

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 12

Desenvolvimento urbano e a mobilidade em Londrina-PR

Elisa Roberta Zanon (*)

RESUMO

A partir dos pressupostos legislativos sobre a política nacional de mobilidade urbana e da divulgação de experiências de êxito conjugadas ao planejamento urbano, a discussão pelo direito de ir e vir tem-se ampliado, chegando inclusive a cidades de médio e pequeno porte. Nesse sentido, este artigo trata de apresentar uma breve análise da realidade urbana do município de Londrina quanto à constituição de uma política pública de Mobilidade Urbana. Londrina, localizada no Norte do Estado do Paraná, foi fundada em 1929 pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) e emancipada em 1934, logo se tornou a cidade polo da região por concentrar funções de centro político e econômico. Com pouco mais de 80 anos, o município possui aproximadamente 506 mil habitantes pelas estimativas do IBGE (2010), sendo que quase a totalidade da população vive na cidade e nas demais áreas urbanas. Por fazer parte de um aglomerado urbano e centro da Região Metropolitana de Londrina (RML) no norte do Paraná, a cidade sede enfrenta diariamente a convergência de pessoas, mercadorias e informações advindas de todas as localidades de sua hinterlândia e espaço intraurbano. Os congestionamentos, acidentes e a poluição sonora e atmosférica são elementos constantes, ao passo que o planejamento urbano se lança na busca por alternativas para amenizar tal condição. Os aparatos institucionais existem, como Plano Diretor Municipal, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano (IPPUL), setor específico de trânsito: Companhia Municipal de Trânsito Urbano (CMTU), além de ações educativas no trânsito, priorização de faixas exclusivas para transporte coletivo e a previsão de implantação de BRT (*Bus Rapid Transit*). No entanto, o dia a dia mostra que o sistema ainda é ineficiente e inoperante, um pensamento ainda desconexo do entendimento sociológico da produção do espaço urbano que cresce a grandes extensões e de modo segregado socialmente. **Palavras-chave:** planejamento urbano; produção do espaço; política pública; mobilidade.

1. A CIDADE E A POLÍTICA PÚBLICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

1.1. Realidade Local: Cidade de Londrina

Londrina, fundada em 1929 no Norte do Estado do Paraná e com emancipação política em 1934, foi a primeira cidade a ser implantada a partir do empreendimento da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), empresa britânica criada em 1925 como subsidiária da matriz situada em Londres, a *Paraná Plantations Limited*. No intuito de realizar empreendimentos imobiliários de terras agrícolas, o governo britânico adquiriu 515.000 alqueires paulistas de terras devolutas do Governo do Paraná em 1924. Nesse sentido, em decorrência do empreendimento da CTNP, Londrina passou a desempenhar a função de centro de decisão regional em razão de todo o aparato político institucional e econômico, o que também ocorreu anos mais com outras cidades como Maringá, Cianorte e Umuarama. De certo modo, diante do expressivo crescimento urbano de Londrina, algumas décadas merecem destaque. Os anos de 1950 expressam uma ideologia de progresso com projetos modernos e a grande produção econômica do café. Já na década de 1960, com a instalação de indústrias na cidade, Londrina experimenta o que Castelnou (2002, p. 123) chama de “Fase de Desenvolvimento Industrial”, estimulada por uma política de Estado com o programa de erradicação do café associada ao esforço de incremento da indústria local através da CODEPAR (Companhia de Desenvolvimento do Paraná). A transferência de população rural para urbana provocou não só uma demanda por emprego, mas também habitacional, repercutindo numa cidade que passa a crescer desconexa e segregada socialmente com a construção de conjuntos habitacionais promovidos pela COHAB-LD (Companhia de Habitação de Londrina) criada em 1965, tendo como suporte demais aparatos institucionais (SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo e COHAPAR – Companhia de Habitação do Paraná).

Os anos de 1970 remetem a um período de preocupação da administração pública com a cidade que cresce com poucos parâmetros de regulação do solo urbano, o que leva a elaboração de planos urbanísticos, como continuidade às ações de planejamento iniciadas na década anterior. Nesse período, de acordo com Bortolotti (2007), é emblemático o *Termo de Referência* de 1971 que avaliou o PDDU (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano) elaborado em 1968 pela empresa paulista ASPLAN S/A (Associação em Planejamento), a fim de direcionar a proposição de um novo Plano Diretor para a cidade de Londrina. Nesse rol dos planos, houve em 1974 a elaboração do PDTU (Plano Diretor de Transporte Urbano) de Londrina pela empresa paulista SERETE S.A. Engenharia, Desenvolvimento e Sistemas S.A. Consultores com proposições de hierarquização do sistema viário para a cidade. Em decorrência dos planos, citam-se a construção da Via Expressa (1976) no sentido Norte-Sul da cidade, sendo inaugurada em 1977, o início da construção do Centro Cívico fora do centro da cidade, e a transferência da linha férrea do centro da cidade para abertura de uma via estrutural. Embora diversos planos tenham sido elaborados, a maior repercussão envolveu nas próximas décadas a discussão da lei de zoneamento do uso e ocupação do solo urbano. Já nos anos 2000, o município atingiu 447.065 habitantes (IBGE, 2000),

sendo que as necessidades de planejamento territorial continuam e se arrastam por anos com a elaboração da revisão do Plano Diretor Municipal Participativo, aprovado em 2008, e que, no entanto, as demais leis que o compõem, ainda estão em discussão para aprovação neste início da década de 2010. Os processos de descentralização iniciados nas décadas de 1980 e 1990 têm levado a consolidação de subcentros mais antigos e a formação de outro, na porção sudoeste da cidade, onde inúmeros empreendimentos foram implantados, tanto com condomínios e loteamentos horizontais como pelo intenso processo de verticalização às margens do Lago Igapó 2, na chamada Gleba Palhano.

1.2. Dados e estatísticas sobre a condição atual do trânsito urbano

Na condição atual da mobilidade urbana em Londrina, os dados e as estatísticas mostram que o trânsito não oferece segurança para os condutores de veículos e pedestres. A tabela abaixo mostra a composição de dados que formam o Coeficiente de Mortalidade por Acidentes de Trânsito, tendo como base a fonte de dados do Fórum Desenvolve Londrina (2013, p. 23). Este indicador é a relação entre o número de vítimas fatais por acidentes de trânsito pela população total, multiplicado por 100.000. O indicador reflete o nível de compatibilidade entre o ambiente construído nas cidades, o comportamento dos motoristas e pedestres e a

educação e fiscalização do trânsito. Na verdade, é sabido que o trânsito mata mais que as doenças. O parâmetro aceitável, de acordo com o DENATRAN, seria de 5 pessoas a cada grupo de 100 mil habitantes, porém, o que se observa em Londrina é três vezes mais, numa média de 15 pessoas. Tais constatações indicam a necessidade de mais investimentos em educação no trânsito e fiscalização.

Tabela 1 – Componentes do Coeficiente de Mortalidade por Acidentes de Trânsito.

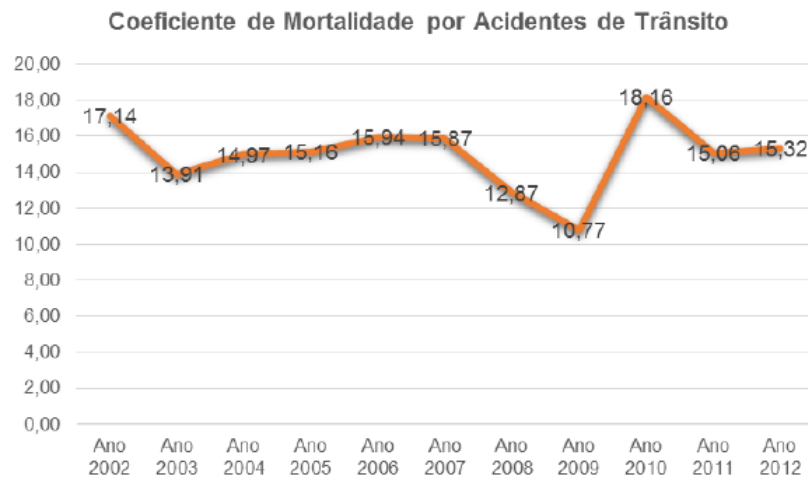
	Ano 2002	Ano 2003	Ano 2004	Ano 2005	Ano 2006	Ano 2007	Ano 2008	Ano 2009	Ano 2010	Ano 2011	Ano 2012
N. de vítimas fatais no trânsito	79	65	72	74	79	79	65	55	92	77	79
População Total	460.909	467.334	480.822	488.287	495.696	497.833	505.184	510.707	506.701	511.279	515.707
Coeficiente de Mortalidade	17,14	13,91	14,97	15,16	15,94	15,87	12,87	10,77	18,16	15,06	15,32

Fonte: FÓRUM DESENVOLVE LONDRINA, 2013, p. 23. / Base CIATRAN (Companhia de Trânsito do Paraná) e DETRAN (Departamento de Trânsito do Paraná).

O gráfico abaixo mostra a variação do número de mortes causadas por acidentes de trânsito em relação à população de Londrina. Observa-se em alguns pontos que os valores atingem picos e baixas em relação à média. Do ano de 2006 a 2009 o coeficiente esteve em progressiva redução, tendo no ano de 2009 o menor valor de

10,77, o que, no entanto, no ano seguinte, em 2010 o valor foi o mais alto de toda a década, com 18,16 mortes a cada 100 mil habitantes. Gráfico

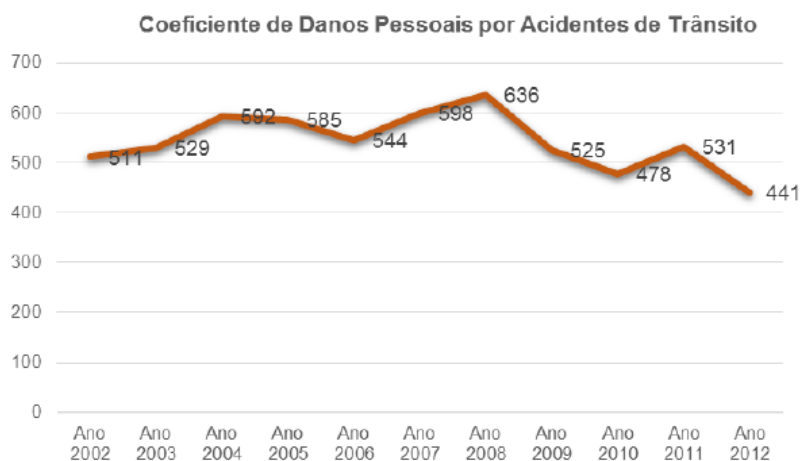
Gráfico 1 – Número de mortes causadas por acidentes de trânsito a cada 100 mil habitantes.



Fonte: FÓRUM DESENVOLVE LONDRINA, 2013, p. 23.

Já com relação ao número de danos pessoais por acidentes de trânsito, sem envolver mortes, os valores são maiores, o que mais uma vez mostra a necessidade de investimentos em educação no trânsito. O gráfico abaixo mostra tais valores, sendo que é possível distinguir uma média de 543 feridos em acidentes de trânsito a cada grupo de 100 mil habitantes. O ano de 2010 chama a atenção por representar um valor baixo em relação à média, o que, no entanto, com base na Tabela 1, é um ano com mais mortes no trânsito.

Gráfico 2 – Relação entre o número de feridos por acidentes de trânsito (100 mil habitantes).



Fonte: FÓRUM DESENVOLVE LONDRINA, 2013, p. 24.

Tendo como base outros dados complementares, o Fórum Desenvolve Londrina (2009, p. 17) mostra que a grande maioria das vítimas envolvidas em acidentes de trânsito, no ano de 2008, era de aproximadamente 60% de motos e ciclomotores, seguido de 22% de automóveis e caminhonetes. E ainda, as principais causas no mesmo ano de 2008

estavam relacionadas aos seguintes itens: avanço de via preferencial, não manter a distância correta do outro veículo e falta de atenção no trânsito.

Existe em Londrina uma frota de aproximadamente 503 veículos a cada mil habitantes, de acordo com dados do Fórum Desenvolve Londrina (2009, p. 20). Obviamente, a condição urbana da cidade não absorve a circulação viária de todos os veículos, sendo comuns os congestionamentos nos horários de pico, principalmente nas vias da região central.

Com relação aos transportes coletivos, os deslocamentos são feitos, na grande maioria por ônibus convencionais, seguido de micro-ônibus e vans. De acordo com a CMTU e Fórum Desenvolve Londrina (2009, p. 21), a frota de ônibus era de 370 veículos, com uma média de idade de 3,9 anos, sendo que aproximadamente 50% dos veículos estavam adaptados para atender pessoas com deficiência. A tabela abaixo mostra a evolução do transporte coletivo operacionalizado pela empresa Grande Londrina nos anos de 2005 a 2008, em que ambos os números de passageiros transportados e em quilômetros rodados apresentam uma tendência em crescimento ano a ano.

Tabela 2 – Evolução operacional do transporte coletivo em Londrina, 2005 a 2008.

	Ano 2005	Ano 2006	Ano 2007	Ano 2008
Passageiros transportados (em mil)	3.825	3.928	3.963	4.168
Quilômetros rodados (em mil)	1.908	1.927	1.986	2.013

Fonte: FÓRUM DESENVOLVE LONDRINA, 2009, p. 21.

A maior parte da demanda está nos horários de pico das 5h45min da manhã com pouco mais de 100% da frota e por volta das 17h com uma demanda de praticamente 90% da frota de transporte coletivo, de acordo com Fórum Desenvolve Londrina (2009, p. 22). Para além de dados e estatísticas, a condição de mobilidade pública em Londrina ainda se encontra deficiente ao se verificar que grande parte da população depende de modos próprios e alternativos para o deslocamento diário, o que também, até o momento o sistema funciona no sentido interbairros, não existindo o transporte rápido entre as regiões da cidade. A frota de ônibus coletivos ainda é insuficiente para atender a demanda, principalmente em horários de pico. O crescimento urbano com as periferias horizontais também encarecem os transportes, fazendo com que a população permaneça por mais tempo no trânsito.

A figura abaixo mostra que a maioria dos deslocamentos por linhas de desejo durante o dia se concentram no centro da cidade de Londrina, que atrai inclusive população de municípios vizinhos como Cambé, na porção oeste e Ibiporã na parte leste do mapa. No caso de Londrina, há poucos terminais de ônibus, sendo um grande no centro da cidade e outros menores distribuídos nas regiões urbanas, o

que faz com que todos os passageiros passem pelo centro, mesmo aqueles que precisam ir às localidades dos extremos da cidade.

Figura 1 – Linhas de desejo das viagens de ônibus, durante o dia em Londrina e cidades vizinhas.



Fonte: CAMBÉ (Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal), 2006.

1.3. Aparatos institucionais, administrativos e legais para a constituição de uma política de mobilidade urbana para Londrina

Para respaldar uma política pública de mobilidade urbana é necessário que esta seja constituída por um conjunto de programas, projetos e ações e que envolvam direta e indiretamente a participação da população. Vasconcellos (2001, p. 11) propõe uma perspectiva social e política para a compreensão dos transportes e da mobilidade urbana e observa os “deslocamentos humanos no espaço urbano e seus condicionantes”. Ainda, Vasconcellos (2001, p. 12) reitera que as políticas públicas de transporte urbano devem servir de “instrumento” para apoiar o gerenciamento da cidade e da distribuição de riquezas, e não para reproduzir as desigualdades sociais.

Londrina, ainda caminha para a constituição de uma política pública de transporte e mobilidade urbana, sendo possível listar os aparatos institucionais, administrativos e legais existentes, como mostra o quadro abaixo.

Quadro 1 – Aparatos institucionais, administrativos e legais existentes correlacionados ao transporte público.

CAPACIDADE INSTITUCIONAL	PROJETOS RELACIONADOS AO TRÂNSITO URBANO	MARCOS REGULATÓRIOS LEGAIS
<ul style="list-style-type: none"> - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL) com a gerência específica de trânsito, responsável pelo projeto de geometrização e sinalização viária; - Companhia Municipal de Trânsito Urbano (CMTU) responsável pela fiscalização das vias urbanas, quanto a velocidade dos veículos, estacionamentos, carga e descarga, táxis, publicidade nos logradouros públicos e demais atribuições. 	<ul style="list-style-type: none"> - Projeto de Implementação do Anel do Emprego, atualmente descrito como Anel Estrutural de Integração; - Projeto para implantação do BRT (<i>Bus Rapid Transit</i>) que prevê a construção de dois corredores exclusivos para o transporte público nos sentidos das regiões Norte/Sul e Leste/Oeste, além da execução de pelo menos 13 grandes obras para Londrina, entre viadutos, trincheiras, elevados e terminais. 	<ul style="list-style-type: none"> - Lei Municipal nº. 10.637/2008 que institui as diretrizes do Plano Diretor Participativo do Município de Londrina (PDPML); - Projeto de Lei que dispõe sobre o Sistema Viário Básico do Município de Londrina, como lei complementar a Lei do Plano Diretor Participativo de Londrina. - Demais projetos de lei em discussão e correlacionados ao sistema viário: Uso e Ocupação do Solo Urbano; e Parcelamento do Solo Urbano.

Fonte: Prefeitura do Município de Londrina.

Além disso, o município dispõe de atividades de educação no trânsito, como a Campanha *Pé na Faixa*, instituída desde o ano de 2009, com placas de respeito ao pedestre na faixa de proteção, e demais atividades em parceria com as escolas públicas e privadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ainda que a mobilidade urbana seja bem difundida no âmbito nacional e nas metrópoles, é preciso avançar na discussão. Londrina, uma cidade que faz parte de um aglomerado urbano na porção norte do Estado do Paraná encontra problemas diariamente com a falta do planejamento urbano aliado a uma política pública de transporte e mobilidade urbana. Por fim, além dos parâmetros legais e aparatos institucionais, o envolvimento da população também se faz necessário para a formulação de uma política pública de fato.

(*) *Elisa Roberta Zanon é Arquiteta e Urbanista e Professora do UNIFIL - CENTRO UNIVERSITÁRIO FILADÉLFIA*

REFERÊNCIAS

BORTOLOTTI, João Baptista. **Planejar é preciso**: memórias do planejamento urbano de Londrina. Londrina: Midiograf, 2007.

CAMBÉ. **Diagnóstico do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Cambé**. Cambé: Prefeitura Municipal, 2006. CASTELNOU, Antonio. **Arquitetura londrinense**: expressões de intenção pioneira. Londrina: Atrito Art, 2002. FÓRUM DESENVOLVE LONDRINA. **Mobilidade Humana**: Segurança, liberdade e educação no trânsito. Londrina: 2009. FÓRUM DESENVOLVE LONDRINA. **Manual de Indicadores de Desenvolvimento 2013**: II Pesquisa de Percepção da População sobre a Cidade de Londrina. Londrina: 2013. LINARDI, Maria Cecília N. **Pioneirismo e Modernidade**: a urbanização de Londrina-PR. 1995. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1995.
LONDRINA. Lei Municipal n°.10.637, de 24 de dezembro de 2008. Institui as diretrizes do Plano Diretor Participativo do Município de Londrina – PDPML. **Jornal Oficial [do] Município de Londrina**, Londrina, 29 dez. 2008. VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.