residente necessite realizar um serviço básico, no Cartório de registro Civil e/ou anexos, por exemplo, e para isso dependa do transporte público metropolitano, a opção que lhe resta é utilizar a van

disponibilizada pela empresa JD Viagens e Turismo, com origem no município de Alvorada do Sul às 6h30 em direção à Bela Vista do Paraíso, e após realizar o serviço, deverá esperar até o final do turno vespertino para retornar, no caso de não encontrar carona.

Atualmente, o município de Alvorada do Sul, como exposto na figura 23, realiza duas viagens por dia em direção ao município de Bela Vista do Paraíso; entretanto, as condições de horários em que essa movimentação ocorre, de fato, como exposto até então, configuram-se enquanto barreira a ser ultrapassada, para que o município se integre efetivamente à RML, sobretudo no que se diz respeito ao acesso democrático às FPICs, e oportunidades de emprego.

A migração pendular auxilia de forma significativa na contenção populacional nos territórios afetados negativamente por processos econômicos e evita a intensificação do adensamento populacional nas grandes e médias cidades, bem como ameniza as desigualdades socioeconômicas e êxodo rural. A migração pendular é uma solução imediata aos remanescentes e migrantes de territórios que se estruturaram exclusivamente em torno de uma única atividade econômica específica, que, posteriormente, declinou, como é o caso de Alvorada do Sul e o plantio do café.

Os dados disponibilizados pelo IBGE (2022) acerca do município, revelam, juntamente com o empirismo local, algumas contradições geográficas, sociais e econômicas, tais como: concentração fundiária, elevado preço de frutas e verduras, elevado índice de desemprego, concentração de renda, falta de saneamento básico. Entretanto, contraditoriamente o (Índice de Desenvolvimento Humano) IDH do município se elevou paulatinamente desde a modernização da agricultura.

A mobilidade e acessibilidade no que se refere ao transporte público metropolitano, bem como proximidade a grandes e médios centros urbanos, por parte dos municípios secundários na hierarquia urbana de uma mesma RM, tornam-se na atual conjuntura socioeconômica e política do município em questão uma vantagem geográfica; entretanto, é de fundamental importância que a mobilidade pública metropolitana integre efetivamente o município, para que o recorte da RML possa assumir os critérios legais e técnicos, até então estabelecidos, e assim auxiliar na promoção de justiça social e desenvolvimento socioeconômico mediante o acesso às FPIC's e oportunidades no mundo do trabalho, concentrado no polo da RML. Como esclarece os autores:

Hoje, a crise do mundo do trabalho, em uma escala metropolitana, leva, por falta de perspectivas de inserção no mercado de trabalho, a formas de imobilidade social que se materializam pela imobilidade espacial ou até mesmo pela mobilidade descendente espacial. Dois fatores que eventualmente provocam a imobilidade e/ou mobilidade

descendente tanto espacial como social, podemos destacar: insuficiência de recursos para manutenção das necessidades cotidianas advindas das baixas remunerações e, aliado a isso, o aumento das despesas com aluguel, alimentação, vestuário e transporte; perda do emprego e/ou da atividade (ainda que informal) que possibilitava a inserção (mesmo que precária) no sistema produtivo e que permitia a reprodução da vida. Mudar essa situação pressupõem ter acesso a localizações que concentram as possibilidades de empregos e ou atividades informais que permitam minimamente a sobrevivência, e isso torna fundamental a mobilidade espacial pela metrópole (Carlos; Souza; Sposito, 2012, p. 111).

Quando a mobilidade pública intrametropolitana de fato se materializa no espaço geográfico, diminui-se, conseqüentemente, o índice de migração permanente, ao passo que a migração pendular nesses casos assume condição essencial para fixação populacional e desenvolvimento socioeconômico dos municípios que compõem a RM, sobretudo os considerados rurais adjacentes. Nos casos de municípios que se estruturaram em torno de atividade agrícolas e tiveram dinâmica modificada pela modernização da agricultura e êxodo rural, encontram auxílio na migração pendular. Nessa perspectiva, o transporte público intrametropolitano é considerado, entre outras, enquanto alternativa para a diversificação da economia municipal.

Após a modernização da agricultura no município de Alvorada do Sul-PR, foi possível apresentar, sinteticamente, nesta pesquisa, os desdobramentos e atual cenário da economia municipal.

Dentre as novas perspectivas econômicas que se deram no município após a modernização da agricultura, destaca-se o loteamento das terras que margeiam a represa da barragem Capivara, em 1995, que atraíram compradores de outras localidades e incentivaram o turismo rural no município e, atualmente, é uma importante dinâmica à diversificação da economia local e geração de empregos diretos e indiretos, devido, sobretudo, ao fluxo de imigrantes que o município recebe nos feriados e finais de semana, que contribuem com a economia local, fomentando o terceiro setor.

As indústrias territorializadas no município: de confecções; estofados; produtos hospitalares; entre outras, também são catalisadores da população e mão de obra. Entretanto, os postos de trabalho nas fábricas não são suficientes para suprir a necessidade real da população Alvoradense na geração de empregos e renda. A produção de tilápia também se destaca, o município ocupa o 7º lugar na produção do Estado do Paraná, porém poucos postos de trabalho diretos foram gerados até então, assim como a agricultura mecanizada é responsável por empregar restritos postos de trabalho.

Nesse contexto, deve-se levar em consideração a relevância da mobilidade pública intrametropolitana efetiva, enquanto ferramenta para que a população Alvoradense tenha acesso facilitado aos municípios limítrofes que ocupam posição elevada na hierarquia urbana metropolitana, para se ter acesso democrático a oportunidades e oferecimento de empregos, educação, saúde e lazer. Nesse sentido,

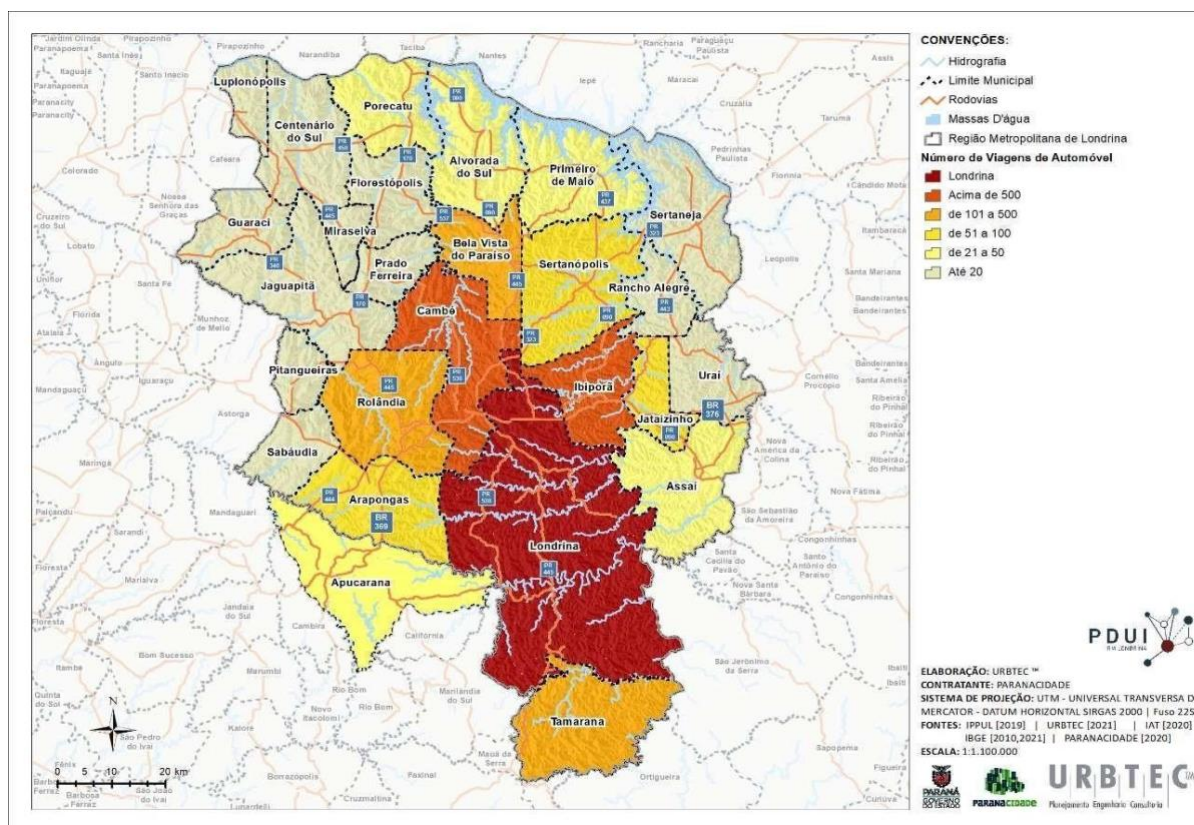
Questiona-se, então, se a mobilidade é uma política, ou se é o resultado de um conjunto de políticas. Essa complexidade é ainda mais elevada quando se insere a discussão da mobilidade na busca por cidades e regiões metropolitanas sustentáveis, incluindo-se a sustentabilidade econômica, social e ambiental. O resultado desse conjunto de políticas que impactam a mobilidade interfere na capacidade de deslocamento das pessoas, e essa capacidade é majorada na medida em que existem oportunidades de deslocamento com qualidade (Kneib, 2014, p. 18).

A sustentabilidade socioambiental encontra no transporte público metropolitano importante aliado, assim como o encontram as populações em situação de vulnerabilidade socioeconômica, na busca da efetivação de justiça social e equidade mediadas pela acessibilidade às FPICs e oportunidades no mundo do trabalho; entretanto, a política nacional de valorização do transporte motorizado individual caminha na contramão desses pressupostos fundamentais.

Na figura 24 é possível observar a intensidade da migração pendular com origem em Alvorada do Sul, para se galgar degraus metropolitanos, realizada pelo transporte motorizado individual. Nessa apreciação, observa-se que cerca de 21 a 50 movimentos são realizados diariamente, apenas em veículos motorizados particulares.

Levando-se em consideração os gastos elevados referentes ao transporte individual, cabe se questionar: “o serviço de transporte público metropolitano em Alvorada do Sul/PR não é oferecido em mais horários porque não tem demanda? Ou não se tem maior demanda, por que não é oferecido em mais horários?”. Se levado em consideração a soma dos indivíduos que migram em totalidade de Alvorada do Sul, em direção ao polo da RML diariamente em: veículos particulares, vans e ônibus da saúde, e ainda os que deixam de realizar o movimento pela dificuldade na acessibilidade, provocada principalmente pela rigidez nos horários em que o serviço é oferecido, chegar-se-á a respostas para tal questionamento.

Figura 24 – Número de viagens de automóvel segundo Pesquisa Origem e Destino do Plano de Mobilidade de Londrina



Fonte: IPPUL (2019-2020). Adaptado por URBTEC, 2021.

A migração pendular é uma realidade nas interrelações que se desenvolvem no interior de cada RM do Brasil, e fundamental para a integração real delas, a mobilidade pública intrametropolitana é a mediação entre a força de trabalho e o capital flexível, e no caso de não acontecer de maneira efetiva, as implicações negativas são imediatas.

A mobilidade pública intrametropolitana é um conceito que de modo algum pode estar relacionado ao condicionamento do oferecimento do serviço à demanda, como é de costume nas práticas capitalistas em geral, que seguem a lógica da oferta e demanda. A mobilidade pública intrametropolitana deve ser compreendida enquanto direito social, de modo que é dever de todo cidadão fiscalizar e denunciar o não atendimento e a não efetividade desse direito.

No caso de Alvorada do Sul/PR, a mobilidade pública intrametropolitana, após a consolidação do PDUI da RML, passa a fazer pauta não apenas da agenda dos poderes municipais, é também de responsabilidade dos órgãos competentes que integram RML. Entretanto, o plano diretor municipal deve estar alinhado ao PDUI da RML, bem como se deve considerar a devida importância para mobilidade pública metropolitana no município. Como é ressaltado no PDUI:

Não contam com planos de mobilidade urbana, os seguintes municípios da RML: Alvorada do Sul, Assaí (em desenvolvimento), Bela Vista do Paraíso, Centenário do Sul, Florestópolis, Guaraci, Ibiporã (em desenvolvimento), Jaguapitã, Jataizinho, Lupionópolis, Miraselva, Pitangueiras, Porecatu, Prado Ferreira, Primeiro de Maio, Rancho Alegre, Sabáudia, Sertaneja, Sertanópolis, Tamarana e Uraí (PDUI, 2022, p. 100).

O estatuto da Metrópole 2015 torna obrigatório a formulação do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado à todas as RM's estabelecidas em território nacional; isso significa que no caso da RML, após a obrigatoriedade do PDUI, a formulação do mesmo só veio ocorrer 1 ano após a data limite estabelecida de até 3 anos, ou seja, o documento mais específico que regulamenta a RML é recente e ainda não aprovado pela assembleia legislativa do estado do Paraná. A administração da RML tende a melhorar com a vigência do PDUI nos aspectos de organização, planejamento, fiscalização e captação de recursos.

Alvorada do Sul/PR está inserida no contexto político e econômico do fenômeno da RML. De certo, desde o declínio cafeeiro no município, a partir de 1975, até a presente data (2023), as possibilidades para o desenvolvimento socioeconômico integrado urbano nunca foram tão reais. Após a elaboração do PDUI da RML, em meio a essas possibilidades advindas, sobretudo, das inter-relações entre os entes federados, a mobilidade pública metropolitana é de extrema importância para o desenvolvimento socioeconômico, pois o transporte público intrametropolitano garante o direito à mobilidade urbana metropolitana às populações de baixa renda, no acesso as FPICs, e oportunidades no mundo do trabalho oferecidas em maiores números nos centros polarizadores.

A mensuração dos movimentos pendulares não é tão simples para se realizar, sobretudo quando não se tem a contribuição das empresas concessionárias em partilhar informações internas, no intuito de se verificar o número de passagens diárias vendidas, ou simplesmente por motivo de a prefeitura não possuir os dados; desse modo, torna-se árduo a tarefa de se refletir sobre essa dinâmica. Os movimentos pendulares de Alvorada do Sul em direção aos municípios da RML foram dimensionados pela URBITEC e PARANACIDADE, nos estudos técnicos preliminares que compõem o “Produto 3 | Subproduto 3b – Fpic de Mobilidade Metropolitana Etapa 03 – Diagnóstico, Diretrizes E Propostas Setoriais Metropolitanas Prioritárias”, publicados em julho de 2022, necessários para elaboração do PDUI da RML, utilizando-se como referência Fresca (2012).

Os estudos técnicos preliminares, referentes à mobilidade metropolitana da RML, contidos no processo de elaboração do PDUI 2022, evidenciam os fluxos de passageiros com

origem em Alvorada do Sul e direção aos outros municípios adjacentes, sobretudo no que se diz respeito ao acesso às FPICs, educação e saúde. Na tabela 3 pode-se observar o quantitativo das migrações pendulares entre Alvorada do Sul e Londrina, tendo como motivação a busca por serviços de Saúde e Educação.

Tabela 3 – Deslocamentos Diários dos Municípios da RML para Londrina para Serviços de Saúde e Educação, set. 2011.

Município	Saúde/dia	Ensino/dia
Alvorada do Sul	60	85
Sertanópolis	102	196
Rolândia	18	540
Bela Vista do Paraíso	18	210
Assaí	13	276
Jataizinho	39	75
Ibiporã	25	160
Tamarana	40	80
Primeiro de Maio	55	95
Cambé	60	752
Pitangueiras	3	—
Jaguapitã	11	145

Fonte: Fresca (2012). Adaptado por URBTEC™ (2021).

Os dados da tabela 3 utilizados pela URBITEC para nortear os relatórios técnicos preliminares componentes do PDUI da RML, no que se refere aos movimentos pendulares realizados na RML, pautou-se no estudo denominado: *Deslocamentos Pendulares Na Região Metropolitana De Londrina - Pr: Uma Aproximação*, de autoria da professora Tânia Maria Fresca, realizado em 2012, cujos dados são obtidos mediante à disponibilização do DER-PR, 2011; TCGL, Londrisul, Viação Ouro Branco 2011, e levantamento de campo realizado pela pesquisadora.

Cabe ressaltar que os dados são de 2011, ou seja, existe uma defasagem de mais de 10 anos em análises; entretanto, o fato de a prefeitura de Alvorada do Sul não disponibilizar os referentes dados em tempo hábil para elaboração dos relatórios técnicos preliminares, componentes do processo de elaboração do PDUI da RML, contribuiu para que a URBTEC utilizasse os dados apresentados acima.

A presente pesquisa visa contribuir na atualização dos dados referentes ao município de Alvorada do Sul, em relação ao número de passageiros que realizam o movimento pendular em

direção ao polo da RML por motivos de saúde, visto que a prefeitura municipal não forneceu os dados em tempo hábil, à elaboração dos relatórios técnicos preliminares que compõe o PDUI da RML (2021).

Segundo pesquisa de campo, realizada por meio do fornecimento de dados apresentados pela chefe de saúde, da divisão pública do município de Alvorada do Sul, Fernanda Toledo (2023), atualmente, 42 passageiros utilizam o ônibus disponibilizado pela prefeitura, para o transporte de passageiros que realizam o movimento pendular por motivos de saúde, pela manhã; e 32 passageiros no período da tarde, totalizando-se 74 passageiros em média, a realizar a movimentação diariamente com origem em Alvorada do Sul em direção à Londrina.

Em relação ao ensino superior, o acesso público ocorre por meio de subsídio nas passagens dos alunos considerados necessitados, devidamente cadastrados junto ao Centro de Referência de Assistência Social e matriculados em instituições de nível superior ou equivalente; o valor é repassado pela prefeitura aos proprietários das vans, que realizam o transporte dos estudantes mediante demanda pela oferta do serviço.

Procurou-se, para pesquisa, fontes referentes à obtenção de dados acerca dos movimentos pendulares em relação ao ensino. Os dados obtidos foram fornecidos pela empresa “TRANS R.S Transporte e Turismo”. Segundo o responsável, a empresa transporta diariamente 28 alunos para Londrina/PR, no período noturno, bem como compartilha a informação de que existe, ainda, outro motorista, realizando o transporte de 18 alunos no mesmo turno, em outra van, diariamente.

Quando se é questionado ao motorista, acerca da existência de outros veículos, que realizam o transporte de alunos para Londrina/PR nos demais turnos, ele responde: “Isso, só tem a noite, de manhã não tem em lugar nenhum, ninguém vai pra Londrina, nem faculdade, nem particular, de manhã nem a tarde não” (Alexandre Rabelo, 2023).

Segundo o estudo Fresca (2012) (estudos esses que referenciam os relatórios técnicos preliminares apresentados pela URBTEC, para nortear o PDUI da RML, em relação à mobilidade pública metropolitana), em 2011, aproximadamente 60 indivíduos realizavam diariamente o movimento pendular por motivos de saúde, e 85 por motivos de educação/ensino. A presente pesquisa apresenta que em 2023, 74 indivíduos realizam o movimento pendular em direção à Londrina/PR, por motivos de saúde, transportados pelo “ônibus da saúde”, em dois turnos, matutino e vespertino. E 46 indivíduos realizam o movimento pendular em direção à Londrina/PR, por motivos de educação/ensino, por meio de vans particulares coletivas, exclusivamente no período noturno.

Para o acesso à educação superior existem vans particulares que recebem subsídio da prefeitura para oferecer serviço aos universitários que renovam seus cadastros anualmente. Se considerado a população absoluta de Alvorada do Sul, de fato o índice de migração pendular que se tem conhecimento é relevante. A frota de veículos do município está entre as que menos cresceu, segundo o relatório técnico preliminar acerca da mobilidade metropolitana do PDUI, 2022.

Os movimentos pendulares em relação ao acesso à saúde são de maior controle da prefeitura municipal de Alvorada do Sul, pois ela oferece diariamente o ônibus, que transporta passageiros à Londrina/PR, para realização de procedimentos na área da saúde, entre outros. É necessário, no entanto, o agendamento do transporte, devido à lotação diária.

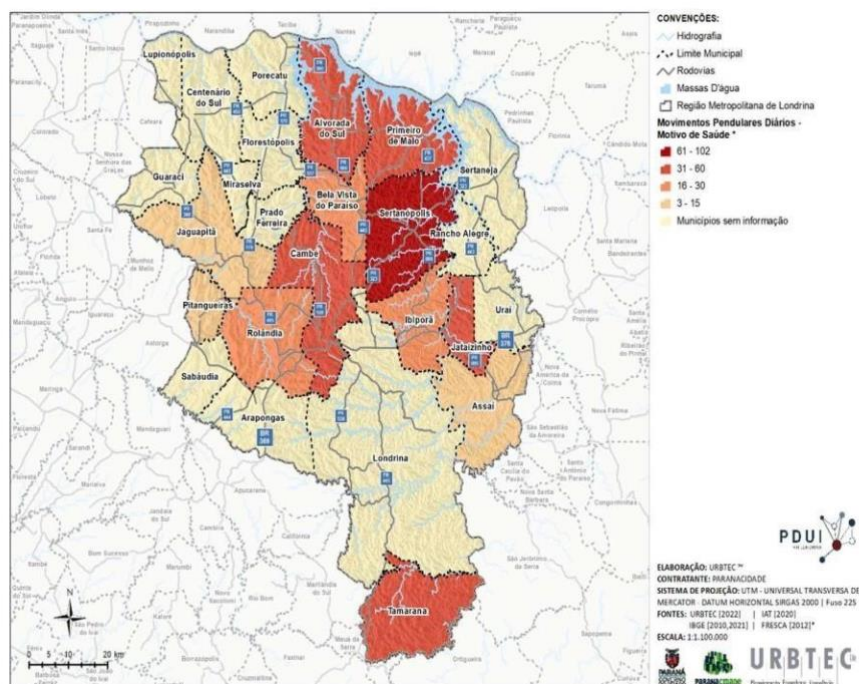
O “ônibus da saúde”, como é conhecido pela população Alvoradense, é fundamental para integração ao polo da RML, de modo que nem todos os passageiros que utilizam o serviço, necessariamente, o realizam para tratamento de saúde ou algo relacionado; frequentemente, é comum que os passageiros utilizem o ônibus da saúde para outros fins, esse fato corrobora para a lotação diária do veículo.

Segundo as informações disponibilizadas pelos relatórios técnicos preliminares que compõem a elaboração do PDUI da RML, o serviço de transporte público metropolitano é oferecido no município de Alvorada do Sul; entretanto, vale considerar a qualidade e a acessibilidade oferecida na realização do movimento.

Apesar do transporte público metropolitano ser oferecido, de modo até questionável, como se foi evidenciado no presente capítulo, a pesquisa confere a informação de que para o atendimento da real necessidade da população Alvoradense em relação ao acesso às FPIC's, e oportunidades no mundo do trabalho, devido à rigidez e à regularidade em que o transporte público é disponibilizado atualmente, é necessário a utilização de vans particulares e do ônibus da saúde, fato esse que, de certa forma, provoca segregação devido à burocracia existente para se ter acesso ao serviço nesses casos.

Como se observa na figura 25, Alvorada do Sul/PR se destaca em número de passageiros que realizam a migração pendular em direção a Londrina/PR, por motivos de saúde, pois não são todos os passageiros que utilizam o ônibus da saúde e estão realizando o movimento para tratamento de saúde ou por motivo relacionado; não raras vezes os usuários precisam utilizar esse transporte para outros fins, e ficam condicionados à existência de vagas. O serviço é oferecido gratuitamente pela prefeitura municipal.

Figura 25 - Movimentos pendulares por motivo de Saúde (2011)



Fonte: Fresca (2012). Adaptado por URBTEC, 2021.

A seletividade das empresas que oferecem o transporte público intrametropolitano na RML, a princípio, se justificaria pela falta de infraestrutura (rodoviárias locais), ou, entre os municípios menos urbanizados, considerados rurais adjacentes, bem como a demanda pelo serviço; entretanto, como observa-se na figura 25, o serviço é oferecido em municípios rurais adjacentes, e no que se refere à existência de rodoviária, não é um problema ao município de Alvorada do Sul, visto que a possuiu; de modo que se torna evidente que a disponibilidade do serviço de transporte público metropolitano, neste caso, é balizada por razões meramente mercadológicas.

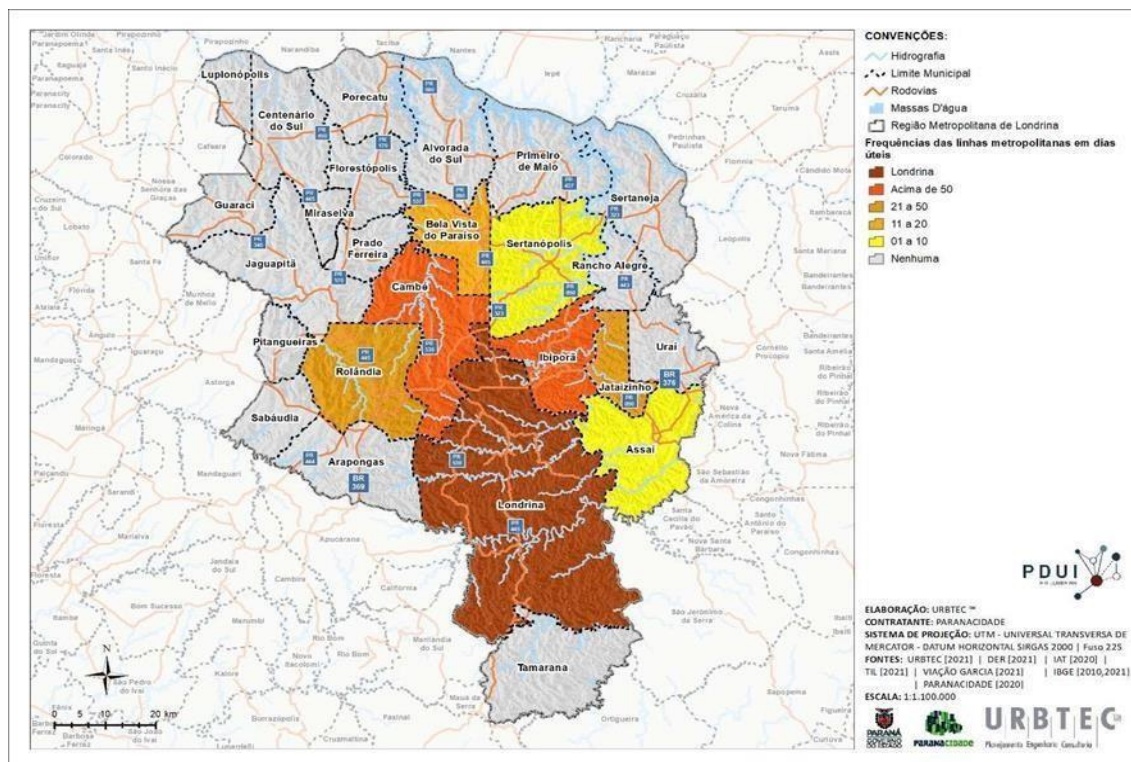
A mobilidade urbana metropolitana possuiu extrema relevância observada, entre outros documentos oficiais: na Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012); na Política Nacional de Desenvolvimento Regional (2019); nos relatórios que compõem o processo de elaboração do Plano Nacional de Desenvolvimento Urbano (2020); considerada FPIC prioritária pelo PDU (2021) da RML, se apreciando as respectivas documentações, chega-se à conclusão que, de modo algum, se pode entregar, por parte do poder público, em totalidade à administração privada, ou apenas às leis de mercado, de oferta e demanda, devido sua função no ordenamento territorial.

A rede urbana exerce função fundamental no ordenamento territorial e regional, assim como exerce a mobilidade pública metropolitana. Isso significa que permitir que o transporte

público intrametropolitano (como no caso de Alvorada do Sul/PR) seja em totalidade gerenciado por empresas privadas, é permitir que as mesmas tenham uma visão essencialmente capitalista na questão da dinâmica de circulação intrametropolitana pública coletiva, de modo que devido seu caráter, a mesma não pode se basear apenas em função da reprodução e acumulação do capital, conseqüentemente, desse modo, acentuam-se as desigualdades socioeconômicas e a segregação socioespacial, sobretudo no que se diz respeito às populações em situação de vulnerabilidade socioeconômica.

Na figura 26, elaborado pela URBITEC (2021), para compor o relatório técnico preliminar da mobilidade metropolitana da RML, se evidencia déficit no oferecimento do serviço público de transporte metropolitano no município de Alvorada do Sul, entre outros municípios que compõem a RML. Em sobreposição à figura 8, é notável que o transporte público metropolitano acompanha as regiões de alta renda do estado, ao passo que desconsidera as regiões estagnadas economicamente. Essa política protagonizada pelas empresas privadas caminha na contramão do que se estabelece os diversos documentos nacionais e estaduais, que, em tese, norteiam as relações que envolvem a mobilidade urbana metropolitana.

Figura 27 – Frequência diária das linhas metropolitanas da RML



Fonte: URBTEC, 2021

O conceito de integração entre os municípios que compõem a RML, princípio fundamental e de interesse público metropolitano, como se observa na figura 27, não está sendo representado na frequência diária em que as linhas de transporte público metropolitano realizam o serviço, evidenciando fortes indícios da necessidade do melhoramento no oferecimento dos serviços na RML, sobretudo nas áreas estagnadas economicamente, para que o mesmo possa contribuir efetivamente e em totalidade, na integração entre os municípios que compõem a RML, de modo que deve-se considerar na gestão pública metropolitana a efetividade integral do serviço de transporte público metropolitano, em totalidade da abrangência da RML, e não apenas no núcleo central e estendido urbano, como se observa na figura 27. Nas palavras de Santos:

A diminuição relativa dos preços dos transportes, sua qualidade, diversidade e quantidade, cria uma tendência ao aumento de movimento. O número de produtos, mercadorias e pessoas circulando cresce enormemente, e como consequência a importância das trocas é cada vez maior, pois elas não apenas se avolumam como se diversificam (Santos, 1996a, op. cit., p. 51 apud Tavares, 2002, p. 132).

A citação acima expressa uma das características principais no que se diz respeito ao papel do advento das redes no ordenamento territorial metropolitano; nela é possível observar que a retórica da demanda pelo serviço não, necessariamente, é fundamental para o oferecimento do mesmo, uma vez que, como abordado, o movimento inverso reforça relações

preestabelecidas, criando condições e possibilidades para o desenvolvimento socioeconômico, mediado pelo oferecimento do transporte público efetivo.

A citação supracitada foi analisada dentro do contexto empregado na dissertação de mestrado de José Humberto Tavares, 2001. A pesquisa intitulada: “Aglomeração Urbana de Londrina: integração territorial e intensificação de fluxos” realiza, dentre outras, a análise da importância das redes urbanas, na formação do núcleo urbano central de Londrina, de modo que é possível observar que apenas a integração por parte de municípios, que por motivos específicos adquiriram dinâmica intensa em suas relações entre redes urbanas, não é o suficiente para a promoção da justiça social no espaço metropolitano, sendo necessária maior articulação do poder público para promoção de ações e políticas públicas que atendam às necessidades socioeconômicas dos municípios integrantes da RML. Nesse sentido:

Por isso, a ação pública com relação a estas áreas exige, sobretudo, esforços organizados no sentido da formação de consensos políticos amplos, forjando-se condições que reconheçam que, no espaço das metrópoles, não ocorre equilíbrio que resulte necessariamente da intensificação das relações de integração funcional entre os centros urbanos que as integram. Ao contrário, a experiência tem demonstrado que a contraface da maior integração tem sido a formação de maiores tensões sobre o território, de crescente competição entre localidades e de aprofundamento das desigualdades econômicas e sociais entre áreas de concentração e crescimento e áreas de marginalização e esvaziamento (Pereira; Furtado, 2011, p. 103).

Diversos são os desafios para gestão metropolitana no país. Dentre eles, sem dúvida, a coesão e coerência nas ações públicas são, de fato, uma barreira ao rompimento das políticas pontuais, que, por vezes, acabam por favorecer espaços intensamente integrados, em detrimento dos espaços periféricos, criando, reforçando e/ou reproduzindo a segregação socioespacial, e a desigualdade socioeconômica. Nesse contexto, a integração entre os territórios que compõem a RML, como no caso de Alvorada do Sul, mediado pelo transporte público metropolitano, efetivo e de qualidade, é uma ferramenta combativa à estagnação socioeconômica e à segregação socioespacial.

Outra limitação central ao encaminhamento da questão da gestão metropolitana diz respeito à indisponibilidade de recursos para financiar o equacionamento de problemas metropolitanos, assim como à deficiência de soluções técnicas para definir e implementar sistemas de infraestrutura urbana e social, em aglomerações urbanas, que não podem ser viabilizadas isoladamente por uma localidade (Pereira; Furtado, 2011, p. 103).

Nesse sentido, a elaboração do PDUI da RML é um marco histórico para gestão da RML, conforme se observou na apreciação dos relatórios técnicos preliminares, e no acompanhamento das audiências públicas. Em tese, a gestão metropolitana, mediada pelo PDUI, deve,

paulatinamente, sanar diversas questões até então apontadas enquanto barreiras à gestão metropolitana, no que se diz respeito à participação popular em todo processo, na interação entre os entes federativos; captação de recursos financeiros e técnicos; bem como na avaliação do recorte metropolitano, que, por vezes, é marcado por inconsistências teóricometodológicas, influenciadas por interesses políticos. Entretanto, a efetividade do PDUI da RML, para gestão metropolitana, apenas poderá ser apreciada e/ou revisada, a princípio, após se passados dez anos, a contar da data de seu estabelecimento. Entretanto, é relevante para a efetivação e êxito do PDUI a realização de pesquisas pontuais de diagnóstico municipal relacionadas às FPICs. O tópico seguinte trata-se da apreensão das condições do transporte público intrametropolitano no município de Alvorada do Sul, entre os anos de 2021 a 2024.

4.1 RESULTADOS DA PESQUISA ONLINE E DOS QUESTIONÁRIOS APLICADOS ACERCA DO TRANSPORTE PÚBLICO INTRAMETROPOLITANO NO MUNICÍPIO DE ALVORADA DO SUL/PR, 2023

A presente pesquisa desdobrou-se em duas fases, a saber: a primeira fase trata-se de pesquisa on-line, aplicada, aleatoriamente, entre moradores do município de Alvorada do Sul, no intuito de se realizar o levantamento de dados primários; a segunda fase trata-se da aplicação de questionários dentre moradores do município distribuído de forma aleatória, essa segunda fase tem por objetivo aumentar a amostra população entrevistada, bem como caracterizar a população entrevistada.

A pesquisa remota realizada em 2023, com moradores do município de Alvorada do Sul/PR, por meio da plataforma virtual *Googleforms*, visando levantamentos de dados primários, gerou os resultados que serão neste capítulo apresentados. O questionário resumiu-se em perguntas relacionadas ao transporte público metropolitano do município de Alvorada do Sul.

O questionário possui 7 conforme disposto no anexo A, questões fechadas e objetivas. A intenção de se ter optado na pesquisa por esse tipo de questionário foi atingir o número máximo de moradores possíveis, visto que, em outro momento, quando se realizará o esboço para pesquisa remota, constatou-se que as pesquisas abertas, ou muito densas, eram evitadas pelos moradores, de modo que optou-se pela pesquisa objetiva.

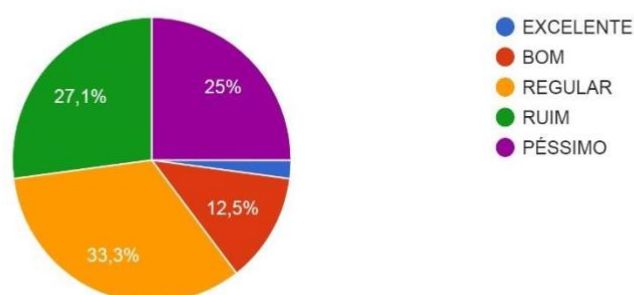
A pesquisa obteve o alcance de 48 moradores do município, o link para realização da investigação foi: <https://forms.gle/QvcMAntxdwCq65Bk6>, divulgada entre os moradores do município, via aplicativo WhatsApp.

No gráfico 2 se observa o resultado da classificação realizada pela população entrevistada acerca do transporte público de Alvorada do Sul, dos quais tinham a opção de escolher entre: excelente, bom, regular, ruim e péssimo.

Gráfico 2 – Classificação do transporte público para a população de Alvorada do Sul/PR

COMO VOCÊ CLASSIFICA O TRANSPORTE PÚBLICO DE ALVORADA DO SUL?

48 respostas



Fonte: Pesquisa remota (2023).

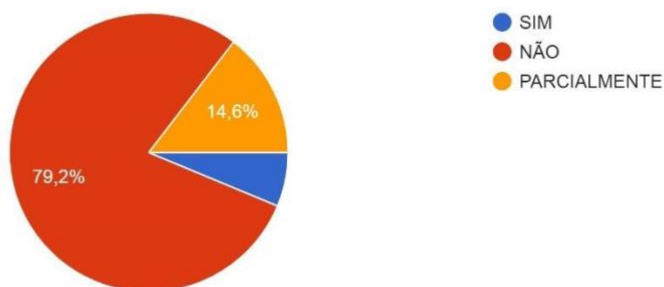
Segundo o resultado da pesquisa realizada acerca da qualidade do transporte público metropolitano no município de Alvorada do Sul, apresentado no gráfico 2, dentre os 48 moradores que responderam ao questionário, 33,3% consideraram-no enquanto regular, 27,1% ruim, 25% péssimo, 12,5% bom e 2,1% excelente. É considerável que a soma dos moradores entrevistados que classificaram o transporte público de Alvorada do Sul nessa pesquisa entre ruim e péssimo totalizaram 52,1% do total entrevistado, ao passo que 33,3% o percebem enquanto regular. Os dados apontam alta insatisfação por parte dos entrevistados em relação ao transporte público no município de Alvorada do Sul.

O gráfico 3 aponta os resultados da satisfação por parte dos 48 entrevistados, acerca dos horários em que o transporte público metropolitano é oferecido no município, na rodoviária local.

Gráfico 3 – Nível de satisfação com os horários do transporte público no município de Alvorada do Sul/PR

VOCÊ CONSIDERA QUE OS HORÁRIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO OFERECIDOS É SUFICIENTE?

48 respostas

**Fonte:** Pesquisa de remota (2023).

Como visto no gráfico 3, dos 48 moradores que responderam ao questionário, 79,2% consideram insuficiente a disponibilidade de horários em que o transporte público metropolitano é oferecido no município de Alvorada do Sul; 14,6% consideram que os horários atuais em que se oferecem o serviço de transporte público é parcialmente suficiente; e apenas 6,2% do total dos entrevistados considera suficientes os horários em que são disponibilizados o transporte público no município.

Os dados do gráfico 3 corroboram com os pressupostos iniciais da presente pesquisa em relação à possível rigidez nos horários de oferecimento do transporte público metropolitano no município de Alvorada do Sul. Como visto nos capítulos anteriores, o transporte de passageiros de Alvorada do Sul em direção ao polo da RML, para acesso as FPIC's, educação e saúde é realizado pelo “ônibus da saúde” e por vans particulares. No entanto, esse fator reproduz a segregação socioespacial, visto que o acesso a esses serviços supracitados não é totalmente democratizado, tanto pela disponibilidade de assentos, quanto em relação ao agendamento prévio, no caso do acesso ao ônibus da saúde.

Em relação as vans que realizam a movimentação para transportar estudantes de Alvorada do Sul em direção à Londrina, o acesso é apenas parcialmente custeado pela prefeitura municipal dentre os estudantes cadastrados junto ao Centro de Referência da Assistência Social (CRAS) que comprovem baixa renda. O serviço de transporte, neste caso dos estudantes, é oferecido apenas no período noturno, sendo que o valor integral mensal da passagem é atualmente de R\$ 600. Segundo alguns estudantes, há casos em que o valor da passagem ultrapassa o valor da mensalidade do curso superior.

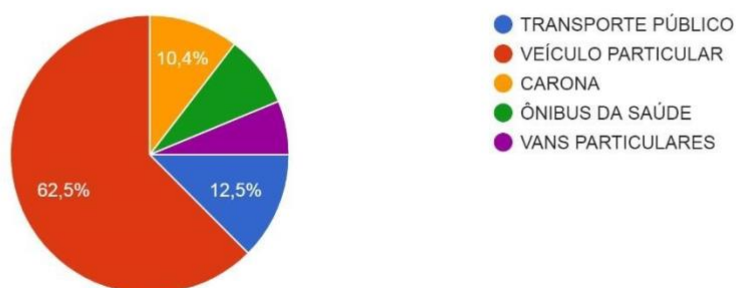
As FPICs compartilhadas entre os municípios que compõem a RML de modo algum se resumem ao acesso aos aparelhos de educação e saúde. Segundo o PDUI da RML, as FPICs prioritárias são aquelas relacionadas ao uso do solo, à mobilidade metropolitana e ao meio ambiente. No caso de Alvorada do Sul é evidente que a FPIC prioritária de mobilidade metropolitana deve ser otimizada para garantir o acesso da população às centralidades que se concentram no polo da RML.

A busca por empregos por parte da população Alvoradense no polo da RML é de fato mediado pelo transporte público metropolitano para aqueles que não possuem veículo próprio, ou não possuem a opção de usufruir de carona em direção à Londrina. De modo que a rigidez nos atuais horários de oferecimento de transporte público metropolitano, com origem em Alvorada do Sul e destino à Bela Vista, para conexão em direção à Londrina, dificulta a possibilidade de atuação no mercado de trabalho por parte da população Alvoradense, que depende do transporte público para ter acesso às possibilidades e oportunidades oferecidas no polo da RML; tal pressuposto é evidenciado na insatisfação da população entrevistada devido ao atual oferecimento nos horários em que o serviço é oferecido.

O gráfico 4 diz respeito ao meio de transporte utilizado pela população entrevistada para realização do movimento pendular, com origem em Alvorada do Sul em direção ao município de Bela Vista do Paraíso e ao polo da RML.

Gráfico 4 – Tipo de transporte utilizado pela população para se locomover entre os municípios de Londrina ou Bela Vista do Paraíso

QUAL MEIO DE TRANSPORTE VOCÊ UTILIZA QUANDO NECESSITA IR EM LONDRINA OU BELA VISTA DO PARAÍSO?
48 respostas



Fonte: Pesquisa remota (2023).

Como se observa no gráfico 4, 62,5% da população entrevistada realiza o movimento pendular com origem no município de Alvorada do Sul em direção à Bela Vista do Paraíso e

Londrina, utilizando-se de veículos particulares; 10,4% realizam a movimentação proporcionada por caronas; 12,5% utiliza o transporte público metropolitano; e 14,6 % fazem uso do ônibus da saúde e vans particulares.

O gráfico 4 demonstra a pequena participação do transporte público metropolitano na realização da migração pendular com origem em Alvorada do Sul e direção à Bela Vista do Paraíso e ao polo, Londrina. Ao passo que mais da metade do movimento pendular realizado em direção aos dois municípios supracitados são realizados por veículos particulares.

O índice de caronas enquanto alternativa para realização do movimento pendular por parte da população Alvoradense entrevistada é praticamente igual ao número de passageiros que utilizam o transporte público metropolitano, sendo que o índice da utilização do ônibus da saúde e as vans particulares para realização do movimento pendular supera a utilização do transporte público intrametropolitano.

Em relação ao resultado acerca da importância que a população entrevistada atribui ao transporte público metropolitano no município de Alvorada do Sul, foram unânimes os que consideram importante o transporte público no município. Entretanto, o índice de caronas enquanto alternativa à migração pendular, está abaixo apenas 2%, do índice em que o serviço de transporte público é utilizado.

Ainda se relacionado ao gráfico 3, que aponta a insatisfação de 79,2% dos entrevistados em relação aos horários em que o serviço de transporte público é oferecido, encaminha-se na direção a um dos possíveis motivos pelos quais o transporte público em Alvorada do Sul é tão pouco utilizado e/ou demandado: a rigidez nos horários de oferecimento do serviço.

Tal fato leva a outra questão também proeminente, relacionada à demanda pelo serviço do transporte público metropolitano em Alvorada do Sul. A demanda é relativamente baixa, justamente por significativa razão da rigidez nos horários, de modo que a demanda pelo serviço, neste caso, não pode nortear as políticas de oferecimento dele, por partes das empresas e prefeitura municipal.

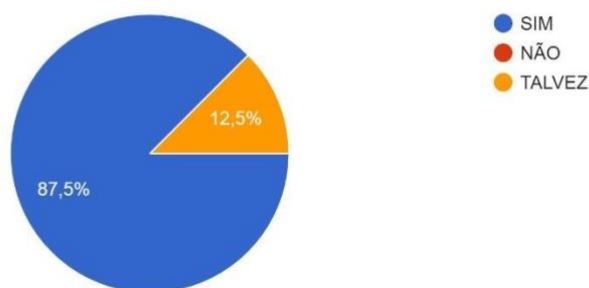
Deve-se considerar a mobilidade pública metropolitana no município enquanto FPIC prioritária, como discerne os relatórios técnicos preliminares acerca do PDUI da RML, e não apenas na perspectiva mercadológica, pois corre-se o risco de se desumanizar o direito do cidadão de ir e vir.

O gráfico 5 está relacionado à percepção que a população entrevistada possuiu em sobre a dinâmica do transporte público e o desenvolvimento da população Alvoradense, no contexto do acesso aos serviços centralizados no polo da RML.

Gráfico 5 – Parecer da população sobre a possibilidade de desenvolvimento ao disponibilizar mais ônibus de acesso a Londrina, Bela Vista do Paraíso e Alvorada do Sul.

VOCÊ CONSIDERA QUE SE FOSSEM OFERECIDOS MAIS HORÁRIOS DE ÔNIBUS PARA O ACESSO À LONDRINA E BELA VISTA DO PARAÍSO, IRIA DE ...LVIMENTO DA POPULAÇÃO DE ALVORADA DO SUL?

48 respostas



Fonte: Pesquisa remota (2023).

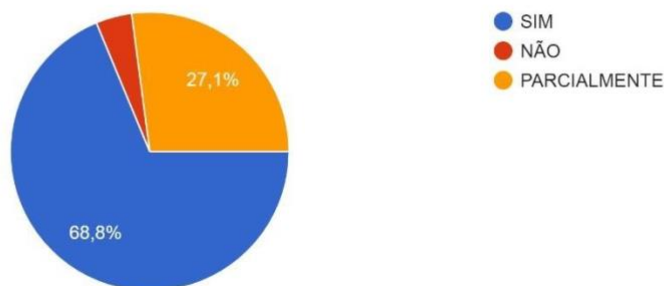
Como se observa no gráfico, 87,5% da população entrevistada considera que no caso de se aumentar a disponibilidade no oferecimento dos horários do transporte público metropolitano em Alvorada do Sul haverá maior desenvolvimento da população do município; 12,5% da população entrevistada considera que “talvez”, no caso de maior disponibilidade de horários no oferecimento do serviço de transporte público no município, irá impactar positivamente a população. Nenhum dos entrevistados considerou que havendo maior disponibilidade nos horários em que se é oferecido o transporte público metropolitano, não contribuiria para o desenvolvimento socioeconômico do município.

O gráfico 6 busca evidenciar por parte dos entrevistados a existência do fato de existir dificuldade em se realizar o movimento pendular com origem no município de Alvorada do Sul em direção à Bela vista do Paraíso e ao polo da RML via transporte público.

Gráfico 6 – Nível de prejudicialidade pela utilização do transporte público para Londrina ou Bela Vista do Paraíso

VOCÊ SE SENTE PREJUDICADO DE ALGUMA FORMA QUANDO NECESSITA IR PARA LONDRINA OU BELA VISTA DO PARAÍSO VIA TRANSPORTE PÚBLICO?

48 respostas



Fonte: Pesquisa remota (2023).

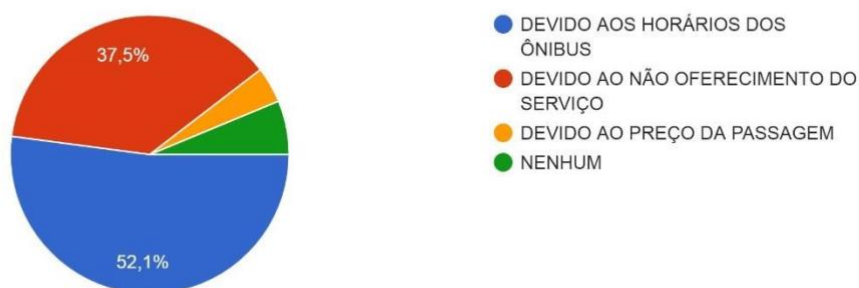
Como se observa no gráfico 6, 68,8% dos entrevistados consideram-se prejudicados quando necessitam realizar a movimentação pendular, ao passo que 21,1% consideram-se parcialmente prejudicados. Apenas 4,1% dos entrevistados não se consideram de alguma forma prejudicados ao necessitarem realizar a movimentação de Alvorada do Sul em direção aos municípios de Bela Vista do Paraíso e Londrina via transporte público intrametropolitano.

O gráfico 7 aponta os motivos pelos quais se consideram prejudicados os participantes da pesquisa, quando necessitam realizar a migração pendular, com origem em Alvorada do Sul em direção à Bela Vista do Paraíso e Londrina, polo da RM.

Gráfico 7 – Motivos pela qual a população se sente prejudicada ao utilizar o transporte público para ir a Londrina ou Bela Vista do Paraíso

POR QUAL MOTIVO?

48 respostas



Fonte: Pesquisa remota (2023).

Como se observa no gráfico, 52,1% dos 48 entrevistados consideram-se prejudicados quando realizam a migração pendular, com origem em Alvorada do Sul, em direção à Bela Vista

do Paraíso e Londrina, devido aos horários em que o serviço é oferecido. 37,5% dos entrevistados consideram-se prejudicados ao realizar o movimento pendular devido ao não oferecimento do serviço; 6,4% da população entrevistada não se considera prejudicada; e 4 % dos entrevistados se consideram prejudicados devido o preço da passagem de ônibus.

Em relação aos horários de transporte público oferecidos no município, 100% dos 48 entrevistados, moradores do município de Alvorada do Sul, gostariam que existissem mais horários de ônibus disponíveis no transporte público metropolitano.

Como se observou na apreciação dos dados disponibilizados pelos gráficos referentes aos questionamentos acerca do transporte público metropolitano no município de Alvorada do Sul, é notável a insatisfação por parte dos entrevistados em relação aos horários rígidos em que o serviço é oferecido, bem como as alternativas utilizadas para suprir a necessidade, que, em tese, deveria ser atendida, conforme prevê a legislação brasileira.

As alternativas utilizadas como as caronas, ônibus da saúde e as vans particulares são extremamente válidas, porém incapazes de tornar o processo de acesso as FPIC's e as oportunidades centralizadas no polo da RML democráticas.

O acesso ao serviço de transporte público metropolitano no município de Alvorada do Sul de qualidade é uma importante ferramenta para a promoção da equidade, justiça social e desenvolvimento socioeconômico; entretanto, como visto na presente pesquisa a rigidez nos horários em que o serviço é oferecido dificulta sua funcionalidade e prejudica a integração entre Alvorada do Sul e a RML.

Visando dar continuidade na apreensão das condições do acesso ao transporte público, foi realizada uma nova pesquisa com universo populacional de 113 moradores do município de Alvorada do Sul-PR, via questionário presencial, em outubro de 2023; a população foi classificada enquanto gênero, renda média e idade, e caracterizada pela profissão e logradouro. Assim como na entrevista online, as questões do questionário presencial visam compreender o nível de satisfação da população entrevistada, bem como sua percepção acerca do transporte público metropolitano no município, conforme disposto no anexo B.

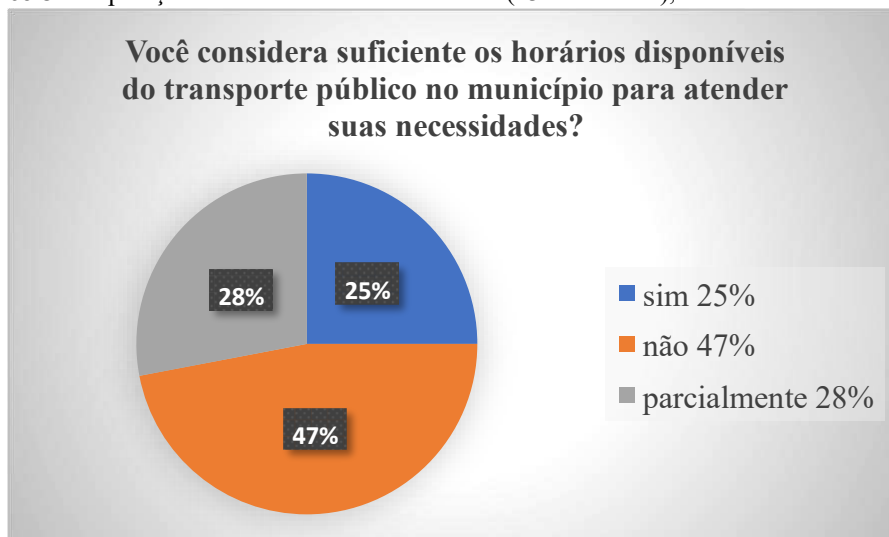
A metodologia utilizada para aplicação dos questionários presenciais se deu a partir de visitas ao Colégio Estadual 14 de Dezembro, de ensino médio, e na Escola Estadual Anastácio Cerezine, de ensino fundamental. Foi solicitado que os alunos regulares do período matutino e vespertino de ambas as escolas levassem o questionário para casa para que seus pais e/ou responsáveis respondessem. Essa metodologia teve exceção apenas em uma turma de 1º ano e dos demais 3º anos do ensino médio do Colégio Estadual 14 de Dezembro.

Essa metodologia visou abranger da melhor forma possível a população com baixo poder aquisitivo, visto que os alunos da Escola Estadual Anastácio Cerezine, matriculadas no período vespertino, possuem renda média inferior aos alunos que frequentam o Colégio Estadual 14 de Dezembro em período integral.

Dos 333 questionários encaminhados para aplicação, apenas 113 foram coletados novamente, e deram origem aos gráficos que serão explorados a seguir, além de respostas em questões abertas, que ressaltam o caráter qualitativo da pesquisa. Ainda assim, se levado em consideração a população absoluta do município de pouco mais de 10 mil habitantes, os 113 questionários coletados abrangem uma amostra populacional considerável.

Inicialmente, a amostra populacional (total de 113 indivíduos) foi caracterizada em gênero, de modo que do total de 113 entrevistado, 43 são homens e 70 mulheres. O gráfico 8 tem por objetivo apresentar a porcentagem da população masculina total entrevistada que considera suficiente, parcialmente suficiente e não suficiente o serviço atualmente oferecido de transporte público no município de Alvorada do Sul.

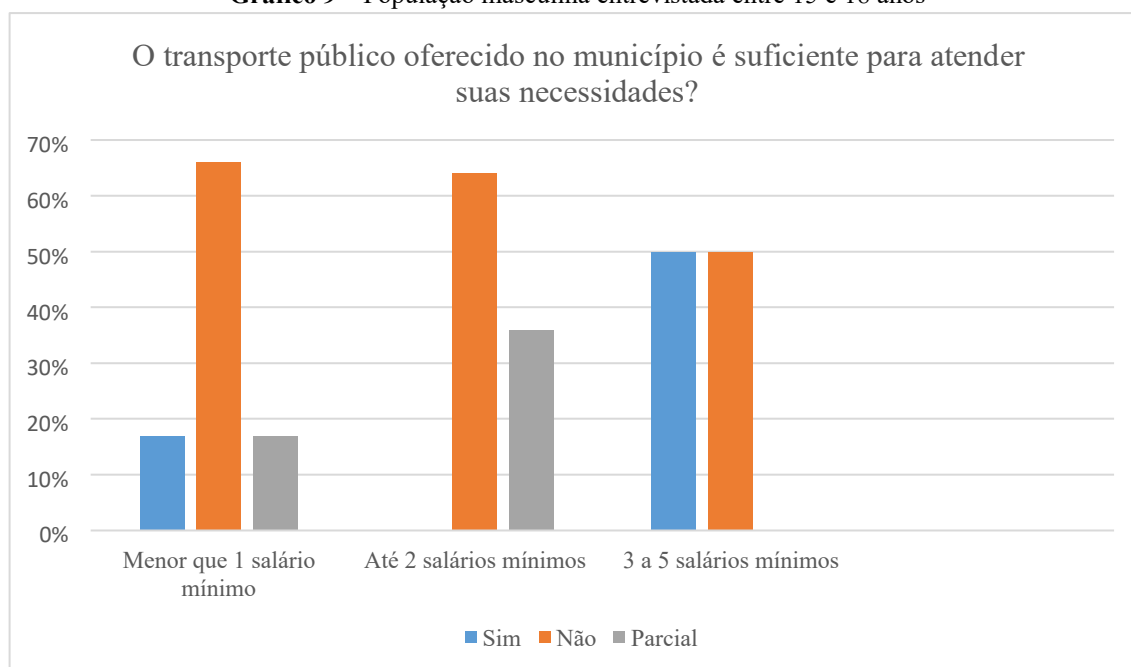
Gráfico 8 – População Masculina total entrevistada (43 indivíduos), Alvorada do Sul-PR, 2023



Fonte: pesquisa de campo (2023).

Como observado no gráfico 8, 47% dos 43 homens entrevistados consideram os horários insuficientes para atender suas necessidades em relação ao transporte público; 28% consideram suas necessidades parcialmente atendidas; e apenas 25% considera suficientes os horários disponíveis. Deve-se levar em consideração que 75% dos homens entrevistados não consideram suficientes os atuais horários em que é oferecido o serviço.

O gráfico 9 procura caracterizar a população masculina entrevistada disposta no gráfico 8 em renda média e faixa etária.

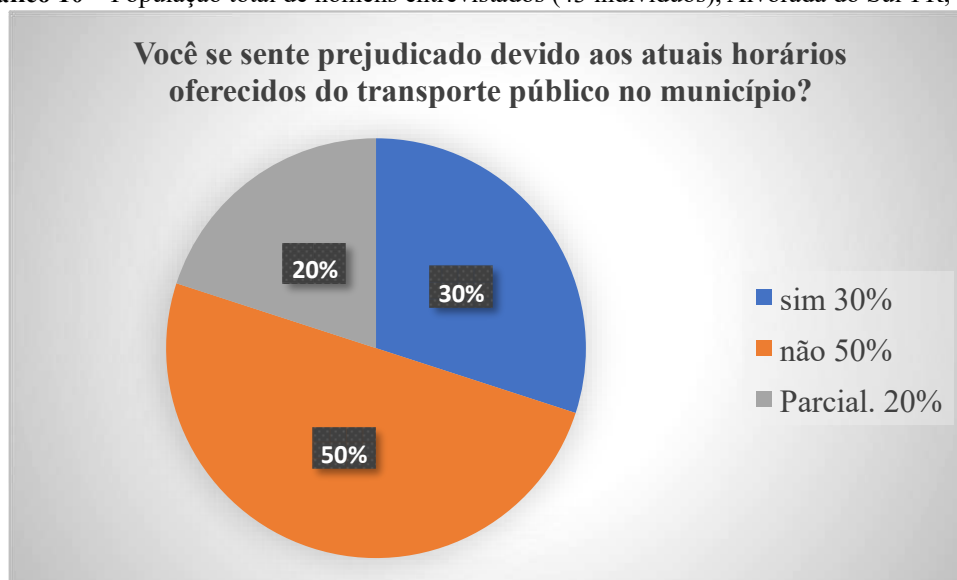
Gráfico 9 – População masculina entrevistada entre 15 e 18 anos

Fonte: pesquisa de campo (2023).

Como se observa no gráfico 9, a população masculina entrevistada entre 15 a 18 anos consideram insuficientes para atender suas necessidades o oferecimento do atual serviço de transporte público no município de Alvorada do Sul. A população com renda menor que um salário mínimo é a mais insatisfeita dentre a faixa etária de 15 a 18 anos, seguido da população com renda média de até 2 salários mínimos.

No que se diz respeito à sensação de prejudicialidade devido ao atual oferecimento do serviço de transporte público intrametropolitano entre a população masculina total entrevistada apresenta-se o gráfico 10.

Gráfico 10 – População total de homens entrevistados (43 indivíduos), Alvorada do Sul-PR, 2023.

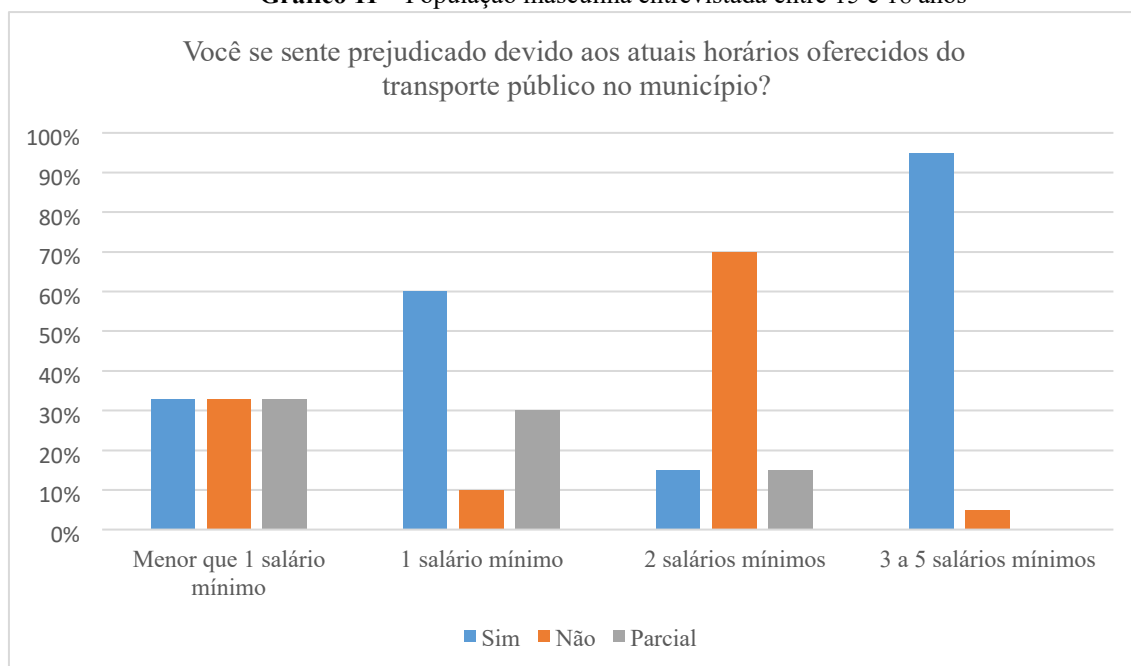


Fonte: pesquisa de campo (2023).

Como se observa no gráfico 10, 30% da população masculina total entrevistada se considera prejudicada em relação aos horários disponíveis do transporte público no município; 20% se considera parcialmente prejudicada; e 50% não se considera prejudicada.

O gráfico 11 caracteriza a população masculina total entrevistada por faixa etária e renda média salarial. A caracterização da população entrevistada por renda média é essencial para que se tenha a dimensão dos mais afetados por renda média pela rigidez nos horários de transporte público no município de Alvorada do Sul.

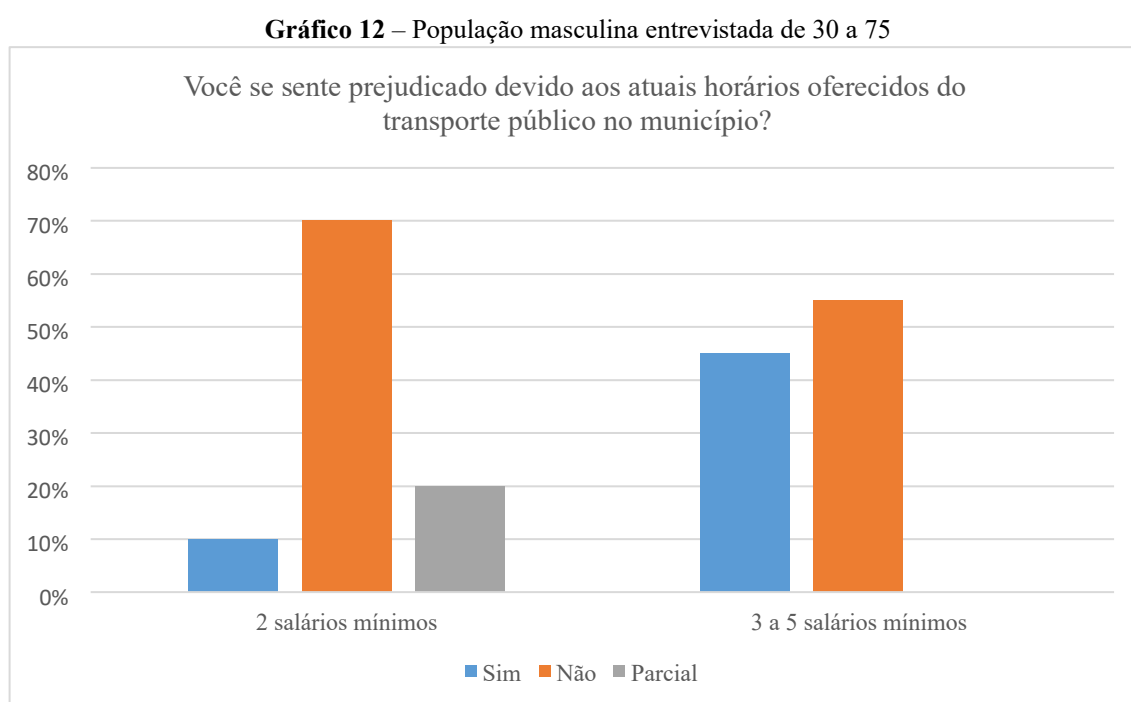
Gráfico 11 – População masculina entrevistada entre 15 e 18 anos



Fonte: pesquisa de campo (2023).

Ao se observar o gráfico 11, nota-se que dentre a população masculina total entrevistada entre 15 a 18 anos, o sentimento de prejudicialidade é maior na população com renda média entre 3 a 5 salários mínimos. Em segundo lugar está a população com renda média de 1 salário mínimo, seguido da população com renda média menor que a de um salário mínimo. A população com renda média de até 2 salários mínimos, em grande maioria, não se sente prejudicada.

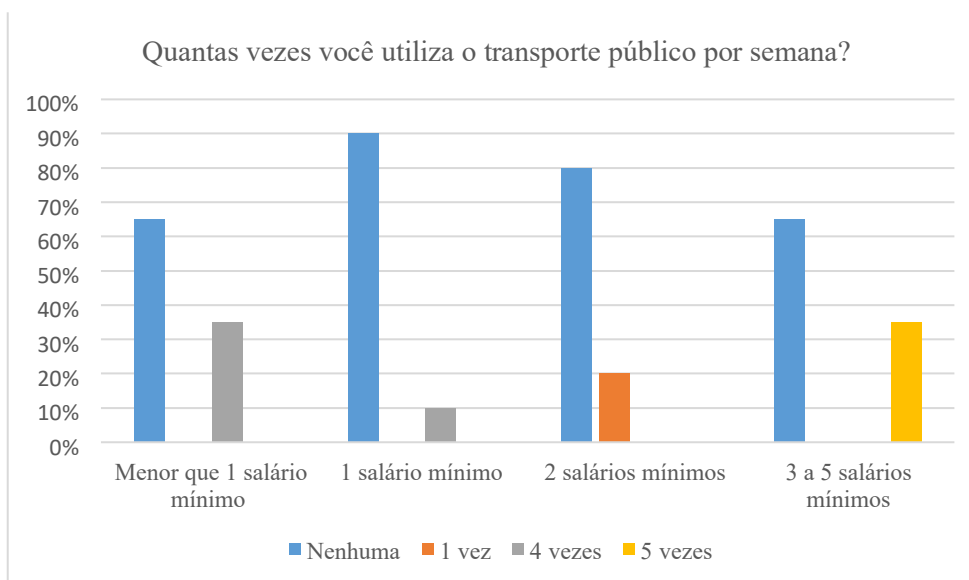
O gráfico 12 aborda o nível de sensação de sentimento de prejudicialidade entre a população masculina entrevistada na faixa etária de 30 a 75 anos, divididos por renda média.



Fonte: pesquisa de campo (2023).

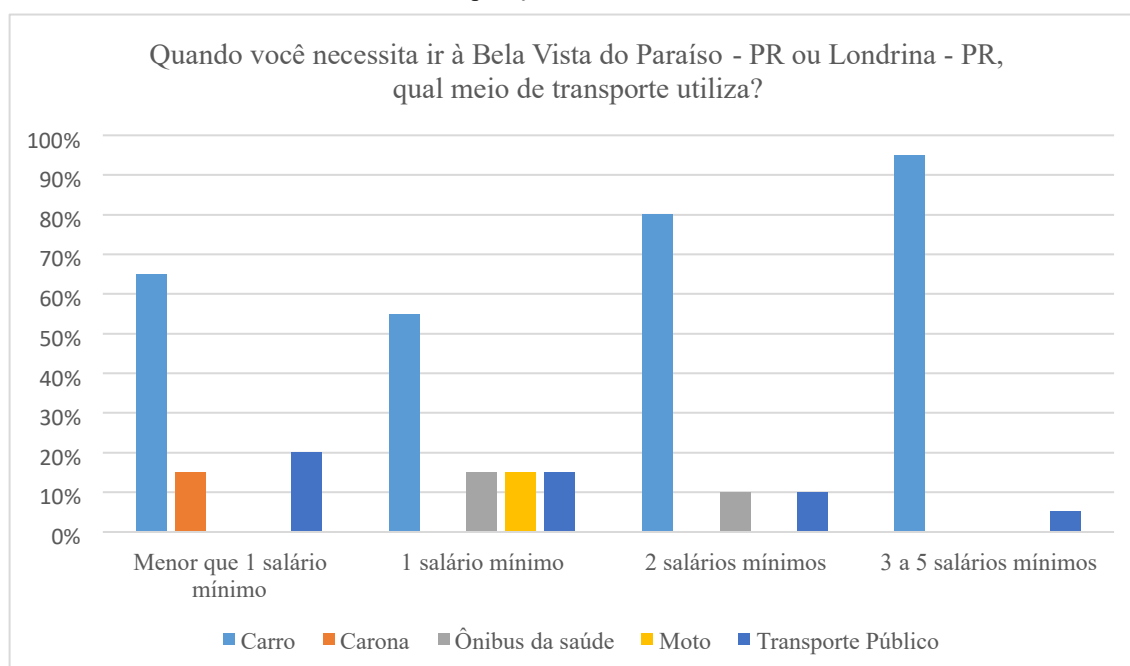
Conforme se observa no gráfico 12, a população masculina entrevistada nessa faixa etária se sente muito menos prejudicada em relação aos horários de transporte público oferecidos no município do que em relação à população masculina com idade entre 15 a 18 anos. Cabe ressaltar que nessa variável a população com renda média de 3 a 5 salários mínimos são os mais insatisfeitos em relação às populações de renda média menores.

No gráfico 13 é possível visualizar a regularidade da utilização do transporte público por semana entre a população masculina total entrevistada por renda média.

Gráfico 13 – População masculina total entrevistada

Fonte: pesquisa de campo (2023).

Conforme se observa no gráfico 13, a população masculina que mais realiza o movimento pendular com origem em Alvorada do Sul destino à Bela Vista do Paraíso ou Londrina é a população com renda média de 3 a 5 salários mínimos, ao passo que a população com renda média de 1 salário mínimo possui menor regularidade em realizar a movimentação. No gráfico 14 está disposto o meio de transporte mais utilizado entre a população masculina entrevistada para realização da referida movimentação pendular.

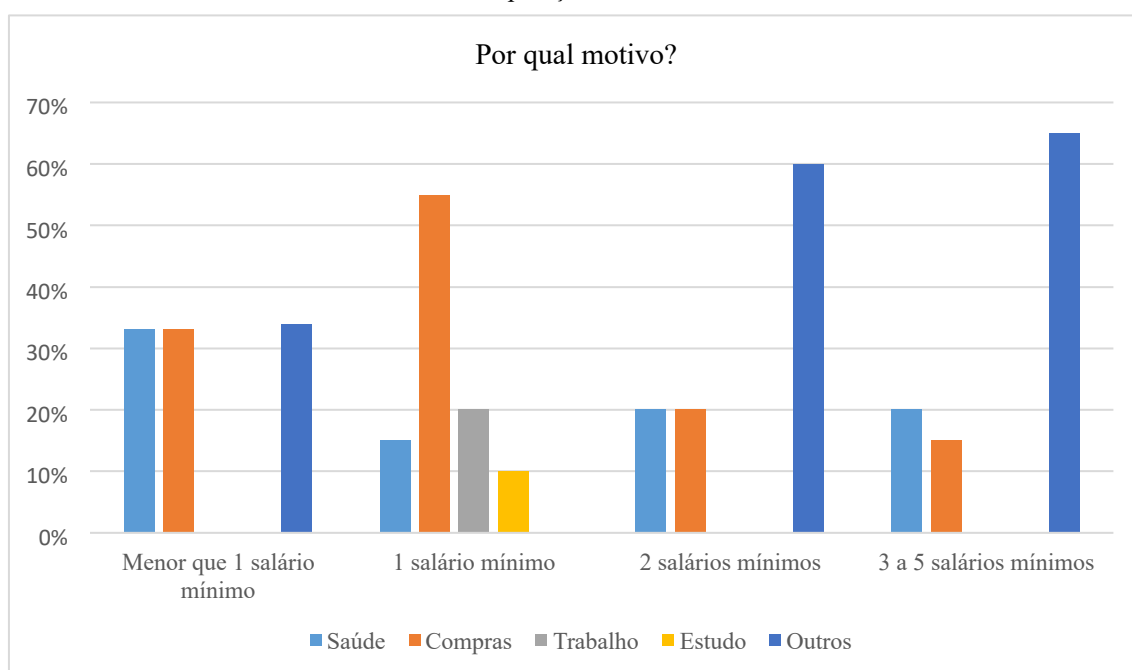
Gráfico 14 – População masculina total entrevistada

Fonte: pesquisa de campo (2023).

Segundo os resultados da pesquisa apresentadas no gráfico 14, o meio de transporte mais utilizado para se realizar a movimentação independente da faixa etária e renda entre a população masculina total entrevistada é o carro. Cabe ressaltar que a utilização da modalidade transporte público se destaca nas populações com renda média de até 1 salário mínimo.

No gráfico 15 é possível se observar as motivações para a movimentação pendular entre a população masculina total entrevistada por renda média.

Gráfico 15 – População masculina total entrevistada

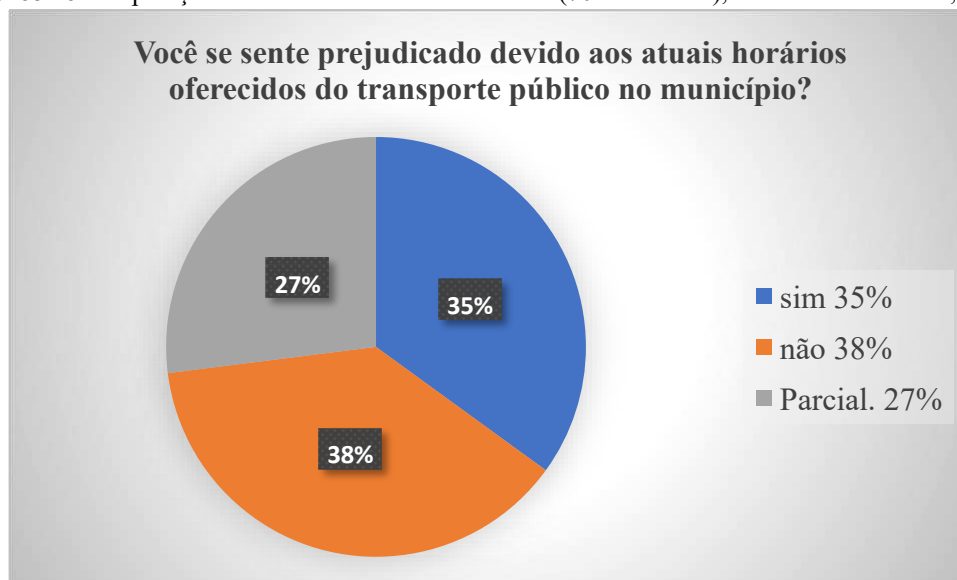


Fonte: pesquisa de campo (2023).

Conforme o gráfico 15, são variadas as motivações que levam os indivíduos da população masculina entrevistada a realizarem a migração pendular. Na população masculina com renda média menor que um salário mínimo, a motivação que se destaca é diversa, enquadrada na categoria “outros”. Na população com renda média de 1 salário mínimo, a categoria “compras” é a que mais se destaca, seguido da categoria “trabalho”. Dentre a população com renda média de 2 salários mínimos, a categoria “outros” atinge 60% das motivações. E na população com renda média superior a 3 salários mínimos, a mesma categoria ultrapassa os 60%.

No gráfico 16 é possível observar o resultado da pesquisa no que se refere ao sentimento de prejudicialidade em relação as condições atuais do oferecimento do serviço de transporte público dentre a população feminina total entrevistada.

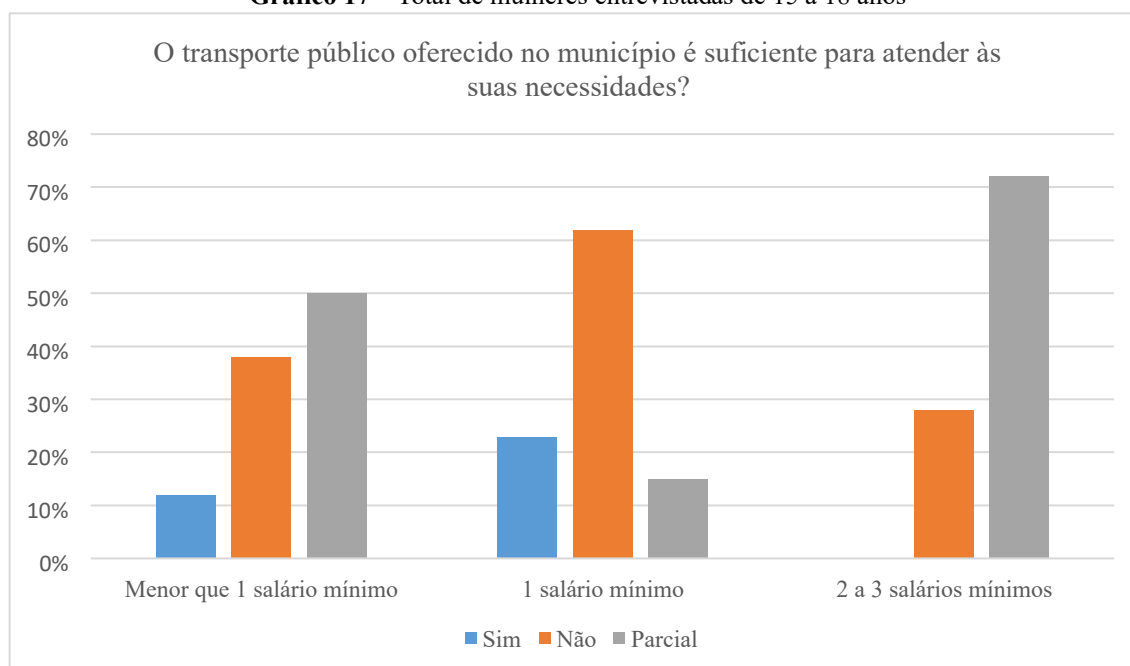
Gráfico 16 – População total de mulheres entrevistadas (70 indivíduos), Alvorada do Sul-PR, 2023.



Fonte: pesquisa de campo (2023).

Conforme se observa no gráfico 16, da população feminina total entrevistada, 35% se sentem prejudicada; 27% parcialmente prejudicadas; e 38% não se consideram prejudicadas. No gráfico 17 é possível se observar o nível de satisfação em relação ao oferecimento atual do transporte público no município entre as mulheres entrevistadas de 15 a 18 anos divididas por renda média.

Gráfico 17 – Total de mulheres entrevistadas de 15 a 18 anos

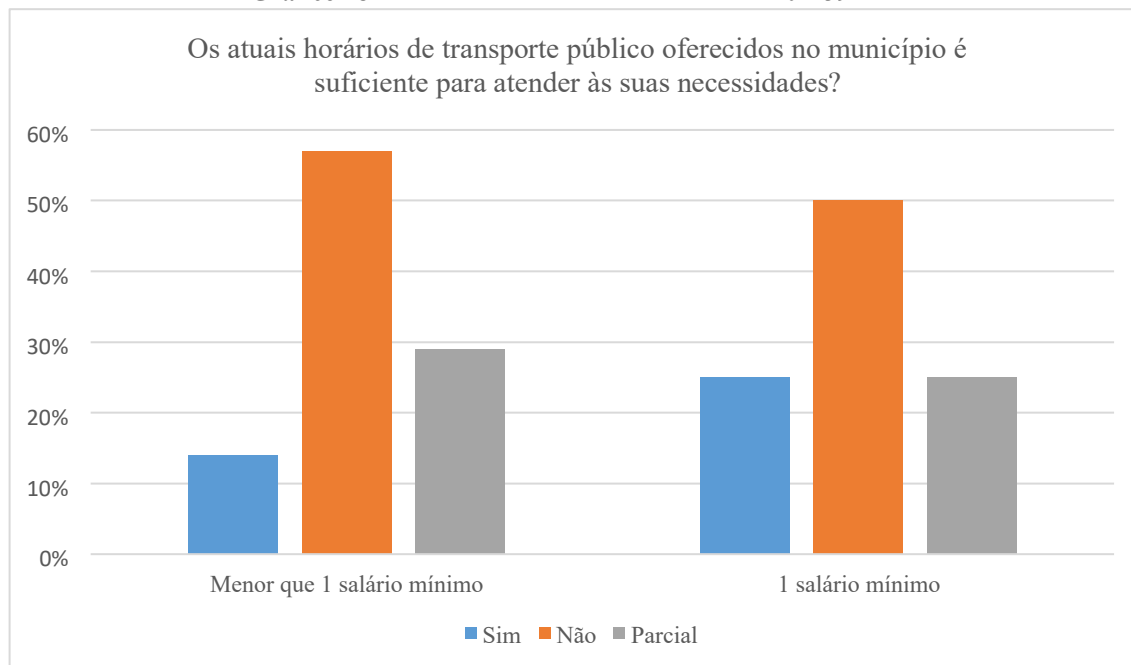


Fonte: pesquisa de campo (2023).

Conforme se observa no gráfico 17, a população feminina entrevistada nessa faixa etária está em maioria insatisfeita ou parcialmente insatisfeita com o atual oferecimento do serviço de transporte público oferecido no município de Alvorada do Sul, com destaque para a população com renda média de 1 salário mínimo.

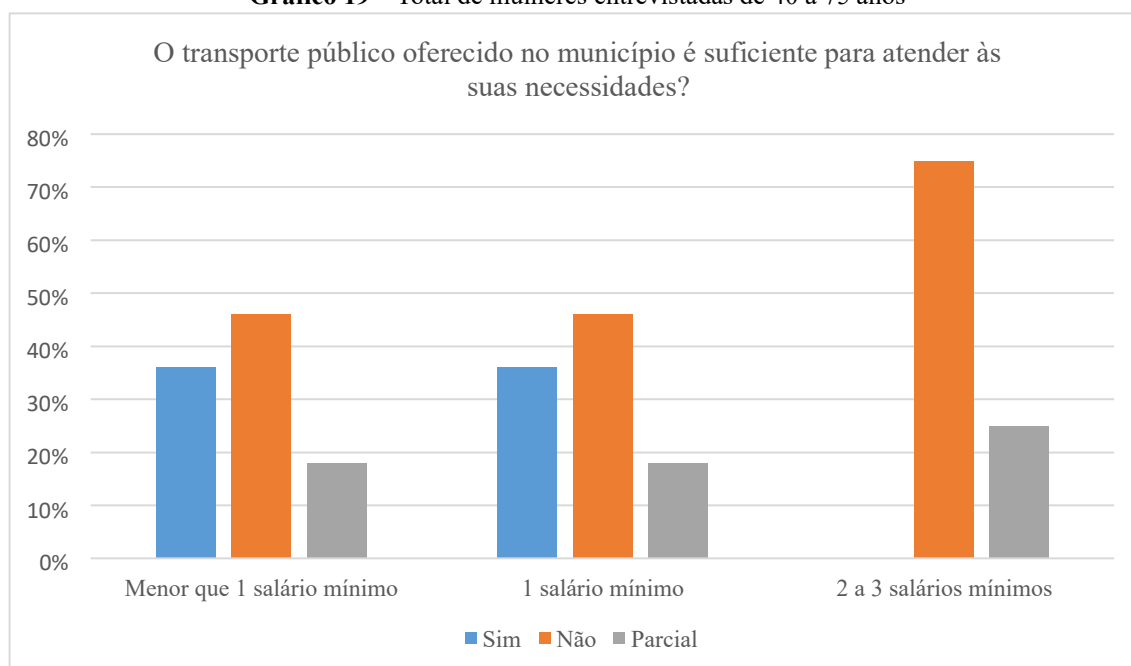
No gráfico 18, a insatisfação permanece entre a população feminina total entrevistada entre 20 e 39 anos, com renda média de até 1 salário mínimo.

Gráfico 18 – Total de mulheres entrevistadas de 20 a 39 anos



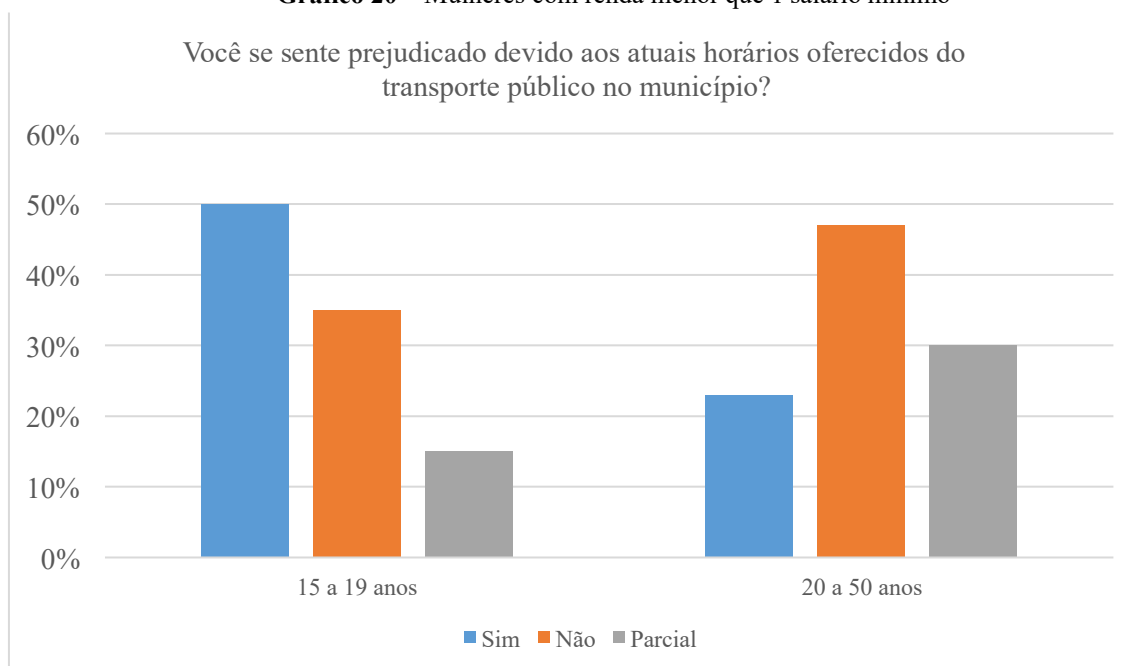
Fonte: pesquisa de campo (2023).

No gráfico 19 é possível observar o nível de insatisfação em relação ao oferecimento do transporte público no município de Alvorada do Sul entre as mulheres entrevistadas de 40 a 75 anos. Assim como nas outras faixas etárias, a insatisfação total é predominante.

Gráfico 19 – Total de mulheres entrevistadas de 40 a 75 anos

Fonte: pesquisa de campo (2023).

No gráfico 20 é possível se verificar os resultados obtidos na pesquisa em relação ao sentimento de prejudicialidade entre as mulheres com renda média menor que a de 1 salário mínimo.

Gráfico 20 – Mulheres com renda menor que 1 salário mínimo

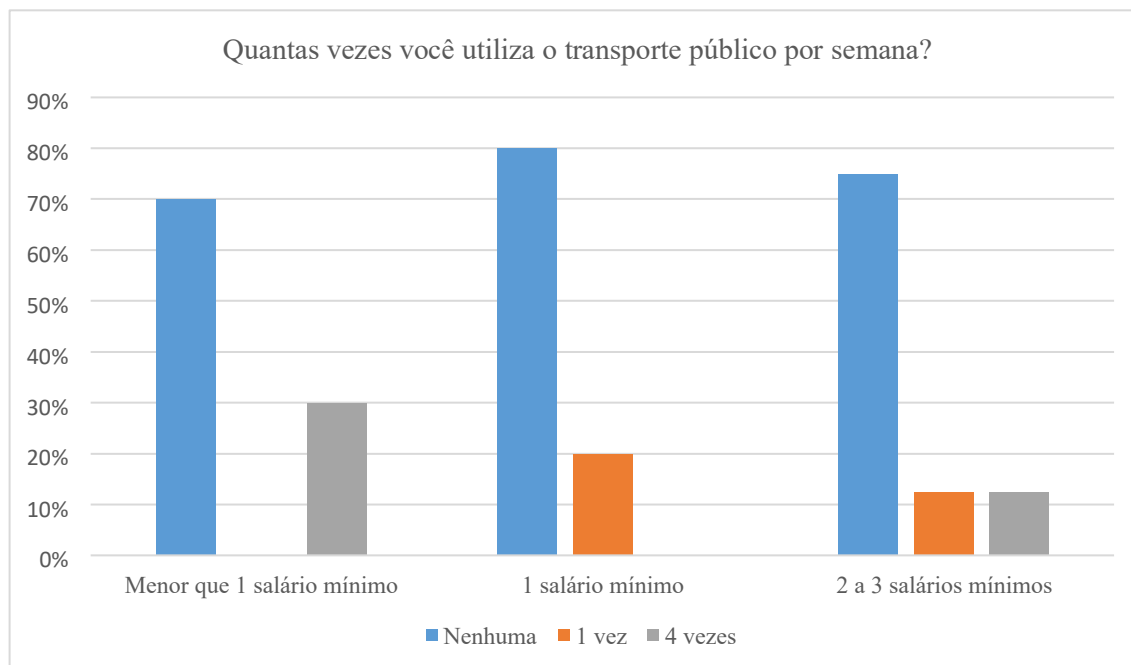
Fonte: pesquisa de campo (2023).

É possível verificar que dentre a população feminina total entrevistada o sentimento de prejudicialidade em relação as atuais condições do oferecimento do serviço de transporte

público é bem maior entre a população de 15 a 18 anos, similar aos resultados obtidos com a população masculina e as respectivas faixas etárias.

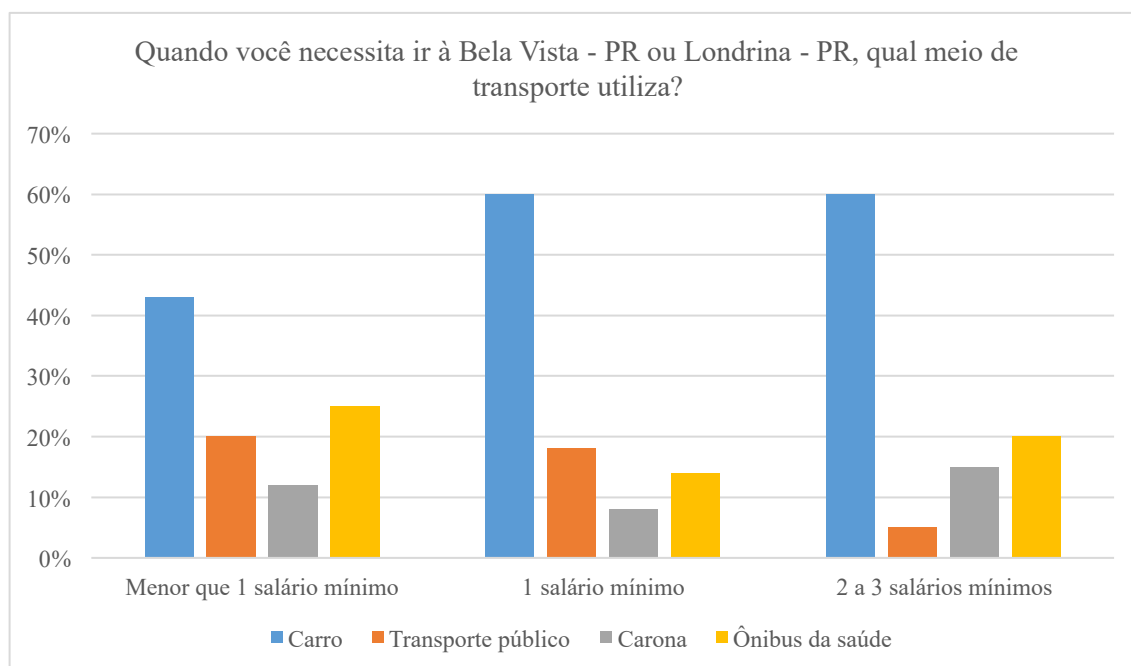
No gráfico 21 é possível observar a regularidade da utilização do transporte público por semana entre a população feminina total entrevistada classificada por renda média.

Gráfico 21 – População feminina total entrevistada



Fonte: pesquisa de campo (2023).

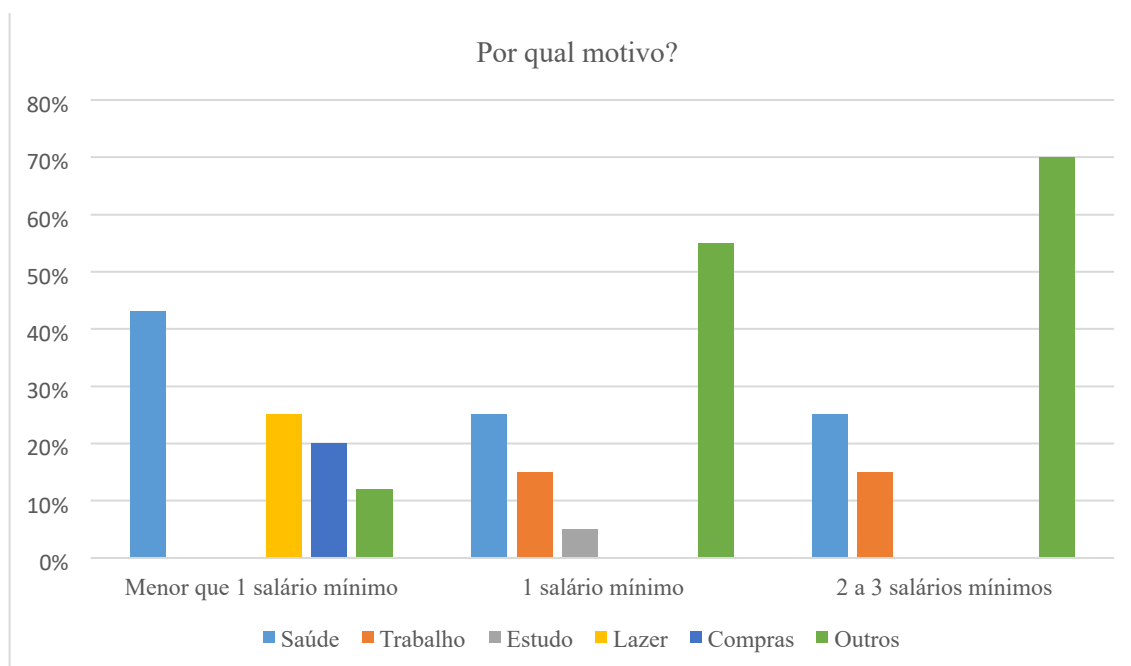
Conforme se observa no gráfico 21, a população feminina com renda média de 1 salário mínimo é a que menos realiza a movimentação pendular por semana; o índice da movimentação aumenta quando se trata da população feminina total entrevistada com renda inferior a de 1 salário mínimo. No gráfico 22 é possível se observar o principal meio de transportes utilizados pela população feminina total entrevistada quando necessitam realizar a movimentação pendular, divididas por renda média.

Gráfico 22 – População feminina total entrevistada

Fonte: pesquisa de campo (2023).

Conforme se observa no gráfico 22, o principal meio de transporte utilizado entre a população feminina total entrevistada, assim como a população masculina, é o carro, assim como a utilização do transporte público aumenta nas populações de renda médias de até 1 salário mínimo. Cabe ressaltar que a utilização do ônibus da saúde supera a utilização do transporte público nas populações de renda média de até um salário mínimo e de 2 a 3 salários mínimos.

Em relação às motivações para a realização do movimento pendular entre a população feminina total entrevistada, os resultados estão evidenciados no gráfico 23.

Gráfico 23 – População feminina total entrevistada

Fonte: pesquisa de campo (2023).

Conforme se observa no gráfico 23, as motivações que levam as mulheres entrevistadas a realizarem a movimentação é bastante diversa, assim como na população masculina. Cabe ressaltar que as motivações variam em preferência a depender da renda média.

Em pesquisa de campo realizada na prefeitura local do município de Alvorada do Sul, no gabinete do Secretário Geral do município, no dia 22 de novembro de 2023, no período matutino, algumas informações importantes foram coletadas acerca do transporte público metropolitano do município, mas o respectivo secretário se negou a responder de forma escrita o questionário elaborado e apresentado a ele.

No primeiro momento da entrevista, explicou-se a pesquisa e suas preposições, foi perguntado ao secretário, em seguida, qual seria a política do município em relação ao transporte público intrametropolitano. Em resposta, o secretário alegou que o contrato realizado entre a empresa de transporte Viação Garcia encerrou e não foi renovado. Segundo ele, a empresa JD de transporte e Turismo, sediada no município de Porecatu-PR, assumiu o oferecimento dos serviços. Ainda segundo ele, se trata de uma empresa privada e de pequeno porte.

Para o secretário, a questão do transporte público no município é complicada devido à baixa demanda, o que acarretaria um alto custo em subsídios repassados pela prefeitura para sanar a questão, visto que a Viação Garcia não possui mais interesse na linha. O secretário alega, também, que o transporte público metropolitano não é uma questão de responsabilidade apenas

do poder público municipal e corrobora com a atual situação em que se está o oferecimento do transporte público no município. Segundo o secretário, é de seu conhecimento que as pessoas que necessitam do transporte estejam naturalmente insatisfeitas, porém, ele alega ser uma questão complexa.

Segundo a empresa Viação Garcia, em contato com o presente pesquisador:

“Atualmente, a Viação Garcia não está mais atendendo esse trajeto; é necessário verificar qual empresa está realizando para Alvorada do Sul. Nesse final de ano, algumas linhas tiveram alterações e outras foram canceladas. Caso tenha alguma sugestão de linha, pode encaminhar por e-mail, que direciono para área responsável” (PAS-Contato Cliente, Contato@viacaogarcia.com, 2023).

Como visto no presente capítulo, tanto por parte da prefeitura quanto por parte da empresa que realizava o transporte público no município, em 2022, existe uma relação estabelecida desde o final do respectivo ano, de não renovação de contrato. A não renovação do contrato está relacionada à falta de interesse da empresa devido à baixa demanda pelo transporte e à incapacidade da prefeitura em subsidiar o transporte público metropolitano sem nenhum auxílio do estado ou órgão competente da Região Metropolitana de Londrina.

A análise dos gráficos é base para algumas considerações a serem pontuadas em relação ao transporte público no município de Alvorada do Sul-PR. Dentre elas cabe ressaltar que a insatisfação em relação à rigidez nos horários de oferecimento do transporte público é comum na amostra populacional entrevistada de 113 indivíduos, podendo variar a depender da classe econômica, idade e gênero.

A população feminina entrevistada, de modo geral, sente-se mais insatisfeita do que a população masculina; entretanto, a insatisfação diminui consideravelmente entre as mulheres de renda média igual a 1 salário mínimo na faixa etária de 20 a 39 anos. Esse fato pode estar relacionado as prioridades estabelecidas dentre essas mulheres supracitadas, tais como o zelo pelo lar e criação da prole. Entretanto, a insatisfação volta a aumentar dentre as mulheres de renda igual a 1 salário mínimo na faixa etária de 40 a 75 anos.

A utilização do veículo particular representa a maior porcentagem dentre todos os entrevistados enquanto meio de transporte utilizado para o exercício da migração pendular, ao passo que a utilização do transporte público na maioria dos casos está entre os meios de transporte menos utilizados, exceto dentre as mulheres entrevistadas com renda média de até 1 salário mínimo.

A modalidade de carona enquanto alternativa para a migração cai consideravelmente entre as mulheres com renda de até 1 salário mínimo; já no caso das mulheres com renda média de 2 a 3 salários mínimos a modalidade aumenta. O ônibus da saúde é utilizado frequentemente enquanto alternativa para a migração pendular, não raras vezes por motivos que não estão relacionados à saúde; a população feminina utiliza, regularmente, mais essa alternativa que os homens entrevistados.

Os homens desejam que seja disponibilizado mais horários na linha de transporte público, dentre o total de homens entrevistados (43 indivíduos), 80% acredita que a rigidez nos atuais horários oferecidos de transporte público no município de Alvorada do Sul-PR os prejudica de alguma forma.

Em relação ao sentimento de prejudicialidade ocasionado pela rigidez nos horários de oferecimento do transporte público no município é notável que o mesmo aumenta conforme a classe econômica, sendo que a maior insatisfação está entre os indivíduos que possuem renda média de 2 a 5 salários mínimos, sobretudo na faixa etária de 15 a 18 anos. Mais de 90% dos 113 entrevistados gostariam que fossem oferecidos mais horários de transporte público no município, independente do sentimento e da variação no sentimento de prejudicialidade.

Quando questionados (os 113 entrevistados) em pergunta aberta sobre quais seriam as considerações acerca do transporte público no município de Alvorada do Sul-PR, os mesmos evidenciam insatisfação intensa por parte de quem necessita do transporte público, enquanto que a população que não necessariamente depende do transporte público o considera satisfatório, conforme se observa em algumas respostas abertas na questão 10 do questionário aplicado na amostra populacional total em anexo B, na pesquisa que ocorreu em 2023:

“Eles se preocupam mais com os esportes e a beleza da cidade do que as pessoas necessitadas de transporte”; “Uma porcaria”;

“Não tenho o que reclamar”;

“Na minha opinião é o transporte público da saúde não é ruim, porém só sobrecarrega os ônibus com caronistas as vezes pela falta de circular na cidade onde muitos procura carona no ônibus da saúde para poder estar indo para Londrina”;

“Deveria ter mais opções para os estudantes”;

“Precário”;

“Mais ou menos”;

“Uma vergonha não consegue ir em lugar nenhum sem transporte pra outra cidade”;

“Não costumo utilizar o transporte público”;

- “Minha opinião deveria melhorar muito já que aqui a saúde e emprego é difícil”;
- “Sobre o transporte público, é necessário mais investimento, não só pelo fato de gerar empregos, mas também para lazer das famílias”;
- “Consideração pouca”;
- “No meu ver está correto”;
- “Não tenho o que reclamar, pra mim está bem”;
- “Prefiro não responder”;
- “Parcialmente ruim por conta de alto preço e pouca disponibilidade de horário”;
- “Sinceramente, não dá pra contar com o transporte público, pelo menos me traz na escola, mas fora isso é inútil pra mim e nem mesmo busco de noite se quiser trabalhar”;
- “Até que é bom, só que tem seus pontos negativos, como, por exemplo, ônibus quebrando sempre”;
- “Eu acho que deveria ter mais ônibus (pelo menos três horários)”;
- “Eu acho que eles se preocupam com coisas desnecessárias, esquecendo do importante”;
- “Não vejo problemas”;
- “Acho uma falta de consideração pelo povo mesmo que seja uma cidade pequena deveria ter transporte, a população deveria ser mais evoluída muitos tem carro para se locomover para Londrina e quem não tem? Como fica, complicado”;
- “No momento, acho que não apresenta muita ajuda, possuir horários muito limitados e não oferecem nada no caso de outras necessidades”;
- “Não vejo problema”;
- “Bom acho que deveria melhor um pouco”;
- “Nada a acrescentar”;
- “Transporte parcialmente bom, mas falta mais opções e horários”.

Quando questionados acerca dos motivos pelos quais os indivíduos entrevistados realizam a migração pendular, nota-se um alto índice de motivações relacionadas à saúde, compras e outros, ao passo que a categoria trabalho possui uma representatividade muito baixa em todas as caracterizações realizadas com a população total entrevistada, conforme se observa nos gráficos apresentados no capítulo 4.1. Esse fato pode estar relacionado à população entrevistada não vislumbrar e/ou não ter condições de acesso ao mercado de trabalho e as oportunidades comuns aos polos das RMs, nesse caso, o município de Londrina-PR.

A insatisfação relatada pela população entrevistada em relação ao transporte público paralela à ínfima utilização dele encaminha para a constatação de que os atuais horários oferecidos de transporte público no município é condição essencial para que a população opte por outras opções, como, por exemplo, o veículo particular, a carona e o ônibus da saúde.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os pressupostos que incentivaram o início da presente pesquisa apresentavam-se logicamente passíveis de resolução simples, visto que o município de Alvorada do Sul/PR é relativamente próximo ao polo da Região Metropolitana de Londrina (classificada pela REGIC 2018 enquanto capital regional “B”) e foi anexado em 2010 à RML, além de pertencer ao distrito jurídico de Bela Vista do Paraíso, dentre outros fatores que corroboram para o atendimento da necessidade da população em possuir transporte público eficiente. Ou seja, o fato de Alvorada do Sul pertencer a RML, legalmente lhe proporciona o direito à integração metropolitana, que, aliás, é um fator de extrema relevância para anexações de municípios à RML.

A partir da observação empírica da dinâmica no transporte público do município, se percebeu determinada rigidez no oferecimento dos serviços, que acontecem em apenas dois horários, um no turno matutino e outro no noturno, de modo que tais horários condicionam, negativamente, a integração metropolitana entre Alvorada do Sul e Bela Vista do Paraíso ao município sede Londrina.

Após se realizar o levantamento bibliográfico acerca da formação territorial de Alvorada do Sul e a análise documental acerca dos processos políticos e fatores econômicos que envolvem a RML, procurou-se a prefeitura municipal para maiores esclarecimentos acerca da dinâmica do transporte público no município. Em meio a realização da análise documental sobre os processos políticos que envolvem a RML, notou-se que estava em andamento a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Londrina (PDUI da RML), documento que é obrigatório a partir do Estatuto da Metrópole 2015, e que é responsável por estabelecer diretrizes e planos de ação para gestão e planejamento da RML. Nos relatórios técnicos elaborados pela URBITEC, empresa de consultoria com supervisão do estado do Paraná, estava algumas propostas para nova regionalização da RML.

Dentre as 3 primeiras propostas, Alvorada do Sul não estaria em 2 delas, e a possível retirada de Alvorada do Sul da RML foi uma das pautas principais elencadas na visita à prefeitura, pois esse fato influenciaria diretamente na questão do transporte público intrametropolitano.

Paralelamente, estava sendo organizada a primeira audiência pública de elaboração do PDUI da RML. Esse evento representava oportunidade real para que se fosse apresentado ao governo do estado do Paraná e à empresa de consultoria URBITEC as entraves relacionadas ao transporte público no município de Alvorada do Sul, bem como ressaltar a importância do cumprimento da legislação que rege o espaço metropolitano brasileiro, além dos pressupostos legais descritos nos relatórios técnicos elaborados pela empresa.

A visita à prefeitura desencadeou maior interesse na participação dos responsáveis municipais para acompanhamento do PDUI da RML e estarem presentes na 1ª audiência pública. E a participação do presente pesquisador na 1ª audiência pública foi realizada de forma verbal e presencial, gravado e documentado no site do PDUI da RML, de modo que a prefeitura municipal, o estado do Paraná e a empresa responsável pela elaboração do PDUI da RML estavam, a partir de então, cientes da dinâmica deficitária do transporte público no município.

Dessa forma, era de extrema relevância a apreensão da opinião da população Alvoradense acerca do nível de satisfação do transporte público. Para tanto, se realizou 2 pesquisas para levantamento de dados, ambas as pesquisas revelaram insatisfação total ou parcial superior a 80%, em relação a rigidez nos horários em que o serviço era oferecido, bem como os prejuízos que tal fato lhes ocasionavam.

Com o aprofundamento da pesquisa, notou-se que a aparente dinâmica do transporte público intrametropolitano escondia alguns fatores, que, de certa forma, corroboravam com a situação, como, por exemplo: a utilização de transporte gratuito e diário oferecido pela prefeitura para transportar pacientes à Londrina, servir como meio de transporte para quem deseja ir ao polo da RML não necessariamente por motivos de saúde; esse transporte é popularmente conhecido como “ônibus da saúde”; tal fato contribui para super lotação do ônibus, bem como a seleção dos usuários feita por agendamento prévio.

Outro fator é o auto índice de caronas, modalidade que representa grande porcentagem no atendimento às necessidades relacionadas à movimentação pendular. Cabe ressaltar que o comércio local exerce forte influência para o não desenvolvimento do transporte público municipal, pois acreditam que caso Alvorada venha a se integrar efetivamente à RML, por meio do transporte público, haverá prejuízos em relação ao volume de vendas. Nessa perspectiva, os grandes comerciantes locais estão a apoiar o fomento ao turismo no município, que se torna

fator atrativo ao território e é responsável por captar visitantes aos finais de semana e feriados, vindos, principalmente, do polo da RML; entretanto, o movimento inverso não é incentivado. Mediante o desenvolvimento da pesquisa, procurou-se novamente a prefeitura, e em entrevista com o secretário geral do município, na qual foi apresentado algumas questões em relação ao transporte público no município, segundo o secretário, a empresa responsável pelo transporte, até 2023 não renovou o contrato e abandonou os serviços oferecidos, que acabaram por serem assumidos por outra empresa privada de menor porte, denominada JD Transporte e Turismo, que tem origem no município de Porecatu; ele alegou que acredita realmente que o transporte público faz muita falta para quem precisa, mas a implementação de mais horários no oferecimento do serviço não é de responsabilidade da prefeitura.

Destarte, notou-se que a questão do transporte público em Alvorada do Sul em maior escala estava intrinsicamente relacionada aos comerciantes e poder executivo municipal, e que o ônibus da saúde estava consolidado enquanto meio de transporte responsável por realizar a integração entre Alvorada do Sul e a RML. Entretanto, os resultados das pesquisas realizadas com os moradores do município revelam insatisfação intensa e sensação de prejudicialidade com a situação posta, tanto em relação à eventuais necessidades de migração pendular em direção ao polo da RML, como na rigidez provocada pelos horários em que o serviço é oferecido atualmente.

Na escala estadual, a participação nas 1º e 2º audiências públicas de elaboração do PDUI da RML fez-se notar que os maiores direcionamentos de recursos e políticas públicas estão planejados para o núcleo central urbano da RML, e que Alvorada do Sul, por ser considerada rural adjacente, possui função dentro da RML de atrativo turístico e aspectos relacionados ao meio ambiente e preservação, de modo que não existe interesse político local nem estadual em atender a população de Alvorada do Sul em relação a subsídios e políticas efetivas que tornem o acesso ao transporte público metropolitano eficiente e democrático.

Ao se levar em consideração que a formação territorial de Alvorada do Sul/PR está relacionada à territorialização e implementação das grandes lavouras de café no norte paranaense, que elevou o índice populacional e a emancipação política em 1951, após o declínio da produção, tornou o território, desde então, populacionalmente repulsivo. Esse fato é consolidado com a modernização da agricultura no norte paranaense. Desde então, Alvorada do Sul, que no auge da produção cafeeira chegou a abrigar mais de 30.000 habitantes em 2010, contabilizava pouco mais de 10.000; e de 2010 a 2022 teve um crescimento de pouco mais de 40 habitantes, fator que evidencia que o território continua a ser território repulsor.

As oportunidades de emprego no município estão reduzidas ao comércio local e a empregos formais; a agricultura pouco emprega no município. Por outro lado, o município desenvolveu-se enquanto território de chácaras de lazer e segunda residência que tornam o município atrativo à migrantes pendulares, que se direcionam ao município devido ao turismo e eventos relacionados ao turismo, bem como as chácaras de lazer. Nesse contexto, a integração de Alvorada do Sul ao polo da RML poderia fomentar a economia local do ponto de vista das oportunidades oferecidas no polo da RML mediante o movimento pendular democrático, entretanto, devido as atuais condições de rigidez do transporte público metropolitano, normalmente quem encontra oportunidade de emprego ou profissionalização no polo da RML acaba por vezes há realizar migração permanente, o que contribui para o esvaziamento populacional no município, conforme aponta os últimos censos do IBGE: entre os anos de 2010 a 2022, a população do município aumentou em menos de 50 indivíduos.

Nesse contexto, existe uma necessidade real de pesquisas acadêmicas interdisciplinares para o levantamento e sistematização de dados localizados (escala municipal), devidamente interpretados e inseridos na dinâmica socioeconômica e política do planejamento urbano regional contemporâneo, em suas diversas escalas de abrangência. Tais pesquisas tendem a contribuir ao embasamento teórico e prático para a aplicabilidade de políticas públicas que promovam justiça social, equidade e qualidade de vida, em suas diversas esferas possíveis de atuação.

REFERÊNCIAS

ANTONELLI, Diego; SANTOS, Leandro Luiz dos. Ferrovia 130 anos Paranaguá - Curitiba. *In: Gazeta do Povo. Especiais*. Paraná, 26 fev. 2015. Disponível em: <https://especiais.gazetadopovo.com.br/ferrovia-130-anos/a-ferrovia-atualmente/>. Acesso em: 23 jun. 2023.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ. **Região Metropolitana de Londrina terá mais três municípios**. *In: Jusbrasil*. Paraná, 2010. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/noticias/regiao-metropolitana-de-ondrina-tera-maistresmunicipios/2255858>. Acesso em: 20 jun. 2023.

BRASIL. **Constituição dos Estados Unidos do Brasil (1937)**. Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1937. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao37.htm. Acesso em: 28 jun. 2023.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil (1967)**. Brasília, 24 de janeiro de 1967. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm. Acesso em: 28 jun. 2023.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil (1967)**. Brasília, 1967. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67emc69.htm#:~:text=Constitui%C3%A7%C3%A3o67emc69&text=Art%201%C2%BA%20%2D%20O%20Brasil%20%C3%A9,em%20seu%20nome%20%C3%A9%20exercido. Acesso em: 28 jun. 2023.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil (1988)**. Brasília, DF: Congresso Nacional, 1988. Disponível em:

https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf. Acesso em: 28 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 9.810, de 30 maio de 2019. **Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Regional**. Diário Oficial da União. Brasília. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D9810.htm. Acesso em: 10 jun. 2023.

BRASIL, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 21 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. **Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências**. Brasília: Diário Oficial da União. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015/2018/2015/lei/l13089.htm#:~:text=1%C2%BA%20Esta%20Lei%2C%20denominada%20Estatuto,desenvolvimento%20urbano%20integrado%20e%20outros. Acesso em: 10 jun. 2023.

BRASIL. **Ministério do Trabalho e Emprego**, 2012. Disponível em: <http://portal.mte.gov.br/portal-mte/>. Acesso em: 10 jun. 2023.

CANOINHAS. Urbtec. Secretaria Municipal de Planejamento. **Relatório 05 Diretrizes e Propostas – Revisão Do Plano Diretor De Canoinhas**. 5. ed. Canoinhas: Urbtec, 2021. 144 p. Disponível em:

https://pmc.sc.gov.br/uploads/sites/406/2021/12/1695693_Plano_Diretor_DIRETRIZES_E_PROPOSTA_REV_05_.pdf. Acesso em: 13 jun.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (ORG.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1. ed., São Paulo: Contexto, 2012.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana / organizador: Marco

Aurélio Costa. – Brasília: **Ipea**, 2016. 361 p.: il., gráfs. color. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9186>. Acesso em: 10 jun. 2023.

CORDEIRO, E. C. Da banalização das regiões metropolitanas ao Estatuto da Metrópole: será o fim das “metrópoles de papel”? **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 23, n. 1, p. 040-058, 2019. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2019.141746. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/141746>. Acesso em: 13 jun. 2023. CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a Rede Urbana**. 2ª edição, editora Ática, São Paulo, 1994.

CORREIA, Elza. **Entrevista à Gazeta do Povo**. 23 de junho de 2010.

CUNHA, Fábio César Alves da. **A metrópole de papel: a representação Londrina Metrópole na institucionalização da região metropolitana de Londrina** 2005. 239 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Estadual Paulista – Unesp, Presidente Prudente, 2005. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/102965>. Acesso em: 11 jun. 2023.

DIAS, Maico Eduardo Dias. **A pequena cidade de Alvorada do Sul-PR: Uma discussão a partir do agronegócio e do lazer**. 2014. 75 f. TCC (Graduação) - Curso de Geografia, Departamento de Geociências do Centro de Ciências Exatas, Universidade Estadual de Londrina, Londrina-Pr, 2014. Disponível em: http://www.uel.br/cce/geo/portal/pages/arquivos/tcc_2011_2015/68_apequenacidadedealvoradadosulpruma%20discussaoapartirdoagronegocioedolazer_2014.pdf. Acesso em: 18 jun. 2023.

DRUCIAKI, Vinícius Polzin. **Transporte público metropolitano nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da mobilidade espacial**. 2014. 205 f. Tese - (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 2014. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/123793>>. Acesso em: 11 jun. 2023.

DRUCIAKI, V. P. Mobilidade e transporte público na Região Metropolitana de Londrina-PR: entre a institucionalidade e a espacialidade. **Revista Cerrados**, [S. l.], v. 14, n. 01, p. 03–29, 2016. DOI: 10.22238/rc24482692v14n12016p03a29. Disponível em: <https://www.periodicos.unimontes.br/index.php/cerrados/article/view/1387>. Acesso em: 11 jun. 2023.

ESTÂNCIA ALVORADA (Paraná). **Quem somos**. 2023. Disponível em: <https://www.estanciaalvorada.com.br/quemSomos.php>. Acesso em: 03 jul. 2023.

FAJARDO, Sérgio. Aspectos da ocupação, da formação da estrutura produtiva e das transformações na paisagem rural no território paranaense. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia v. 7, n. 20 Fev/2007 p. 89 – 101. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/download/15473/8759>. Acesso em: 18 jun. 2023.

FÓRUM NACIONAL DE ENTIDADES METROPOLITANAS. **Região Metropolitana de Londrina**. Disponível em: <https://fnemrasil.org/regiao-metropolitana-de-londrina-pr/>. Acesso em: 20 jun. 2023.

FRESCA, Tania Maria. **A rede urbana do Norte do Paraná**. 1ª edição: Eduel, 2004.

FRESCA, Tânia Maria. Deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de Londrina - PR: uma aproximação. **Geo Uerj**, [S.L.], v. 1, n. 23, p. 167-191, 28 ago. 2012. Universidade de Estado do Rio de Janeiro. <http://dx.doi.org/10.12957/geouerj.2012.3706>. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/3706/2575>. Acesso em: 23 jun. 2023.

GALINDO, E. P.; TAVARES, S. R. **Contribuições para uma Agenda Urbana de Interação regional: para interpretação e tipologia de rede urbana para um Brasil mais policêntrico**. Brasília: IPEA, 2020 (Nota Técnica). Disponível em: https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/desenvolvimento-urbano/politica-nacionaldedesenvolvimentourbano/NT4ContribuiessparaumaAgendaUrbanadeInteraoregional_Basespa rainterpretaoetipolo giaderedeurbanaparaumBrasilmaispolicentrico1.pdf. Acesso em: 27 jun. 2023.

GOLDENBERG, M. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em ciências sociais**. Rio de Janeiro: Record, 2004

IBGE. FUNDAÇÃO IBGE. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro, 1972, 112p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv13622.pdf>. Acesso em: 13 jun. 2023.

IBGE. PARANÁ. **Alvorada do Sul**. 2008. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/alvorada-do-sul/historico>. Acesso em: 27 jun. 2023.

IBGE. **Região de influência das cidades 1993**. Rio de Janeiro, 2000.

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades – Regic 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

IBGE. **Gestão do território 2014**. Rio de Janeiro: IBGE, 2014. 118 p.

IBGE. REGIC - **Regiões de Influência das Cidades 2018**. In: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro. 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101728>. Acesso em: 10 jun. 2023.

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades – Regic 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. **Agenda urbana e a construção da PNDU**. Nota técnica 1.4. Brasília, 2020. Apud Santos 2007 O Espaço do Cidadão I Milton Santos. - 7. ed. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007. [1ª edição 1987 (Livraria Nobel S.A.)] p. 140. Disponível em: https://www.gov.br/mdr/ptbr/assuntos/desenvolvimento-urbano/politica-nacional-dedesenvolvimentourbano/NT4ContribuiessparaumaAgendaUrbanadeInteraoregional_Basespa rai nterpretaoetipolo giaderedeurbanaparaumBrasilmaispolicentrico1.pdf. Acesso em: 23 jun. 2023.

IPARDES – INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Caderno estatístico município de Alvorada do Sul**. Alvorada do Sul, 2023.

Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=86150>. Acesso em: 27 jun. 2023.

IPARDES – INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Comentários sobre os resultados do Regic 2007**. Curitiba: Ipar-des, 2009. 34p.

IPARDES – INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIA. **Microrregiões Geográficas**. 2010. 1 mapa. Disponível em: http://www.ipardes.gov.br/pdf/mapas/base_fisica/microrregioes_geograficas_base_2010.jpg. Acesso em: 27 jun. 2023.

IPPUL – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina**. 2019 - 2020. Disponível em: <http://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-de-mobilidade.html>. Acesso em: 23 jun. 2023.

KNEIB, Érika Cristine. **Projeto e Cidade: Centralidades e mobilidade urbana**. 1. ed. GOIANIA: GRAFICA UFG, 2014. v. 1. 324p. Disponível em: https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/403/o/PROJETO_E_CIDADE_CENTRALIDADES_E_MOBILID%282%29.pdf. Acesso em: 10 jun. 2023.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. *In: MetrÓpole: Governo, sociedade e território*. Catia Antonia da Silva, Desirée Guichard Freire e Floriano José Godinho de Oliveira (organizadores). Rio de Janeiro: DP&A: Faperj, 2006.

MACEDO, F. C.; PORTO, L. R. **Proposta de atualização das tipologias da PNDR: nota metodológica e mapas de referência**. Texto para Discussão (IPEA), v. 1, p. 1-67, 2018. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/8703/1/td_2414.pdf. Acesso em: 27 jun. 2023

MELO, N. A. de. Do complexo rural à modernização agrícola brasileira: A modernização da agricultura paranaense e os impactos na vida rural – uma análise do Programa Vilas Rurais no Norte do Paraná. **Geografia em Atos (Online)**, [S. l.], v. 1, n. 11, p. 58–76, 2011. DOI: 10.35416/geoatos.v1i11.431. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/geografiaematos/article/view/431>. Acesso em: 18 jun. 2023

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2013. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf. Acesso em: 23 jun. 2023

MOURA, R.; NAGAMINE, L. Y.; FERREIRA, G. **Regic: Trajetória, variações e hierarquia urbana em 2018**. Brasília: Ipea, 2021 (Texto para Discussão). Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10652/1/td_2666.pdf. Acesso em: 10 jun. 2023.

MONBGIG, Pierre. “A zona pioneira do Norte do Paraná”, Boletim Geográfico, n.º 25, 1945, p. 11.

NABARRO, Sergio Aparecido. **A “Reforma Agrária” de Mercado e os camponeses do Paraná**. 1. ed. São Paulo: Editora Dialética, 2022. v. 1. 212p.
PARANÁ. AGÊNCIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS DO PARANÁ. **PDUI**

Londrina. 2022. Disponível em: <https://www.amep.pr.gov.br/Pagina/PDUI-Londrina>. Acesso em: 18 ago. 2023.

PARANÁ (Estado). Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano. Serviço Social Autônomo PARANACIDADE. **Referencias para a Política de Desenvolvimento Urbano e Regional para o Estado do Paraná.** Curitiba, 2017.

PARANÁ (Estado). **Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) Região Metropolitana de Londrina – PR: Produto 01 — Plano De Trabalho E Mobilização.**

Londrina, fevereiro de 2021. Disponível em:

https://www.pduilondrina.com.br/_files/ugd/f6f078_5520254a13f740009daf824e07008d72.pdf. Acesso em: 10 jun. 2023.

PARANÁ (Estado). **Produto 2 - Determinação do Recorte Territorial da Região Metropolitana.** Abril de 2021. Disponível em:

https://www.pduilondrina.com.br/_files/ugd/f6f078_c9219cac3a9f41609bf628e712fb0531.pdf. Acesso em: 10 jun. 2023.

PARANÁ (Estado). **Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) Região Metropolitana de Londrina – PR: Produto 01 — Plano de trabalho e mobilização: Produto 3 | Subproduto 3f — Consolidação do recorte metropolitano.** Londrina, outubro de

2022. Disponível em:

https://www.pduilondrina.com.br/_files/ugd/f6f078_bdc532b475f845368e0c75be072075c2.pdf. Acesso em: 10 jun. 2023.

PARANÁ (Estado). **Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (Pdui) Região Metropolitana de Londrina – Pr: Produto 3 | Subproduto 3b – Fpic de Mobilidade Metropolitana.** Julho de 2022. Disponível em:

https://www.pduilondrina.com.br/_files/ugd/f6f078_e84117840c4e455f91496d9baa89853b.pdf. Acesso em: 18 jun. 2023.

PARANÁ (Estado). **Produto 3 | Subproduto 3f — Consolidação do recorte Metropolitano Etapa 03 — Diagnóstico, Diretrizes e Propostas Setoriais Metropolitanas Prioritárias.**

Disponível em:

https://www.pduilondrina.com.br/_files/ugd/f6f078_bdc532b475f845368e0c75be072075c2.pdf. Acesso em: 10 jun. 2023.

PARANÁ (Estado). **Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da Região Metropolitana de Londrina.** Resumo técnico. Novembro de 2022. Disponível em:

https://www.pduilondrina.com.br/_files/ugd/f6f078_12e8638d4a5f4c36a85e5e5b03c23ea9.pdf. Acesso em: 27 jun. 2023.

PARANÁ. PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAMIRANGA. **Projeto inclui três cidades na Região Metropolitana de Londrina.** 2010. Gazeta do povo. Disponível em:

<http://www.guamiranga.pr.gov.br/index.php?sessao=b054603368vfb0&id=381&cn=5>. Acesso em: 03 jul. 2023.

PEREIRA, Rafael. H. M.; FURTADO, B. A. (Org.). **Dinâmica Urbano-Regional: rede urbana e suas interfaces.** 1. ed. Brasília: Ipea, 2011. v. 1. 490p. Disponível em:

https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3280/1/livro_din%c3%a2micaurbanoregionalrdeurbana....pdf. Acesso em: 15 jun. 2023.

PREFEITURA DE ALVORADA DO SUL. **História do Município**. In: Prefeitura de Alvorada do Sul. Imprensa. Disponível em: <https://alvoradadosul.pr.gov.br/?pag=T1RjPU9EZz1PVFU9T0dVPU9HST1PVEE9T0dFPU9HRT0=&idmenu=214>. Acesso em: 11 jun. 2023.

PREFEITURA DE ALVORADA DO SUL. **Nota oficial**. Alvorada do Sul/PR, 16 nov. 2022. Instagram: @prefeituraalvoradadosul. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CIBqL0QuziL/>. Acesso em: 28 jun. 2023.

PREFEITURA DE LONDRINA. **Perfil da Região Metropolitana de Londrina**. Secretaria Municipal De Planejamento Orçamento E Tecnologia – Dp/Gpi, 2014. Disponível em: <http://repositorio.londrina.pr.gov.br/index.php/menu-planejamento/gpi/perfilregiao metropolitana/1069-perfil-rml-2014/file>. Acesso em: 27 jun. 2023.

REGIÃO Metropolitana de Londrina tem primeira Audiência Pública para elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI). 2022. Disponível em: <https://www.paranacidade.org.br/2022/05/11935/Regiao-Metropolitana-de-Londrinatemprimeira-Audiencia-Publica-para-elaboracao-do-Plano-de-DesenvolvimentoUrbanoIntegrado-PDUI.html>. Acesso em: 20 maio 2023.

SANTOS, J. Entre as médias e pequenas, a dinâmica das cidades sub-regionais na Bahia. **Geopauta**, [S. l.], v. 6, p. e10162, 2023. DOI: 10.22481/rg.v6.e2022.e10162. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/index.php/geo/article/view/10162>. Acesso em: 13 jun. 2023.

SANTOS, Milton. **Manual de geografia urbana**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1989. 214p.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. São Paulo; Edusp, 2ª reedição, 2018.

SÁ-SILVA, Jackson Ronie; ALMEIDA, Cristóvão Domingos, GUINDANI, Joel Felipe. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. **Rev. Bras. de História & Ciências Sociais**. n. I, p. 1-15, jul., 2009.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. Editora Bertrand Brasil, 11ª edição, Rio de Janeiro, 2003.

SOUZA, M. J. L. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. 558 p.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. Reconstituindo a história da região metropolitana: processo, teoria e ação. In: **Metrópole: Governo, sociedade e território**. Catia Antonia da Silva, Desirée Guichard Freire e Floriano José Godinho de Oliveira (organizadores). Rio de Janeiro: DP&A: Faperj, 2006.

TAVARES, José Humberto. **Aglomeração urbana de Londrina: integração territorial e intensificação de fluxos**. 2001. 243 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2001. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/89819?show=full>. Acesso em: 20 maio 2023.

TAVARES, José Humberto. **Aglomeración urbana de Londrina: integração territorial e intensificação de fluxos**. 2001. 243 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2001, apud SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. 4.ed. São Paulo: Hucitec, 1996a. 124p. (Geografia: Teoria e Realidade 16 - “Linha de Frente”). Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/89819?show=full>. Acesso em: 20 maio 2023.

URBTEC. **Fórum Metropolitano**: Região Metropolitana de Londrina. Paraná. URBTEC. 7 mai. 2021. Power Point. 41 slides. color. Disponível em: https://www.pduilondrina.com.br/_files/ugd/5cff57_63dbf54337db44ce87ca37650eab5ea3.pdf. Acesso em: 25 jun. 2023.

VEJA PARANÁ (Paraná). **História de Alvorada do Sul**. Disponível em: <https://vejaparana.com/blog/vejaalvorada/161-historia-de-alvorada-do-sul.html>. Acesso em: 18 ago. 2023.

VIAJE PARANÁ (Paraná). **Alvorada do Sul**. 2023. Disponível em: <https://www.viajeparana.com/Alvorada-do-Sul>. Acesso em: 27 jun. 2023.

VINUTO, J. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Temáticas**, Campinas, SP, v. 22, n. 44, p. 203–220, 2014. DOI: 10.20396/tematicas.v22i44.10977. Disponível em: <https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/tematicas/article/view/10977>. Acesso em: 17 ago. 2023.

WIKIPEDIA. **Localização de Alvorada do Sul no Paraná**. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Alvorada_do_Sul#/media/Ficheiro:Parana_Municip_Alvoradado_Sul.svg. Acesso em: 27 jun. 2023.

ANEXO A – CONDIÇÕES DO TRANSPORTE PÚBLICO INTRA METROPOLITANO EM ALVORADA DO SUL/PR.

QUESTIONÁRIO DE OPINIÃO DIRECIONADO À POPULAÇÃO RESIDENTE NO MUNICÍPIO DE ALVORADA DO SUL/PR, PARA OBTENÇÃO DE DADOS QUE IRÃO COMPOR A PESQUISA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DO PESQUISADOR CRISTIANO CALDAS MARTINS, MATRICULADO NO CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE LONDRINA. CUJOS RESULTADOS SERÃO APRESENTADOS À POPULAÇÃO ALVORADENSE, E VISAM CONTRIBUIR À MOBILIDADE PÚBLICA METROPOLITANA DO MUNICÍPIO.

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

Você está sendo convidado(a) como voluntário(a) a participar da pesquisa,

DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO DE ALVORADA DO SUL/PR: O

"PAPEL" DA MOBILIDADE, CIRCULAÇÃO E TRANSPORTE

PÚBLICO INTRA-METROPOLITANO. Sob a responsabilidade de Cristiano Caldas

Martins. Cristiano.caldas@uel.br

JUSTIFICATIVA: A presente pesquisa tem por objetivo o levantamento de dados para apreciação das condições do transporte público metropolitano no município de Alvorada do Sul PR, por parte da população de Alvoradense.

OBJETIVO(S) DA PESQUISA: Analisar as condições de acessibilidade e integração metropolitana de Alvorada do Sul/PR mediante transporte público.

PROCEDIMENTOS: A pesquisa consistir-se-á na resolução do questionário aplicado pelo respectivo pesquisador a população Alvoradense, mediante pesquisa de opinião online, via google forms.

DURAÇÃO E LOCAL DA PESQUISA: A pesquisa será realizada totalmente on-line de forma gratuita a todos e quaisquer residente do município, com duração de menos de 5 minutos em média para resolução do questionário.

RISCOS E DESCONFORTOS: o entrevistado pode não ter fácil acesso aos meios digitais ou de sinais de internet bem como pode não dominar minimamente as técnicas necessárias para resolução do questionário, nesse caso é necessária orientação de alguém próximo que tenha mais facilidade.

BENEFÍCIOS: Ao participar da pesquisa, a população Alvoradense estará contribuindo para obtenção de dados que serão utilizados para reivindicar através da pesquisa, flexibilidade e

maior disponibilidade nos horários de ônibus que realizam a linha Alvorada do Sul para Bela Vista do Paraíso.

ACOMPANHAMENTO E ASSISTÊNCIA: A entrevista pode ser realizada em qualquer lugar a qualquer momento, tal fato flexibiliza a realização do questionário.

GARANTIA DE RECUSA EM PARTICIPAR DA PESQUISA E/OU RETIRADA

DE CONSENTIMENTO Você não é obrigado(a) a participar da pesquisa, podendo deixar de participar dela em qualquer momento, sem que seja penalizado ou que tenha prejuízos decorrentes de sua recusa. Caso decida retirar seu consentimento, você não será mais contatado(a) pelos pesquisadores.

GARANTIA DE MANUTENÇÃO DO SIGILO E PRIVACIDADE: O pesquisador se compromete a resguardar sua identidade durante todas as fases da pesquisa, inclusive após finalizada e publicada.

GARANTIA DE RESSARCIMENTO FINANCEIRO: O participante terá o ressarcimento financeiro a qualquer prejuízo relacionado a resolução da pesquisa de opinião on line.

GARANTIA DE INDENIZAÇÃO: Fica garantido ao participante o direito de indenização diante de eventuais danos decorrentes da pesquisa.

ESCLARECIMENTO DE DÚVIDAS:

Em caso de dúvidas sobre a pesquisa ou para relatar algum problema, você poderá contatar o(a) pesquisador(a) Cristiano Caldas Martins no telefone (43) 999159719, ou endereço Rua Francisco de Palma Cano 565. Você também pode contatar o Comitê de Ética em Pesquisa Envolvendo Seres Humanos - CEP/UEL, LABESC - Laboratório Escola de Pós-Graduação - sala 14, Campus Universitário - Rodovia Celso Garcia Cid, Km 380 (PR 445), Londrina- PR - CEP: 86057-970, Telefone: 43-3371-5455, e-mail: cep268@uel.br

Declaro que fui verbalmente informado e esclarecido sobre o presente documento, entendendo todos os termos acima expostos, e que voluntariamente aceito participar deste estudo.

Li, aceito e concordo.

COMO VOCÊ CLASSIFICA O TRANSPORTE PÚBLICO DE ALVORADA DO SUL?

EXCELENTE

BOM

REGULAR

RUIM

PÉSSIMO

VOCÊ CONSIDERA QUE OS HORÁRIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO OFERECIDOS É SUFICIENTE?

SIM

NÃO

PARCIALMENTE

QUAL MEIO DE TRANSPORTE VOCÊ UTILIZA QUANDO NECESSITA IR EM LONDRINA OU BELA VISTA DO PARAÍSO?

TRANSPORTE PÚBLICO

VEÍCULO PARTICULAR

CARONA

ÔNIBUS DA SAÚDE

VANS PARTICULARES

VOCÊ CONSIDERA IMPORTANTE O TRANSPORTE PÚBLICO EM ALVORADA DO SUL?

SIM

NÃO

VOCÊ CONSIDERA QUE SE FOSSEM OFERECIDOS MAIS HORÁRIOS DE ÔNIBUS PARA O ACESSO À LONDRINA E BELA VISTA DO PARAÍSO, IRIA DE ALGUMA FORMA CONTRIBUIR PARA O DESENVOLVIMENTO DA POPULAÇÃO DE ALVORADA DO SUL?

SIM

NÃO

TALVEZ

VOCÊ SE SENTE PREJUDICADO DE ALGUMA FORMA QUANDO NECESSITA IR PARA LONDRINA OU BELA VISTA DO PARAÍSO VIA TRANSPORTE PÚBLICO?

SIM

NÃO

PARCIALMENTE

POR QUAL MOTIVO?

DEVIDO AOS HORÁRIOS DOS ÔNIBUS

DEVIDO AO NÃO OFERECIMENTO DO SERVIÇO DEVIDO AO PREÇO DA PASSAGEM

NENHUM

VOCÊ GOSTARIA QUE FOSSEM OFERECIDOS MAIS HORÁRIOS DE ÔNIBUS NO MUNICÍPIO?

SIM

NÃO

TALVEZ

**ANEXO B – QUESTIONÁRIO ACERCA DO TRANSPORTE
PÚBLICO METROPOLITANO EM ALVORADA DO SUL**

Questionário direcionado à coleta de dados para composição da dissertação de mestrado denominada: “O desenvolvimento econômico de Alvorada do sul-PR, o “papel” do transporte público intrametropolitano”, a presente pesquisa visa contribuir com a qualidade do transporte público, sobre a responsabilidade do mestrando Cristiano Caldas Martins e Dra. Ideni Terezinha Antonello, realizada na Universidade Estadual de Londrina.

DADOS PESSOAIS

NOME: _____

IDADE: _____ **SEXO:** MASCULINO: ☐ FEMININO: ☐

ENDEREÇO (BAIRRO): _____

PROFISSÃO: _____

RENDAMÉDIA: MENOS DE 1 SALÁRIO MÍNIMO ☐ 1 SALÁRIO MÍNIMO ☐

2 SALÁRIOS MÍNIMOS ☐ 3 SALÁRIOS MÍNIMOS ☐ DE 4 A 5 SALÁRIOS ☐

SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO

1. QUANTAS VEZES VOCÊ UTILIZA O TRANSPORTE PÚBLICO POR SEMANA:

NEHUMA ☐ 1 VEZ ☐ 2 VEZES ☐ 3 VEZES ☐ 4 VEZES ☐ 5 VEZES OU MAIS ☐

**2. QUANDO VC NECESSITA IR PARA LONDRINA OU BELA VISTA DO PARAÍSO,
QUAL MEIO DE TRANSPORTE UTILIZA:**

CARRO PARTICULAR ☐ TRANSPORTE PÚBLICO ☐ CARONA ☐ ÔNIBUS DA
SAÚDE ☐ MOTO ☐

3. POR QUAL MOTIVO VOCÊ UTILIZA O TRANSPORTE PÚBLICO:

LAZER ☐ TRABALHO ☐ COMPRAS ☐ SAÚDE ☐ ESTUDO ☐ OUTROS ☐

4. VOCÊ CONSIDERA OS HORÁRIOS DE ÔNIBUS OFERECIDOS NO MUNICÍPIO SUFICIENTE PARA ATENDER SUAS NECESSIDADES:

SIM ☐ NÃO ☐ PARCIALMENTE ☐

5. VOCÊ GOSTARIA QUE FOSSEM OFERECIDOS MAIS HORÁRIOS DE ÔNIBUS NO MUNICÍPIO:

SIM ☐ NÃO ☐

6. POR QUE: _____**7. VOCÊ SE SENTE PREJUDICADO DE ALGUMA FORMA DEVIDO AOS HORÁRIOS DE ÔNIBUS OFERECIDOS NO MUNICÍPIO:**

SIM ☐ NÃO ☐ PARCIALMENTE ☐

8. DEVIDO AOS HORÁRIOS QUE SÃO OFERECIDOS O TRANSPORTE PÚBLICO NO MUNICÍPIO VOCÊ CONSIDERA QUE ESSE FATO PREJUDICA A BUSCA POR OPORTUNIDADES DE EMPREGO, QUALIFICAÇÃO, ACESSO AO COMÉRCIO:

SIM ☐ NÃO ☐ PARCIALMENTE ☐

POR QUE: _____

9. COMO VOCÊ SE SENTE COM O FATO DE O MUNICÍPIO OFERECER APENAS DOIS HORÁRIOS DE ÔNIBUS PARA O ACESSO AO MUNICÍPIOS VIZINHOS:

—

**10. QUAIS SUAS CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO NO
MUNICÍPIO DE ALVORADA DO SUL-PR:**
