

Movimento Pendular e Transporte Público na Área de Concentração Da População de Curitiba: O Caso de Fazenda Rio Grande

Roberta Giraldi Romano

Doutoranda em Meio Ambiente e Desenvolvimento pela UFPR.

robertagiraldi@gmail.com

Cristina de Araújo Lima

Professora do Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento e do Departamento de Arquitetura da UFPR.

RESUMO: Diante das transformações ocorridas nas cidades nas últimas décadas, observa-se que o crescimento urbano deu lugar à acomodação da população no próprio tecido urbano, como é o caso do movimento pendular, os deslocamentos intraurbanos diários e frequentes em função de estudo e trabalho. Frequentemente estes deslocamentos – que têm origem nas cidades dormitório e vão em direção às cidades polo – ocorrem por meio do transporte público, que apresenta-se muitas vezes como única opção, principalmente para a população de baixa renda. A discussão da mobilidade urbana vai de encontro a esta característica dos espaços urbanos, o transporte é um direito da população e deve ser garantido de forma integral e digna. Desta forma, é de grande importância compreender como acontece a mobilidade urbana via transporte público em áreas de concentração da população, avaliando sua qualidade, objetivo deste trabalho. O município de Fazenda Rio Grande foi escolhido como objeto de estudo por conter as características apresentadas: ser uma cidade dormitório com movimento pendular estabelecido com a cidade polo, no caso Curitiba, via transporte público. Foram realizadas entrevistas a fim de conhecer a avaliação do transporte público e da capacidade de deslocamento dos usuários de Fazenda Rio Grande. Os resultados indicaram que apesar da estruturação metropolitana da Rede Integrada de Transportes, Fazenda Rio Grande tem características próprias no que diz respeito à mobilidade urbana via transporte público. De forma geral, os usuários avaliaram o transporte público como ruim-razoável, e sua capacidade de deslocamento, considerando o uso de outros modais, como razoável-bom.

Grupo temático – GT12: Problemas e políticas socioambientais no meio urbano.

Introdução

Nas metrópoles brasileiras o crescimento urbano deu lugar à acomodação da população no próprio tecido urbano e o surgimento dos novos movimentos populacionais, como é o caso do movimento pendular, caracterizado por deslocamentos diários e frequentes dentro do aglomerado urbano (OJIMA; MARANDOLA JUNIOR, 2009).

Nesse sentido, a mobilidade urbana pode ser considerada um fator determinante na ocupação do espaço, para Bourdieu (2007) são as boas condições de mobilidade que permitem que o morador desfrute do espaço urbano – este pode estar em qualquer lugar, enquanto aqueles que não possuem o acesso à mobilidade estão aprisionados ao lugar que ocupam, ou seja, distantes dos serviços da cidade.

Para Moura (2005), existem atrativos que formam espaços, como qualidade de vida e o acesso às rodovias. Essas regiões foram e ainda são alvo da especulação imobiliária, que supervaloriza o solo nas cidades polo das áreas de concentração da população, impulsionando a ocupação dos municípios de entorno, onde o valor do solo é mais baixo. Essa dinâmica é facilitada pelo acesso a mobilidade, pois a população pode residir em um município e desfrutar dos serviços da cidade polo, trabalhar, estudar, entre outros.

Os deslocamentos motorizados nas cidades frequentemente ocorrem por meio de veículos particulares e pelo transporte público. A facilidade na compra de veículos particulares (parcelamento, redução de tributos, entre outros) apresenta-se como um dos motivos pelo aumento nos índices de motorização brasileira nos últimos anos, porém grande parte da população ainda depende exclusivamente do transporte coletivo público para realizar seus deslocamentos.

Esta faixa da população frequentemente submete-se a um serviço de transportes de baixa qualidade e de altos preços, sonham com o conforto do veículo particular sem considerar a importância do transporte público sob o viés da sustentabilidade ou ainda a possibilidade de obter transporte público e qualidade em um mesmo modal.

O direito ao transporte público é garantido pelo Estatuto das Cidades. Os manifestos ocorridos no Brasil em junho e julho de 2013 reivindicando melhores condições de transporte, em especial o transporte público, mostram a insatisfação da população e endossam a urgência em encontrar uma forma de garantir este direito de forma integral.

Desta forma, a fim de aprofundar a discussão a respeito do transporte público e de seus usuários este trabalho selecionou como objeto de estudo o município de Fazenda Rio Grande/PR, uma cidade dormitório, localizada na Região Metropolitana de Curitiba, onde é observado o fenômeno do movimento pendular em direção ao polo, Curitiba. Grande parte da população desloca-se

diariamente para realizar suas atividades de trabalho, estudo, serviços e lazer, por meio do transporte público e de veículos particulares.

Fazenda Rio Grande é um dos municípios brasileiros que passou por um processo de urbanização e crescimento demográfico acelerado, sua proximidade a Curitiba tornou-a opção de moradia para a população que buscava um local com valor do solo mais acessível, o que implicou em uma necessidade maior de serviços de transporte entre o município e a cidade polo.

Desde 1996 o transporte público de Fazenda Rio Grande está inserido na Rede Integrada de Transportes de Curitiba, operado pela URBS – Urbanização de Curitiba. Sabe-se que apesar desta estruturação metropolitana, cada município apresenta características próprias no que diz respeito às condições de mobilidade urbana, havendo a necessidade de aprofundar o entendimento destas condições, da avaliação dos usuários a respeito do sistema de transporte público e de sua capacidade de deslocamento.

Para tanto, foram realizadas 383 entrevistas no Terminal de Fazenda Rio Grande durante o mês de Agosto de 2013, em todos os dias da semana e em horários alternados, a fim de obter uma amostra heterogênea. Os usuários da Rede Integrada de Transportes – RIT foram abordados, o objetivo da entrevista foi explicado e em caso de resposta positiva a entrevista foi realizada.

O cálculo da amostra foi realizado com base na distribuição normal, aplicadas para o cálculo amostral de populações finitas. O tamanho da população foi determinado pela população de Fazenda Rio Grande, que de acordo com o IBGE (2010) é de 81687 habitantes.

A realização das entrevistas teve por objetivo analisar o perfil do usuário da RIT em Fazenda Rio Grande, dados de seu deslocamento, sua avaliação do sistema de transporte coletivo e capacidade de deslocamento. As entrevistas foram realizadas no Terminal de Fazenda Rio Grande durante o mês de Agosto de 2013.

As perguntas foram elaboradas para atender os objetivos deste trabalho, sendo divididas em três categorias: perfil socioeconômico, dados de deslocamento e avaliação do transporte coletivo público.

Movimento pendular na Área de Concentração da População de Curitiba

O movimento pendular, compreendido como os deslocamentos diários dentro de uma área de concentração da população com fins de trabalho e estudo; difere de outros conceitos de migração. Não há a fixação de moradia em outro lugar, trata-se de migrações, porém pendulares, alternantes, temporárias, possuem uma finalidade específica (MOURA; CASTELLO BRANCO e FIRKOWSKI, 2005). O IBGE (2013, p. 18) complementa:

Por outro lado, também é limitar muito a pendularidade a movimentos diários, que acabariam sendo restritos ao trabalho e estudo. É sabido que, em períodos um

pouco maiores, são observados deslocamentos pendulares para acesso aos serviços de lazer, saúde e comércio, entre outros.

As informações sobre os deslocamentos domicílio – trabalho/estudo são uma referência importante na análise de processos de metropolização e expansão urbana. No decorrer do tempo, a distância entre origem e destino têm aumentado, o que está diretamente relacionado com o aumento das aglomerações urbanas (MOURA, CASTELLO BRANCO, FIRKOWSKI; 2005).

Com o avanço tecnológico dos meios de transporte e da comunicação, sua produção e organização, somadas às mudanças nos padrões demográficos e sociais, os espaços anteriormente marcados por sua funcionalidade foram desacoplados. Tais transformações definiram um novo conceito de “área metropolitana”, compreendida como a área ampliada de vida local caracterizada por alta densidade de movimento pendular (FREY; SPEARE JR., 1995 apud MOURA, CASTELLO BRANCO, FIRKOWSKI; 2005).

Para Brito e Souza (2006), a redistribuição espacial das atividades econômicas e a especulação imobiliária teriam estimulado a migração entre a capital dos aglomerados urbanos e os municípios vizinhos, causando uma realocação espacial e o movimento pendular destas populações entre os municípios vizinhos e os centros metropolitanos.

O aumento em número e distância percorrida nos deslocamentos diários é motivado pela falta de políticas coordenadas entre os locais de moradia e trabalho e pelas melhorias no sistema de transporte (DUPUY, 1998).

A população desloca-se para municípios diferentes por diversos motivos, como compras, lazer e cultura, atendimento médico, mas a regularidade e o volume dos fluxos para trabalho e/ou estudo fazem com que a compreensão do movimento pendular fundamental para identificar os diferentes papéis desempenhados pelos municípios. Estes papéis podem ser de geração de emprego, oferta mais qualificada de serviços de educação, a condição de cidade-dormitório, entre outros. É fundamental caracterizar os processos de expansão territorial de áreas de concentração da população e suas subcentralidades (CINTRA, DELGADO, MOURA, 2012).

O movimento pendular ocorre na escala urbana ou regional, é contextualizado pelo cotidiano dos indivíduos. O movimento pendular pode ser explicado ainda pelas condições de trabalho e renda, principais atrativos de migração, pois estas se diferenciam regional e localmente.

Destaca-se o conceito apresentado por Jardim e Ervatti (2007), que considera que a mobilidade pendular é uma das dimensões dos processos de deslocamento da população no território. Ela acontece em um contexto determinado e é socialmente constituída no tempo e espaço, transformando-se e especificando-se diante das mudanças da sociedade.

O NUC – Núcleo Urbano de Curitiba, também chamado de área de concentração da população, composto por 14 municípios diferentes que caracterizam o movimento pendular da região: Curitiba, Almirante Tamandaré, Colombo, Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Pinhais,

Piraquara, São José dos Pinhais, Fazenda Rio Grande, Araucária, Campo Largo Campo Magro, Itaperuçu e Rio Branco do Sul.

Cintra, Delgado e Moura (2012) analisam este processo e afirma que o mesmo cria uma complicada demanda para provisão, adequação, infraestrutura e serviços, principalmente quanto aos que estão relacionados com os deslocamentos, como o sistema de transporte público. Além disso, é necessário dar suporte à população que permanece nos municípios de origem, como creches, escolas, saúde, habitação, cultura e lazer.

Na RMC em 2010, o número de pessoas que se deslocavam a trabalho e/ou estudo era de 2,4 milhões, sendo que 16,1% tinham como destino outro município, principalmente para trabalho. Dos 1.657.198 habitantes da RMC que trabalham 318.298 (19,2%) exercem esta atividade em um município diferente do de residência. No caso de Curitiba, apenas 6,3% têm que deixar a cidade polo para trabalhar (CINTRA, DELGADO, MOURA, 2012).

Os municípios que mais contribuíram para o fluxo RMC-Curitiba em 2010 foram as 14 cidades do NUC, sendo Colombo a maior contribuinte com 56.992 pessoas. São José dos Pinhais e Almirante Tamandaré contribuíram com mais de 30 mil pessoas e Pinhais 28 mil, enquanto Fazenda Rio Grande, Piraquara, Campo Largo e Araucária entre dez e vinte mil pessoas (CINTRA, DELGADO, MOURA, 2012).

Dentre as pessoas que se deslocam a trabalho, 92,6% retornam diariamente para o município de residência; no caso de Curitiba 83,9%, número que pode estar relacionado ao fluxo de Curitiba para municípios mais distantes (outros Estados ou interior do Paraná). Na comparação entre as informações de 2000 e 2010 é observado um aumento dos fluxos em Curitiba, destacando-se as saídas para trabalho e/ou estudo em outro município da RMC. Houve aumento de 62 % nos fluxos de entrada e 158% nos fluxos de saída, refletindo o fortalecimento e qualificação dos municípios do entorno de Curitiba, seja na oferta de trabalho ou estudo (CINTRA, DELGADO, MOURA, 2012).

De acordo com o IPPUC (2008), em Curitiba, quanto aos motivos de deslocamentos destaca-se o trabalho como o principal com 60% do total, seguido de motivos diversos com 30% e estudo com 10%. O modo de deslocamento mais utilizado pela população é o ônibus - 45%. Já o automóvel responde por 22% dos deslocamentos, seguido dos deslocamentos feitos a pé - 20%. Bicicleta e motocicleta totalizam 5% e outras formas de deslocamento 3%.

Cintra, Delgado e Moura (2012) afirmam que os principais contribuintes da RMC com fluxos para Curitiba em 2010 são Colombo (mais de 50 mil), São José dos Pinhais e Almirante Tamandaré (mais de 30 mil), Pinhais (28 mil) Fazenda Rio Grande, Piraquara, Campo Largo e Araucária (entre 10 e 20 mil pessoas) – variação superior a 40% em relação a 2000, à exceção de Pinhais (31%). Além disso, dos municípios de Mandirituba e Bocaiúva do Sul mais de mil pessoas se

deslocam a Curitiba, e o somatório dos outros municípios (com menor integração com a cidade polo) chega a 3355 pessoas (CINTRA, DELGADO, MOURA, 2012).

Trata-se de dados que indicam o fortalecimento das dinâmicas intrametropolitana, onde o número de pessoas que se deslocam e o número de municípios que enviam pessoas ao polo aumentam (CINTRA, DELGADO, MOURA, 2012).

Para Deschamps e Cintra (2007), o território metropolitano definiu seus contornos de funcionalidade nas últimas décadas, os autores destacam:

Nos anos 1990 o crescimento dos serviços e a expansão da área de ciência e tecnologia, no âmbito da RMC, ocorreram principalmente no município de Curitiba, enquanto a indústria, diferentemente do observado nos anos de 1970/1980, extrapolou os limites da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) e do Centro Industrial de Araucária (CIAR) e passou a ocupar, de forma intensa, alguns eixos, em direção a São José dos Pinhais, Campo Largo, Araucária, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Quatro Barras e Campina Grande do Sul. Verifica-se também uma tendência de localização de indústrias e serviços de apoio logístico não somente nesses eixos, mas principalmente nos seus contornos. Paralelamente a esse processo, houve investimentos em infraestrutura de transporte intrametropolitano, possibilitando maior facilidade de deslocamento dos contingentes de mão-de-obra para seus destinos de trabalho. Nesse sentido, a integração do mercado de trabalho regional propicia o fenômeno da pendularidade que, associado à necessidade de buscar locais de moradia mais baratos, marca o cotidiano de grande número de trabalhadores (DESCHAMPS, CINTRA, 2007, p.4).

Os aglomerados urbanos podem ser considerados espaços em movimento, com fluxos de pessoas e mercadorias em diversas direções. A comparação dos dados de 2000 e 2010 aponta o aumento do número de deslocamentos e dos municípios que contribuem para os mesmos – cada vez situados mais distantes do polo, o que indica uma expansão física do NUC (CINTRA, DELGADO, MOURA, 2012).

São processos que criam ou complexificam demandas para a provisão e adequação de infraestrutura e serviços, seja para os deslocamentos – como o sistema viário urbano e interurbano, sistema de transporte coletivo de qualidade, ágil e integrado, com tarifas compatíveis ao perfil dos usuários – ou para o reforço das funções de recepção e apoio aos familiares que permanecem, como creches, escolas, postos de saúde, programas de atenção a idosos, moradia, cultura e lazer (CINTRA, DELGADO, MOURA, 2012).

Os autores destacam:

São necessárias políticas públicas que facilitem e agilizem esses deslocamentos e enfrentem com soluções adequadas as consequências que acarretam às famílias. Mas também, políticas que criem condições a que se reverta a disjunção moradia/trabalho/estudo, resultando em aglomerações com mais subcentralidades, menor assimetria entre os municípios e mais fluidas para a circulação de pessoas e mercadorias (CINTRA, DELGADO, MOURA, 2012, p.7).

É de grande importância ainda que estas políticas sejam abrangentes, voltadas para ampliar a dotação de outras funções urbanas, que atualmente concentram-se na cidade polo, pois apesar dos deslocamentos serem em sua maioria para estudo e trabalho, também existem os deslocamentos em busca de serviços, comércio, entre outros, principalmente os mais

especializados e sofisticados, que densificam os deslocamentos diários na região (CINTRA, DELGADO, MOURA, 2012).

Fazenda Rio Grande

Por encontrar-se mais distante da sede do município de Mandirituba e mais próxima de Curitiba, a população de Fazenda Rio Grande organizou sua vida em função da capital, motivada principalmente pela maior disponibilidade de empregos e serviços urbanos (IBGE, 2012).

A intensificação da ocupação do município de Fazenda Rio Grande está vinculada ao desenvolvimento da rede de transportes. O território de Fazenda Rio Grande pertencia a Mandirituba, até ser elevado à categoria de município em 1990; por estar distante do centro de Mandirituba, mais próxima e com um acesso facilitado a capital, por meio da linha que ligava Mandirituba ao centro de Curitiba (Terminal Guadalupe), a população instalou-se preferencialmente em Fazenda Rio Grande.

O município de Fazenda Rio Grande/PR (Figura 1 e 2) possui 115,377 km², dista 31,35 km da capital e possui 81675 habitantes. Encontra-se conurbado à cidade de Curitiba, capital do Paraná, que possui 1751907 habitantes, de acordo com o Censo do IBGE (2010). A densidade demográfica é de 771,70 hab./km² e o grau de urbanização de 92,96%. De acordo com o IBGE (2010) a taxa de crescimento é de 2,65% a.a.



Figura 1: Localização de Fazenda Rio Grande.

Fonte: ABREU, 2006.

FRG possui uma População Economicamente Ativa de 41.158 pessoas, o que representa aproximadamente 50% da população, com PIB – Produto Interno Bruto per capita de R\$ 7.575 (IBGE, 2010). O IDH – Índice de Desenvolvimento Humano é de 0,720, de acordo com o PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (2010).



Figura 2: Microlocalização de Fazenda Rio Grande.

Fonte: Google Maps, 2013.

O município possui 27.640 domicílios, com abastecimento de água para 29.936 unidades, e atendimento de esgoto para 11.953 unidades (SANEPAR, 2012). A COPEL- Companhia Paranaense de Energia Elétrica possui 32.127 consumidores em Fazenda Rio Grande (COPEL, 2012).

Fazenda Rio Grande é descrita como um município que possui:

Uma ocupação urbana dispersa, caracterizada por padrões precários de habitabilidade; degradação ambiental; falta de segurança pública, infraestrutura, saneamento ambiental; problemas quanto à mobilidade, transporte coletivo; falta de equipamentos e serviços urbanos e sociais (KORB *et al.*, 2011).

Em sua tese de doutorado, Sachweh (2007, p. 124) transcreve as palavras do vice-prefeito de Fazenda Rio Grande, o Sr. Saul Domingos Carelli (mandato de 2005 a 2009):

Fazenda Rio Grande tem sido alvo de pesquisa por parte de estudantes de diferentes cursos superiores, preocupados com os graves desastres socioculturais e ambientais que vêm alterando o modo de viver no município. São problemas como o colapso no sistema de transporte, principalmente ao amanhecer e anoitecer; o lixo e o esgoto a céu aberto; as inundações e enxurradas; a ocupação de áreas de proteção ambiental; o assoreamento dos rios e a rápida multiplicação de habitações subnormais em áreas restritas (o que tem causado a perda de valores, além de desemprego e violência).

Além disso, FRG é considerada cidade-dormitório, que segundo Sassen (1998), são cidades sem autonomia para sobreviver, pois cidades vizinhas, geralmente metrópoles, fornecem empregos, serviços, alimentos, etc.

Fazenda Rio Grande é um dos 29 municípios da RMC com integração alta na dinâmica metropolitana, devido ao elevado movimento pendular. O município esteve entre 1991 e 2000 entre os que tiveram maior crescimento populacional, com taxa superior a 10%. Esta situação foi precedida pelo intenso crescimento das periferias internas de Curitiba na década de 80, que

contribuiu para o crescimento elevado nas áreas fronteiriças externas – Mandirituba, porção onde encontra-se o município de FRG atualmente, alcançou taxa de 15,45 a.a. (KORB *et al*, 2010).

Diariamente, 45.000 moradores de Fazenda Rio Grande se deslocam para Curitiba para estudar e/ou trabalhar, caracterizando o fenômeno já descrito: movimento pendular (KORB *et al.*, 2011).

Com base nos dados do IBGE, Fazenda Rio Grande foi considerada a cidade com maior taxa de crescimento nos últimos anos. Sachweh (2007) comenta que o município é jovem e sua emancipação está ligada ao crescimento da capital, Curitiba. Além disso, a evolução da ocupação de Fazenda Rio Grande está relacionada com a proximidade dos polos industriais de Curitiba, Araucária e São José dos Pinhais; a autora complementa:

Poucas restrições ambientais para ocupação do território quando de sua emancipação política, enquanto que a maioria dos municípios da RMC já possuía áreas de proteção de manancial; facilidade de transporte metropolitano; baixo valor da terra e grande oferta de lotes. Fazenda Rio Grande apresentou-se como uma solução para o inchaço de Curitiba, passando a ser vista como cidade dormitório. A cidade não estava preparada, nem em infraestrutura nem em políticas públicas (SACHWEH, 2007, p.24-25).

O desenvolvimento de Fazenda Rio Grande está intrinsecamente ligado ao desenvolvimento de sua rede de transportes. O Grupo Leblon (Figura 3 e 4) realiza o transporte de pessoas dentro do município de Fazenda Rio Grande e entre este e as cidades de Curitiba e Mandirituba, seguindo as determinações de seu cliente e órgão gestor, "URBS - Urbanização de Curitiba S/A". Fazenda Rio Grande possui toda sua frota integrada à RIT desde 1996.



Figura 3: Evolução da frota, respectivamente: 1965, 1970, 1983, 1990, 1996 e 2008.
Fonte: GRUPO LEBLON, S/D.



Figura 4: Frota em 2009.
Fonte: GRUPO LEBLON, S/D.

O Terminal Fazenda Rio Grande (Figura 5) está localizado no cruzamento da Avenida das Américas com a Avenida Araucária. No local, que foi inaugurado em julho de 2010 e começou a operar em janeiro de 2011, circulam ônibus urbanos e interurbanos, administrados pela URBS. Antes da construção deste terminal, os usuários do transporte público utilizavam o antigo terminal, que está localizado a poucos metros do novo terminal.



Figura 5: Localização do Terminal de Fazenda Rio Grande.
FONTE: GOOGLE MAPS, 2014.

As paradas de ônibus em Fazenda Rio Grande (Figura 6) são destinadas aos ônibus urbanos e metropolitanos, exceto a linha direta Fazenda Rio Grande/Curitiba. As paradas apresentam cobertura para chuva/sol, eventualmente cobertura do solo com cimento e não apresentam bancos. As paradas no trajeto Fazenda Rio Grande – Curitiba da BR 116 possuem as mesmas características, exceto no caso do ligeirinho, que para nos tubos (Figura 7).



Figura 6: Paradas de ônibus.
Fonte: AUTORA, 2014.



Figura 7: Parada de ônibus na Av. Marechal Floriano, em Curitiba.
Fonte: GOOGLE MAPS, 2014.

A lotação nos ônibus em horários de pico é um problema constante para os usuários do transporte público de FRG. A RIT oferece ônibus extras nestes horários, principalmente pela manhã, mas a frota não atende confortavelmente os passageiros, como é possível observar na Figura 8, que mostra o terminal lotado antes do amanhecer.



Figura 8: Terminal Fazenda Rio Grande lotado.
Fonte: JORNAL O REPÓRTER, 2013.

Resultados

As perguntas relativas ao perfil socioeconômico revelaram que o usuário do transporte público de Fazenda Rio Grande tem de 17 a 60 anos (90%), número que pode estar relacionado ao motivo do deslocamento, que majoritariamente é a trabalho. 64% dos usuários que responderam a entrevista eram mulheres. 56% afirmaram ganhar de 1 a 4 salários, 26% até 1 salário, 15% não possuem fonte de renda e apenas 3% afirmaram ganhar mais que 4 salários, considerando o salário mínimo nacional de 2013 R\$ 678,00 (seiscentos e setenta e oito reais).

Ao serem questionados qual era o motivo do deslocamento, 47% dos entrevistados responderam que deslocavam-se a trabalho, 16% a lazer, 14% a estudo, 11% em busca de serviços (incluindo saúde), 9% não especificaram o motivo e apenas 2% em busca de comércio.

Sobre a frequência que vão a Curitiba, 62% dos entrevistados afirmaram ir todos os dias da semana, número que pode estar relacionado ao motivo do deslocamento, visto que a maior parte dos deslocamentos é a trabalho. Apenas 1% dos entrevistados vai a Curitiba somente nos fins de semana, 7% vai uma vez por semana e 9% três vezes por semana. Os que vão raramente a Curitiba são 21%.

Quanto ao tempo de deslocamento, da origem até o destino final, 74% dos entrevistados afirmaram demorar de 1 a 2 horas para concluir o trajeto, enquanto 14% afirmam demorar menos que 1 hora e 12% mais que 2 horas. A principal linha utilizada pelos entrevistados é a linha direta FAZENDA RIO GRANDE/CURITIBA, que possui 6 paradas, sendo elas: Terminal Fazenda Rio Grande, Marechal Floriano, PUC, Paiol, Rodoferroviária e Carlos Gomes. O Terminal de Fazenda Rio Grande dista de seu ponto final, Praça Carlos Gomes, aproximadamente 27 km, trajeto que pode ser realizado, em média, em 1h05 de carro (Google Maps, 2013).

Ao serem questionados sobre quais modais utilizavam além do transporte público, 61% afirmaram utilizar somente o transporte público, 3% utilizar bicicleta, 31% carro e 5% moto.

Aos entrevistados que afirmaram utilizar algum modal além do transporte coletivo foi questionado o motivo do uso de outros modais, 39% afirmaram ser o tempo de deslocamento, 36% o conforto, 14% afirmaram ganhar carona, 7% trajeto, 2% falta de ônibus e apenas 1% afirmaram considerar o preço.

Na data de realização das entrevistas a passagem de ônibus custava R\$ 2,70. Até junho de 2013 o preço era R\$ 2,85, quando em função dos protestos contra o aumento da tarifa foi anunciada a redução.

Os entrevistados responderam como avaliam o preço do transporte e 40% consideram ruim, 43% consideram razoável, 16% bom e apenas 1% considera muito bom.

Os entrevistados responderam como avaliam o tempo de deslocamento entre sua origem e destino final, 72% consideraram ruim, 18% razoável, 9% bom e apenas 1% muito bom.

Os entrevistados também responderam como avaliam o conforto do transporte coletivo, 59% consideram ruim, 28% consideram razoável e 14% consideram bom. Entende-se que o conforto esteja relacionado às condições em que o deslocamento é realizado, por exemplo: se o ônibus está lotado ou não, se os bancos são confortáveis, se há ventilação, entre outros.

Sobre o acesso, considerando a proximidade do ponto de ônibus/terminal e as conexões necessárias para chegar ao destino final, 80% dos entrevistados consideraram entre bom e muito bom. Apenas 9% consideraram ruim e 11% razoável.

Questionou-se como os usuários avaliam o sistema de transporte coletivo de forma geral e 38% consideram ruim, 42% razoável, 17% bom e apenas 3% muito bom.

Por fim, foi questionado como o entrevistado avalia a própria capacidade de deslocamento, ou seja, suas condições de mobilidade urbana, considerando todos os meios de deslocamento que o usuário utiliza; 27% consideram ruim, 33% razoável e 37% bom. Apenas 3% consideram muito bom.

Aproximadamente 77% dos usuários que se deslocam a trabalho e estudo consideram o sistema de transporte público entre razoável e ruim, enquanto apenas aproximadamente 22% consideram bom ou muito bom.

Dos usuários que se deslocam todos os dias da semana, aproximadamente 80% consideram o sistema de transporte público entre razoável e ruim, enquanto apenas aproximadamente 21% consideram bom ou muito bom.

Os que utilizam carro ou moto como modal alternativo, aproximadamente 79% consideram o sistema de transporte público entre razoável e ruim, e aproximadamente 22% de bom a muito bom (Figura 9).

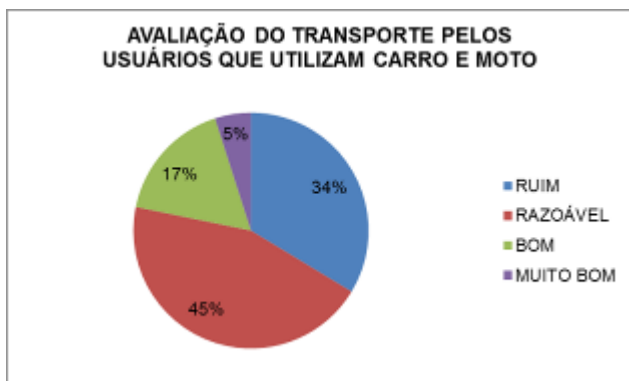


Figura 9: Avaliação do transporte pelos usuários que utilizam carro e moto.
 Fonte: AUTORA, 2014.

Dos usuários que utilizam carro e moto como modal alternativo, aproximadamente 54% consideram sua capacidade de deslocamento entre razoável e ruim, e 46% consideram de boa a muito boa (Figura 10).

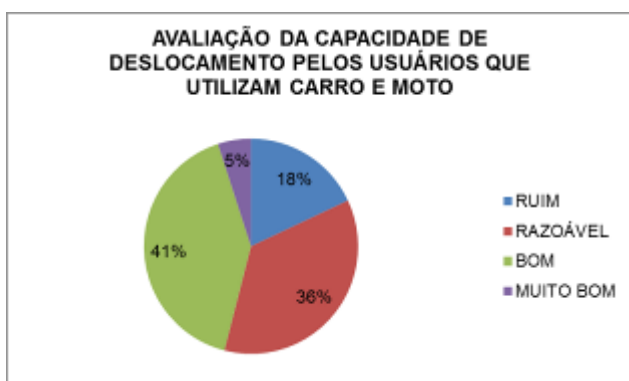


Figura 10: Avaliação da capacidade de deslocamento pelos usuários que utilizam carro e moto.
 Fonte: AUTORA, 2014.

Os usuários que utilizam somente o transporte público como modal, aproximadamente 80% consideram o sistema de transporte público entre razoável e ruim e 21% de bom a muito bom (Figura 11).

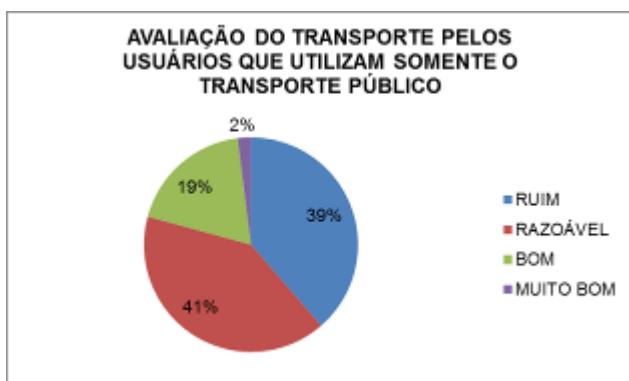


Figura 11: Avaliação do transporte pelos usuários que utilizam somente o transporte público.
 Fonte: AUTORA, 2014.

Aproximadamente 64% destes usuários consideram sua capacidade de deslocamento entre razoável e ruim, 36% consideram entre boa a muito boa (Figura 12).

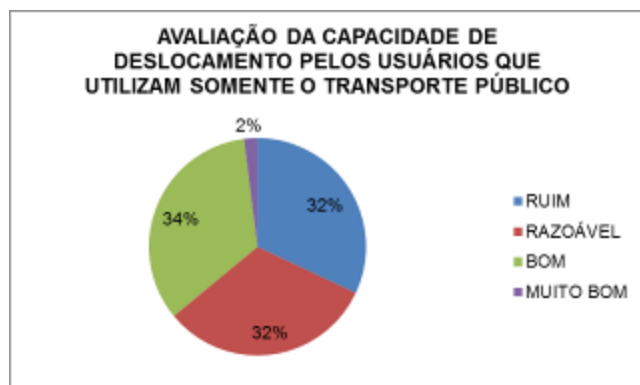


Figura 12: Avaliação da capacidade de deslocamento pelos usuários que utilizam somente o transporte público.

Fonte: AUTORA, 2014.

Considerações Finais

A formação dos espaços urbanos está diretamente relacionada às condições de mobilidade. Uma das características das cidades brasileiras é concentrar no centro os serviços, nas metrópoles é no polo que estes estão disponíveis. Da mesma forma Fazenda Rio Grande possui esta característica, é em Curitiba que há grande disponibilidade de emprego, estudo, serviços e lazer, apesar dos esforços em eliminar este estigma, FRG ainda é uma cidade dormitório.

O transporte público apresenta-se como uma das principais exigências destes espaços, pois na falta de serviços, infraestrutura e emprego a população migra diariamente ao polo. O ônibus é o canal de conexão entre o espaço de moradia e o espaço de trabalho, serviços e lazer.

O motivo do deslocamento dos entrevistados reforça a característica do movimento pendular: o movimento em direção à cidade polo em busca de trabalho e estudo diariamente. Também destaca-se a incidência de movimento pendular por outros motivos de deslocamento, como lazer e serviços; apesar do movimento pendular ainda estar relacionado majoritariamente com trabalho e estudo, diversos autores já incluem estes motivos em seu conceito. As entrevistas revelaram que parte dos usuários do transporte de Fazenda Rio Grande desloca-se até mesmo em busca de lazer na cidade polo em número considerável, superando os deslocamentos por estudo.

Quanto aos modais, o uso exclusivo do transporte público predomina seguido do uso do carro e moto. Como a maioria da população utiliza apenas o ônibus para ir à Curitiba e o usuário não pode levar sua bicicleta para que desloque-se dentro de Curitiba (nos deslocamentos de trabalho-estudo, estudo-trabalho, trabalho-lazer, lazer-trabalho, etc.), a bicicleta não é um modal usual. Por outro lado, o carro e a moto também são modais que conferem maior status social, ao contrário da bicicleta.

Além disso, o transporte público brasileiro está frequentemente associado à má qualidade. Nas entrevistas, o motivo do uso de outros modais está associado ao conforto e ao tempo de deslocamento, dois aspectos que podem e devem ser melhorados no transporte público caso seus gestores tenham o objetivo de que a população opte por ele e não pelos veículos particulares.

De forma geral, a avaliação indicou um resultado entre ruim e razoável quanto ao preço, tempo de deslocamento e conforto. O único item bem avaliado foi o acesso. Este indica que apesar dos preços não serem compatíveis com o nível de renda do usuário, haver demora no tempo de deslocamento e este acontecer em baixas condições de conforto (principalmente no caso dos ônibus lotados), o transporte tem grande disponibilidade em Fazenda Rio Grande (pontos de ônibus e terminal) e o usuário consegue chegar ao seu destino sem ter que percorrer grandes distâncias a pé. Este pode ser considerado um elemento decisivo para a mobilidade pendular: havendo acesso ao transporte público a população se deslocará.

A avaliação sobre a própria capacidade de deslocamento foi considerada entre razoável e boa, apesar do sistema de transporte ser considerado entre ruim e razoável. Um dos fatores que podem justificar esta resposta é o uso de veículos particulares; na avaliação, o usuário que não depende unicamente do transporte público considerou ter uma melhor capacidade de deslocamento em relação aos que só utilizam os ônibus.

Apesar de ser referência por seu sistema de transporte público, a RIT ainda não corresponde às expectativas dos usuários, que avaliaram negativamente de forma geral seu sistema.

É de grande importância ambiental incentivar o uso dos veículos não motorizados e do transporte público. Melhorar as condições de deslocamento dos usuários destes modais é essencial para que estes se estabeleçam como uma opção de transporte digno, com maior abrangência espacial, vias exclusivas, maior disponibilidade de horários e a conseqüente diminuição da lotação dos ônibus, maior conforto e preços justos.

A metrópole é uma realidade, o espaço compartilhado é uma característica das áreas de concentração da população. As relações de trabalho, estudo, serviços e lazer são fundamentais, tanto para as cidades, quanto para os moradores, e o movimento pendular via transporte público é uma conseqüência destas relações com o espaço urbano. Reforça-se a importância dos estudos em mobilidade urbana em sua complexidade e interdisciplinaridade, pois o espaço urbano é constituído por diversas facetas que se complementam e deve ser compreendido em sua totalidade, para que os moradores possam usufruí-lo de forma integral.

Referências

ABREU, R. L. Disponível em: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Parana_MesoMicroMunicip.svg>. Acesso em: 15 jun. 2014.

BOURDIEU, P. A economia das trocas simbólicas. São Paulo: Perspectiva, 2007.

BRITO, F. R. A. & SOUZA, R. G. V. A migração intrametropolitana e a mobilidade pendular dentro do contexto da expansão urbana da Região Metropolitana de Belo Horizonte, com ênfase na experiência de Nova Lima. In: COSTA, Heloísa S. M. et al (orgs.), Novas periferias metropolitanas: a expansão metropolitana em BH: dinâmica e especificidades no Eixo-Sul. Belo Horizonte: C/Arte, 2006.

CINTRA, A.; DELGADO, P.; MOURA, R. IPARDES - Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. Deslocamentos Intermunicipais para o trabalho e estudo, Curitiba, 2012. COMEC - Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. Disponível em: www.comec.pr.gov.br. 2012.

COPEL – Companhia Paranaense de Energia Elétrica. Disponível em: < <http://www.copel.com/hpcopel/root/index.jsp>>. Acesso em: 24 nov. 2013.

DESCHAMPS, M. V.; CINTRA, A. P. U. Análise dos movimentos pendulares nos municípios da região metropolitana de Curitiba. In: V Encontro Nacional sobre Migrações, GT Migração/ABEP, NEPO/UNICAMP, SP, 2007, Campinas, SP. V Encontro Nacional sobre migrações (CD-ROM). Campinas, SP: GT Migrações/ABEP, NEPO/Campinas, 2007. p. 1-28.

DUPUY, G. O automóvel e a cidade. Lisboa: Instituto Piaget, 1998.

GOOGLE MAPS. Disponível em: < <https://www.google.com.br/maps/preview>>. Acesso em 02 fev. 2014.

GRUPO LEBLON. Histórico. Disponível em: < <http://leblonibus.com.br/historico.html>>. Acesso em: 14 jan. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Censo 2010. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 30 nov. 2012.

_____. Cidades. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=410765#>>. Acesso em: 14 dez. 2012.

IPPUC- INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA, Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado - PLANMOB CURITIBA, Anexo III Diagnóstico Transporte Coletivo e Comercial, Curitiba, 2008.

JARDIM, A. P.; ERVATTI, L. Migração pendular intrametropolitana no Rio de Janeiro: reflexões sobre o seu estudo, a partir dos Censos Demográficos de 1980 e 2000. Rio de Janeiro: IBGE, 2007. 39 p. (Textos para discussão. Diretoria de Pesquisas, n. 26). Disponível em: <<ftp://ftp.dpe.ibge.gov.br/gdi/texdisc/texdisc26-07.pdf>>. Acesso em: Out. 2013.

JORNAL O REPÓRTER. Vereador Marcelo Pelanda indignado com a resposta da URBS. Disponível em: <<http://www.oreporter.jor.br/site/index.php/noticias/marcelo-pelanda/item/3082-vereador-marcelo-pelanda-indignado-com-a-resposta-da-urbs>>. Acesso em: 14 jan. 2014.

KORB A. et al. Metropolização e periferização do aglomerado urbano de Curitiba: riscos e vulnerabilidades socioambientais em Fazenda Rio Grande-PR. Programa Comum de Pesquisa apresentado à coordenação do Grupo de Desenvolvimento Urbano do Programa de Pós Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento da UFPR. Curitiba, 2011.

MOURA, R. 2005. Morfologias de concentração no Brasil: o que se configura além da metropolização?. In Anais do XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional– ANPUR, Salvador, ANPUR.

MOURA, R; CASTELLO BRANCO, M. L. G.; FIRKOWSKI, O. L. C. F. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. São Paulo em Perspectiva, São Paulo, v. 19, n. 4, Dez. 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392005000400008&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 14 Out. 2013.

OJIMA, R; MARANDOLA JR., E. Cidades líquidas: mobilidade populacional e ambiente no urbano contemporâneo. In: Roberto Luiz do Carmo; Gilberto Javier Cabrera Trimiño. (Org.). Población y medio ambiente en Latinoamérica y el Caribe: Cuestiones recientes y desafíos para el futuro. Montevideo: Trilce, 2009, v. 6, p. 47-60.

PNUD – PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. Ranking IDHM municípios 2010. Disponível em: < <http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/Ranking-IDHM-Municipios-2010.aspx>>. Acesso em: 25 jan. 2014.

SACHWEH, M.S. A construção da identidade social em condição de periferia metropolitana: uma abordagem sobre Fazenda Rio Grande - Região Metropolitana de Curitiba - RMC. Tese de Doutorado (Meio Ambiente e Desenvolvimento). Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2007.

SASSEN, S. As cidades na economia mundial. São Paulo: Studio Nobel, 1998.