



TRANSPORTE COLETIVO: UM DESAFIO PARA A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE LONDRINA/PR

ARTIGO ORIGINAL

GOMES FILHO, Antonio Costa¹, PIRES, Luiz Carlos², NABARRO, Márcia Aparecida³, LIMA, Renata Gisele Aguiar Kinoshita de⁴

GOMES FILHO, Antonio Costa. *et al.* **Transporte coletivo: um desafio para a mobilidade urbana na cidade de Londrina/PR.** Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano. 08, Ed. 03, Vol. 02, pp. 05-25. Março de 2023. ISSN: 2448-0959, Link de acesso: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/administracao/transporte>, DOI: 10.32749/nucleodoconhecimento.com.br/administracao/transporte

RESUMO

A mobilidade tem por objetivo planejar e prever possíveis dificuldades dentro da vida no trânsito. O trânsito, hoje, é um dos maiores causadores de morte, estresse e discussões, afinal, regras são desenvolvidas e projetos são realizados com o objetivo de mudar o pensamento e tornar a vida das pessoas cada vez mais móvel. Porém, para isso, são necessários estudos e muita mudança. Uma solução para a mobilidade é o investimento em transporte de massa, investimento nos transportes coletivos urbanos. Assim, o objetivo deste artigo é identificar, junto aos proprietários de veículos automotores individuais (motos e carros), os motivos do não uso do transporte coletivo público (ônibus) na cidade de Londrina, e quais motivos levariam os mesmos a utilizá-lo. Ao analisar os dados, chega-se à conclusão que os cidadãos londrinenses proprietários de veículo não utilizam o transporte coletivo por terem veículo próprio, independente do conforto, valor ou segurança. E se um dia fosse necessário a utilização de transporte coletivo de massa, seria apenas em caso de trabalho.

Palavras-chave: Mobilidade, Trânsito, Pessoas, Planejamento, Transporte urbano.



1. INTRODUÇÃO

O planejamento urbano, estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), é instrumento fundamental para o crescimento sustentável das cidades brasileiras. Essa política passou a exigir que municípios com população acima de vinte mil habitantes apresentem um plano de mobilidade urbana, planejando o crescimento da cidade de forma ordenada, e uma das prioridades dessa lei é que os municípios valorizem o uso dos transportes não motorizados e os serviços do transporte público coletivo (BRASIL, 2001).

A mobilidade urbana é uma das prioridades da pauta de planejamento das cidades modernas. Os gestores públicos têm por incumbência enfrentar o desafio de apresentar soluções para o tráfego de novos veículos que, a cada ano, passam a circular pelas vias urbanas do país. A Lei 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana (BRASIL, 2012).

Na interpretação de Strehl, Moyano e Angnes (2019), a relação entre empresas de ônibus e passageiros é de consumo. Muitas vezes, o serviço fornecido é inadequado, e tem sido observado, nas grandes cidades brasileiras, frotas insuficientes, ônibus superlotados e um número excessivo de veículos particulares circulando nas ruas.

A mobilidade, é, portanto, um problema nas grandes cidades. Esse problema afeta a cidade de Londrina, no estado do Paraná, Brasil, que está enquadrada como cidade de grande porte, sendo a segunda cidade mais populosa do estado do Paraná. Londrina fica situada no norte do Paraná, e teve um desenvolvimento rápido na década de 1960, advindo do ciclo do café. A cidade de Londrina, inicialmente, foi incrementada pelas estradas de rodagem a “chão batido”, e, posteriormente, com a implantação das rodovias asfaltadas, atraiu compradores pela facilidade na circulação de automóveis. O problema da mobilidade urbana em Londrina foi se



agravando cada vez mais, pois é uma cidade que foi projetada, inicialmente, para uma população de aproximadamente vinte mil habitantes, e há dez anos, aproximadamente, já contava com mais de quinhentos mil habitantes (DOBIS, 2012).

Derivado do problema de pesquisa, uma das soluções para a mobilidade urbana é o uso do transporte de massa, que exige investimentos nos transportes coletivos urbanos, não obstante, há que se entender se esse investimento se torna viável no contexto atual, em que há maior facilidade de aquisição e uso de veículos motorizados, como por, exemplo as motocicletas e os automóveis.

Antes de investir em transporte urbano de massa, é necessário entender se os cidadãos da cidade Londrina, que hoje não fazem uso desse tipo de transporte, o utilizariam, bem como entender os aspectos motivacionais que os fariam mudar de hábito caso tivessem um sistema de transporte coletivo de massa moderno e com qualidade, tais como encontrado em países de primeiro mundo.

O objetivo desse artigo é identificar, junto aos proprietários de veículos automotores individuais (motos e carros), os motivos do não uso do transporte coletivo público (ônibus) na cidade de Londrina, e quais motivos levariam os mesmos a utilizá-lo. Muitas questões relacionadas a essa rejeição ao uso do transporte público coletivo são estudadas e pesquisadas, hoje, em todo o território nacional, no entanto, o estudo é inédito na cidade de Londrina.

Esta pesquisa justifica-se pela importância de priorizar o transporte coletivo de massa como a forma de locomoção mais eficaz, do ponto de vista econômico, social e ambiental. Se houver menor número de automóveis nas ruas, o fluxo no trânsito diminui, diminuindo o número de acidentes e a emissão de gases poluentes. Economicamente, o transporte coletivo possui um custo bem mais baixo do que abastecer um automóvel e/ou seu custo de manutenção. É necessário destacar que as condições oferecidas pelos transportes públicos, tais como tarifas, muitas vezes,



altas, e superlotação, podem ser resolvidas com boa gestão e com melhoria na qualidade dos serviços, como ocorre em países do primeiro mundo.

O texto está dividido em: introdução, referencial teórico, material e método, resultados e considerações finais.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

A mobilidade urbana engloba os deslocamentos por meio de veículos, motorizados ou não motorizados, e inclui toda a infraestrutura do local, as vias e calçadas que permitem a ida e vinda das pessoas que se movimentam no espaço urbano. A mobilidade urbana é muito importante para o desenvolvimento das relações sociais. Conforme Vieira (2013), pensar em espaços urbanos é pensar em lugares para que surjam encontros e suportes mais seguros de vida coletiva. O deslocamento dos indivíduos dentro da cidade, por meio dos transportes individuais e coletivos, é um desses espaços.

De acordo com Botelho (2015, p. 1): “no Brasil, até a década de 40 do século vinte, a população rural ultrapassava a urbana. Logo mesmo antes de completarmos cem anos de nossas cidades o problema da mobilidade urbana surge e nos parece de difícil solução”. O mesmo autor cita a realidade da cidade de Nova Friburgo, no Rio de Janeiro, destacando que, em 1950, existiam 550 automóveis, e os outros meios de transporte eram a bicicleta, o trem, a charrete e o cavalo, além do automóvel, que era para poucos; narra, ainda, sobre o surgimento do transporte coletivo de massa na década de 70, e cita problemas da falta de planejamento que comprometeram a mobilidade urbana, ao longo dos anos, naquela cidade.

No dicionário *on line* Dicio, mobilidade é “a qualidade daquilo que se move, do que se consegue movimentar” (MOBILIDADE, 2020) e urbana “é o que pertence à cidade; que lhe é próprio” (URBANA, 2020), mobilidade urbana, portanto, é a qualidade de se mover ou conseguir se movimentar na cidade. Mobilidade urbana



é uma das preocupações do momento. Será que realmente as cidades estão discutindo e planejando a mobilidade urbana de seus municípios? A mobilidade urbana é definida como a condição que permite o deslocamento das pessoas em uma cidade, com o objetivo de desenvolver relações sociais e econômicas (VIVA DECORA PRO, 2022). O ônibus, o metrô, outros transportes coletivos, carros, motocicletas, triciclos e bicicletas fazem parte das soluções de mobilidade.

A época do Fordismo, nos anos 70, também foi marcante para a urbanização do país, foi uma “explosão urbana ligada à política de substituição de importações e às exportações de matérias primas” (SILVA, 2012, p. 27). Nessa época, as grandes metrópoles ficaram lotadas por conta das empresas, houveram migrações, e, com isso, os deslocamentos cresceram, inclusive, na movimentação entre os espaços urbanos.

Até o ano de 1970, aproximadamente, as metrópoles brasileiras seguiram apresentando expressivo crescimento. Como visto, em torno desse período, algumas mudanças ocorreram na dinâmica demográfica, nos ritmos de crescimento populacional e nos sentidos dos movimentos populacionais. Mesmo assim, esse universo metropolitano ainda apresenta grande participação em diversas dimensões do sistema urbano brasileiro, tanto populacional, quanto economicamente (SILVA, 2012, p. 39).

Diante do exposto, percebe-se que, na história da mobilidade urbana, os fatores mais marcantes para essa expansão foram a migração e a distribuição da mão-de-obra. O crescimento desordenado dos municípios e a falta de planejamento para esse crescimento começaram a prejudicar a mobilidade urbana no país, pois, com sua evolução, os deslocamentos a pé, de bicicleta, trem, carroças ou charretes deram lugar ao automóvel. Diante disso, percebe-se que houveram mudanças em toda a organização das cidades.

O problema da falta de planejamento urbano afetou significativamente a vida das pessoas, e passou a ser uma questão de política pública. Dessa forma, no ano de 2012, foi publicada a Lei Federal nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012), conhecida como



Lei da Mobilidade Urbana, esse conjunto de normas jurídicas estabelece as diretrizes para a política urbana disposta na Constituição Federal de 1988. Na interpretação de Pires e Pires (2018, p. 79), a lei torna possível dar mais atenção para à questão da mobilidade no país ao trazer questões como transporte, gestão, planejamento, urbanismo, mobilidade e, conseqüentemente, a regulamentação dos serviços e demais instrumentos relacionados ao transporte e à mobilidade em geral.

Aparentemente, em teoria, a lei garante aos cidadãos a acessibilidade universal, o desenvolvimento sustentável das cidades, a equidade no acesso ao transporte público coletivo, a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transportes, segurança nos deslocamentos, entre outros aspectos. No entanto, 20 anos após a publicação do Estatuto das Cidades, Lei 10.257/2001 (BRASIL, 2001), nas palavras de Pires (2021), de um lado, a legislação tem servido de inspiração para discussões, leis e políticas públicas para a Organização das Nações Unidas (ONU), e, de outro, há um desalinhamento entre as diretrizes e os instrumentos da lei e sua aplicação, que gerou um processo de mercantilização das cidades, especulação imobiliária, segregação socioespacial e ausência de participação popular nas decisões das diversas realidades urbanas em cada localidade.

Derivado da falta de planejamento urbano, observa-se, cotidianamente, que, no caso dos transportes coletivos de massa, nem sempre há qualidade nos transportes públicos, muitas vezes, apresentam superlotação, altas tarifas e atrasos; a falta de investimento nos transportes coletivos proporciona o excesso de veículos pequenos nos espaços urbanos.

Em consequência disso, a utilização dos veículos pequenos se torna cada vez mais prioridade dos cidadãos, os quais veem vantagens em utilizar seu próprio automóvel, ou motocicleta, ou, então, o serviço de transporte individual privado oferecido pelos aplicativos, para se locomoverem pelos espaços urbanos. De acordo com Euzébio (2009), o grande debate dos especialistas é o uso do veículo particular em detrimento do transporte coletivo. Esses especialistas apontam que



há uma política industrial forte de incentivo à venda de automóvel quando deveria haver políticas públicas no sentido de mitigar o problema do congestionamento nos grandes centros.

2.1 QUALIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO DE MASSA

De acordo com Perdigão *et al.* (2020), o transporte coletivo urbano, no Brasil, não tem atendido de forma eficiente e eficaz a todos os seus usuários. O senso comum mostra que muitas pessoas se deslocam todos os dias para os mais diversos lugares, e uma forma de se deslocar é por meio do transporte coletivo de massa, que, em sua maioria, é realizado por meio de ônibus ou trem.

O transporte coletivo surgiu na época da revolução industrial. Kato, Bordalo e Camelo (2016, p. 51), citam que: “a primeira linha de bonde impulsionada por motor elétrico, surgiu nos Estados Unidos em 1888, o surgimento dos primeiros ônibus movidos e derivados de petróleo deu-se em aproximadamente 1890”. Dessa forma, percebe-se que há muitos anos o transporte coletivo contribui com o deslocamento da população.

No entanto, a busca por melhores formas de deslocamento mais seguros, rápidos e confortáveis fez com que surgissem os aplicativos, modalidade de transporte que passou a ser muito utilizado por boa parte da sociedade que utilizava o transporte coletivo de massa (PERDIGÃO *et al.*, 2020).

Cabe ressaltar que o trânsito é um dos maiores problemas que causa efeitos negativos no meio ambiente e na qualidade de vida das pessoas. O trânsito: “trata-se de um conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes” (KATO; BORDALO; CAMELO, 2016, p. 51).

Assim, pode-se compreender que o trânsito é uma disputa pelo espaço físico, e envolve tempo e tráfego nos espaços urbanos. Então, para garantir que o trânsito



ocorra de modo satisfatório, faz-se necessário atender as demandas de mobilidade e garantir, também, a acessibilidade de cruzar os espaços urbanos e chegar ao destino escolhido.

As pessoas escolhem o modo de deslocamento de acordo com suas preferências, condições financeiras e a qualidade dos serviços, dessa forma, são muitas as pessoas que utilizam o transporte coletivo pelo nível social e econômico apresentados. Além disso, tem a questão da confiança que as pessoas depositam nos ônibus e a responsabilidade que possuem em cumprir horários e substituição dos veículos quando há problemas (RODRIGUES; SORRATINI, 2008).

Na mobilidade urbana, quando se fala em meios de transporte, há que se considerar que existem muitas modalidades.

Os meios de transportes são diversos, infelizmente nem todas as pessoas têm a possibilidade de ter acesso a um meio particular, em razão disso, é que foi criado o transporte público, ônibus, trens, metrô, etc, para que toda a sociedade pudesse utilizá-los para se deslocar de um ponto a outro e, até mesmo de região a região (PATRIOTA, 2012, p. 1).

O transporte coletivo de massa está ligado diretamente com a mobilidade urbana, pois possibilita que várias pessoas, de vários locais, possam utilizar-se desse serviço. A qualidade é um aspecto que visa atender as necessidades das pessoas e, conseqüentemente, aumentar a satisfação delas. No caso dos transportes coletivos, o nível de satisfação dos usuários nem sempre é elevado, pois são sérios problemas enfrentados por conta da acomodação para a circulação das pessoas.

A melhor qualidade do transporte coletivo de massa passa a contornar suas desvantagens. Dentre as desvantagens, os transportes coletivos apresentam possibilidade de superlotação, principalmente nos horários de pico, tempo gasto nos pontos e estações, falta de segurança nos pontos de espera, inflexibilidade da rota e dos horários, tempo gasto com caminhadas até os pontos ou estações e impossibilidade de transportes de carga (MELLO, 2008).



Os estudos feitos por Rodrigues (2023), na cidade de Botucatu-SP, mostram que o tema é complexo, e que os veículos de locomoção em massa talvez não sejam a tendência na cidade de Botucatu-SP:

Através desse trabalho fica nítido um futuro para Botucatu com mobilidade ainda condicionada aos automóveis e motocicletas. Portanto, a mobilidade urbana de Botucatu não é somente deficiente e unilateral, mas também incondicional pois vai contra a Lei de Mobilidade estabelecida pelo poder federal (RODRIGUES, 2023).

Todas essas situações geram muitas reclamações por parte dos usuários do transporte coletivo, por isso, é importante compreender como o transporte coletivo impacta nos usuários e o que deve ser feito para melhorar a oferta. O investimento no transporte coletivo deve vir do governo, e esse transporte, sendo de qualidade e barato, pode reduzir problemas de congestionamento, pois muitas pessoas podem trocar seu veículo pelo ônibus (ARAÚJO *et al.*, 2011).

Na visão de Araújo *et al.* (2011), trocar o veículo pelo ônibus é uma boa alternativa para desafogar o trânsito das grandes cidades, o que seria uma forma mais sustentável, e ao facilitar a mobilidade do trânsito, o uso do ônibus contribui para a conservação das cidades.

Em estudo feito por Xavier (2020), foi identificado que o transporte público por ônibus, no Brasil, encontra uma persistente crise desde o ano de 2005, e essa crise foi agravada pelo período da pandemia de covid-19, e, se esse quadro se manter, acarretará em um colapso dos sistemas de transporte público por ônibus no Brasil.

Destaca-se que o transporte coletivo tem muito o que melhorar, pois sua baixa qualidade é um dos fatores que mais estimulam o uso dos transportes individuais.



3. MATERIAL E MÉTODO

Esse artigo é uma pesquisa de campo qualitativa de caráter exploratório, e que tem por técnica o uso de questionários.

Na pesquisa de campo, foi utilizado um questionário contendo 12 questões estimuladas. O objetivo principal desse questionário foi levantar dados na cidade de Londrina quanto a utilização do transporte coletivo para compreender os motivos que levam boa parte dos moradores da cidade a não utilizarem o transporte coletivo municipal e a darem preferência aos veículos motorizados de transporte individual, como os automóveis e as motocicletas.

A entrevista fez parte da coleta de dados, e teve um roteiro, com questões fechadas e semiabertas, elaboradas a partir do referencial teórico. Foram fixados três aspectos para a avaliação amostral: perfil, propriedade de veículo automotor e uso do transporte coletivo. Esse questionário foi aplicado, considerando a amostra, em 5 (cinco) regiões da cidade de Londrina: centro, norte, sul, leste e oeste, com aplicação de 70 (setenta) questionários por região, totalizando uma amostra de 350 (trezentos e cinquenta), em 9 (nove) locais, indicados no Quadro 1. A cidade de Londrina é a segunda maior cidade, em número de moradores, do estado do Paraná, Brasil.

Quadro 1 - Questionários por região

Estabelecimento	Região	Questionários x Região					Total	Evento
		C	N	S	L	O		
1. Posto Detran PR	Central	12	16	5	11	9	53	15%
2. Terminal Urbano	Central	11	3	4	4	4	26	7%
3. Detran	Norte	12	13	6	15	9	55	17%
4. Shopping Norte	Norte	5	29	0	1	1	36	10%
5. Super Muffato	Sul	0	1	26	5	0	32	9%
6. P. M. Londrina	Sul	7	2	12	2	2	25	7%



7. Boulevard Shopping	Leste	16	2	8	12	2	40	11%
8. Super Golf	Leste	5	0	2	19	0	26	7%
9. Posto S Expedito	Oeste	2	4	7	1	43	57	17%
Total		70	70	70	70	70	350	100%

Fonte: elaborado pelos autores.

Na primeira coluna, estão identificados os estabelecimentos: 1. Posto Detran PR, na avenida Guaporé; 2. Terminal Urbano de Londrina, na avenida Leste Oeste; 3. Detran, na rua Suindara, vila Yara; 4. Shopping Londrina Norte, na rua Américo Deolindo Garla; 5. Hipermercado Super Muffato, na avenida Presidente Eurico Gaspar Dutra; 6. Prefeitura do Município de Londrina, na avenida Duque de Caxias; 7. Boulevard Londrina Shopping, na avenida Theodoro Victorelli; 8. Rede de Supermercados Super Golf; e 9. Posto de Combustíveis Santo Expedito, na avenida Arthur Thomaz.

A segunda coluna identifica a região onde estão localizados os estabelecimentos. Eles foram cuidadosamente selecionados, considerando como ponto de referência a região, o número de pessoas que circulam nesses locais diariamente e a forma como se deslocam até eles. A terceira coluna denominada 'Questionários x Região' agrupa 5 (cinco) colunas, identificando o número de questionários aplicados em cada região. Dessa forma, foram atribuídas as letras "C" para a região central; "N" para a região norte; "S" para a região sul; "L" para a região leste; e "O" para a região oeste.

Na quarta, coluna denominada "Total", está indicado o número de questionários aplicados em cada estabelecimento, e na quinta coluna, identificada como "Evento", estão registrados os percentuais representativos desses valores pelo total da amostra.



Na abordagem de perfil, identificou-se a região de origem do respondente, o gênero, o grau de escolaridade e a idade. Cumpre registrar que foi fixada uma linha de corte em 70 (setenta) questionários por região. Dessa forma, optou-se em descartar o excedente, a fim de buscar uma igualdade no número de questionários por região.

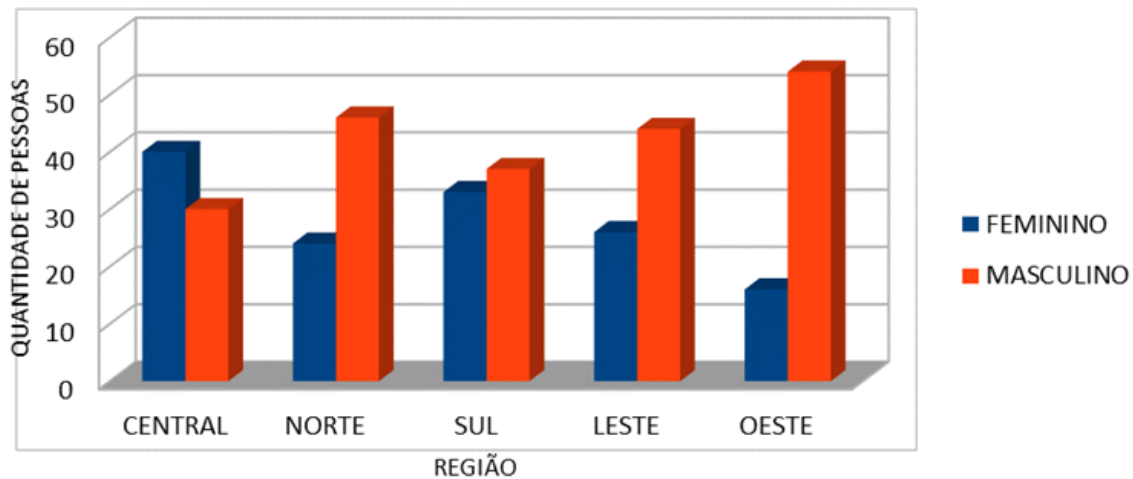
Em propriedade de veículo automotor, o objetivo era identificar se o respondente era proprietário de automóvel e/ou moto e quantas unidades possuía de cada um dos modais. Não sendo proprietário desses modais, o questionário foi descartado ou não foi finalizado, portanto, desconsiderado na amostra, uma vez que o foco era pesquisar somente proprietários.

Quanto ao uso do transporte coletivo, buscou-se identificar se mesmo sendo proprietário de automóvel ou motocicleta fazia uso do transporte coletivo. A resposta “sim” conduzia a uma outra pergunta, a fim de verificar qual a frequência que o respondente utiliza o transporte coletivo, categorizando em diário semanal, mensal e ocasionalmente. A resposta “não” conduzia às razões pelas quais não fazia uso, sendo pelo preço da tarifa, tempo de espera e deslocamento, indisponibilidade de rotas, lotação, segurança ou outro. Uma última questão buscava revelar para qual das aplicações o transporte coletivo seria utilizado caso houvesse necessidade: trabalho, lazer (passeio), estudo, saúde ou outro.

4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Após a realização da pesquisa de campo, os dados foram tabulados e analisados. A análise foi feita pergunta a pergunta. A primeira etapa do questionário foi sobre os dados pessoais, sexo, idade e escolaridade, a segunda foi consultar informações sobre os veículos que os entrevistados possuem e a terceira, e última, sobre a utilização ou não do transporte coletivo e, se fosse necessário utilizar, em qual situação.

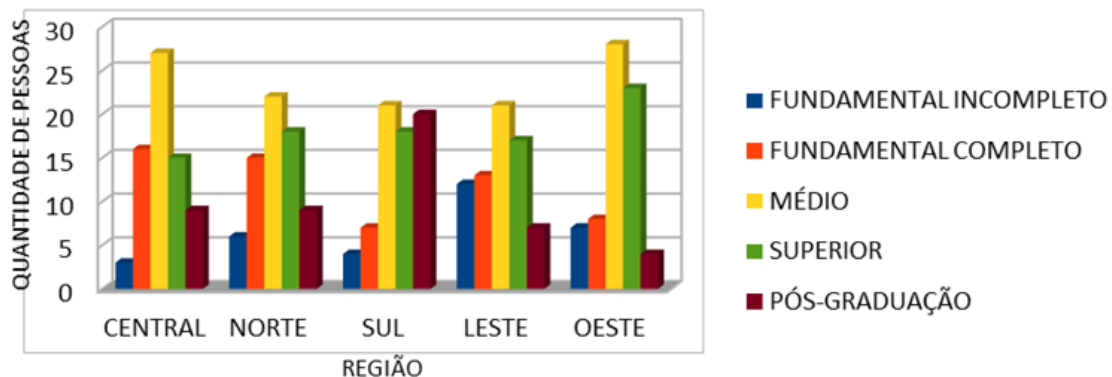
Gráfico 1 - Sexo dos respondentes



Fonte: elaborado pelos autores.

Por meio desses dados, verifica-se que tanto homens quanto mulheres são proprietários de veículos. Na região sul, região onde estão localizadas pessoas com maior poder aquisitivo na cidade de Londrina, fica bem clara essa situação. No decorrer da análise, verifica-se maior diferença entre as regiões. A região oeste é a região onde o público masculino se sobressai do público feminino.

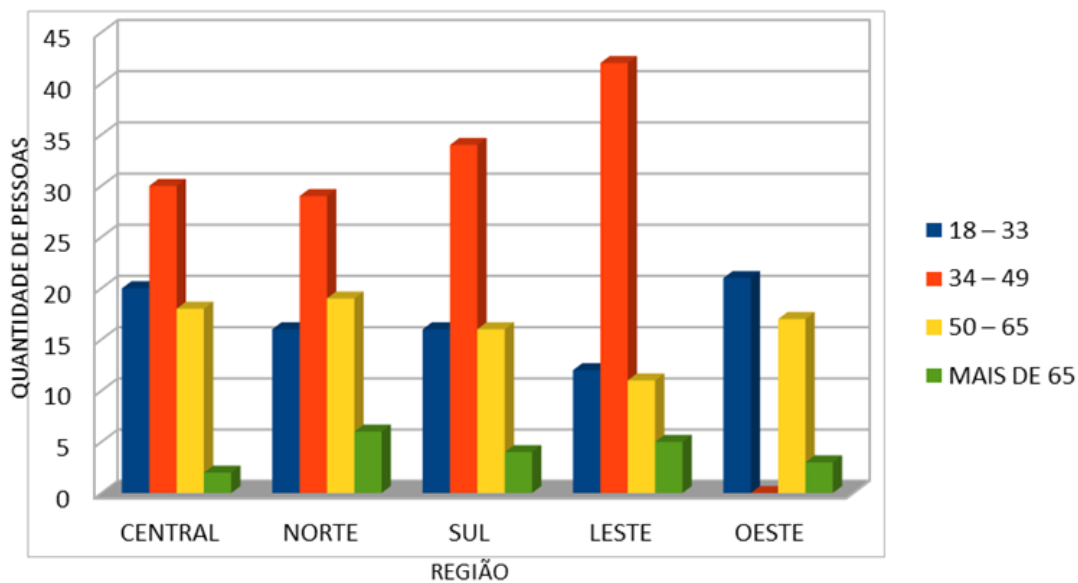
Gráfico 2 - Grau de escolaridade



Fonte: elaborado pelos autores.

Já quanto à escolaridade dos entrevistados, verifica-se que a maioria das pessoas que possuem veículo motorizado são pessoas que têm um estudo pelo menos do fundamental, que hoje está ligado ao ensino de 6 a 9 anos. Percebe-se, também, que, na região sul, essas pessoas têm um ensino superior e pós-graduação, e que, em todas as regiões, o ensino médio completo é o que mais se destaca.

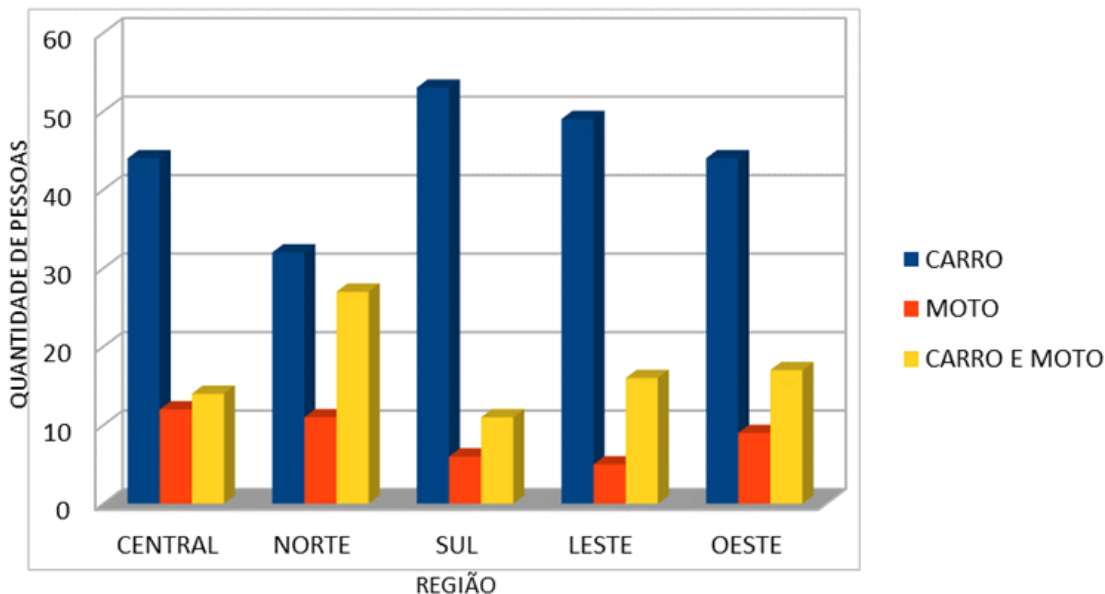
Gráfico 3 - Idade dos respondentes



Fonte: elaborado pelos autores.

O Gráfico 3 mostra uma diferença clara entre as demais regiões e a região oeste, onde a maioria dos entrevistados são homens, possuem o ensino médio e são, em maioria, pessoas de 18 a 33 anos ou de 50 a 65 anos. Essa região é a região onde estão localizadas duas faculdades de grande importância para a cidade, a UEL – Universidade Estadual de Londrina e a PUC – Pontifícia Universidade Católica de Londrina. Nessa região, moram muitos estudantes, e, também, por ser uma região antiga, apresenta pessoas com mais idade. Já nas demais regiões, a maioria das pessoas tem de 34 a 49 anos, pessoas que já possuem família, muitos já estabelecidos em uma profissão ou empresa, ou seja, com condições financeiras de ter um veículo e mantê-lo.

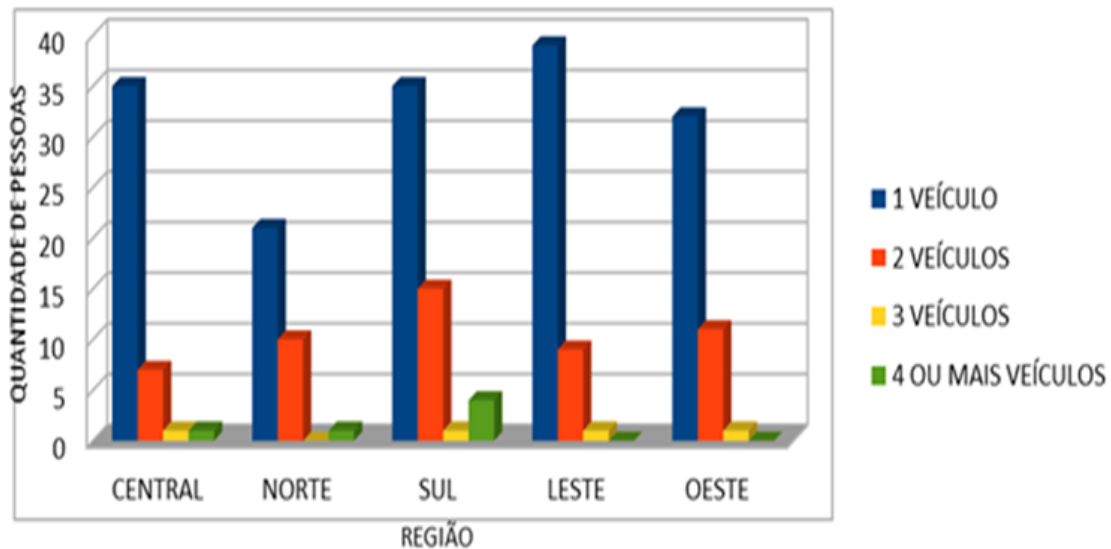
Gráfico 4 - Quais veículos possuem



Fonte: elaborado pelos autores.

Aqui verifica-se que a maioria das pessoas possuem automóvel em todas as regiões, e que aqueles que possuem moto, em sua maioria, possuem carro e moto. Quando a pessoa possui apenas moto, o transporte coletivo pode ser uma opção em dias de chuva, mas, aqui nesse gráfico, verifica-se que, em Londrina, predomina a utilização do automóvel, que tem suas vantagens, como conforto, comodidade e poder ser utilizado independente do sol ou da chuva. Assim, convencer uma pessoa que possui um automóvel a deixá-lo em casa e utilizar o transporte coletivo é uma tarefa complicada. Ao adquirir um veículo, ele gera custos, como IPVA, licenciamento e manutenção, e deixá-lo parado seria gasto de dinheiro desnecessário. E pensando em economia financeira, quem possui moto pode diminuir gastos.

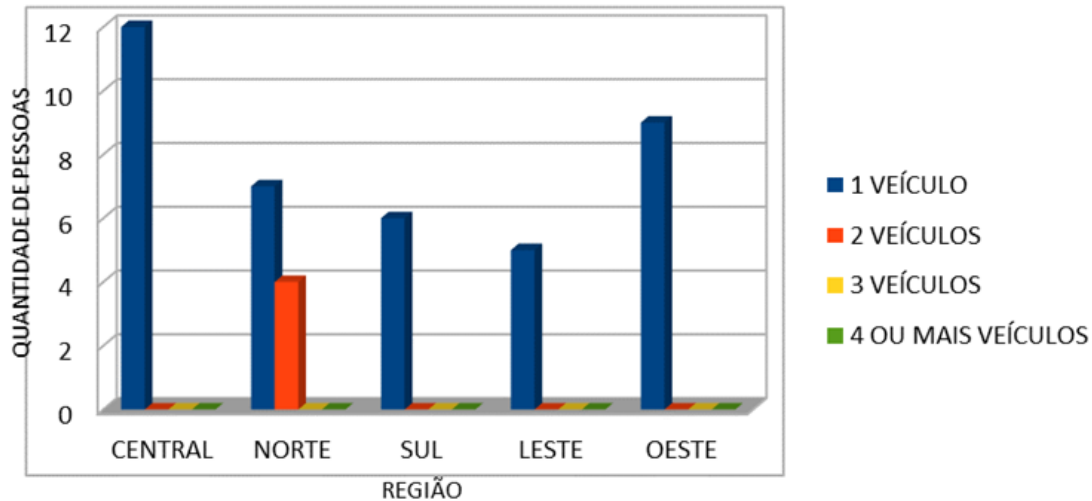
Gráfico 5 - Proprietários de automóveis



Fonte: elaborado pelos autores.

No Gráfico 5, verifica-se que a maioria das pessoas que possuem apenas automóveis possuem apenas um, devido aos gastos, como dito no gráfico anterior. Para possuir um, é necessário ter o mínimo de condições, e, também devido a isso, se a pessoa possui um automóvel, opta por sua utilização, em detrimento do uso do transporte coletivo. Na região sul e central, verifica-se que algumas pessoas possuem mais de um carro, até mais de quatro, devido ao poder aquisitivo de seus moradores. Nas demais regiões, os moradores possuem até três veículos.

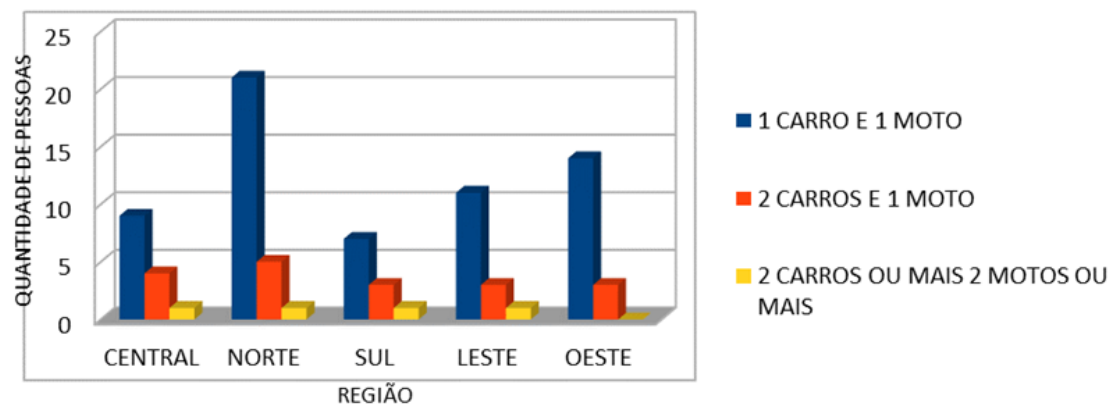
Gráfico 6 - Proprietários de moto



Fonte: elaborado pelos autores.

Já no Gráfico 6, fica bem claro que quem possui o veículo automotor motocicleta possui apenas um veículo, em todas as regiões. E um dado importante é que a região norte é a única em que os proprietários de moto possuem duas, o que também pode ser devido a região norte possuir mais pessoas que têm renda menor, e que utilizam mais o transporte público.

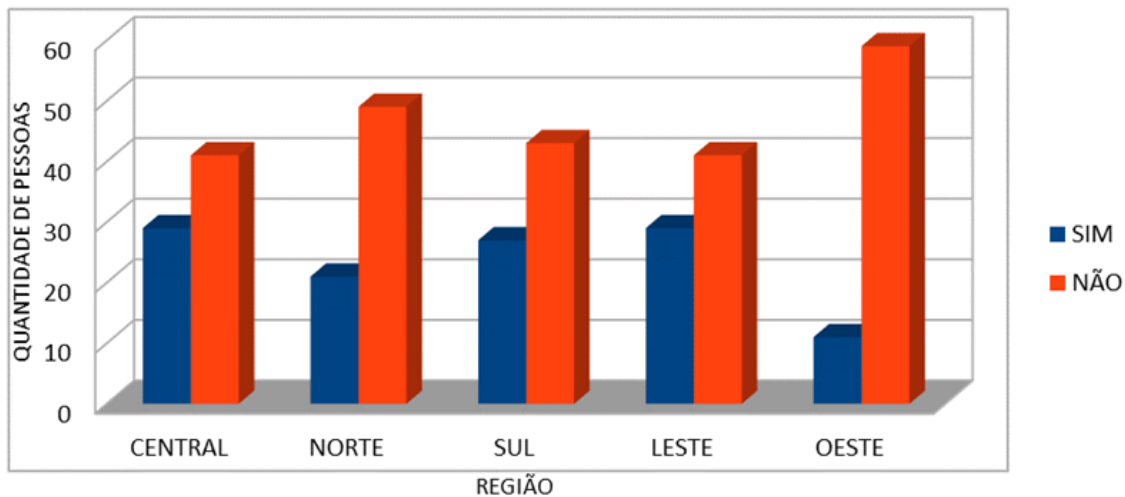
Gráfico 7 - Proprietários de carro e moto



Fonte: elaborado pelos autores.

No Gráfico 7, verifica-se que muitas pessoas possuem um automóvel e uma moto, o que pode sugerir que as pessoas pensam em conforto e economia, pois esses são os maiores atrativos dos dois. E, novamente, a região norte se destaca, pois a maioria das pessoas possui essas duas alternativas de transporte.

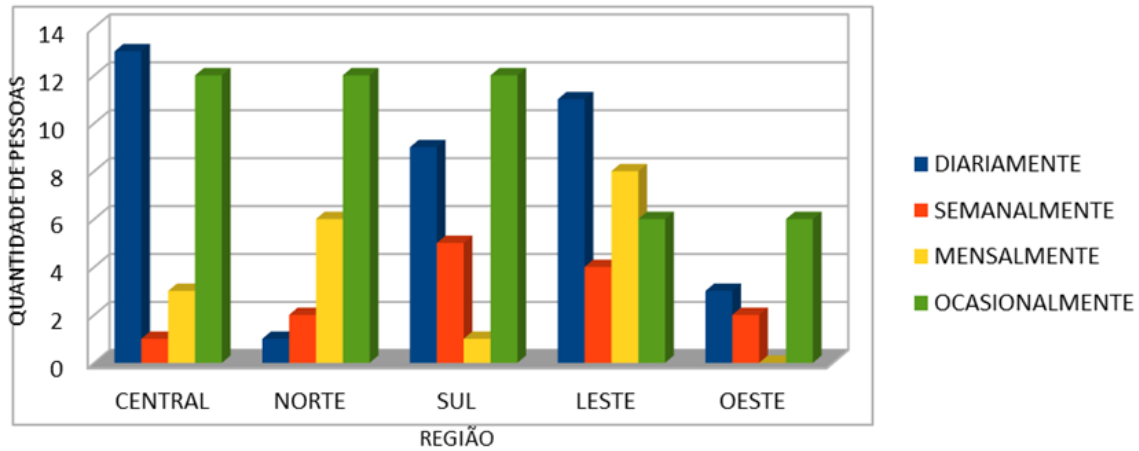
Gráfico 8 - Utilização do transporte coletivo



Fonte: elaborado pelos autores.

O Gráfico 8 elucida aspectos importantes da pesquisa, pois mostra quem não utiliza o transporte coletivo. Como pode-se verificar, os proprietários de veículos, em sua maioria, em todas as regiões, não utilizam o transporte coletivo. A região oeste, como já visto, é uma região habitada por pessoas mais novas, dos 18 aos 34 anos, e por pessoas com a idade acima de 50, e uma minoria utiliza o transporte coletivo.

Gráfico 9 - Pessoas que utilizam o transporte coletivo com frequência

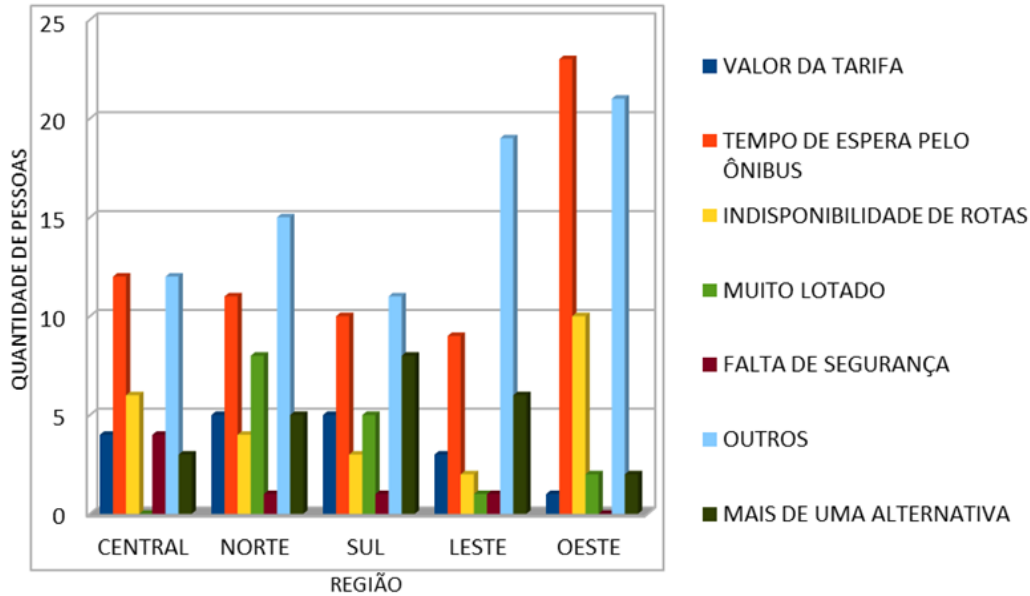


Fonte: elaborado pelos autores.

Aqui verifica-se que a maioria das pessoas utilizam o transporte coletivo ocasionalmente, o que leva a entender que essas pessoas conhecem o sistema de transporte em massa, sabem utilizar, mas utilizam apenas em último caso, em um momento isolado. Na região central, onde há mais ônibus e o deslocamento é melhor, a maioria utiliza diariamente, e na região norte, onde as distâncias são maiores do centro da cidade, poucas pessoas utilizam diariamente.

A região norte também foi salientada na pesquisa do projeto da Prefeitura de Londrina, o PlanMob, onde a maioria dos usuários de transporte coletivo estão localizados, e também é deles a maior reclamação por demora e linhas de ônibus. Possivelmente seja por isso que pessoas que possuem veículos não utilizam diariamente o transporte coletivo.

Gráfico 10 - Motivos pelos quais não utiliza o transporte coletivo



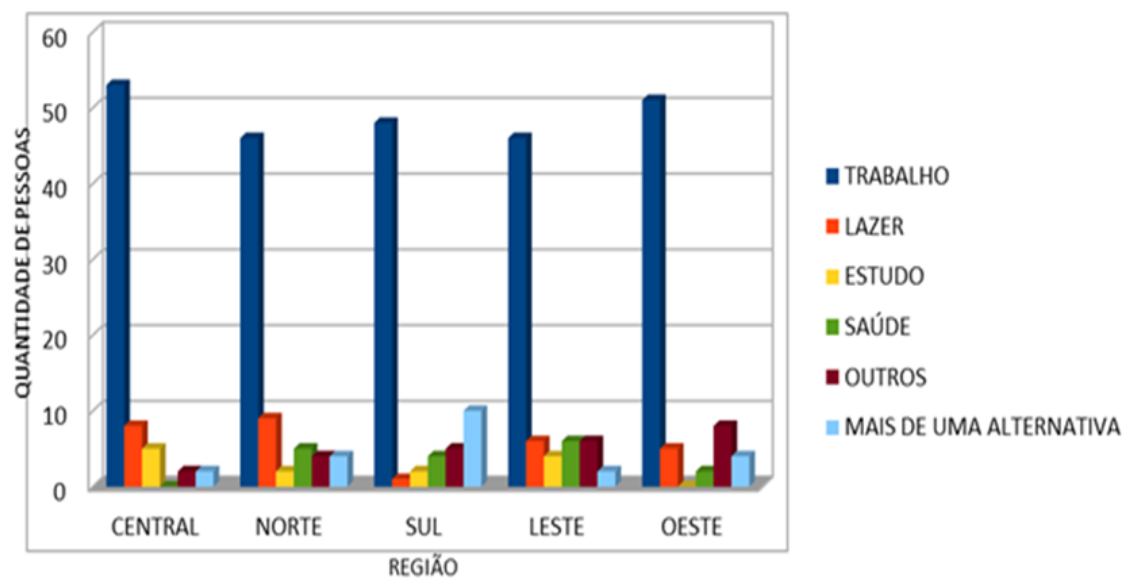
Fonte: elaborado pelos autores.

O Gráfico 10 é um dos destaques da pesquisa, pois o objetivo era identificar os motivos da não utilização do transporte coletivo. Muito se fala hoje, em Londrina, sobre os valores da tarifa de transporte coletivo, que são abusivos, mas, surpreendentemente, as pessoas não utilizam o transporte coletivo pelo tempo que perdem esperando o ônibus no ponto, e isso se destaca em todas as regiões; pela indisponibilidade de rota, que se destaca mais na região oeste da cidade, onde é menor o uso de transporte coletivo pelos seus moradores, conforme gráficos anteriores; e, também, por outros motivos, que ficaram em aberto aos entrevistados.

As opções ficaram em aberto para verificar motivos aleatórios para as pessoas não utilizarem o transporte coletivo, e, novamente, encontraram-se dados importantes: a maioria das pessoas que marcou outras opções, colocou que possui veículo, ou seja, não tem vontade ou desejo algum de utilizar o transporte coletivo; outras opções foram utilizar aplicativo Uber, bicicletas, andar a pé e um entrevistado colocou que mudaria de cidade se tivesse que usar o transporte coletivo de massa.

E mais um dado chama atenção, a falta de segurança. Quase nenhum dos entrevistados não utiliza por esse motivo. Esse dado pode dizer que a falta de segurança no transporte coletivo de Londrina passa despercebida, e que andar de ônibus, em Londrina, para os proprietários de veículos, é uma forma segura, porém, não é opção para os mesmos.

Gráfico 11 - O que levaria as pessoas a utilizarem o transporte coletivo



Fonte: elaborado pelos autores.

Essa é uma das perguntas mais importantes desse questionário. Por meio dessa pergunta, pode-se identificar quais motivos levariam as pessoas a utilizarem o transporte público. O que mais se destaca em todas as regiões é o trabalho, as pessoas, de um modo geral, veem o transporte público como o meio de transporte utilizado apenas pelo trabalhador. Também tinha a opção de colocar outra alternativa, e, novamente, o que apareceu foram outras formas de transporte e não o transporte coletivo.



5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante da pesquisa realizada, foi possível compreender o porquê de muitas pessoas que possuem veículos não utilizarem o transporte coletivo público na cidade de Londrina. O que se observa é que quem possui veículo não está preocupado com a segurança de andar de transporte coletivo, com o valor de tarifa a ser pago, suas preocupações são em se deslocar com rapidez, sem perder tempo em um ponto de ônibus, aguardando a chegada do coletivo designado para aquele itinerário.

Esse mundo tecnológico de hoje exige cada vez mais agilidade, por isso, muitas pessoas desejam respostas imediatas. Como observado nos dados, não são apenas os jovens que desejam rapidez, os idosos também querem cada vez mais agilidade. Em nenhuma das alternativas em aberto foi colocado conforto como prioridade, o importante para o cidadão londrinense é ir e vir, rápido.

Ao analisar os dados chegou-se à seguinte conclusão: os cidadãos londrinenses proprietários de veículo não utilizam o transporte coletivo por possuírem seu próprio veículo, independente do conforto, valor ou segurança. E se um dia fosse necessário a utilização de transporte público de massa, seria apenas em caso de trabalho. Mudar esse posicionamento é desafiador, o que sugere que apenas adotar estratégias tais como mudar rotas e aumentar a quantidade de ônibus não é suficiente para atrair esse público.

Conclui-se que a melhor estratégia é focar em comprovar que o ônibus é necessário para diminuir o trânsito e que dentro de um ônibus as pessoas não perdem tempo, mostrar que o ônibus pode ser uma opção para meditar, ocupar o tempo, demonstrar que dentro do ônibus é possível utilizar o celular e desempenhar tarefas que seriam impossíveis dentro de um veículo. Essas são apenas propostas que podem ser utilizadas para essa mudança, mas isso é matéria para outro artigo.



REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de *et al.* Transporte público: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Revista Psicologia e Saúde**, v. 3, n. 3, p.574-582, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/psoc/v23n3/15.pdf>. Acesso em: 20 dez. 2020.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 20 dez. 2020.

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. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 20 dez. 2020.

BOTELHO, Janaína. Mobilidade urbana: o que a história pode dizer? **A voz da Serra**, 2015. Disponível em: <https://acervo.avozdaserra.com.br/colunas/historia-e-memoria/mobilidade-urbana-o-que-historia-pode-dizer>. Acesso em 31: jan. 2023.

DOBIS, Norma. **A mobilidade urbana na cidade de Londrina por meio de uma abordagem do trânsito**. 2012. Disponível em: http://www.diaadiaeducacao.pr.gov.br/portals/cadernospde/pdebusca/producoes_pde/2010/2010_uel_geo_artigo_norma_dobis.pdf. Acesso em: 20 de fev. 2023.

EUZÉBIO, Rachel Mortarie Gilson Luiz. O custo do caos. **Ipea**, ano 6, ed. 53, 2009. Disponível em: http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1252:catid=28. Acesso em: 20 fev. 2023.

KATO, Ricardo Bentes; BORDALO, Bernardo Macêdo; CAMELO, Tiago da Silva. Análise de percepção qualitativa do transporte público: um estudo de caso na cidade de Belém. **Revista Eletrônica de Engenharia Civil**, v. 11, n. 2, p. 51-62, 2016. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/reec/article/view/34508/pdf>. Acesso em: 05 dez. 2020.

MELLO, Erick de Santana. **Mobilidade urbana sustentável em projetos estruturantes**: análise urbanística e ambiental do corredor de transporte da Avenida Bernardo Vieira Natal/RN. 2008. 125 f. Dissertação (Mestrado em



Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, 2008.

MOBILIDADE. In: **Dicio: Dicionário Online de Português**. Porto: 7Graus, 2020. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/mobilidade/>. Acesso em: 05 dez. 2020.

PATRIOTA, Gonzaga. A importância do transporte público de qualidade. **Blog do Gonzaga Patriota**, 2012. Disponível em: <http://gonzagapatriota.com.br/2012/a-importancia-do-transporte-publico-de-qualidade/>. Acesso em: 23 dez. 2020.

PERDIGÃO, Diego Caruzo *et al.* **Criação de experiências positivas e aumento de demanda de passageiros para o transporte por ônibus na RMRJ**. 2020. 156 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gestão do Negócio) - Fundação Dom Cabral, Rio de Janeiro, RJ, 2020.

PIRES, Antonio Cecilio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira. **Mobilidade urbana: aspectos do transporte coletivo no município de São Paulo**. São Paulo: Paço Editorial, 2018.

PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira. **20 Anos do estatuto da cidade: reflexões e proposições para cidades humanas e sustentáveis**. São Paulo: Almedina, 2021.

RODRIGUES, Luís Octávio Couto. **Estudo de mobilidade urbana na cidade de Botucatu - SP**. 2023. 70f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Engenharia Civil) - Universidade Estadual Paulista, Ilha Solteira, SP, 2023. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/238895>. Acesso em: 08 fev. 2023.

RODRIGUES, Marco Antonio; SORRATINI, José Aparecido. A qualidade no transporte coletivo urbano. **Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes**, p. 1081-1092, 2008

SILVA, Érica Tavares. **Estrutura Urbana e mobilidade espacial nas metrópoles**. 2012. 288f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional PPGPUR) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, 2012.

STREHL, Elaine Görgen, MOYANO, Carlos Alberto Mello, ANGNES, Derli Luís. Atributos qualitativos de satisfação com o transporte público urbano por ônibus. **Contextus - Revista Contemporânea de Economia e Gestão**, v. 17, n. 1, p. 98-128, jan./abr, 2019.

URBANA. In: **Dicio: Dicionário Online de Português**. Porto: 7Graus, 2020. Disponível em: [dicio.com.br/urbana/](https://www.dicio.com.br/urbana/). Acesso em: 05 dez. 2020.

VIEIRA, Marcos Sardá. **O futuro da cidade**: Florianópolis. Palhoça: Unisul, 2013.



VIVA DECORA PRO. O que é mobilidade urbana? Entenda o conceito e veja exemplos! **Viva decora**, 2022. Disponível em: <https://www.vivadecora.com.br/pro/arquitetura/o-que-e-mobilidade-urbana/>. Acesso em: 5 dez. 2019.

XAVIER, Olmo Borges. Transporte público por ônibus no Brasil e a covid-19: rumo ao colapso dos sistemas. In: **XXXIV Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes**, p. 282-293, 2020.

Enviado: 06 de Janeiro, 2023.

Aprovado: 27 de Fevereiro, 2023.

¹ Doutorado. ORCID: 0000-0002-2430-9964. CURRÍCULO LATTES: <http://lattes.cnpq.br/4405455051409439>.

² Graduado em Tecnologia em Gestão Pública, modalidade curso tecnólogo EAD. ORCID: 0000-0002-9227-9509. CURRÍCULO LATTES: <http://lattes.cnpq.br/1562592005737835>.

³ Graduado em Tecnologia em Gestão Pública, modalidade curso tecnólogo EAD. ORCID: 0000-0002-6168-8393. CURRÍCULO LATTES: <http://lattes.cnpq.br/8621152443275606>.

⁴ Graduado em Tecnologia em Gestão Pública, modalidade curso tecnólogo EAD. ORCID: 0000-0001-9803-4409. CURRÍCULO LATTES: <http://lattes.cnpq.br/6414073824515181>.