

**MOVIMENTOS PENDULARES: A ROTINA DE ESTUDANTES  
CAMBEENSES QUE ESTUDAM NA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE  
LONDRINA (UEL)**

**Ariel Pereira da Silva Oliveira**

Universidade Estadual de Londrina (UEL)  
orcid.org/0000-0001-8377-2919  
E-mail: aripso543@gmail.com

**Ideni Terezinha Antonello**

Universidade Estadual de Londrina (UEL)  
orcid.org/0000-0002-6147-4731  
E-mail: antonello.uel@gmail.com

DOI: 10.35416/geoatos.v3i18.6543

**Resumo**

Analisar os movimentos pendulares a partir das experiências de estudantes cambeenses que estudam na Universidade Estadual de Londrina (UEL) é o foco do presente artigo. É uma pesquisa exploratória com 22 indivíduos realizada em abril de 2019. O artigo se justifica, pois, o uso dos ônibus metropolitanos é muitas vezes o único meio de transporte para classe trabalhadora e estudantes chegar nos seus destinos. Além disso, a integração via transporte metropolitano é essencial para conexão entre os municípios membros de uma região metropolitana, no caso de estudo corresponde a Região Metropolitana de Londrina (PR), essa categoria de transporte é uma prestação de serviços e, portanto, necessita ser avaliado, tendo em vista a qualidade de vida da população que necessita deste transporte público. Com relação aos resultados a pesquisa mostrou que mesmo as cidades sendo próximas o maior desafio enfrentado é o tempo de viagem pois para lucrar mais o trajeto é estendido pela empresa responsável por este serviço, duplicando a distância, e em alguns casos relatados o tempo gasto é quase cinco vezes maior com relação a quem faz o mesmo trajeto com veículo próprio.

**Palavras-chave:** Movimentos pendulares; Estudantes; Universidade, Transporte público.

**PENDULUM MOVEMENTS: THE ROUTINE OF CAMBÉ STUDENTS  
STUDYING AT THE STATE UNIVERSITY OF LONDRINA (UEL)**

**Abstract**

The analysis of pendular movements based on the experiences of cambé city students, who study at at the State University of Londrina (UEL) is the focus of this article. It is an exploratory survey of 22 individuals conducted in April 2019. The article is justified, as the use of metropolitan buses is often the only means of transport for working class and students to reach their destinations. In addition, integration via metropolitan transport is essential for connection between member municipalities in a metropolitan region, in the case of the study corresponds to the Metropolitan Region of Londrina (PR), this category of transport is a service provision and, therefore, needs to be evaluated, in view of the quality of life of the population that needs this

public transport. Regarding the results, the research showed that even though the cities are close, the biggest challenge faced is travel time, because to make more profit the journey is extended by the company responsible for this service, doubling the distance, and in some cases reported the time spent is almost five times higher compared to those who take the same route with their own vehicle.

**Key words** Pendular Movements; Students; University; Public Transportation.

## **MOVIMIENTOS PENDULARES: LA RUTINA DE LOS ESTUDIANTES CAMBEENSES QUE ESTUDIAN EN LA UNIVERSIDAD ESTATAL DE LONDRINA (UEL)**

### **Resumen**

El enfoque de este artículo es el análisis de los movimientos pendulares basados en las experiencias de los estudiantes Cambeenses que estudian en la Universidad Estatal de Londrina (UEL). Es una investigación exploratoria con 22 personas, realizada en abril de 2019. El artículo se justifica, en la medida que el uso de los autobuses metropolitanos es a menudo el único medio de transporte para que la clase trabajadora y los estudiantes lleguen a sus destinos. Además, la integración a través del transporte metropolitano es esencial para la conexión entre las municipalidades que hacen parte de la región metropolitana, en el caso de estudio corresponde a la Región Metropolitana de Londrina (PR), esta categoría de transporte es una contratación de servicios y, por lo tanto, debe ser evaluado, en vista de la calidad de vida de la población que necesita este transporte público. Los resultados que la investigación mostraron que, aunque las ciudades estén cerca, el mayor desafío que se enfrenta es el tiempo de viaje, ya que para obtener más ganancias, la compañía responsable del servicio extiende el viaje, duplicando la distancia y, en algunos casos, muestra que el tiempo empleado es casi cinco veces mayor en comparación con aquellos que toman la misma ruta con su propio vehículo.

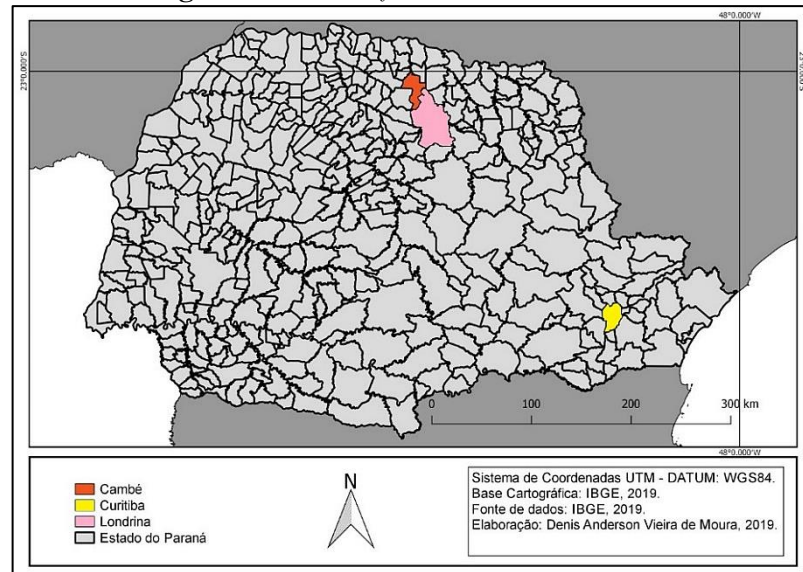
**Palabras-clave:** Movimientos Pendulares; Estudiantes; Universidad; Transporte Público.

### **Introdução**

O escopo desse artigo é discutir a problemática da dinâmica populacional e da mobilidade urbana no âmbito da integração entre municípios de uma mesma região metropolitana. Esse debate se dará a partir do estudo de caso dos movimentos pendulares realizados por estudantes da Universidade Estadual de Londrina (UEL) residentes em Cambé.

Nesse sentido, quanto ao recorte espacial, Cambé (município de origem do movimento) e Londrina (município de destino do movimento) se localizam na região norte do Paraná (figura 1) e integram a mesma região metropolitana, a **Região Metropolitana de Londrina (RML)**, os municípios são vizinhos e sua malha urbana se encontra em processo de conurbação.

**Figura 01:** Localização de Londrina e Cambé.



Organizado pelos autores.

O fato de esses municípios integrarem a mesma região metropolitana faz com que a apreensão do fenômeno ganhe mais notoriedade, pois como nos lembra Paula e Cunha (2015) para que de fato aconteça a integração metropolitana é essencial a constituição de uma rede de transportes que conecte os municípios membros. Assim, quando a rede já existe, ou, pelo menos, alguns pontos estão/são interligados, a caracterização e análise de sua eficiência se torna crucial para solucionar os problemas e trazer uma melhor experiência para os usuários.

É pertinente lembrar que também será analisado o plano de mobilidade urbana municipal realizado por Cambé com a consultoria do Instituto de Tecnologia e Desenvolvimento Econômico e Social (ITEDES) em 2017. Sua análise é importante para comprovar se de fato as propostas têm sido implementadas ou é só mais um documento que visa cumprir exigências burocráticas, mas sem intervenções reais.

No que tange aos procedimentos metodológicos destacam-se dois momentos: a) metodologia de análise: com leituras acerca da temática para o respaldo no exame dos dados empíricos e; b) a metodologia de pesquisa com as entrevistas que se caracterizam como semiestruturadas. Os formulários foram desenvolvidos na plataforma *Google forms* e compartilhados em uma página no Facebook que tem o conteúdo acompanhado por alunos da UEL. Na postagem foi apresentado o objetivo do trabalho e solicitado que os estudantes que residissem em Cambé e usam o transporte metropolitano para ir até a UEL respondessem as questões.

Sabe-se que a utilização de redes sociais e formulários online pode ser um ponto passível de crítica, em nenhum momento afirmamos que essa abordagem é superior ou substitui o trabalho de campo para a observação in loco do fenômeno, bem como para a realização presencial das entrevistas, no entanto essa escolha se deu, também, como uma espécie de teste, para compreender as potencialidades e limites dessa metodologia para futuras pesquisas.

Outra questão pertinente de se elucidar logo de início é o fato de utilizarmos nesse trabalho o termo movimento pendular. Sabe-se que a literatura emprega vários termos para se referir a dinâmica analisada como: movimentos pendulares, migrações pendulares, deslocamentos pendulares, entre outros, optou-se pelo termo movimentos pendulares pois como assevera Moura, Branco e Firkowski (2005) se trata de um deslocamento diário que não implica na transferência definitiva para outro lugar.

O artigo foi dividido em três seções; a primeira apresenta uma breve revisão de literatura sobre mobilidade populacional urbana, a segunda trata da caracterização do recorte e dos movimentos em Cambé e Londrina, bem como as relações que se estabelecem entre os municípios como a integração via transportes coletivos, já a terceira apresenta os resultados da pesquisa junto dos estudantes universitários cambesenses que estudam na UEL.

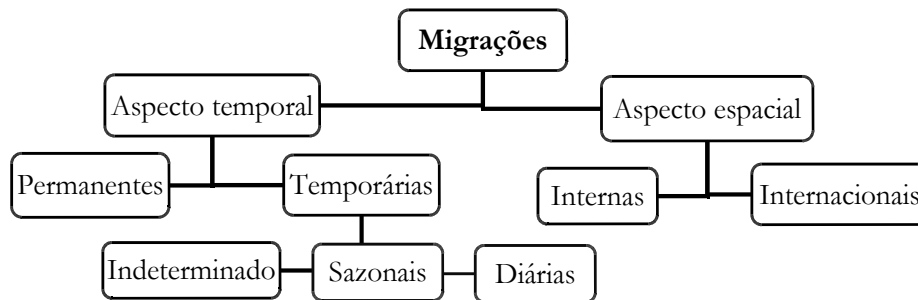
### **Os movimentos pendulares: Algumas considerações**

A população é uma variável importante para a Geografia pois a partir do trabalho o ser humano transforma a natureza, moldando-a de acordo com as suas necessidades, que mudam não só de acordo com o período histórico, mas também por conta da classe social, raça, gênero, etc. A imbricada relação do ser humano com o meio corrobora com a ideia de Milton Santos sobre a necessidade de compreender o território como usado. Nesse contexto, o fluxo de pessoas é uma das dinâmicas que interferem na organização do espaço, ao mesmo tempo que é influenciada por questões de ordem físicas, sociais e econômicas, sua apreensão nos ajuda compreender as conjunturas de determinado período histórico.

As dinâmicas populacionais são, portanto, complexas e heterogêneas com peculiaridades que se evidenciam quando comparamos diferentes recortes espaçotemporais. Andrade (1987) nos explica que no caso das migrações se tratam de

dinâmicas populacionais complexas conforme pode ser observado na figura 2. No caso por nós analisado, os movimentos pendulares, podem ser classificados a partir do seu aspecto temporal como **diários** e no seu aspecto espacial como **internos**.

**Figura 02:** Organograma com as categorias de migrações



**Fonte:** ANDRADE, (1987). **Org.:** Pelos autores.

Pode-se dizer que a questão dos movimentos pendulares ganha relevo sobretudo após os anos 1970, com o fenômeno da urbanização brasileira em ritmo acelerado, isso se deve, como nos lembra Vasconcellos (2013), ao fato de que quando cresceram as dimensões urbanas, aumentaram também as distâncias, culminado na maior demanda por transporte, sobretudo para a população periférica.

Além disso, com base em Stam e Staduto (2008) é possível compreender que a mobilidade passou por significativas mudanças após os anos de 1980, variáveis como a inserção feminina no mercado de trabalho, composição familiar e questões ligadas a moradia, interferiram de alguma forma nesse processo. No âmbito da moradia, por exemplo, a classe trabalhadora por conta de uma adequação ao orçamento familiar passou a morar em pontos mais distantes dos centros urbanos onde desempenham atividades profissionais e demandam transporte. Ainda nesse sentido, com base em Moura; Branco e Firkowski (2005) compreende-se que esses movimentos não se explicam por si só:

Dentre os inúmeros fatores que se associam à pendularidade, alguns podem ser apontados como decisivos. São eles: a dinâmica do mercado de terras no município-pólo dos aglomerados; a alteração do perfil econômico e a desconcentração da indústria para municípios que não o pólo ou distritos industriais consagrados; o acesso diferenciado ao mercado de trabalho e/ou oportunidades de estudo; os custos e a qualidade do transporte disponível e o tempo de deslocamento (MOURA; BRANCO; FIRKOWSKI, 2005, p. 132).

A necessidade de se locomover diariamente demonstra uma concentração das atividades em determinados pontos/áreas das cidades, Aranha (2005) argumenta que a mensuração dos volumes e direções dos fluxos podem indicar os pontos de oportunidades e obstáculos das cidades. Já para Moura, Branco e Firkowski (2005) a apreensão dos deslocamentos domicílio–trabalho/estudo são importantes na análise dos processos de metropolização e expansão urbana, pois criam novas relações entre as pessoas e os lugares.

A influência do trabalho na atração de população aparece em vários estudos como o de Delgado; Moura e Cintra (2012) que afirmam que essa motivação representa cerca  $\frac{3}{4}$  dos fluxos pendulares no Estado do Paraná, com concentração nas Regiões Metropolitanas de Curitiba, Londrina e Maringá que totalizam mais de 60% do total de fluxos. Já os movimentos pendulares para estudo mostram maior dispersão, resultado da implantação e expansão de novas instituições de ensino.

Portanto, as dinâmicas populacionais são um fenômeno geográfico que interferem na dinâmica urbana e no caso das regiões metropolitanas alcançam a escala regional necessitando que se pense e coloque estratégias eficientes de planejamento e gestão do território em prática, com visão de médio e longo prazo. Nesse sentido, atender as demandas da população, sobretudo da classe trabalhadora, envolve ouvi-la e envolvê-la nas decisões por meio dos instrumentos de participação popular com respaldo em leis como o Estatuto da Cidade (2001).

A população não deve possuir uma postura passiva, é preciso que ela tenha acesso à informação e conheça seus direitos de participação no planejamento dos municípios, dessa forma é possível melhorar dentre as muitas outras coisas a qualidade do transporte coletivo e a mobilidade urbana.

Como observado a RML está entre as que possuem os fluxos diários de pessoas para fins de trabalho e estudo no Paraná, nesse cenário o transporte metropolitano assume posição destaque principalmente para a população de cidades conurbadas como Londrina e Cambé. O próximo item caracterizará a integração entre essas cidades, demonstrando a importância do transporte coletivo.

### **A integração metropolitana entre Londrina e Cambé – Paraná**

Londrina e Cambé tiveram o processo de formação territorial parecido, ambos ocorreram no mesmo período e a partir dos projetos de colonização empreendidos pela *Revista Geografia em Atos, Departamento de Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente, n. 18, v. 03, p. 131-156, maio-ago. Ano 2020.*

Companhia de Terras Norte do Paraná que também foi responsável pelo planejamento de mais de 60 cidades entre 1930 e 1960. (REGO; MENEGUETTI, 2008).

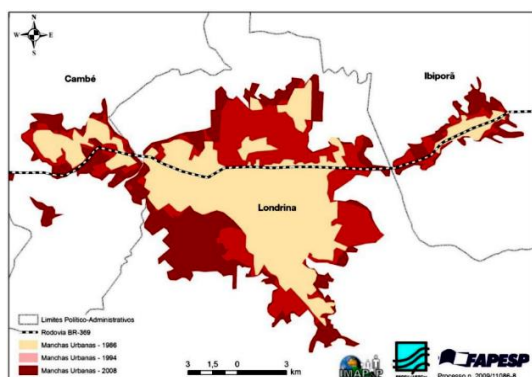
Rego e Meneguetti (2008) explicam que a CIA de Terras Norte do Paraná adquiriram mais de 546.078 alqueires<sup>1</sup> paulista de terras, tendo Londrina como o primeiro projeto de ocupação da área. Apesar de o início dos anos 1930 constar como data de criação, Oliveira (2011) afirma que o início se deu já em 1929, em meio a uma das maiores crises econômicas mundiais. Já Cambé, anteriormente chamada de Nova Dantzig, foi o segundo projeto da CIA.

Atualmente, os municípios em tela se encontram urbanizados e é possível perceber um acentuado processo de conurbação que também se dá entre Londrina e Ibiporã. Para Polidoro e Barros (2012) as tendências de expansão urbana de municípios atraídos por outros polarizadores são observadas em um estágio avançado entre Cambé e Ibiporã atraídos por Londrina, para os autores a partir dos anos 1980 o processo de aglomeração entre esses municípios foi irreversível, já Fresca (2014) deixa claro que Londrina e Cambé já se encontram em processo de conturbação desde 1975. A figura 3 mostra a evolução das manchas urbanas de Londrina, Cambé e Ibiporã nos anos de 1986, 1994 e 2008 e a figura 4 nos mostra que o aprofundamento desse processo entre o período de 2009 e 2019.

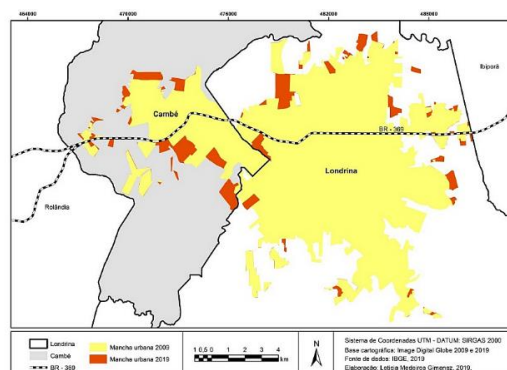
---

1 Equivalente a 1.321.508,76 hectare (s).

**Figura 03:** Evolução da mancha urbana de Londrina entre 1986 e 2008



**Figura 04:** Evolução da mancha urbana de Londrina e Cambé entre 2009 e 2019



Fonte: POLIDORO; BARROS (2012, p. 334).

Organizado por: Letícia M. Gimenez, 2019.

No âmbito político-administrativo, como já salientado, Cambé é um dos municípios que integram a RML que foi instituída por meio da Lei complementar n.º. 81 de junho de 1998, onde segundo Fresca (2012) foram inicialmente agregados os seguintes municípios: Cambé, Rolândia, Iporã, Londrina, Jataizinho e Tamarana, mais tarde outros municípios foram incluídos por interesses políticos<sup>2</sup>. Londrina junto de Cambé, Rolândia e Arapongas (incluída depois) são os municípios mais populosos da região metropolitana, a evolução populacional de Londrina e Cambé pode ser observada na tabela 1.

**Tabela 01:** Evolução populacional de Londrina e Cambé – PR

	1970	1980	1991	1996	2000	2007	2010
<b>Londrina</b>	215.576	292.790	390.100	418.526	447.065	497.833	506.701
<b>Cambé</b>	35.621	53.856	73.842	80.700	88.186	92.888	96.733

Fonte: IBGE, Censo demográfico (1970 – 2010).

Os municípios de Cambé e Londrina possuem dinâmicas econômicas distintas fazendo com que o fluxo de pessoas seja intenso, ambos apresentam o setor de serviços com o maior destaque no PIB. Fresca (2014) nos apresenta dados onde se observa que em Cambé o setor industrial foi o que mais gerou postos de trabalho (tabela 2).

3 Os municípios que compõe a Região Metropolitana de Londrina atualmente são: Alvorada do Sul, Arapongas, Assaí, Bela Vista do Paraíso, Cambé, Centenário do Sul, Florestópolis, Guaraci, Iporã, Jaguapitã, Jataizinho, Londrina, Lupionópolis, Miraselva, Pitangueiras, Porecatu, Prado Ferreira, Primeiro de Maio, Rancho Alegre, Rolândia, Sabáudia, Sertaneja, Sertanópolis, Tamarana e Uraí.

*Revista Geografia em Atos, Departamento de Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente, n. 18, v. 03, p. 131-156, maio-ago. Ano 2020.*

ISSN: 1984-1647



**Tabela 02:** Total de estabelecimentos e trabalhadores segundo setores do IBGE nos municípios Londrina e Cambé, 2012.

	Indústria transformação		Construção civil		Comércio varejista e atacadista		Serviços		Adm. pública		Agropec. Ext. Veg., caça e pesca	
	Est.	Trab.	Est.	Trab.	Est.	Trab.	Est.	Trab.	Est.	Trab.	Est.	Trab.
Londrina	1824	28852	1321	11596	7130	43550	7.031	71038	11	8717	697	3335
Cambé	434	8709	169	883	933	5923	528	3762	4	2218	185	521

Fonte: FRESCA (2014, p. 138).

Fresca (2014) nos mostra que o setor industrial de Cambé é muito diversificado com indústrias (nacionais e internacionais) transferidas de outras localidades, sobretudo na década de 1990. Nesse cenário, Druciaki (2016) afirma que a mobilidade diária entre os municípios da referida região metropolitana é majoritariamente para fins de trabalho, não só de cidades menores rumo a Londrina como o contrário, principalmente no caso de Cambé.

Em relação a Cambé – Londrina, cumpre observar que Cambé detém importantes postos de trabalhos do segmento industrial metal – mecânico, químico e farmacêutico, além dessa cidade estar conurbada a Londrina e ser a mais populosa. Há de se considerar, ainda que em menor proporção, que Cambé atrai mão de obra de Londrina e Rolândia, reforçando o movimento (DRUCIAKI, 2016, p. 14 – 15).

O movimento da população de Cambé para Londrina é conhecido e antigo, inclusive muitos lojistas cambeenses reclamam do fato de que a população cambense prefere consumir bens e serviços no município vizinho prejudicando a econômica local, pelo menos no setor de comércio.

Londrina, além do comércio, possui serviços altamente especializados nas áreas de educação, prestação de serviços e na saúde, muitas especialidades médicas e exames laboratoriais e de imagem só são encontrados em Londrina. A centralidade dos serviços de saúde ficam evidentes na Rua Souza Naves (região central), onde se encontra clínicas médicas, odontológicas, de imunização, hospitais, psicólogos, farmácias e lojas especializadas em produtos para profissionais da saúde. Nesse sentido, Fresca (2012) ressalta que diferente do que ocorre em outras cidades, os deslocamentos pendulares rumo à Londrina não se caracteriza pelo transporte de trabalhadores, mas também para outros fins como acesso aos serviços de saúde e educação, principalmente de nível superior.

Com relação à caracterização da educação superior, que é o foco desse trabalho, segundo Fresca (2012) Londrina oferece o ensino superior desde os anos de 1950 com a

implementação das primeiras faculdades que mais tarde, em 1971, originou a UEL. Já o Plano Diretor da cidade mostra que atualmente Londrina conta com 40 Instituições de Ensino Superiores registradas no MEC, as maiores disponibilizam cursos em diversas áreas e níveis (graduação, mestrado e doutorado), juntas ofertam 725 cursos de graduação e 814 de pós-graduação. Entre as públicas pode-se citar a UEL, UTFPR e o IFPR, já entre as privadas (com campus em Londrina) a UNOPAR/PITÁGORAS, UNIFIL, PUC, SENAI e UNICESUMAR. O total de docentes é de 3.367, o número de alunos matriculados é ainda mais expressivo, chegando a aproximadamente 50.000 (LONDRINA, 2018).

Cambé não possui universidades públicas, há algumas instituições privadas de ensino presencial e Educação a Distância (EAD). Essas instituições, principalmente as de ensino presencial, tem um rol de opções de cursos limitados, assim, quem almeja outras carreiras ou não tem condições de pagar se vê obrigado estudar em outras cidades.

Londrina possui, portanto, muitas faculdades e universidades (públicas e privadas) que suprem a demanda da população do aglomerado urbano, atraindo inclusive alunos de outros Estados ou cidades mais distantes. Para estudantes da região metropolitana o ato de ir e voltar diariamente se torna uma realidade possível e pode ser feita com vans e ônibus fretados, veículos próprios ou transporte metropolitano.

É nesse contexto que se torna pertinente compreender no contexto da constituição e integração das regiões metropolitanas a experiência de usuários do transporte metropolitano para fins de estudo, uma vez que essa dinâmica ocorre diariamente e pode fazer parte do cotidiano dessas pessoas por, pelo menos, quatro anos (tempo médio de um curso de graduação), assim o próximo item apresenta resultados da pesquisa junto dos estudantes universitários cambesenses que estudam na UEL.

### **O serviço metropolitano de ônibus sob o olhar dos estudantes (usuários) da UEL**

Como observado, Cambé e Londrina possuem relações antigas que se aprofundaram sobretudo nos anos 1970, quando se inicia o processo de conurbação, acompanhado pelo fluxo mais intenso de pessoas mediado pelo sistema de transporte metropolitano, que é, por sua vez, anterior a própria constituição da RML, Fresca (2014) aponta que as linhas de transporte metropolitano entre essas cidades se fazem presentes na realidade da população desde o fim dos anos 1980.

Quando se debate esse tema, é importante lembrar segundo Freitas; Reis Filho e Rodrigues (2011) que o sistema de transporte é também uma categoria de prestação de serviços com características específicas como pode observada no quadro 1.

**Quadro 01:** Características do serviço de transporte

1	Cada viagem pode ser considerada como um serviço específico (heterogeneidade), pois é influenciada por diversos aspectos (condições climáticas, condições de tráfego, condições do veículo, quantidade de passageiros, etc.), tornando difícil ou quase impossível a detecção e correção de falhas e problemas antes que eles ocorram e afetem o usuário;
2	O serviço de transporte não pode ser armazenado-se os passageiros não embarcam em determinado horário, nem sempre é possível acomodá-los em outro horário e o serviço não é prestado em sua totalidade (percebibilidade);
3	O serviço de transporte por ônibus é prestado e consumido de forma coletiva, em que os usuários nem sempre apresentam o mesmo perfil e nem compartilham o mesmo pensamento;
4	Na maioria das vezes o pagamento é realizado antes da prestação do serviço, o que geralmente não possibilita o usuário desistir do serviço;
5	A prestação do serviço é muito dispersa espacialmente e temporalmente, dificultando a padronização das atividades, supervisão e o controle de pessoal.

**Fonte:** FREITAS, REIS FILHO; RODRIGUES, (2011, p. 51).

Ainda com base no quadro 1 é possível observar que é um serviço intimamente ligado com a Geografia uma vez que especificidades como clima, condição de tráfego e população podem interferir na sua qualidade. Além disso, especificidades como o fato de o consumo ser coletivo, com pessoas de diferentes perfis, fazem com que o grau de satisfação entre os usuários, bem como os pontos considerados positivos e negativos, sejam heterogêneos, isso é passível de ser comprovado nas respostas da presente pesquisa, um caminho metodológico para analisar as respostas é dar relevo aos pontos de convergência.

Com relação ao perfil do público estudado é na maioria muito jovem, os intervalos mais representativos são os que concentram idades entre 17 e 22 anos contabilizando 82% do total dos participantes conforme pode ser contemplado na tabela 3.

**Tabela 03:** Idade dos estudantes que participaram da pesquisa.

I	Intervalo	Ponto médio	Frequência (fi)	Frequência acumulada (fci)	Frequência relativa (fri)	Frequência relativa acumulada (frci)
1	17 – 19,6	18,3	9	9	41%	41%
2	19,6 – 22,2	20,9	9	18	41%	82%
3	22,2 – 24,8	23,5	2	20	9%	91%
4	24,8 – 27,4	26,1	1	21	4,50%	95,50%
5	27,4 – 30	28,7	1	22	4,50%	100%

**Fonte:** Dados da pesquisa. **Org.:** Pelos autores.

Já com a variável gênero pode se dizer que o público ficou bem distribuído, 50% se identificou com o gênero masculino enquanto 45,5% com o gênero feminino e só uma pessoa (4,5%) resolveu não informar. Outro dado do perfil se refere ao nível de curso que os entrevistados frequentam na universidade, dos 22 entrevistados, 21 (95,5%) são da graduação e só um da pós-graduação. No que se refere aos cursos que frequentam observa-se uma boa diversidade com estudantes da área humana, exata e biológica com destaque para os alunos de psicologia que representaram 27,3% do total de entrevistados. Além disso, a maior parte está em cursos de período integral (50%) seguido pelo turno noturno (18,2%) e matutino (18,2%) seguido pelo vespertino (13,6%).

A tabela 4 mostra os bairros onde esses estudantes residem, eles são provenientes de várias partes da cidade desde bairros com um poder aquisitivo mais elevado como o centro e o Morumbi até bairros mais populares como o Ana Rosa que é o maior conjunto habitacional do município.

**Tabela 04:** Bairros onde vivem os entrevistados

Bairro	n.	%	Bairro	n.	%	Bairro	n.	%
Ana Rosa	1	4,55%	Novo bandeirantes	2	9%	Morada do sol	1	4,55%
Cambé II	1	4,55%	Vilta Rica	1	4,55%	Mutirão	1	4,55%
Centro	4	18,2%	Cidade verde	1	4,55%	Parque manela	1	4,55%
Itália	1	4,55%	Morumbi	1	4,55%	Santo Amaro	4	18,2%
Alvorada	1	4,55%	Monte Castelo	1	4,55%	Moradias Dr. José dos Santos Rocha	1	4,55%

**Fonte:** Dados de campo. Org.: Pelos autores.

Ainda quanto ao perfil, cerca de 22,7% dos entrevistados realizam algum tipo de atividade extracurricular, a maioria está envolvida em algum projeto de Iniciação Científica (IC) seguido por projetos de extensão e a permanência nos laboratórios obrigatória para alunos de pós-graduação (stricto sensu). Em consequência desses projetos cerca de 22,7% recebem bolsa, parte desse valor é utilizada para a compra das passagens. Conforme se observa na tabela 5, caso o aluno bolsista tivesse que arcar com o valor total da passagem ao mês teria que dispor de aproximadamente 171,60 reais, o que corresponde a mais de 42% do valor da bolsa, mas a maioria (90%) gozam do pagamento da meia passagem, graças ao passe de estudante.

**Tabela 05:** Valor das passagens (meia e inteira) de ida e volta por dia, mês e ano<sup>3 4</sup>

	Inteira			Meia		
	Ida	Volta	Total	Ida	Volta	Total
Dia	R\$ 3,90	R\$ 3,90	R\$ 7,80	R\$ 1,95	R\$ 1,95	R\$ 3,90
Semana	R\$ 19,50	R\$ 19,50	R\$ 39,00	R\$ 9,75	R\$ 9,75	R\$ 19,50
Mês	R\$ 85,80	R\$ 85,80	R\$ 171,60	R\$ 39,00	R\$ 39,00	R\$ 78,00

**Fonte:** Organizado pelos autores.

Conforme explica Druciaki (2016, p. 12 – 13) “Segundo o regulamento de transportes de passageiros, uma linha é uma ligação regular entre duas localidades, que são pontos terminais, por itinerário e horário definido. [...] a disponibilidade diária ou semanal de linhas pode ser alterada de acordo com a demanda”. Nesse caso, as linhas de ônibus metropolitano que levam os alunos de Cambé para a UEL, são a linha **Cambé-Shopping**, elas saem do terminal central de Cambé rumo ao shopping Catuaí que está no mesmo sentido da universidade, os ônibus dessa linha apesar de ter o mesmo destino não fazem o mesmo trajeto, eles passam por bairros diferentes.

Os ônibus mais utilizados pelos entrevistados são: a via Ana Rosa (31,8%); São Paulo (22,7%); Itália (22,7%), e alguns (22,7%) pegam o ônibus direto no terminal, portanto a via é indiferente.

As linhas Cambé–shopping possuem um fluxo considerável pois como nos lembra Paula e Cunha (2015) suprem a necessidade dos passageiros que necessitam chegar até o Shopping Catuaí e também dos estudantes universitários, não só da UEL como os que estudam na Universidade Norte do Paraná (UNOPAR) e Faculdade Pitágoras. Os fluxos com os horários de saída de chegada podem ser observados na tabela 6.

---

3 R\$ 3,90 era o valor vigente no período em que a pesquisa foi feita (abril de 2019), mas no fim do ano, momento em que o trabalho foi submetido, o valor da passagem subiu para R\$ 4,05.

4 Estimativa considerando um mês de 30 dias como referência onde o aluno foi para a universidade cinco dias na semana e 20 dias no mês (desconta-se sábados e domingos).

*Revista Geografia em Atos, Departamento de Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente, n. 18, v. 03, p. 131-156, maio-ago. Ano 2020.*

**ISSN:** 1984-1647

**Tabela 06:** Horário de saída e chega dos ônibus via shopping com seus respectivos trajetos

Horário	Via	Horário	Via	Horário	Via	Horário	Via	Horário	Via
5:25	Santo Amaro	7:55	Bela Itália	11:39	São Paulo	15:23	Bela Itália	18:14	Santo Amaro
6:15		8:50		12:34		16:18		19:10	
5:35	Ana Rosa	8:11	Ana Eliza III	11:55	Ana Eliza III	15:39	Ana Rosa	18:25	Ana Rosa
6:25		9:06		12:50		16:34		19:20	
6:00	Santo Amaro	8:27	São Paulo	12:11	Bela Itália	15:55	São Paulo	18:43	São Paulo
6:45		9:22		13:06		16:50		19:35	
6:08	São Paulo	8:43	Torino	12:27	Ana Rosa	16:11	Ana Eliza III	19:00	Bela Itália
7:00		9:38		13:22		17:06		19:50	
6:22	Santo Amaro	8:59	Bela Itália	12:43	São Paulo	16:25	São Paulo	19:25	Torino
7:15		9:54		13:38		17:20		20:16	
6:34	Ana Rosa	9:15	Ana Rosa	12:59	Torino	16:35	Ana Rosa	19:50	São Paulo
7:30		10:10		13:54		17:30		20:42	
6:40	Maratoma	9:31	São Paulo	13:15	Bela Itália	16:40	Maratoma	20:16	Ana Rosa
7:30		10: 26		14:10		17:25		21:10	
6:45	Semi-direto	9:47	Torino	13:31	Ana Rosa	16:47	Bela Itália	20:42	São Paulo
7:20		10:42		14:26		17:45		21:34	
6:46	São Paulo	10:03	Bela Itália	13:47	São Paulo	17:00	Ana Eliza III	21:08	Santo Amaro
7:40		10:58		14:42		17:57		22:10	
6:58	Ana Rosa	10:19	Ana Eliza III	14:03	Ana Eliza III	17:14	São Paulo	21:34	São Paulo
7:50		11:14		14:58		18:10		22:30	
7:10	Bela Itália	10:35	São Paulo	14:19	Bela Itália	17:28	Ana Rosa	22:00	Ana Rosa
8:03		11:30		15:14		18:24		23:00	
7:20	Santo Amaro	10:51	Ana Rosa	14:35	Ana Rosa	17:47	Bela Itália	22:26	São Paulo
8:15		11:46		15:30		18:35		23:18	
7:25	São Paulo	11:07	Bela Itália	14:51	São Paulo	17:56	Ana Rosa	23:00	Santo Amaro
8:25		12:02		15:48		18:53		23:50	
7:40	Ana Rosa	11:23	Torino	15:07	Torino	18:10	São Paulo	23:22	São Paulo
8:35		12:18		16:07		19:07		00:15	

**Fonte:** TIL TRANSPORTES COLETIVOS S/A, 2019 **Org.:** Pelos autores.

O principal desafio enfrentado diariamente pelos estudantes se refere ao tempo gasto no trajeto. Conforme se observa na tabela 7 a maior parte dos estudantes analisados (36,4%) gastam entre 45 e 60 minutos por viagem, esse valor é quase cinco vezes superior a quem realiza o trajeto com veículo próprio que leva em torno de 13 minutos<sup>5</sup>. Além desses, outros 22,7% gastam entre 30 e 45 minutos. Quando consideramos a volta presume-se que esses estudantes passam até duas horas (120 minutos) do seu dia dentro do ônibus (partindo do pressuposto pegam o transporte no terminal central).

<sup>5</sup> Esse tempo foi estipulado de acordo com a plataforma *Google Maps* e confirmado por pessoas que vão de Cambé até a UEL com moto o automóvel próprio. Ainda segundo o *Google Maps* a rota mais curta entre o terminal de Cambé e a UEL tem cerca de 10,5 km e poderia ser completada em aproximadamente 13 minutos de carro e 32 minutos de bicicleta. Obviamente esse valor pode ser inferior ou superior dependendo de variáveis como: trânsito em horário de pico; paradas em semáforos; potência do automóvel; qualidade das vias; eventuais obras e acidentes; chuvas; etc.

**Tabela 07:** Tempo médio de viagem dos estudantes

	Intervalo	Ponto médio	Freq. (fi)	Freq. Acumulada (fci)	Freq. relativa (fri)	Freq. Relativa acumulada (frci)
1	15 – 30	22,5	4	4	18,2 %	18,2 %
2	30 – 45	37,5	5	9	22,7 %	40,9 %
3	45 – 60	52,5	8	17	36,4 %	77,3 %
4	60 – 75	67,5	4	21	18,2 %	95,5 %
5	75 – 90	82,5	1	22	4,5 %	100 %

**Fonte:** Dados de campo. **Org.:** Pelos autores.

Vasconcellos (2013) confirma que o consumo excessivo de tempo é uma realidade comum aos usuários de transportes públicas das grandes cidades do país, ele nos lembra de que além do tempo gasto no transporte em si os usuários ainda perdem tempo se dirigindo até os pontos e esperando no ônibus nas paradas.

É importante salientar, com base nas próprias entrevistas, que a realização do trajeto através de meios alternativos como bicicletas são descartados, pois a rota para a universidade se dá via a PR-445 que além não possui ciclovia e/ou ciclofaixa possui um fluxo intenso de veículos, inclusive de grande porte como ônibus e caminhões; além disso é inviável em dias de chuva ou sol intenso. Ainda com relação à distância a pesquisa do ITEDES (2017a) mostra que os itinerários Cambé-shopping costumam percorrer entre 18 e 20 km (Tabela 8), praticamente o dobro do que poderia ser feito pelo caminho mais curto e com carro.

**Tabela 08:** Distância em quilômetros da linha Cambé-shopping

Linha / Via	Distância do itinerário
Cambé-Shopping: Santo Amaro; Bela Itália; São Paulo.	18 km
Cambé-Shopping: Ana Rosa; Torino; Ana Eliza III	19 km
Cambé-Shopping: Maratona	20 km

**Fonte:** ITEDES (2017a, p. 12).

Apesar de 72,7% dos entrevistados afirmaram que os ônibus não costumam atrasar, eles acreditam que o tempo gasto na viagem e a qualidade do serviço prejudica seus rendimentos nos estudos e os torna menos produtivos no decorrer do dia. É pertinente apontar que além das atividades relacionadas ao estudo 18,2% dos estudantes também trabalham e utilizam o transporte metropolitano para se locomover, ficando mais tempo além da média apresentada. Houve um caso em que o entrevistado passava quatro horas dentro de um ônibus quanto somando o tempo do trajeto para ir até ao trajeto para ir ao trabalho.

Uma variável ligada ao tempo é o horário de início das aulas, as entrevistas mostraram que as aulas no período matutino começam às 08h20min, no vespertino a 14h00min e no noturno entre as 19h00min e 19h15min. A tabela 9 permite observar que para chegar aos horários supracitados 53% dos alunos da manhã pegam o ônibus entre 07h10min e 07h30min, no período vespertino 66,7% pega entre as 13h05min e 13h25min, já no noturno entre as 17h40min e 18h20min (75%).

**Tabela 09:** Distribuição de frequência acerca dos horários dos entrevistados

	Intervalo	Ponto médio	Freq. (fi)	Freq. Acumulada (fci)	Freq. relativa (fri)	Freq. Relativa acumulada (frci)
Manhã	07:10 – 07:20	7:15	3	3	20%	20%
	07:20 – 07:30	7:25	5	8	33,3%	53,3%
	07:30 – 07:40	7:35	3	11	20%	73,3%
	07:40 – 07:50	7:45	4	15	26,7%	100%
Tarde	12:45 – 13:05	12:55	1	1	33,3%	33,3%
	13:05 – 13:25	13:15	2	3	66,7%	100%
Noite	17:10 – 17:40	17:25	1	1	25%	25%
	17:40 – 18:20	18:00	3	4	75%	100%

**Fonte:** Dados de campo. **Org.:** Pelos autores.

Com relação aos atrasos nas aulas, decorrentes dos problemas com o transporte, foi relatado que quando essa situação ocorre os professores costumam ser empáticos e compreensivos e só reclamam de atrasos em dias de provas e de apresentação de trabalhos/seminários, porém há casos de professores que fazem a chamada no começo da aula e não colocam presença caso o aluno chegue alguns minutos atrasados mesmo com justificativa.

Nos últimos anos, sobretudo com a popularização da internet e dos dispositivos móveis como *smathphones* a pauta feminista e debates acerca das questões de gênero se popularizaram, saíram do meio acadêmico e dos movimentos sociais e ganharam as redes sociais sendo um debate recorrente também entre celebridades e influenciadores digitais. A internet se tornou tanto meio para entrar em contato com esses temas como para fazer denúncias acerca da violência física e simbólica sofrida por mulheres nos mais diversos espaços, inclusive dentro dos transportes públicos<sup>6</sup>. A repercussão dessas denúncias na

---

6 Não será possível, e nem o objetivo central, debater profundamente a potencialidade da internet na denúncia de casos de abuso, mas como exemplo pode-se citar o caso da *hashtag me too* (eu também em tradução literal do inglês) onde em 2017 mulheres dos quatro cantos do mundo denunciaram via twitter casos



internet e mídia tradicional fez com que cada vez mais mulheres tomassem coragem de denunciar e fossem pensadas medidas para coibir atos machistas, abusos e assédios como o caso dos vagões exclusivos para as mulheres<sup>7</sup>.

Nesse cenário foi pertinente perguntar para os entrevistados se já foram vítimas ou presenciaram algum caso de abuso, cerca de 22,7% respondeu que sim; a maioria das entrevistas contaram que ao se deparar com uma situação de assédio nos ônibus metropolitanos ficaram em situação de choque, não souberam como reagir e se sentiram impotentes. Entre os relatos palavras como: constrangida; medo; nojo; incomodo; e insegurança apareceram.

A importância de ouvir as pessoas a partir de seu lugar de fala ficou evidente com o relato de uma entrevistada que trouxe à tona uma observação construída a partir das vivências femininas: *“As portas do meio deveriam abrir novamente e não ser exclusivo para cadeirantes, pois isso infelizmente deixa principalmente as mulheres em uma situação desconfortável de ter que atravessar o ônibus cheio até chegar à porta de trás, aumentando a chance de assédio”* (Entrevistada 3).

Nesse sentido, ao buscar melhor a qualidade do transporte é preciso levar em consideração as experiências, opiniões e demandas de indivíduos que integram diferentes recortes demográficos, pois como mostrado os desafios diários das mulheres, principalmente no que se refere a casos de assédio são diferentes, mais intensos e necessitam ser problematizados.

Na pesquisa se julgou importante conhecer o grau de satisfação dos usuários do transporte frente a determinadas variáveis como: tempo de viagem; satisfação com a rota; qualidade dos assentos; barulhos e ruídos e temperatura. Os entrevistados podiam avaliar essas variáveis com uma escala de 0 a 10 quanto mais próximo do 0 mais insatisfeito e quanto mais próxima do 10 mais satisfeito conforme pode ser visto na tabela 10.

---

de assédio sexual utilizando a referida *hashtag* (#metoo). Segundo o site da BBC (2017) o movimento começou após denúncias de assédio cometidos pelo produtor Harvey Weinstein, celebridades como Lady Gaga aderiram ao movimento e logo surgiram relatos inclusive de homens.

<sup>7</sup> A exemplo disso, a matéria da versão *online* da revista Isto é (2017) noticia que no dia 30 de agosto de 2017 o decreto 46.072/17 garantiu um vagão exclusivo para mulheres nos trens e metrô do Rio de Janeiro: *“Segundo a lei, os vagões exclusivos somente podem ser usados por mulheres ou por pessoas que se identificam com o gênero feminino, como transexuais. A fiscalização será feita em dias úteis, nos intervalos de 6 h às 9 h e de 17 h às 20 h.”*

*Revista Geografia em Atos, Departamento de Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente, n. 18, v. 03, p. 131-156, maio-ago. Ano 2020.*

Tabela 10: Grau de satisfação com o transporte metropolitano via Cambé-Shopping

	Intervalo	Ponto médio	Freq. (fi)	Freq. acumulada (fci)	Freq. relativa (fri)	Freq. relativa acumulada (frci)
(in)satisfação com o tempo de viagem	1 – 2,8	1,9	5	5	22,8%	22,8%
	2,8 – 4,6	3,7	3	8	13,6%	36,4%
	4,6 – 6,4	5,5	3	11	13,6%	50%
	6,4 – 8,2	7,3	8	19	36,4%	86,4%
	8,2 – 10	9,1	3	22	13,6%	100%
(in)satisfação com as rotas da linha	1 – 2,8	1,9	7	7	31,9%	32%
	2,8 – 4,6	3,7	6	13	27,3%	59,2%
	4,6 – 6,4	5,5	2	15	9,1%	68,3%
	6,4 – 8,2	7,3	6	21	27,2%	95,5%
	8,2 I – 10	9,1	1	22	4,5%	100%
(in)satisfação com o conforto dos assentos	1 – 2,8	1,9	4	4	18,2%	18,2%
	2,8 – 4,6	3,7	8	12	36,4%	54,6%
	4,6 – 6,4	5,5	4	16	18,2%	72,8%
	6,4 – 8,2	7,3	3	19	13,6%	86,4%
	8,2 – 10	9,1	3	22	13,6%	100%
(in)satisfação com os barulhos e ruídos	1 – 2,8	1,9	9	9	40,9%	40,9%
	2,8 – 4,6	3,7	3	12	13,6%	54,5%
	4,6 – 6,4	5,5	7	19	31,9%	86,4%
	6,4 – 8,2	7,3	2	21	9,1%	95,5%
	8,2 – 10	9,1	1	22	4,5%	100%
(in)satisfação com relação à temperatura	1 – 2,4	1,7	5	5	22,8%	22,8%
	2,4 – 3,8	3,1	4	9	18,2%	41%
	3,8 – 5,2	4,5	9	18	40,9%	81,9%
	5,2 – 6,6	5,9	1	19	4,5%	86,4%
	6,6 – 8	7,3	3	22	13,6%	100%

Fonte: Dados de campo. Org.: Pelos autores.

Os dados da tabela 10 mostram que em todas as variáveis analisadas há uma constante insatisfação dos clientes, essas respostas reconfirmam a insatisfação com o tempo de viagem, bem como a insatisfação com as rotas, essas variáveis se cruzam uma vez que o tempo está relacionado com as rotas preestabelecidas.

Foi questionada a opinião com relação ao tempo de viagem e o trajeto que passa por vários bairros, os entrevistados se mostraram empáticos e disseram que é importante que os ônibus passem por outros lugares, pois todos necessitam chegar aos seus destinos, assim passar por vários pontos é preciso, mas, ao mesmo tempo, nas respostas ficou claro que alguns bairros aparentam ser mais bem servidos que outros como pode ser lida na resposta: “O meu ônibus passa por bairros que já são servidos por outras linhas tipo o Santo Amaro, vários ônibus passam por lá, então não vejo a necessidade do via Ana Rosa passar também” (entrevistado 1).

A reclamação dos estudantes com relação a superlotação foi recorrente e se confirma com a pesquisa do ITEDES (2017a) encomendada pela prefeitura de Cambé plano municipal de mobilidade urbana do município. A tabela 11 mostra que a maioria dos ônibus no deslocamento de origem já sai com ocupação parcial (25 a 50% da lotação) e ficam expressivamente lotadas (75 a 100% da ocupação) durante o itinerário.

**Tabela 11:** Percentual de lotação Cambé-shopping

Linha/ via	Horário de chegada	Horário de chegada	Percentual de lotação 0 – 100%		
			Saída	Durante	Chegada
São Paulo	07:30	08:24	25 a 50%	75 a 100%	25 a 50%
Ana Rosa	07:40	08:37	Menos de 25%	75 a 100%	25 a 50%
Ana Rosa	16:50	17:50	50 a 75%	75 a 100%	Menos de 25%
Santo Amaro	16:35	17:27	50 a 75%	75 a 100%	Menos de 25%

**Fonte:** ITEDES (2017a, p. 35).

Além disso, os dados da tabela 11 demonstram que na chegada ao ponto final no shopping Catuaí a tendência é estar parcialmente ocupado ou com ocupação inferior a 25% permitindo lançar a hipótese que boa parte da lotação é proveniente de estudantes. Vasconcellos (2013) afirma que o problema da superlotação é um dos fatores que contribuiu para o descrédito da população nos serviços de transporte.

As críticas dos usuários foram além do transporte em si, uma das respostas revelou que é preciso uma manutenção melhor no terminal, pois está repleto de cachorros abandonados que atacam as pessoas e revelou também a necessidade de voltar a figura do cobrador, já que ele auxilia muito o motorista.

O terminal central que custou cerca de R\$ 800 mil não foi bem recebido pela população, pois apresentou inúmeros problemas. Segundo reportagem do jornal folha de Londrina (ORIKASA, 2018) o terminal foi entregue em dezembro de 2017 e desde então as reclamações começaram, os usuários reclamaram, por exemplo, dos dias de chuva, porque não há uma barreira que os deixem protegidos. Além disso, há problemas no nível do terreno, tanto é que no dia da reportagem uma funcionária caiu, foi relatado problemas de acessibilidade. As figuras 5 e 6 trazem uma comparação entre o projeto e o atual estado do terminal.

**Figura 05:** Imagem do projeto do que seria o futuro terminal (esquerda) e imagem do terminal atualmente (direita)



**Fonte:** CAMBE (2016).



**Fonte:** o próprio autor.

Já no que diz respeito aos cobradores, faz um bom tempo que os ônibus metropolitanos de Cambé passaram a adotar um sistema onde a liberação da catraca é automática via cartão, os cartões são comprados com um número específico de créditos ou podem ser recarregáveis como os utilizados pelos estudantes. A ideia inicial da empresa era que as pessoas adquirissem esses cartões e o uso do dinheiro para pagar as passagens fosse reduzido, nesse cenário utópico (para a empresa) a presença do cobrador seria dispensável, atualmente praticamente não se vê mais esse profissional no município, mas a ideia não se concretizou uma vez que muita gente permaneceu pagando com dinheiro e quem acaba fazendo o papel de cobrador é o próprio motorista, este na verdade acabou acumulando duas funções e é remunerado por somente uma.

Essa realidade coloca em risco tanto o motorista quando os passageiros, pois a atenção que deveria estar no trânsito e no embarque e desembarque de passageiros acaba sendo dividido com a função de receber e dar troco aos passageiros, tornando o trabalho mais difícil e estressante e podendo também ter implicações no tempo de viagem.

Entre as melhorias apontadas pelos próprios usuários apareceram as seguintes respostas: comprar passe online (36%); Wi-fi (18%); ar-condicionado (14%); ônibus com mais lugares ou mais veículos (14%); pensar em estratégias para ofertar mais conforto (9%); melhorar a segurança (5%); rotas alternativas e passe livre (4%).

Mas não se pode dizer que há, por enquanto, interesse da empresa em melhorar os serviços, nos terminais não há um local para que os passageiros façam propostas de melhorias e o campo de sugestões no site parece ser uma mera formalidade, pois nenhuma das propostas apresentadas pelos estudantes na pesquisa ou pela população que em conversas informais deixaram claro seu descontentamento, foram colocados em prática.

Na verdade, mudanças que visam o benefício da empresa como aumento de passagem e a colocação de catracas eletrônicas para diminuir custos demitindo motoristas foram rapidamente implementadas, mas as que melhorarem as condições do serviço para usuários e funcionários não parece ser implementada com a mesma rapidez e frequência.

Com relação às propostas de melhoria na mobilidade urbana do município, apresentadas pelo plano de mobilidade (ITEDES, 2017b), há desde propostas para melhorar e incentivar o deslocamento não motorizado da população (a pé e de bicicleta) até propostas de estacionamento rotativo, intervenção no sistema viário entre outros, mas no que se refere ao transporte coletivo o plano ressalta que a eficiência do transporte deve priorizar três pontos: frequência, conforto e otimização de infraestrutura pública, priorizando itinerários mais curtos e variados, o plano afirma que com base no diagnóstico os itinerários são muito longos e não atendem aos anseios da população. Com relação à prestação de serviços afirma que:

Ainda, são necessárias diretrizes para melhorias na prestação do serviço, em sua política, como as isenções, preços e valores. Há necessidade de implementação de uma política de transparência no transporte público de Cambé, bem como um Plano de Transporte Público que envolva, fortemente, a Região Metropolitana de Londrina. Outros itens estão relacionados a revisão quanto à Comunicação Visual e novos métodos de integração com o usuário, como também um estudo detalhado com medidas específicas da relação entre mulheres e transporte público (ITEDES, 2017b, p. 46).

Mas boa parte do plano é voltada a proposta de construção de dois novos terminais de pequeno porte em outros bairros, um no bairro Tupi e outro no Jardim Santo Amaro, eles seriam pontos de convergência entre o transporte coletivo intraurbano e metropolitano, integrando de forma mais eficiente o transporte coletivo da RML, e conectando os bairros de Cambé, esses terminais poderiam contribuir para o problema da superlotação que aparece durante o trajeto. Até o momento nem os canais de comunicação de prefeitura e nem a imprensa local tem falado na construção desses dois terminais e os itinerários como visto na pesquisa continuam longos e cansativos para os usuários.

## **Considerações Finais**

*O tempo da viagem, a qualidade, o barulho, as temperaturas são variáveis que afetam os usuários desse transporte, mas a empresa não parece se importar com a qualidade do transporte para os passageiros. Penso em tirar carteira de moto e comprar uma moto para realizar o percurso até a faculdade, o tempo que gasto no ônibus afeta muito minhas atividades diárias (Entrevistado 2).*

Optou-se por iniciar as considerações finais com esse trecho, de uma das entrevistas, pois ela mostra uma das consequências de um serviço, que na opinião do cliente, deixa a desejar. Nesse caso o usuário tomou a decisão de comprar o próprio veículo, assim como argumenta Freitas, Reis Filho e Rodrigues (2011) em realidades onde a exploração de algum trecho é monopolizada por uma empresa é comum clientes optarem por outras formas de transporte, que pode significar o uso de transporte próprio onerando a densidade das vias que já estão lotadas.

Nos últimos anos muito se discutiu sobre a liberação dos aplicativos como UBER, muitos usuários abandonaram os táxis e passaram a utilizar esses serviços alegando que a qualidade do serviço (que inclui limpeza dos veículos, educação dos motoristas e tarifas, entre outros) era melhor que dos táxis, as reclamações da classe de taxistas é recorrente, não é raro ver protestos para que o aplicativo seja proibido, na verdade o que se vê foi uma concorrência, quebra de monopólio onde um serviço melhor atraiu os clientes, essa situação pode ser vista de outras formas, mas com um ponto em comum, de que um serviço ruim perde clientes.

O relato desse entrevistado fortalece a tese de que a baixa qualidade dos serviços de transportes acaba fazendo com que muitos usuários que tenham um poder aquisitivo maior abandonem esses serviços e passem a se locomover com veículos próprios, aumentando a poluição atmosférica e consumo de combustíveis fósseis e tornando o trânsito pior com implicações (negativas) diretas na mobilidade urbana e qualidade de vida da população.

A maioria das respostas afirma que é preciso aumentar a quantidade de ônibus, pelo menos nos horários de pico. O fato de só uma companhia ser responsável pelo transporte prejudica a população, uma vez que ela fica refém a boa vontade da empresa em questão, caso outra companhia atuasse no município isso traria a competição que favoreceria a população, pois para conseguir mais clientes o investimento na qualidade dos serviços seria imprescindível.

Compreender a eficiência e eficácia desse serviço, sobretudo a partir da ótica do usuário é fundamental para apontar falhas e propor soluções, o transporte metropolitano que é muitas vezes o único meio de transporte que a classe trabalhadora e estudantes dispõem para chegar diariamente nos seus destinos. Esse serviço não é um favor. Independentemente do seu valor, ao comprar a passagem, essas pessoas estão empregando parte de sua renda em um serviço, portanto o mínimo que se espera é a prestação de um serviço de qualidade, mas como se sabe na prática nem sempre acontece.

Além disso, sobretudo em face de realidade de Cambé e Londrina que constituem municípios importantes da RML é preciso pensar em políticas e estratégias de planejamento e gestão que não ocorram de forma isolada, mas sim incluam e integram a região metropolitana para um planejamento mais eficiente do território visando o médio e longo prazo.

Defende-se que as reivindicações dos entrevistados são justas, mas em nenhum momento alguém afirmou ter ido a audiências públicas ou utilizados os espaços de participação popular para pedir pela melhora do sistema de transporte metropolitano, talvez nem se saiba desse direito, portanto é preciso informar a população que participação popular na gestão do território urbano é uma realidade e está prevista em lei.

Cabe nas considerações finais apresentar as impressões acerca da metodologia empregada, referente a utilização de redes sociais e formulários *online*. A principal potencialidade observada foi a possibilidade de o pesquisador conseguir prospectar de forma mais rápida, simples, ampla e eficiente as pessoas com as características requeridas para as entrevistas e foi dessas pessoas que partiu interesse em participar da pesquisa, de forma livre e espontânea. Já com relação ao limite, o principal foi o retorno de formulários incompletos, observou-se que as questões fechadas, onde os entrevistados escolhiam um dos valores apresentados, foram respondidas em sua totalidade, no entanto muitas das questões abertas, que exigiam uma resposta discursiva que trouxesse à tona uma experiência ou uma opinião, voltaram em branco. Assim apesar de o formulário ter sido mais ampla, não foi possível explorar mais profundamente algumas questões.

Durante o levantamento e revisão bibliográfica ficou claro que é necessário o empreendimento de mais pesquisas sobre essa temática para compreender o que vem acontecendo nos outros municípios da RML, além de não restringir as análises ao espaço urbano, trazendo para o debate a realidade da população rural.

## Referências

ANDRADE, M. C. **Geografia econômica**. 9. ed., São Paulo: Atlas 1987.

ARANHA, V. Mobilidade pendular na metrópole paulista. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.19 n. 4, p. 96-109, 2005.

BBC. **#MeToo: a hashtag que expõe a magnitude mundial do assédio sexual**. 17 out. 2017. Disponível em: < <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-41652306>>. Acessado em 28 abr. 2019.

CAMBE. Prefeitura de Cambé, **Prefeitura dá início a obra do terminal de transporte coletivo de Cambé**. 28 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.cambe.pr.gov.br/site/areanoticia/3189-prefeitura-da-inicio-a-obra-do-terminal-de-transporte-coletivo-de-cambe.html>>. Acessado em 28 abr. 2019

DELGADO, P. R.; MOURA, R.; CINTRA, A. P. U. Caracterização dos movimentos pendulares nas regiões metropolitanas do Paraná. **Caderno IPARDES**, Curitiba, v.3, n.1, p. 1-24, 2013

DRUCIAKI, V. P. Mobilidade e transporte público na região metropolitana de Londrina – PR: Entre a institucionalidade e a espacialidade. **Revista Cerrados**, Montes Claros, v. 14, n. 1, p. 3 – 29, 2016.

FREITAS, A. L. P.; REIS FILHO, C. A. C.; RODRIGUES, F. R. Avaliação da qualidade do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros: uma abordagem exploratória. **Transportes**, v. 19, n. 3, p. 49–61, 2011.

FRESCA, T. M. A centralidade de Londrina – PR na rede urbana brasileira: De centro regional ao nível submetropolitano. **Geografar**, v. 9, n. 2, p. 121 – 145, 2014.

FRESCA, T. M. Deslocamentos pendulares na região metropolitana de Londrina – PR: Uma aproximação. **Geo UERJ**, v.1, n. 23, p. 167 – 191, 2012.

ITEDES. Instituto de Tecnologia e Desenvolvimento Econômico e Social. **PlanMob: Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Cambé-PR**. Parte II, Diagnósticos. Londrina: Itedes, 2017a

ITEDES. Instituto de Tecnologia e Desenvolvimento Econômico e Social. **PlanMob: Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Cambé-PR**. Parte III, Propostas. Londrina: Itedes, 2017b

ISTOÉ. **Lei garante vagão exclusivo para mulheres em trens e metrô do Rio**, 30 ago. 2017. Disponível em: <<https://istoe.com.br/lei-garante-vagao-exclusivo-para-mulheres-em-trens-e-metro-do-rio/>>. Acessado em 28 abr. 2019.

LONDRINA. **Caderno 5: Sistema de sustentação adaptado**, Plano diretor, Londrina: IPPUL, 2018. Disponível em: *Revista Geografia em Atos, Departamento de Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente, n. 18, v. 03, p. 131-156, maio-ago. Ano 2020.*  
**ISSN:** 1984-1647



<[http://www1.londrina.pr.gov.br/dados/images/stories/Storage/ippul/RELATORIOS/CADERNO\\_5\\_SISTEMA\\_DE\\_SUSTENTACAO\\_ADAPTADO.pdf](http://www1.londrina.pr.gov.br/dados/images/stories/Storage/ippul/RELATORIOS/CADERNO_5_SISTEMA_DE_SUSTENTACAO_ADAPTADO.pdf)>. Acessado em 30 mai. 2019

MOURA, R.; BRANCO, M. L. G. C.; FIRKOWSKI, O. L. C. F. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n. 4, p. 121-133, 2005.

OLIVEIRA, E. L. **Divisão do trabalho e circuitos da economia urbana**. Londrina: Eduel, 2011

ORIKASA, M. Usuários reclamam de terminais de ônibus. **Folha de Londrina**, 26 fev. 2018. Disponível em: <<https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/usuarios-reclamam-de-terminais-de-onibus-1001114.html>>. Acessado em: 18 abr. 2019.

PAULA, H. R. B.; CUNHA, F. C. A. O alcance do sistema de transporte público metropolitano em Londrina – PR: Algumas considerações. In: Encontro Nacional da ANPEGE (ENANPEGE), 11, 2015, Presidente Prudente, **Anais...** 2015, p. 1059 – 1071

POLIDORO, M.; BARROS, M. V. F. Considerações sobre a expansão urbana dos municípios paranaenses localizados em trecho da Rodovia BR-369. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 8, n. 3, p. 322 – 341, 2012.

REGO, R. L.; MENEGUETTI, K. S. O território e a paisagem: a formação da rede de cidades no norte do Paraná e a construção da forma urbana. **Paisagem ambiente: ensaios**. N. 25, p. 37 – 54, 2008.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 23. ed. Rio de Janeiro: Record, 2013.

STAMM, C.; STADUTO, J. A. Movimentos pendulares das cidades interioranas de porte médio de Cascavel e Toledo, no Paraná. **Revista brasileira de Estudos Populacionais**, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 131-149, 2008.

TIL TRANSPORTES COLETIVOS S/A. Disponível em: <<http://www.tiltransportes.com.br/>>. Acessado em 03 abr. 2019.

VASCONCELLOS, E. A. **Políticas de transporte no Brasil: A construção da mobilidade excludente**. Barueri: Manole, 2013.

#### Sobre os autores

##### **Ariel Pereira da Silva Oliveira**

Licenciado e mestrando em Geografia pela Universidade Estadual de Londrina (UEL), bolsista CAPES.

**Ideni Terezinha Antonello**

Professora associada do Curso de Graduação e Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina (UEL).

**Como citar esse artigo**

OLIVEIRA, Ariel Pereira da Silva; ANTONELLO, Ideni Terezinha. Movimentos Pendulares: a rotina de estudantes cambesenses que estudam na Universidade Estadual de Londrina (UEL). **Revista Geografia em Atos (GeoAtos online)**. v. 03, n. 18, p. 131-156, maio-ago, 2020. DOI: 10.35416/geoatos.v3i18.6543

Recebido em: 2019-06-05

Devolvido para correções: 2019-11-21

Aceito em: 2020-05-12