



**INSTITUTO LATINO AMERICANO DE
TECNOLOGIA, INFRAESTRUTURA
E TERRITÓRIO (ILATIT)**

GEOGRAFIA – BACHARELADO

**MOBILIDADE URBANA E CIRCULAÇÃO EM FOZ DO IGUAÇU:
UMA ANÁLISE POR MEIO DO TRANSPORTE PÚBLICO**

MATHEUS DA SILVA RIOS FARIAS

Foz do Iguaçu
2018



**INSTITUTO LATINO AMERICANO DE
TECNOLOGIA, INFRAESTRUTURA
E TERRITÓRIO (ILATIT)**

GEOGRAFIA – BACHARELADO

**MOBILIDADE URBANA E CIRCULAÇÃO EM FOZ DO IGUAÇU:
UMA ANÁLISE POR MEIO DO TRANSPORTE PÚBLICO**

MATHEUS DA SILVA RIOS FARIAS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Tecnologia, Infraestrutura e Território da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Geografia – Bacharelado.

Orientador: Prof. Dr. Roberto França da Silva Junior.

Foz do Iguaçu
2018

MATHEUS DA SILVA RIOS FARIAS

**MOBILIDADE URBANA E CIRCULAÇÃO EM FOZ DO IGUAÇU:
UMA ANÁLISE POR MEIO DO TRANSPORTE PÚBLICO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Tecnologia, Infraestrutura e Território da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Geografia – Bacharelado.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Roberto França da Silva Junior
UNILA

Prof. Dr. Andre Luis Andre
UNILA

Prof. Dr. Cristovão Henrique Ribeiro da Silva
UNILA

Foz do Iguaçu, _____ de _____ de _____.

TERMO DE SUBMISSÃO DE TRABALHOS ACADÊMICOS

Nome completo do autor(a): _____

Curso: _____

Tipo de Documento	
(.....) graduação	(.....) artigo
(.....) especialização	(.....) trabalho de conclusão de curso
(.....) mestrado	(.....) monografia
(.....) doutorado	(.....) dissertação
	(.....) tese
	(.....) CD/DVD – obras audiovisuais
	(.....) _____

Título do trabalho acadêmico: _____

Nome do orientador(a): _____

Data da Defesa: ____ / ____ / ____

Licença não-exclusiva de Distribuição

O referido autor(a):

a) Declara que o documento entregue é seu trabalho original, e que o detém o direito de conceder os direitos contidos nesta licença. Declara também que a entrega do documento não infringe, tanto quanto lhe é possível saber, os direitos de qualquer outra pessoa ou entidade.

b) Se o documento entregue contém material do qual não detém os direitos de autor, declara que obteve autorização do detentor dos direitos de autor para conceder à UNILA – Universidade Federal da Integração Latino-Americana os direitos requeridos por esta licença, e que esse material cujos direitos são de terceiros está claramente identificado e reconhecido no texto ou conteúdo do documento entregue.

Se o documento entregue é baseado em trabalho financiado ou apoiado por outra instituição que não a Universidade Federal da Integração Latino-Americana, declara que cumpriu quaisquer obrigações exigidas pelo respectivo contrato ou acordo.

Na qualidade de titular dos direitos do conteúdo supracitado, o autor autoriza a Biblioteca Latino-Americana – BIUNILA a disponibilizar a obra, gratuitamente e de acordo com a licença pública [Creative Commons Licença 3.0 Unported](#).

Foz do Iguaçu, ____ de ____ de ____.

Assinatura do Responsável

*Dedico este trabalho aos meus pais, Danielle e Nilton,
pelo apoio incondicional e paciência comigo.
Dedico também, à minha amada avó Olga,
pois desde sempre, um de seus maiores sonhos
é me ver formado e encaminhado para vida
Querida avó, conclui a primeira etapa!*

AGRADECIMENTOS

Agradecer, creio que não seja uma tarefa fácil, afinal, foram muitas pessoas envolvidas em todo meu processo, desde antes de entrar na academia até o presente momento. Por isso, de antemão, agradeço a todos e todas que de alguma forma contribuíram, não só para a realização deste trabalho, mas que estiveram presentes em minha vida durante todo esse processo.

Primeiramente, quero agradecer à minha mãe, Danielle, e ao meu pai, Nilton, pela paciência que tiveram comigo durante todos esses anos, pois ambos sabem das dificuldades que tive em minha vida em relação aos estudos sobre o que eu “faria de minha vida”. Agradeço não só pela paciência, mas pelos ensinamentos, por nunca terem desistido de mim, e por todo amor e união presentes.

Agradeço, em segundo lugar, ao professor Roberto França, que orientou na realização deste trabalho e que foi um pai acadêmico para mim, sem contar, que se tornou para mim um grande amigo. Sua motivação, seus ensinamentos, ideias, nossas conversas e risadas que demos, sem isso este trabalho não seria possível. Por isso, lhe agradeço imensamente!

Agradeço a todos os professores e professoras que contribuíram para minha formação acadêmica. Em especial, quero agradecer ao professor James Zomighani, por ter sido quem “me acolheu” quando cheguei à Unila, agradeço por todas as conversas e ensinamentos. Agradeço ao professor Leandro Trevisan, por ter trabalhado comigo durante um ano em uma iniciação científica, e acredito que sem esse trabalho, eu mal saberia fazer uma pesquisa, muito obrigado pela oportunidade. Agradeço também, ao professor Marcos Xavier, que mesmo não estando mais conosco na Unila, seus ensinamentos e conversas pelos corredores da universidade jamais serão esquecidos. Se hoje eu sei minimamente fazer uma pesquisa e produzir um trabalho acadêmico, é graças a vocês!

Agradeço à Franciele, pois se não fosse por ela, eu não teria chegado aonde estou hoje, pois foi ela que, a seis anos atrás, me motivou a estudar de novo, a pensar em fazer um curso de graduação, em outras palavras, não sei o que teria

sido de minha vida se não tivesse a conhecido, obrigado por tudo o que tem feito por mim em todos esses anos.

Agradeço imensamente aos meus amigos Gabriel e Gustavo, a amizade que se construiu e que se fortaleceu nesses últimos dois anos do meu curso foi fundamental para mim. As várias tardes e noites na universidade jogando conversa fora, falando bobagens e tomando refrigerante, isso sem dúvidas foi essencial pra mim e são momentos que jamais vou esquecer.

Agradeço imensamente também ao Alexandre, meu amigo de demais de uma década. Agradeço demais por toda vida que vivemos, por tudo de bom e de ruim que já passamos juntos, por ter sonhado comigo desde sempre e por hoje, estarmos realizando nossos sonhos, afinal, sempre torcemos muito um pelo outro. Muito obrigado, irmão!

A todos e todas que torceram por mim e me enviaram energias positivas, muito obrigado por tudo!

*“E a sorte grande do bilhete pela federal todo mês
Esperando, esperando, esperando, esperando o sol
Esperando o trem, esperando aumento para o mês que vem
Esperando a festa, esperando a sorte
E a mulher de Pedro, esperando um filho prá esperar também*

[...]

*Esperando a festa, esperando a sorte
Esperando a morte, esperando o Norte
Esperando o dia de esperar ninguém
Esperando enfim, nada mais além
Da esperança aflita, bendita, infinita do apito de um trem”*

(“Pedro Pedreiro”, por Chico Buarque, 1966)

RIOS FARIAS, Matheus da Silva. **Mobilidade Urbana e Circulação em Foz do Iguaçu: Uma Análise por meio do Transporte Público**. 2018. 48 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia – Bacharelado) – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2018.

RESUMO

Neste trabalho, analisaremos como se estabelecem as relações sociais através da mobilidade urbana e da circulação no espaço urbano em Foz do Iguaçu, com o foco na mobilidade através do transporte público na forma de linhas de ônibus. Através das cartografias dos itinerários de algumas linhas de ônibus em Foz do Iguaçu, examinaremos seu caráter excludente e confinador, e a partir de tal análise, nos aprofundaremos teoricamente para entender como se conformam os condicionantes da capacidade dos indivíduos de se locomoverem pelo espaço urbano pelas linhas de ônibus do transporte público, e em especial, os de classes mais baixas e moradores de bairros e regiões mais afastadas do centro da cidade, onde se concentram os serviços essenciais à realização das vidas urbanas. Neste aprofundamento teórico, analisaremos como se dão os processos de produção e reprodução social através do transporte público como condicionante da mobilidade urbana e circulação pelo espaço urbano, e entender também, como o capitalismo pode ser considerado um dos principais agentes condicionantes da mobilidade e circulação.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Circulação; Transporte Público; Produção Social; Reprodução Social.

RIOS FARIAS, Matheus da Silva. **Urban Mobility and Circulation in Foz do Iguaçu: Na Análise Through the Public Transport.** 2018. 48 p. Theses of Course Conclusion (Graduation in Geography – Bachelor) – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2018.

ABSTRACT

In this work, we will analyze how social relations are established through urban mobility and circulation in the urban space in Foz do Iguaçu, with a focus on mobility through public transport in the form of bus lines. Through the cartography of the itineraries of some bus lines in Foz do Iguaçu, we will examine their exclusionary and confining character, and from this analysis, we will theoretically deepen to understand how the conditions of the individuals' capacity to move around the urban space are conformed by public transport bus lines, and especially those of the lower classes and residents of neighborhoods and regions farthest from the center of the city, where services essential to the realization of urban lives are concentrated. In this theoretical depth, we will analyze how the processes of production and social reproduction are made through public transport as a condition of urban mobility and circulation in urban space, and also understand how capitalism can be considered one of the main conditioning agents of mobility and circulation.

Key-words: Urban Mobility; Circulation; Public Transport; Social Production; Social Reproduction.

RIOS FARIAS, Matheus da Silva. **Mobilidad Urbana y Circulación en Foz do Iguaçu: Un Análisis por medio del Transporte Público**. 2018. 48 p. Trabajo de Conclusión de Curso (Graduación en Geografía - Bachillerato) – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2018.

RESUMEN

En este trabajo, analizaremos cómo se establecen las relaciones sociales a través de la movilidad urbana y de la circulación en el espacio urbano en Foz do Iguaçu, con el foco en la movilidad a través del transporte público en forma de líneas de autobús. A través de las cartografías de los itinerarios de algunas líneas de autobuses en Foz do Iguaçu, examinaremos su carácter excluyente y confinador, ya partir de tal análisis, nos profundizamos teóricamente para entender cómo se conforman los condicionantes de la capacidad de los individuos de moverse por el espacio urbano por las líneas de autobús del transporte público, y en especial, los de clases más bajas y residentes de barrios y regiones más alejadas del centro de la ciudad, donde se concentran los servicios esenciales para la realización de las vidas urbanas. En esta profundización teórica, analizaremos cómo se dan los procesos de producción y reproducción social a través del transporte público como condicionante de la movilidad urbana y circulación por el espacio urbano, y entender también, como el capitalismo puede ser considerado uno de los principales agentes condicionantes de la movilidad y circulación.

Palabras-clave: Movilidad Urbana; Circulación; Transporte Público; Producción Social; Reproducción Social.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Localização de Foz do Iguaçu.....	18
Mapa 2 – Foz do Iguaçu dividida em microrregiões.....	32
Mapa 3 – Itinerário da Linha 10 – Cidade Nova.....	34
Mapa 4 – Itinerário da Linha 50 – Vila “A” (via Paraná).....	37
Mapa 5 – Itinerário da Linha 55 – Vila “A” (via J.K.).....	38
Mapa 6 – Itinerário da Linha 70 – Cidade Nova / INSS / TTU.....	39
Mapa 7 – Itinerário da Linha 101 – Vila “C” Norte / Ponte / TTU / SOHAB.	42
Mapa 8 – Itinerário da Linha 102 – Vila “C” Sul / Ponte / TTU / Profilurb....	43
Mapa 9 – Itinerário da Linha 120 – Parque Nacional – Aeroporto – TTU....	45

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	15
2. TRANSPORTE PÚBLICO, ESPAÇO URBANO E MOBILIDADE.....	19
2.1. PANORAMA GERAL: TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL.....	21
2.2. O TRANSPORTE PÚBLICO EM FOZ DO IGUAÇU: PANORAMA HISTÓRICO E COMPARATIVO.....	25
3. O TRANSPORTE PÚBLICO DE FOZ DO IGUAÇU.....	30
3.1. CONSÓRCIO E ITINERÁRIOS.....	30
3.2. ITINERÁRIOS EXCLUDENTES.....	33
3.3. AS LINHAS QUE CRUZAM A CIDADE E O CORREDOR TURÍSTICO..	40
4. PENSAR A CIRCULAÇÃO, MALHA URBANA E MOBILIDADE EM FOZ DO IGUAÇU.....	47
5. O TRANSPORTE PÚBLICO COMO FATOR DE PRODUÇÃO E REPRODUÇÃO SOCIAL.....	50
5.1. A PRODUÇÃO SOCIAL E TRANSPORTE.....	52
5.2. A REPRODUÇÃO SOCIAL E TRANSPORTE.....	53
6. MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO: QUAIS SÃO OS CONDICIONANTES?.....	56
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	58
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	61

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é uma das grandes questões nacionais e um dos principais temas políticos, principalmente quando tratamos da mobilidade urbana através dos meios públicos de transporte, como por exemplo, as linhas de ônibus.

Mobilidade urbana, tema central deste trabalho será compreendido assim como em Jacques Levy:

Pode-se definir a mobilidade como a relação social ligada à mudança de lugar, isto é, como o conjunto de modalidades pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares. (LEVY, 2000, n.p)

Afim de instigar o leitor, colocaremos em evidência o caso de Luxemburgo, um pequeno país europeu que está prestes a se tornar um dos primeiros países no mundo a abolir as tarifas de todas as suas formas de transporte, e enquanto isso no Brasil, as tarifas para se usar o transporte público são elevadas, como o caso de São Paulo (tarifa de R\$4,00 e o bilhete de integração a R\$6,80, respectivamente) e do Rio de Janeiro (tarifa de R\$3,95)¹.

Por intermédio da Geografia, podemos analisar o transporte público pela análise espacial, contribuindo na formulação de políticas públicas urbanistas capazes de reduzir as desigualdades em termos de mobilidades.

Neste século assistimos uma revolução tecnológica nos sistemas de telecomunicações e na difusão dos fluxos de informação de modo desigual, mas suficiente para promover profundas mudanças comportamentais, especialmente no que Milton Santos chamou de ideologia da velocidade (2001). Neste sentido, vivemos em um mundo em que a necessidade de se locomover cada vez mais rápido. Diante disso perguntamos, por que as políticas de mobilidade urbana não acompanham essa demanda?

Dentro de uma série de fatores que nos angustia frente a todos os processos que ocorrem no mundo, existe um em especial que nos chama atenção e que está presente no cotidiano de grande parte das pessoas, é

¹ Luxemburgo vai adotar tarifa zero no transporte público. Ver: < <https://goo.gl/mHZsvD>>

propriamente a mobilidade urbana pelo transporte público, mais essencialmente, a capacidade de locomoção condicionada pelos serviços de transporte público. Em um mundo onde a fluidez e a velocidade surgem com a impressão de serem universais (SANTOS, 2015), é essencial entendermos que a realidade mostra ser bem diferente, pois a velocidade, a circulação e a fluidez em um mundo assolado pelo modo de produção capitalista, essas relações que compreendem a vida urbana podem ser extremamente desiguais e perversas.

A realização deste trabalho ocorreu em meio à um processo eleitoral no Brasil, onde o candidato eleito, Jair Bolsonaro, do PSL, venceu as eleições com a promessa de cortar direitos dos trabalhadores, o que pode afetar ainda mais os avanços que se deram em torno de políticas urbanas capazes de reduzir a desigualdade na mobilidade das pessoas.

O serviço público realiza-se na cidade, onde as pessoas produzem e reproduzem suas vidas. Assim sendo, quando ocorre a negação do Estado em atender aos serviços públicos, nega-se o direito ao território praticado, que envolve a mobilidade de milhares de pessoas marginalmente incluídas na economia.

Essa negação produz microbolhas de transporte individual, reina-se o império do automóvel (MARICATO, 2015), – que por sua vez, é movido pelo capital financeiro –, causando ainda mais problemas relacionados a mobilidade urbana e à circulação.

Atualmente, o “império” (ideologia) do transporte individual prevalece, e não a soberania da sociedade, colocando em xeque a mobilidade coletiva. Diante de uma mobilidade urbana não planejada em termos de sociedade, o espaço público fica segmentado entre os capazes de financiar sua própria mobilidade e os que não podem financiá-la, subsumindo o espaço à lógica dos interesses das empresas automobilísticas e do setor financeiro. Podemos problematizar essa questão como sendo uma terceirização da mobilidade programada em termos de classes, e da diferenciação social em termos de manutenção dos privilégios.

Neste sentido, propomos que a **terceirização da mobilidade** é quando o indivíduo parte do pressuposto que o transporte público é de baixa qualidade e

busca meios de adquirir um transporte individual, com a ideia de que esse tipo de transporte é mais eficiente. Ou seja, essa terceirização da mobilidade é o ato político que leva ao sucateamento do transporte público, diante da possibilidade de se adquirir um transporte individual através do crédito, pois, para o Estado esse é o caminho menos custoso.

Para reflexão, pensemos no que Santos (1999) define como globalitarismo:

Eu chamo a globalização de globalitarismo, porque estamos vivendo uma nova fase de totalitarismo. O sistema político utiliza os sistemas técnicos contemporâneos para produzir a atual globalização, conduzindo-nos para formas de relações econômicas implacáveis, que não aceitam discussão, que exigem obediência imediata, sem a qual os atores são expulsos da cena ou permanecem dependentes, como se fossem escravos de novo. Escravos de uma lógica sem a qual o sistema econômico não funciona. Que outra vez, por isso mesmo, acaba sendo um sistema político. (SANTOS, 1999, p. 1)

Seguindo, quando se promove essa política de incentivo ao “império do automóvel” e o sucateamento da mobilidade pelo espaço urbano, estamos tratando diretamente na questão do transporte público na forma de linhas de ônibus. Também, durante o período de realização deste trabalho, uma decisão judicial do juiz da 1ª Vara da Fazenda Pública (publicada no dia 5 de novembro de 2018) determinou que a tarifa cobrada pelo Consórcio Sorriso se elevasse de R\$3,55 para R\$3,80, e no final, ficou em R\$3,75. O prefeito da atual gestão municipal de Foz do Iguaçu, Chico Brasileiro, é contra a elevação da tarifa e diz que vai recorrer, mas até o presente momento a justiça não se pronunciou².

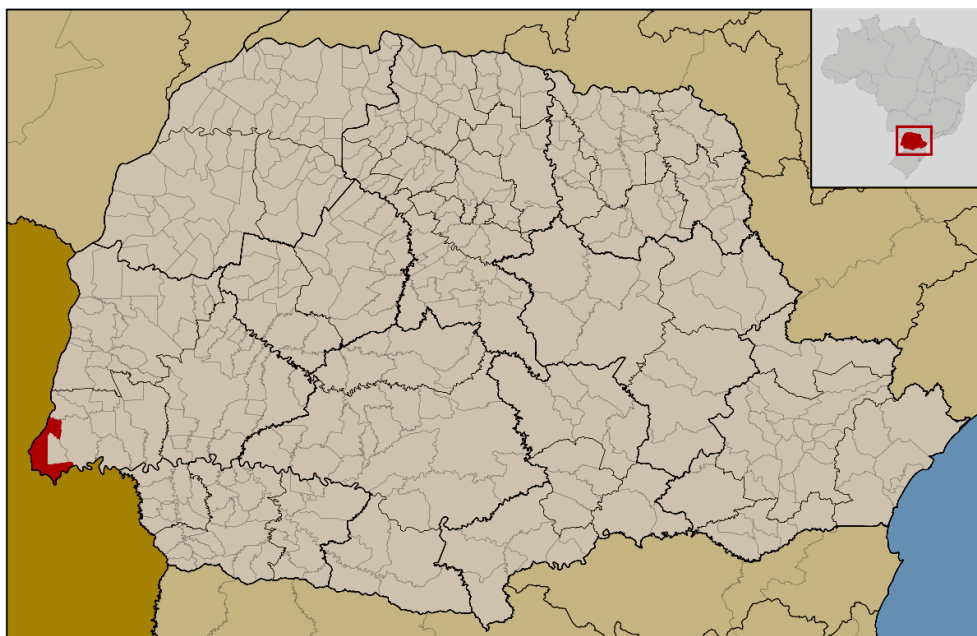
Diante da possibilidade de aprofundamento das políticas neoliberais de Michel Temer (MDB), após golpe de estado de 2016 contra a presidenta Dilma Rousseff (PT), faz-se necessário pensarmos este trabalho a fim de auxiliar pesquisas que proponham políticas de resistência em tempos de crise, a fim de se evitar um colapso da mobilidade urbana.

² Ver: <<https://g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia/2018/11/07/passagem-do-transporte-coletivo-de-foz-do-iguacu-sobe-para-r-375.ghtml>> e <<https://diariodotransporte.com.br/2018/11/05/justica-determina-reajuste-na-tarifa-de-onibus-de-foz-do-iguacu/>>

De acordo com Vasconcellos (2013), até 2011, em cidades com mais de 60 mil habitantes, ocorriam 61,3 bilhões de deslocamentos por ano, cerca de 200 milhões por dia útil. O transporte coletivo representa 28,9% desses deslocamentos, os quais percorrem as maiores distâncias e também, são os que gastam mais tempo. A mobilidade através do transporte público, para uma parte considerável da população, especialmente para as classes mais baixas e confinadas espacialmente. O caso do bairro Cidade Nova, situado no extremo norte de Foz do Iguaçu, será um dos exemplos norteadores no trabalho para analisarmos a característica excludente de algumas linhas de ônibus.

Neste trabalho, pretende-se investigar, a mobilidade urbana em Foz do Iguaçu, localizada no extremo oeste no Paraná.

Mapa 1. Localização de Foz do Iguaçu:



Fonte: Raphael Lorenzeto de Abreu, 2006.

Os principais autores que nortearão conceitualmente esta pesquisa são Corrêa (1989), Duarte (2006) e principalmente as obras de Vasconcellos (2000; 2001; 2012 e 2013). A pesquisa foi realizada através de revisão bibliográfica e pesquisa na internet (portais de notícias e artigos científicos).

Também constitui como metodologia de pesquisa a realização de entrevistas e relatos orais de moradores de Foz do Iguaçu, que

utilizam/utilizaram o transporte público durante muitos anos, e que são uma riquíssima fonte de informação.

Vale ressaltar que, neste trabalho, o foco não é problematizar a questão das cidades e o planejamento urbano. Queremos, portanto, pensar este trabalho na perspectiva da regulação do território, tendo em vista que cada vez mais agente não vinculados ao Estado detém o poder de introduzir uma nova racionalidade no território através da regulamentação normativa. (ANTAS JR., 2004; 2005). Segundo Antas Jr. (2004), podemos entender a regulação do território, através do entrelaçamento das normas com o espaço geográfico, como um controle exercido por instituições estatais e não-estatais sobre a organização social e territorial.

Ademais, partiremos da ideia de que, tanto a mobilidade urbana (LEVY, 2000) quanto o próprio processo de urbanização (HARVEY, 2014) são questões de classe social, pois é mais que nítido que a mobilidade e o direito a cidade são profundamente desiguais – e não pelo acaso. Buscaremos entender neste trabalho, o que é o transporte público, como se dá o processo de circulação da sociedade, as relações sociais estabelecidas, e entender como as teorias e trabalhos feitos a respeito do tema podem ser inseridos no espaço urbano de Foz do Iguaçu.

2. TRANSPORTE PÚBLICO, ESPAÇO URBANO E MOBILIDADE

A nomenclatura “transporte público” é polissêmica. De acordo com o primeiro item do Artigo 2º da Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001, o cidadão tem direito a “cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, **ao transporte e aos serviços públicos**, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (Estatuto da Cidade, 2002, p. 13). Porém, a realidade pode ser bem distante do que “regulam” as normas.

Segundo Borges (2006), o transporte público abrange – pelo menos no que se refere aos ônibus – características como o transporte de passageiros, em

pé e sentados, onde o “monitoramento” dessas pessoas se dá pelo uso de catracas ou roletas, como pagamento feito em dinheiro, vale transporte ou, como no caso de Foz do Iguaçu, através do Cartão Único. Ademais, uma simples definição do que é o transporte público:

Quanto ao significado de transporte coletivo urbano, embora não tenhamos encontrado uma definição legal específica para o termo, sua definição operacional abrange o transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos. (BORGES, 2006, p. 3)

Em suma, o transporte público pode ser entendido como o fator condicionante da mobilidade da sociedade pela cidade independente do fim, seja a finalidade deste deslocamento no espaço urbano para a realização do trabalho formal e informal para garantir sua subsistência ou, para qualquer outro fator que necessite deslocamento, como por exemplo, um indivíduo que necessite de um hospital para atendimento médico ou que procure por pontos de cultura/lazer. Neste trabalho, o foco é o transporte público na forma de ônibus, que por sua vez, é um dos principais condicionantes da mobilidade urbana, e também entenderemos porque a circulação da sociedade e suas relações estabelecidas são uma questão de classe social (LEVY, 2000).

Mobilidade urbana, segundo o pensamento de Levy (2000), pode ser entendido com as relações sociais que se estabelecem decorrente do deslocamento das pessoas e também, de que forma se dá o processo de uso do espaço por conta das relações sociais estabelecidas por conta destes deslocamentos.

O uso do transporte público na forma de ônibus ganha um grande destaque quando tratamos a mobilidade urbana como questão de classe social³, pois o uso do das linhas de ônibus, em grande medida, se dá pelas classes mais

³ Neste trabalho, usaremos a ide de classe social em Poulantzas (2007). Este autor sugere a ideia de que parte do indivíduo, quando os mesmos começam a tomar posições e se tornarem agentes de transformação social. Classe social para este autor, é um conceito que indica o efeito do conjunto de estruturas da matriz de um modo de produção ou de uma formação social sobre os agentes. In: Poulantzas, Nico. Poder político y clases sociales en el estado capitalista / Nico Poulantzas; siglo xxi editores, s.a. de c.v, 1969 – 2007.

baixas, principalmente quando se trata de pessoas e famílias que não dispõem do transporte particular, sejam automóveis ou bicicletas. Porém, os estudos sobre o transporte público e mobilidade sofrem de grandes problemas de ordem epistêmica, pois como assinala Vasconcellos (2001), o planejamento dos transportes não contempla os aspectos políticos e sociais da análise dos transportes e do trânsito, o planejamento abrange apenas o caráter econômico e técnico, o que é insuficiente.

Outro conceito que deve ser definido neste trabalho é o conceito de espaço urbano. Corrêa (1989), o espaço urbano é o espaço “fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e um campo de lutas” (CORRÊA, 1989, p. 9). E a título de provocação, para instigar as reflexões geradas neste trabalho, traremos aqui o que Corrêa (1989) define como o espaço urbano capitalista, sendo “um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço” (CORRÊA, 1989, p. 11). Em outras palavras, o espaço urbano que é o campo lutas é o espaço condicionado por desigualdades.

Postas as considerações acima, a seguir, através de um sobrevoo por um breve panorama histórico a respeito do transporte público no Brasil e em Foz do Iguaçu, analisaremos como se conforma a mobilidade urbana como questão de classe social, e de que maneiras podem ser interpretadas as relações sociais estabelecidas por um transporte público ineficiente, desigual e excludente.

2.1. PANORAMA GERAL: TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL

O foco deste trabalho está na questão do transporte público se tratando dos ônibus, porém, é importante compreender o panorama dos meios de transporte ofertados no Brasil, para assim, melhor entendermos de que maneira os ônibus se encaixam neste panorama. Segundo um estudo realizado pelo IBGE em 2005 e atualizado em 2008, o serviço mais ofertado até então era o taxi, e o menos ofertado, o metrô. Os ônibus estão logo abaixo do taxi neste ranking. Vans e moto-táxis estão presentes em 60% das cidades brasileiras, mas o ônibus na forma de transporte público, está presente em apenas 1.407 municípios dos 5.570, ou seja, apenas 25% do total de cidades no território

brasileiro. As vans estão mais presentes em cidades com até 100 mil habitantes, e a partir disso, os ônibus na forma de transporte público começam a ganhar maior destaque (VASCONCELLOS, 2013).

Ainda seguindo a obra de Vasconcellos (2013), em cidades grandes uma viagem média de 9km leva cerca de 43 minutos de ônibus e 18 minutos de automóvel (transporte individual). Mesmo com a grande diferença de tempo para realizar um mesmo trajeto, o fator decisivo para as pessoas decidirem sobre qual tipo de transporte vão optar é o custo para fazer tal viagem. Como já ressalta Vasconcellos (.2013), “[...] as pessoas de uma sociedade escolherão o modo a usar, principalmente em função dos custos diretos que elas percebem facilmente [...] mais a avaliação do tempo de viagem” (VASCONCELLOS, 2013, p. 9). O desembolso do usuário de ônibus é semelhante ao gasto de usar um automóvel, e isso traz algumas implicações:

As políticas que construíram essas condições foram baseadas em benefícios e isenções dadas aos automóveis e às motocicletas e em políticas inadequadas de oferta e de circulação do transporte coletivo, que aumentaram seu custo e diminuíram sua confiabilidade. (VASCONCELLOS, 2013, p. 9)

O transporte público via ônibus começou a ganhar importância por conta de alguns condicionantes históricos (VASCONCELLOS, 2013). Primeiro, o processo de urbanização acelerado deslocou as pessoas de tal forma que passaram a depender da oferta desse tipo de transporte por conta do aumento da dimensão geográfica da malha urbana das cidades. Segundo, a partir da década de 1950 com o modelo desenvolvimentista adotado pelo governo do ex-presidente Juscelino Kubitschek, com foco no sistema rodoviário e a constituição da indústria automotiva, a oferta e acessibilidade de veículos de transporte individual para a classe de renda média e alta fez com que demanda-se urgentemente um meio de transporte para as classes mais baixas (VASCONCELLOS, 2013; DUARTE, 2006). Nisso, as concessões das linhas de ônibus de se preparam junto ao poder público para atender a essa demanda, o que resultou na oferta de um serviço de transporte público de baixa qualidade,

caracterizado pela irregularidade e desconforto, e que foi destinado a classe trabalhadora, sem acesso ao transporte particular (DUARTE, 2006).

Do ponto de vista normativo, desde 2012 existe a uma lei que fomenta a Política Nacional de Mobilidade Urbana, uma política de incentivo à mobilidade sustentável que coloca em evidência também o uso do transporte público, bem como o investimento no setor, como coloca Mateus (2016):

Outro tema relevante para os trabalhadores em transportes e sociedade em geral é a Lei 12.587/2012, que criou a Política Nacional de Mobilidade Urbana – aprovada e adotada nas gestões Lula/Dilma – que coloca o Brasil dentro da visão da mobilidade sustentável, porque defende a utilização de veículos não motorizados, as calçadas, ciclovias, o **transporte público** e a integração do automóvel a um sistema de mobilidade sustentável. (MATEUS, 2016. p. 555, grifos nossos)

Sobre investimentos para as últimas décadas:

Segundo o Ministério das Cidades, desde 2007 (gestão Lula) foram investidos 145 bilhões de reais em mobilidade urbana, entre verba federal e contrapartida de estados e municípios. Desse total, 50 bilhões de reais são do pacto da Mobilidade Urbana, lançado em junho de 2013 para responder às demandas surgidas durante mobilizações contra o aumento de tarifas. (MATEUS, 2016, p. 568)

Mesmo com tamanho investimento de ordem política realizado nas últimas décadas, ainda podemos considerar que a atual condição do transporte público no Brasil, como assinala Vasconcellos (2013), é resultado de um sistema de mobilidade que foi implantado a despeito das características sociais e políticas presentes – mesmo que do ponto de vista governamental, tenha tido investimentos e políticas a favor do setor –, ou seja, a condição atual do transporte público no Brasil tem um caráter desigual⁴. As principais características resultantes e que definem atualmente o transporte público no Brasil são viagens muito longas que ocupam tempo e muito espaço.

⁴ Estas características identificadas na obra de Vasconcellos (2013) são referentes ao caso de São Paulo, porém, como o autor coloca, são características que podem representar o caso das condições do transporte urbano brasileiro

Grande parte dos problemas relacionados à ineficiência temporal do transporte público no Brasil é em decorrência do crescimento galopante do uso do automóvel. Maricato (2015) nos elucida sobre este problema, que está relacionado ao crescente fetiche do automóvel, causando congestionamentos e trazendo uma tremenda irracionalidade para a mobilidade urbana, mesmo que com uma certa racionalidade para determinados capitais. Castilha (2018) traz um dado que mostra que o fetiche pelo automóvel fez com que o número de veículos em circulação no Brasil aumentasse em pouco mais de 27.498.059 milhões em 2008 para 42.989.160 milhões de veículos até 2017.

Poderíamos citar outros impactos negativos que a mobilidade baseada no automóvel acarreta para a qualidade de vida [...], mazelas que ocuparam longas horas em seminários acadêmicos ou profissionais. Muito papel com análises críticas e muitas propostas foram elaboradas para melhorar esse quadro, mas essa prioridade indiscutível que é dada ao automóvel na matriz urbana não está afirmada em nenhum documento, discurso ou plano, no Brasil. (MARICATO, 2015, p. 46-47)

Ainda sobre o “império do automóvel”:

[...] o número crescente de veículos automotores tende a congestionar a circulação urbana, particularmente do núcleo de cidades construídas em épocas anteriores ao advento do automóvel, e muitas vezes em sítios desfavoráveis. Esse fato impõe a necessidade de judiciosos planos e vultosas construções viárias, como túneis, vias elevadas, etc. (MOREIRA, 1985, p. 246)

Agora, relacionando o império do automóvel com as questões de investimento no planejamento dos transportes, Vasconcellos (2012) mostra a razão pela qual a ocupação desigual entre o automóvel e o transporte público é um problema tão grave:

Esses investimentos partiram do princípio – equivocado – de que as vias são bens de consumo coletivo “naturais”, sendo usadas igualmente por todas as pessoas. [...] o uso delas é distorcido pelo princípio liberal do consumo indiscriminado, sem pagamento, permitindo que os automóveis ocupem um espaço bastante desproporcional ao número de pessoas que transportam. [...] um dos maiores desafios do planejamento de transportes e trânsito é viabilizar politicamente a redistribuição da área de circulação. A mudança mais

profunda deveria vir da reapropriação do espaço pelos atores mais numerosos e vulneráveis, como os de pedestre, ciclista e **passageiro do transporte público**. (VASCONCELLOS, 2012, p. 179, grifos nossos)

São diversos os problemas e críticas que podemos enxergar ao analisar que podemos ter como uma “definição” do que é o transporte público no Brasil. Reforçamos que, neste trabalho, não se trata de analisar os problemas e tentar resolvê-los – além das limitações de se tratar de um trabalho de conclusão de curso. Os problemas relacionados à mobilidade urbana, como vimos acima, não são resolvidos simplesmente pelo esforço de se fazer uma análise crítica ao sistema de transporte público, ou à mobilidade urbana. Aqui, trata-se de um esforço teórico e metodológico para relacionar o objeto de estudo ou, os objetos de estudo deste trabalho com as teorias vigentes sobre os temas aqui expostos. A diante, mostraremos um panorama – de caráter mais tecnicista – do transporte público na cidade de Foz do Iguaçu, e aos poucos, entenderemos como podemos fazer uma análise crítica da mobilidade urbana iguaçuense e assim, entender também como se conformam tais problemas.

2.2. O TRANSPORTE PÚBLICO EM FOZ DO IGUAÇU: PANORAMA HISTÓRICO E COMPARATIVO

Antes de entrarmos diretamente nos detalhes técnicos junto a problematizações pontuais sobre o serviço de transporte público na forma de ônibus em Foz do Iguaçu, analisaremos relatos de pessoas que utilizavam ou, utilizam este serviço desde décadas atrás até os dias atuais, para assim, relacionarmos os dados contidos nestes relatos com os dados mais técnicos sobre o transporte público em Foz do Iguaçu (consórcios, linhas de circulação, itinerários ofertas, malha urbana), e em sequência, fazer as problematizações necessários a partir das teorias sobre mobilidade urbana.

Os relatos do cidadão, que circula, que produz e reproduz a sua vida urbana é de extrema importância para se pensar e entender a eficácia – ou não – do planejamento do transporte público em qualquer cidade. Segundo Duarte (2006), quando as pessoas se deslocam pela cidade, ao longo tempo se

desenvolve uma espécie de mapa mental, que é construído e reconstruído constantemente de acordo com a maneira que as pessoas se apropriam do espaço urbano e circulam por ele. Vale ressaltar, que recorreu-se aos relatos e histórias das pessoas que são ou que já foram usuárias do transporte público justamente pela falta de documentos e estudos sobre o tema em Foz do Iguaçu, e este método já foi utilizado em outros estudos sobre mobilidade, como encontramos na da tese de doutorado de Pereira (2006), intitulada *Percursos Urbanos: Mobilidade Espacial, Acessibilidade e o Direito à Cidade*. Porém, mesmo com a aparente escassez, o levantamento de dados sobre um verdadeiro parâmetro a respeito da história do transporte público em Foz do Iguaçu ainda permanece.

A seguir, relatos de pessoas que são usuárias do transporte público em Foz do Iguaçu desde décadas atrás até mais recentemente, e também, a experiência dos usuários que vieram de cidades grandes (a título de comparação), como capitais e regiões metropolitanas, por exemplo. Os relatos foram feitos em outubro de 2018.

“Uso transporte público desde 2008. Mudou pouca coisa, o que realmente mudou foi o valor da passagem, que era R\$1,20 e hoje está R\$3,55. [Sobre acessibilidade] depende da região, no meu caso onde eu moro (Conjunto Residencial Dourado, região do Três Lagoas), a acessibilidade é boa, porém a superlotação é ruim demais! O transporte público atende as necessidades, porém deixa muito a desejar, por exemplo, sou obeso, e 80% dos ônibus e micro-ônibus as catracas são de difícil acesso, já fiquei entalado inúmeras vezes. Conforto zero em relação aos bancos, não temos ar-condicionado, e aqui no verão é triste de se locomover via transporte público. E em relação aos horários, são muito fora de mãos, principalmente após as 18 horas.”

*João, estudante universitário,
usuário do transporte público de Foz do Iguaçu desde 2008*

“Fui usuária do STP durante muito tempo, aqui em Foz, nas décadas de 80 e 90. Durante este período não era muito fácil, poucas linhas, os horários eram bem espaçados, sem contar que não existia o serviço integrado, como hoje. Não sei se é relevante falar das condições dos ônibus, pois eram os modelos que tinham na época, uns mais conservados, outros nem tanto. As rotas não alcançavam todos os bairros de forma eficiente. O valor da passagem, que me lembro, era acessível. Nos dias atuais utilizo pouco deste sistema, mas mesmo assim percebo que as linhas cresceram, acredito que acompanharam o crescimento dos bairros. As linhas são mais interligadas entre bairros, uma linha atende vários bairros, muitas vezes, ligando um lado ao outro da cidade. Os horários me intrigam um pouco, pois já fiquei bastante tempo esperando no ponto. Nos horários de pico, me parece ser o grande problema ainda enfrentado pelos usuários mais assíduos, sempre lotados demais, causando, obviamente um desconforto aos passageiros.”

*Danielle, professora da rede estadual,
Usuária do transporte público de Foz do Iguaçu desde 1980*

No relato abaixo, podemos comparar a oferta de linhas de ônibus entre Foz do Iguaçu e Cotia, cidade parte da região metropolitana de São Paulo, localizada a 52km de distância da capital paulista. Vale notar que Cotia, segundo o IBGE (2010) tem uma população de 201.150 habitantes de acordo com o censo de 2010, número parecido com o Foz do Iguaçu, que no mesmo censo, conta com 256.088 habitantes.

“Na região Metropolitana o horário no ponto de ônibus que eu ficava era no máximo 10 minutos até pegar um ônibus, tinha uma diferença quantitativa de linhas muito grande, o que me permitia, dependendo da viagem - como as de curta distância - pegar mais de uma linha para chegar em um destino. Na região metropolitana há maior conforto nos ônibus porque aqui em Foz a quantidade de bancos é reduzida, embora nas duas regiões os ônibus trabalhem sobrecarregados e lotam, na região metropolitana mais pessoas viajam confortavelmente no ônibus. Não atende minhas necessidades porque a passagem é cara, sempre opto pela bicicleta ou a pé, o ônibus é última opção.”

*Thiago, estudante universitário,
usuário do transporte público de Foz do Iguaçu desde fevereiro de 2018*

A seguir, um relato de uma usuária do transporte público de Foz do Iguaçu que veio de Jaú, interior de São Paulo, cidade extensão territorial semelhante⁵ a Foz do Iguaçu, porém, com uma diferença significativa de habitantes⁶. Notadamente, as novas tecnologias da informação fazem a diferença para quem depende do sistema de transporte público.

“Em Jaú – SP, o transporte público não funciona. A empresa de ônibus é a mesma há mais de 10 anos, não há pontos de ônibus, somente um pedaço de madeira de pé ou nada. Diferentemente de Foz, que em sua maioria há pontos de ônibus com bancos. Em Jaú, não há frequência de ônibus e você nunca sabe a hora que passa. Em Foz, há o Moovit⁷ e uma frequência regular de ônibus. Nos ônibus de Jaú, o passageiro pode entrar pela porta de trás a todo momento e pagar ao cobrador que está localizado no meio dos ônibus, diferente de Foz no qual se entra pela porta da frente e o cobrador está ali! Além de que o terminal de transporte urbano de Jaú é conjunto com a Rodoviária da cidade, enquanto em Foz cada qual tem seu respectivo espaço.”

*Elisa, estudante universitária,
usuário do transporte público de Foz do Iguaçu desde meados de 2017.*

Agora, o relato de uma pessoa que foi usuária do transporte público de Curitiba e que voltou para Foz do Iguaçu. Este relato nos revela fatores que vão

⁵ Segundo o IBGE (2017), Jaú – SP possui uma extensão territorial de 687.103 Km², enquanto Foz do Iguaçu – PR, possui uma extensão territorial de 618.353 Km²

⁶ Ainda de acordo com o IBGE (2010) Jaú – SP possui uma população de cerca de 131.040 habitantes. Foz do Iguaçu – PR possui 125.048 habitantes a mais.

⁷ Moovit é um aplicativo para smartphone que permite ao usuário checar em tempo real os horários das linhas de ônibus, ver os itinerários e o horário de passagem em cada um de seus pontos de parada. Vale ressaltar que usar este aplicativo, precisa-se de uma rede de internet disponível, seja pela utilização de dados móveis ou internet via wi-fi. Disponível em: <https://moovitapp.zendesk.com/hc/pt/articles/115000391525-O-que-%C3%A9-o-Moovit->>

muito além de uma simples comparação, mas deixam nítidas as diferenças entre uma cidade construída sob a luz de um planejamento e uma cidade construída apenas por ações singulares espaçadas temporalmente (Duarte, 2006). O relato a seguir mostra também outra característica marcante: A noção de tempo de quem usa o transporte na forma de ônibus está condicionada a qualidade e eficiência do mesmo, e o significado de “perto” e “longe” são ressignificados pelo condicionante da circulação – como também pela velocidade da circulação.

“Morei aqui em Foz até os 3 anos e fomos pra lá, continuei vindo pra cá nas férias, logo, só andávamos de carro, então era tudo ótimo e lindo. Quando vim pra cá para estudar e tive que enfrentar essa rotina de ônibus, me aborreci demais. Em Curitiba temos carro, mas não temos o costume de usar pra tudo. A cidade é grande, mas o transporte público é integrado até para ir nas cidades metropolitanas e funciona muito bem, estive lá na semana passada, achei meio caro R\$4,50, mas é 1 real a mais que Foz e não tem comparação. Lá também utilizamos muito Uber e bicicletas (a cultura da ciclo mobilidade aumentou muito e temos tido muitos incentivos por parte da prefeitura para isso). Lá, os estacionamentos também são muito caros, o que faz com que não utilizemos tanto o carro. Mas aqui em Foz é muito, mas muito difícil não ter um carro. A cidade é bem menor e tudo parece longe de chegar, impossível. Acho caro, o tempo de espera entre um ônibus e outro é absurdo, nos feriados e domingos, então, nem se fala!”

- Sobre Curitiba -

“[...] os ônibus de lá te levam pela cidade inteira e para cidades da região metropolitana com apenas R\$4,50. Existem vias exclusivas para os ônibus, o que faz com que os horários sejam estritamente cumpridos e sejam rápidos, eficientes... Os ônibus são grandes e cabem bastante gente. Existem também os biarticulados e tal, que são maiores ainda. Os bancos são confortáveis e acho que são mais fáceis de se "segurar" caso esteja de pé. Porque além das barras, existem umas "alças" para pessoas mais baixas. Nos terminais e estações tubo (que são como pontos de ônibus espalhados pela cidade) embarcamos através de plataformas, aí não há o problema para entrar da altura. Mas caso não seja

com esse tipo de ônibus, os outros possuem mais degraus e também suspensão que ajuda na hora de embarcar/descer.”

Natasja, estudante universitária.

Usuária do transporte público de Foz do Iguaçu desde meados de 2017.

Os relatos mostram, de antemão, vários problemas relacionados ao transporte público de Foz do Iguaçu. Como já mostra Vasconcellos (2001), as principais características do planejamento do transporte urbano em países em desenvolvimento são os baixos níveis de serviço, distribuição desigual de acessibilidade, índices elevados de acidentes de trânsito, congestionamentos, etc. Seria a cidade de Foz do Iguaçu apenas mais um exemplo de como um mal planejamento e ofertas de transportes somada a diversos fatores de crescimento urbano e populacional podem afetar o uso do espaço urbano através da circulação? Aparentemente, mesmo em países subdesenvolvidos, é possível trespassar as barreiras estruturais que conformam as características do transporte público, pois, através destes relatos, é perceptível a diferença na mobilidade pelo espaço urbano em uma cidade regular (Curitiba) e uma cidade irregular (Foz do Iguaçu) (DUARTE, 2006).

3. O TRANSPORTE PÚBLICO DE FOZ DO IGUAÇU

3.1. CONSÓRCIO E ITINERÁRIOS

Lima (2001), em sua obra *Foz do Iguaçu e sua história*, conta um pouco sobre as empresas comandadas pelos Irmãos Rafagnin, e que a partir da década de 1960, começaram a atuar na área do transporte público:

Foi também a família Rafagnin a fundadora de uma das primeiras empresas de transporte coletivo de passageiros, a Irmãos Rafagnin Ltda. [...] Antes disso, já havia gente que trabalhava com o transporte de passageiros mas de forma precária, precursoras (sic) como os irmãos Vera e Angelo de Nadai. Atualmente, a empresa Irmãos Rafagnin Ltda., operam inclusive, com linha internacional, sob o comando de Arthur e Albino Rafagnin. (LIMA, 2001, p. 77)

De acordo com Castilha (2018), cerca de 5 empresas fazem parte do Concórcio Sorriso, e são elas: Viação Cidade Verde Ltda, de Curitiba - PR, Transportes Coletivos Pérola do Oeste Ltda, de Guarapuava - PR, Transportes Urbanos Balan Ltda, Rafagnin Transportes Ltda e Gatti Weigand Transportes Coletivos Ltda, as três de Foz do Iguaçu.

Segundo os dados sobre os itinerários disponibilizados no site da Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu, o sistema de transporte coletivo dispõe de 51 linhas, incluindo a linha metropolitana que faz viagens entre Foz do Iguaçu e sua cidade vizinha, Santa Terezinha de Itaipu (STI). Está incluso também nas 51 linhas, as viagens feitas por linhas que circulam entre STI e os conjuntos habitacionais (COHAB) em Foz do Iguaçu.

Desde o ano de 2003, dispõe de um Terminal de Transporte Urbano (TTU), localizado no centro da cidade, ao lado do 34º Batalhão de Infantaria Mecanizado. No mesmo ano, foram inauguradas 21 estações de tubo, que ficam no meio das avenidas por onde passam as principais linhas de ônibus da cidade. A partir dali, é possível também realizar viagens internacionais⁸ entre Foz do Iguaçu, Ciudad del Este e Puerto Iguazú. A seguir, no mapa do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado Sustentável do ano de 2016, podemos ver como Foz do Iguaçu é dividida em suas microrregiões geográficas:

⁸ As linhas internacionais não foram incluídas nas 51 listas acima por não serem o foco desta pesquisa.

3.2. ITINERÁRIOS EXCLUDENTES

Analisando o itinerário de algumas linhas específicas, podemos notar que o transporte público em Foz do Iguaçu é peculiar, pois em bairros onde está localizada a população de classe mais baixa ao mesmo passo em que são os bairros mais afastados, são bairros com menor oferta do serviço de transporte público, e em grande parte dos casos, esses bairros contam com apenas uma linha de ônibus. Enquanto isso, existem bairros na cidade que concentra uma parcela da população que faz parte da classe média e alta, e estes, como uma maior oferta de linhas de ônibus, inclusive, de forma “indireta”.

A seguir, através dos mapas com os itinerários das linhas de ônibus disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu, ficará mais nítido as questões colocadas acima através do exemplo que será mostrado. Começaremos mostrando alguns dos itinerários dos bairros mais afastados e de população mais vulnerável. Abaixo, temos o itinerário da Linha 10, linha que atende ao bairro Cidade Nova, localizado no extremo norte de Foz do Iguaçu:

Mapa 3. Itinerário da Linha 10 – Cidade Nova



Fonte: FOZTRANS – Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu.

O itinerário da linha que atende ao bairro Cidade Nova é relativamente simples pelo fato de que traça uma “linha reta” na cidade, realizando um movimento semelhante a um pêndulo. Vale lembrar que, existem outras duas linhas que também contemplam este bairro no extremo norte da cidade, que são as linhas 70 (Cidade Nova – INSS) e 75 (Cidade Nova – Vila “A” – Ponte – TTU), cujos itinerários já começam a levantar alguns questionamentos. Primeiramente, não daremos foco a estas duas linhas pois são linhas com horários extremamente simples, pois a linha 70 atua apenas em horário comercial e circulando a cada uma hora, e a linha 75 conta com apenas dois horários. Agora, um fato que chama atenção: tanto uma linha quanto a outra, atende também a

população que mora no bairro Vila “A”, onde entenderemos melhor ao analisar a cartografia dos itinerários responsáveis por esse bairro.

O bairro Cidade Nova surgiu quando o governo do município de Foz do Iguaçu quis remover a comunidade Monsenhor Guilherme, que ocupava as margens da Avenida Beira Rio, que integrava o espaço do dito “corredor turístico” da cidade – para futuramente, dar início um projeto para dar uma vista panorâmica às margens da Avenida Beira Rio, mesmo que tal projeto nunca tenha sido executado. Em busca de alternativas para o realojamento desta e outras comunidade e resolver o problema habitacional da cidade, em 1998 iniciou-se a construção do loteamento Cidade Nova, que passou a abrigar esta população.

A população que constitui o bairro Cidade Nova é uma população proveniente do que é conhecida como favela do Monsenhor Guilherme, ou seja, é uma população vulnerável economicamente e socialmente, situação que não mudou mesmo com a realocação dessas pessoas para outra parte. Em outras palavras, a situação dessas pessoas piorou por conta do afastamento do centro da cidade, pois mesmo resolvendo questões de moradia, essas pessoas ficavam a mercê da oferta de transporte público para se deslocarem até o centro da cidade, onde se localiza atividades de subsistência essenciais, como bancos, hospitais e comércio. A dificuldade dessa população encontra-se no fato de que como a realocação para um bairro distante do centro, a condição de vida e atendimento das necessidades dessas pessoas fica dependente e condicionada à necessidade de circulação (DEAR & SCOTT, 1981 apud VASCONCELLOS, 2001).

O problema da realocação de uma população de um lugar central para outro mais afastado acarreta justamente em problemas relacionados ao transporte (MOREIRA, 1985). E aqui, não estamos falando de um transporte qualquer, estamos tratando do transporte público, o afastamento de uma população para regiões e bairros mais afastados do centro da cidade, que concentram a maior das ofertas de emprego e locais de trabalho, por exemplo.

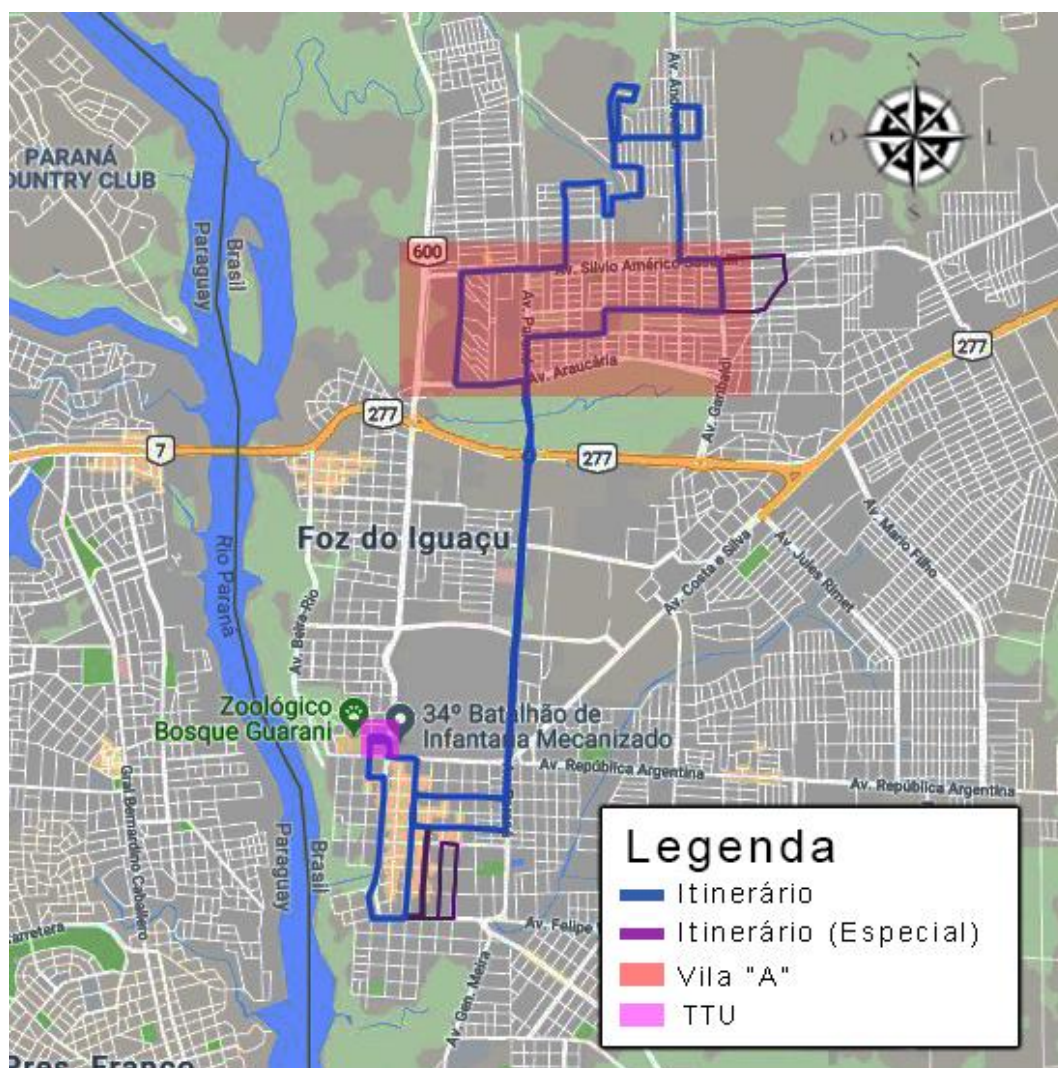
Agora, vejamos o caso da oferta de linhas de ônibus em bairros como o Conjunto Residencial “A” ou, conhecido popularmente como Vila “A”, que é um bairro fruto da construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu. Posteriormente,

trataremos também dos itinerários referentes a Vila “C”, que são as linhas que “cruzam” a cidade, de uma ponta a outra.

A Usina de Itaipu construiu pelo menos 4.750 mil moradias nos três conjuntos habitacionais. Enquanto a Vila C era destinada aos trabalhadores da construção civil, a Vila A foi edificada para funcionários com cargos técnicos e administrativos e a Vila B, para o alto escalão. (PARO, 2014)

A Vila “A” é um bairro que atualmente abriga, majoritariamente uma população de classe média e alta, e nos cabe o questionamento: Por que em um bairro onde pessoas com maior renda, ou seja, com maior possibilidade de uso do transporte particular (automóvel), tem mais oferta de linhas de ônibus – direta ou indiretamente – do que em certos bairros periféricos da cidade, que conseqüentemente, abriga a população mais economicamente vulnerável? Vamos entender o caso. Abaixo, os mapas dos itinerários das duas principais linhas com destino à Vila “A”, as linhas 50 (rota pela Avenida Paraná) e 55 (rota pela Avenida J.K).

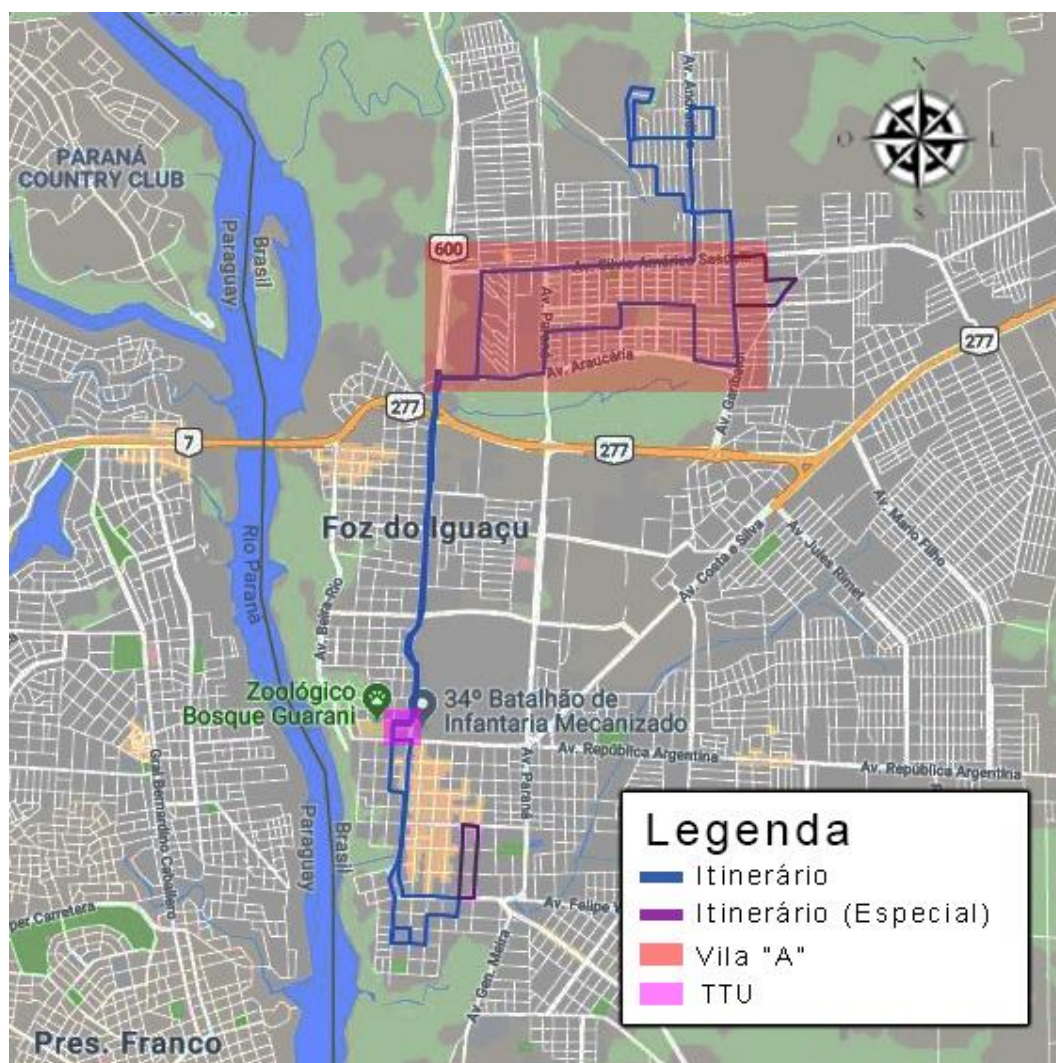
Mapa 4. Itinerário da Linha 50 – Vila “A” (via Paraná)



Fonte: FOZTRANS – Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu.

E abaixo, o itinerário da linha 50, também responsável por atender a Vila “A”, mas, notadamente uma linha que faz uma viagem menos curta quando o sentido é do centro da cidade para o bairro.

Mapa 5. Itinerário da Linha 55 – Vila “A” (via J.K.)



Fonte: FOZTRANS – Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu.

Posto os mapas mostrando os itinerários das linhas que atendem o bairro Cidade Nova, que por conta de seu processo histórico é um bairro composto por uma população de classe baixa, e também mostrando as rotas privilegiadas que atendem a um bairro como a Vila “A”, composto majoritariamente por uma população com maior poder aquisitivo, podemos perceber que há uma desigualdade nítida na oferta de linhas para os bairros da cidade, e aqui, lembrando, estamos tratando apenas de um exemplo. Vejamos agora a peculiaridade, por exemplo, da linha 70, que basicamente circula apenas em horário comercial e que sua rota se assemelha a uma mistura entre as linhas 10 (ver Mapa 2) e 50 (ver Mapa 3).

Mapa 6. Itinerário da Linha 70 – Cidade Nova / INSS / TTU



Fonte: FOZTRANS – Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu.

Mesmo sendo uma linha sem muito destaque por conta de seu horário limitado de circulação, ainda sim é visível que, para um morador da Vila “A”, é mais uma linha alternativa possível para sua circulação para a cidade. Essa forma de privilegiar alguns bairros em Foz do Iguaçu pode ser vista em vários outros exemplos, como o caso da linha 103, que faz uma rota entre o bairro Porto Belo e o Jardim das Flores, no extremo sul da cidade, pois passa pela Vila Yolanda, bairro também com uma grande presença de população de classe média e alta, e durante o turno da noite tem um “desvio” em seu curso, atravessando a parte leste da Vila “A” e bairros adjacentes, substituindo então a linha 60, que faz o percurso Jardim Paraná – Centro.

Sobre as formas como podem ser vistas os itinerários de Foz do Iguaçu, excludentes para uns e privilegiado para outros, é importante entender as variáveis que suplicam por uma reestruturação no transporte urbano e na cidade:

O fato de haver uma estruturação dos transportes que privilegia algumas áreas em detrimento de outras, de não atender a demanda dos usuários que mais necessitam, de ser um serviço de alto custo para a grande maioria da população, de não haver um planejamento desse sistema de modo que seja eficiente e que se torne uma opção mais atrativa em relação ao uso do automóvel privado, são características que se aplicam a diferentes contextos socioespaciais. Nossa preocupação, portanto, é a de destacar a necessidade de uma reestruturação do sistema de transporte público considerando os seus usuários, as diferenças socioespaciais, o aumento do uso do transporte privado e, com isso, a concorrência pelas vias de circulação, bem como a grande importância de se efetivar a acessibilidade à cidade. (PEREIRA, 2006, p. 39)

Da mesma forma que assinala Pereira (2006), em Foz do Iguaçu deve-se obrigatoriamente pensar nessa reestruturação urbana. Atualmente, é imprescindível pensar em um planejamento eficiente para os itinerários e as linhas de ônibus sem pensar nesse tipo de “integração”, se é assim que podemos chamar, pois parece muito mais que o Consórcio Sorriso quer apenas evitar gastos ao invés de realmente querer atender melhor a população operacionalizando melhor suas frotas.

3.3. AS LINHAS QUE CRUZAM A CIDADE E O CORREDOR TURÍSTICO

A cidade de Foz do Iguaçu é uma das cidades mais visitadas do mundo por conta do turismo, e grande parte disso, por conta da Usina Hidrelétrica de Itaipu, Cataratas do Iguaçu e também, pelo Parque Nacional. Segundo dados disponibilizados pela Secretaria Municipal de Turismo, veremos o fluxo de pessoas que chegaram em Foz do Iguaçu, tanto pela rodoviária internacional quanto pelo aeroporto internacional, e mostraremos também no número de visitas nos três pontos turísticos citados acima:

Gráfico 1. Total de embarques e desembarques de pessoas no Aeroporto Internacional e na Rodoviária Internacional de Foz do Iguaçu:

	1997	2007	2017
Aeroporto Internacional	417.589	720.963	2.174.369
Rodoviária Internacional	1.545.463	996.640	993.765
Total	1.963.052	1.717.603	3.168134

Fonte: Secretaria Municipal de Turismo. Departamento de Desenvolvimento de Turismo, Divisão de Planejamento e Estudos Turísticos, 2017.

Gráfico 2. Total de visitas à Itaipu Binacional e ao Parque Nacional em Foz do Iguaçu:

	1997	2007	2016
Itaipu Binacional	352.017	354.167	950.489
Parque Nacional do Iguaçu	734.617	1.055.433	1.788.922
Total	1.086.634	1.409.600	2.739.411

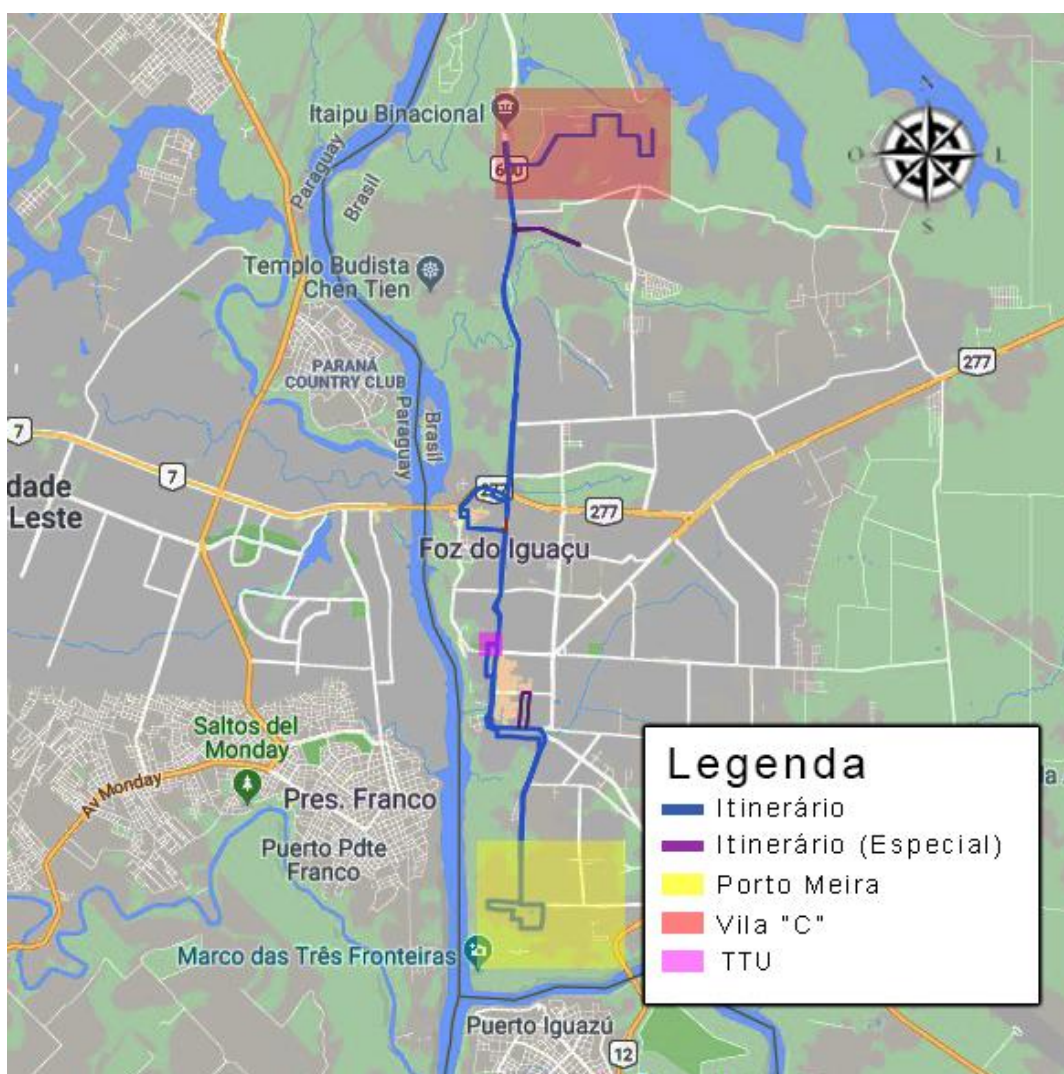
Fonte: Secretaria Municipal de Turismo. Departamento de Desenvolvimento de Turismo, Divisão de Planejamento e Estudos Turísticos, 2017.

Segundo o último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realizado em 2010, Foz do Iguaçu tinha uma população de cerca de 256.088 de pessoas, e com uma população estimada em 258.823 em 2018 (IBGE, 2018). Logo, a movimentação e a circulação de pessoas na cidade é algo um fator que muda completamente a dinâmica do transporte público enquanto ônibus, pois mesmo com turistas usufruindo do transporte particular e exclusivo de hotéis, grande parte dessas pessoas ainda se locomovem por Foz do Iguaçu através das linhas de ônibus.

Referente aos principais pontos turísticos da cidade, existem três principais linhas de ônibus, que são as Linhas 120 (Parque Nacional – Aeroporto – TTU) e as Linhas 101 (Vila “C” Norte – Ponte – TTU – SOHAB) e 102 (Vila “C”

Sul – Ponte – TTU – Profilurb). Por conta do processo histórico da construção da Itaipu binacional e o surgimento da Vila “C” como moradia para os trabalhadores da construção da barragem (PARO, 2014), conseqüentemente as linhas de ônibus que atendem a esse bairro, também atendem ao turismo direcionado para a Itaipu Binacional. Abaixo, mapas dos itinerários das Linhas 101, 102 e 120:

Mapa 7. Itinerário da Linha 101 – Vila “C” Norte / Ponte / TTU / SOHAB

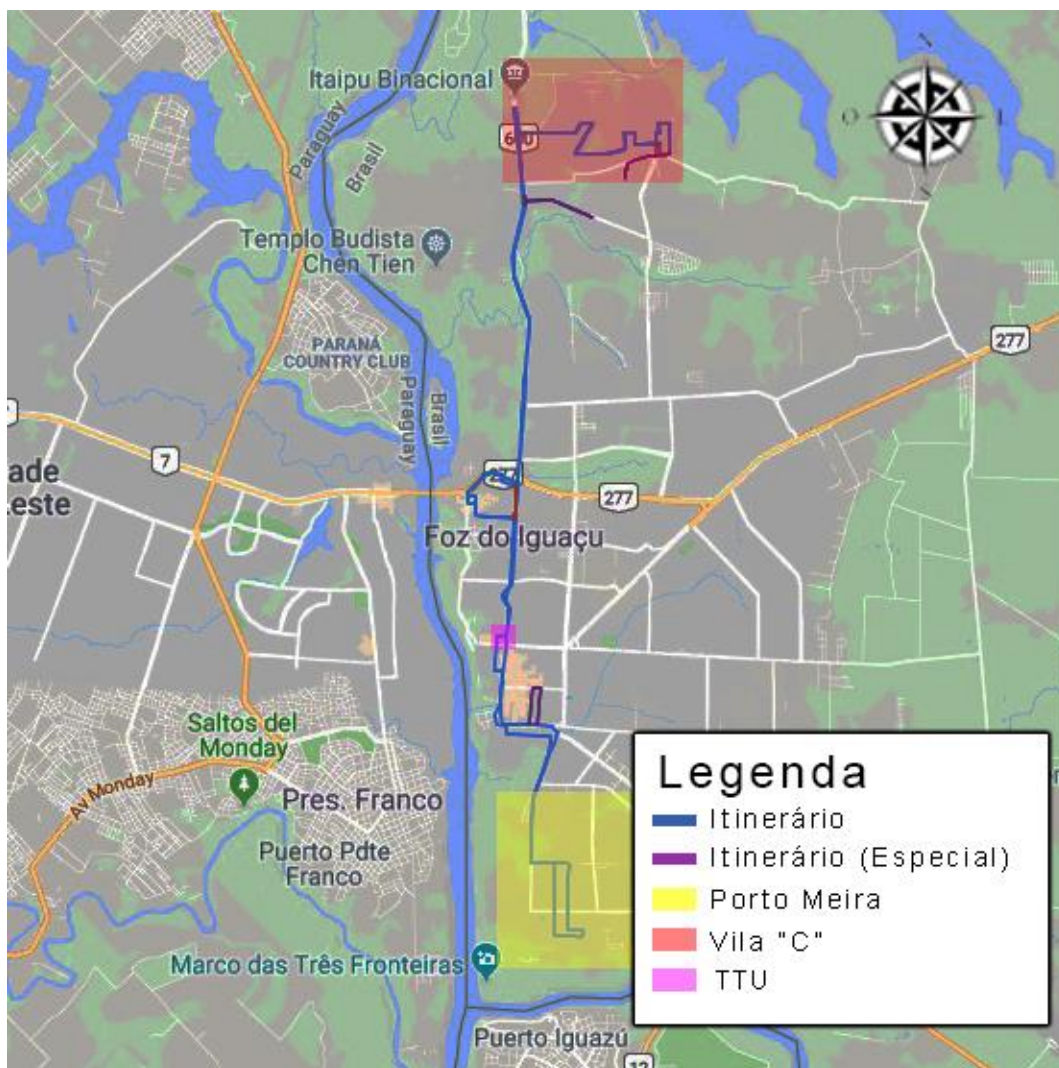


Fonte: FozTRANS – Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu.

A linha 101 não difere muito da linha 102 se não pelos pontos de início e fim de sua circulação. Duas linhas existem para atender os extremos norte e sul da cidade, porém, nessas regiões estão localizados dois dos maiores aglomerados de bairros da cidade. Ao norte, temos a Vila “C” dividida entre Vila

“C” Nova e Velha. A linha 101 tem a função de atender a região norte das duas partes da Vila “C”, e a linha 102, tem o objetivo de circular na região sul como mostrado nos mapas abaixo:

Mapa 8. Itinerário da Linha 102 – Vila “C” Sul / Ponte / TTU / Profilurb



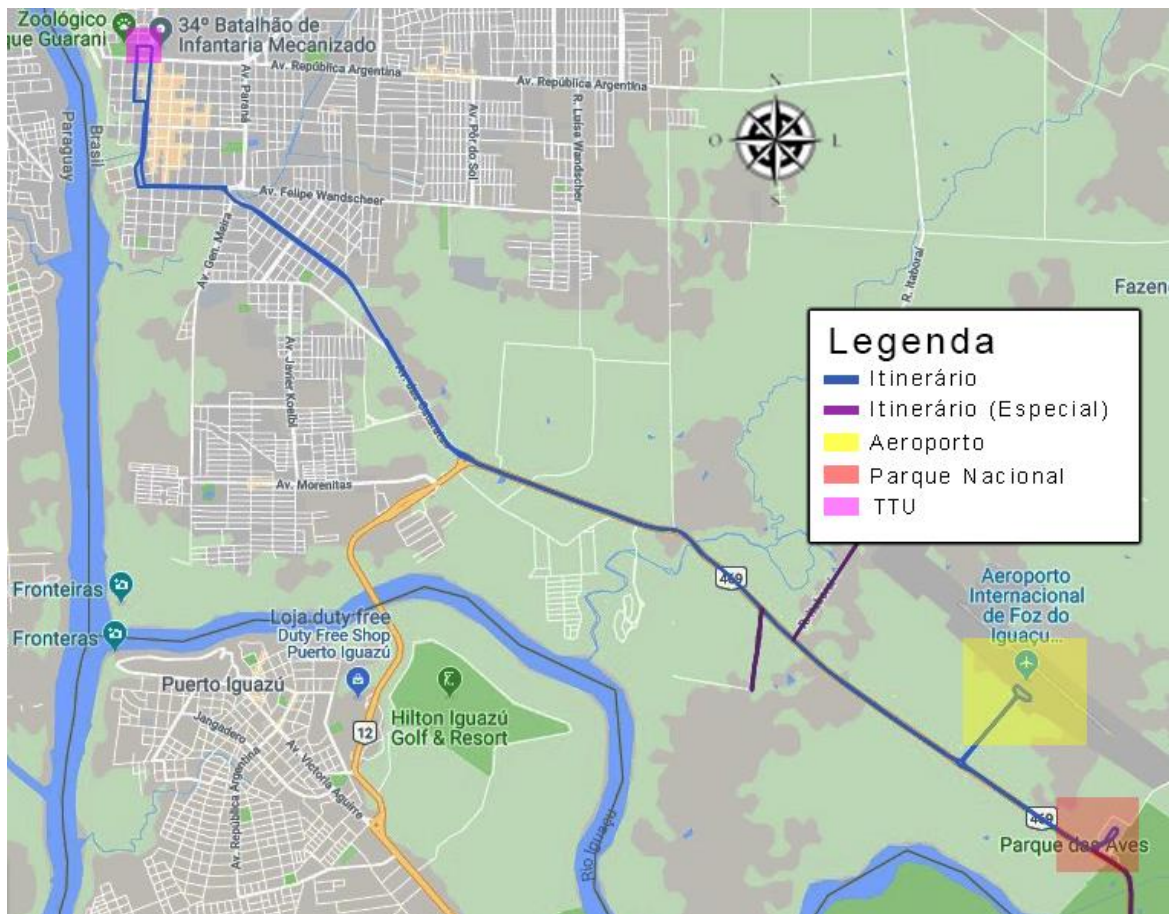
Fonte: FozTRANS – Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu.

E não é apenas na Vila “C” que esta divisão ocorre, pois ambas as linhas partindo deste bairro, passando pela Ponte Internacional da Amizade e posteriormente no TTU, se aproximando do Porto Meira, também se dividem. A linha 101, que sai da região norte da Vila “C” Nova, chegando ao Porto Meira circula pelo Jardim das Flores, Profilurb e Profilurb 1 antes de fazer seu caminho de volta para a Vila “C”, e assim, completando sua rota, que pressupõe um início,

começo e fim, completando seu ciclo diversas vezes (DUARTE, 2006). Já a linha 102, muito semelhante à sua “irmã gêmea”, tem seu ponto de início a região sul da Vila “C” Nova, e chegando à região do Porto Meira, circula pelos bairros Parque Ouro Verde e Jardim das Flores antes de fazer seu caminho de volta.

Para além destas divisões, existe uma outra variável que dá às linhas 101 e 102 uma importância ainda maior, pois são as linhas que dão acesso à Itaipu Binacional aos turistas, um dos pontos turísticos mais visados em Foz do Iguaçu. Logo, como constatado em trabalho de campo, em ambas as linhas é comum ver pessoas indo e voltando do trabalho, do mercado, e também turistas de todas as partes do mundo, tanto indo quanto voltando da Itaipu. Esse mesmo perfil de usuário do transporte público em Foz do Iguaçu, pode ser encontrado na linha 120, que é a linha dedicada a atender o passageiro que deseja ir, tanto turistas quanto trabalhadores, para o Aeroporto, Parque Nacional e conseqüentemente, Cataratas do Iguaçu. E não apenas isso, a Avenida das Cataratas, principal avenida trafegada pela linha 120 é conhecida como o “corredor turístico” de Foz do Iguaçu, pois contempla os mais famosos e luxuosos hotéis da cidade, como o Bourbon Cataratas Convention & Spa Resort e o Mabu Thermas Grand Resort. Abaixo, um mapa com o itinerário da linha 120:

Mapa 9. Itinerário da Linha 120 – Parque Nacional – Aeroporto – TTU



Fonte: FOZTRANS – Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu.

Pontos como o Aeroporto Internacional e o Parque Nacional são distantes do centro de Foz do Iguaçu, e entre estas localidades e o centro existem várias fazendas e um bairro chamado Arroio Dourado, que ocupa uma área que entre 1970 e 1990 era o aterro sanitário da cidade, que posteriormente foi transferido para o bairro Jardim Califórnia.

A linha 120, além de atender grande parte da demanda de turistas e trabalhadores que atuam nestes pontos turísticos, é a única linha que possibilita quem reside nestes locais a circular pela cidade. Porém, a linha não circula especificamente no bairro e nas fazendas, o usuário deve utilizar a linha 100 (Alimentador/Remanso Grande) para chegar até esses lugares – com o adendo de uma certa limitação, pois esta linha, assim como caso de outras linhas analisadas neste trabalho, como as linhas 70 e 75, circulam em horários específicos, e aqui, a linha 100 circula apenas em horário comercial. O que

acarreta em um grande problema: a pessoa que mora no bairro Arroio Dourado e não dispõe de transporte particular, qual a solução para casos em que esse indivíduo precise ir para cidade fora do horário de atendimento da linha? Aqui, temos um problema gravíssimo de exclusão social. Vasconcellos (2001) faz uma análise certa sobre o problema da exclusão:

(...) No campo do transporte, a oferta maior ou menor de meios públicos ou privados não atende a nenhum “desejo natural” das pessoas, mas sim as condições específicas por elas vivenciadas. Portanto, não tem sentido falar genericamente em desejos “naturais”, ou “supérfluos”, em contraposição a desejos “essenciais”. (VASCONCELLOS, 2001, p. 38)

Por fim, Foz do Iguaçu é mais um exemplo do problema estrutural vigente no Brasil se tratando do transporte público, acarretando em graves problemas de circulação e uso do espaço urbano pela sociedade, bem como o seu confinamento, exclusão e alienação à sua condição de deslocamento pela cidade. Como identificado na amostragem e comparação de alguns exemplos de itinerários do município iguaçuense, alguns bairros mais distantes do centro da cidade sofrem com seus itinerários problemáticos, como o caso do bairro Cidade Nova, atendido pela linha 10. Bairros como os deste exemplo mostram a dificuldade da realização da vida urbana dessas pessoas, pois estão afastados geograficamente dos serviços essenciais, confinados e condicionados à realização de suas vidas em um transporte, à um meio de locomoção que, em outras palavras, é de baixa qualidade e excludente.

Postas as considerações acima, analisaremos a seguir através das teorias sobre mobilidade urbana, como é possível analisar a cidade de Foz do Iguaçu a partir do plano teórico e como se realiza a vida urbana da sociedade iguaçuense.

4. PENSAR A CIRCULAÇÃO, MALHA URBANA E MOBILIDADE EM FOZ DO IGUAÇU

O ir e vir estão mútua e necessariamente implicados no deslocamento cotidiano de pessoas na cidade: da casa ao trabalho, do trabalho à casa; da casa ao mercado, à escola, ao teatro, à praça, ao parque, e assim por diante. (DUARTE, 2006, p. 31)

Observar através do uso do transporte público como se estabelece a circulação da sociedade é um tanto quanto intrigante, e tal observação, mostra vários problemas que ficam nítidos quando tentamos entender como se realiza a vida das pessoas através de sua locomoção condicionada por determinados fatores. Porém, até o momento foi possível apenas observar como ocorrem tais deslocamento partindo de um ponto de vista mais técnico – analisando cartografias dos itinerários – e, mesmo que visivelmente problemáticos, ainda não são profundos o bastante para entendermos como se estabelecem as relações sociais e como se configura a vida urbana a partir dos aspectos vigentes, ou seja, relações sociais estabelecidas a partir da sua condição de circulação.

Primeiramente, devemos tomar como referência a conceituação sobre circulação, que para Silva Junior (2009), “é a produção da redução dos tempos de deslocamento no espaço geográfico”. (SILVA JUNIOR, 2009, p. 157) Neste sentido, como estamos tratando da circulação de pessoas pela cidade, tal conceituação pode ser relacionada de maneira crítica à circulação condicionada pelas características atuais do transporte público em Foz do Iguaçu, ou seja, a circulação pelo espaço urbano através das linhas de ônibus acaba por não ter as condições necessárias para a “produção de redução de tempos”, pois quando entendemos que os espaços de trânsito – principalmente em cidades com malha urbana irregular – desarticulam a cidade e a desintegram em partes (DUARTE, 2006), e somando este fator ao caráter excludente de algumas linhas de ônibus, principalmente as que são responsáveis por atender bairros distantes e

compostos por uma população economicamente e historicamente vulneráveis¹⁰, o transporte público iguaçuense adquire a característica de um transporte com baixa eficiência quanto a sua velocidade de deslocamento.

Sobre a promoção da circulação através do transporte público e acentuando sua importância, Grotta (2005) é preciso em sua análise:

Sua inserção na paisagem urbana passa despercebida de sua real importância pelo cidadão, devido, principalmente, aos efeitos resultantes do funcionamento de sua atuação. É, neste aspecto, que o transporte se diferencia dos demais serviços. Ele promove a circulação, e são os efeitos provenientes desta circulação que provocarão, pelos cidadãos, a sua percepção dentro do espaço. (GROTTA, 2005, p. 118)

Culminando determinadas características do transporte público em Foz do Iguaçu como sendo um transporte que proporciona uma mobilidade pelo espaço urbano que é desigual, excludente e ineficiente, podemos determinar que a circulação das linhas de ônibus pela cidade adquire tais características simplesmente por um planejamento ineficiente? De acordo com Vasconcellos (2000), o planejamento urbano de uma cidade deve estar alinhado ao planejamento dos transportes e da circulação, para que a partir desse alinhamento, se crie toda a estrutura necessária para que os sistemas de transporte sejam mais eficientes e funcionais ao espaço urbano.

Duarte (2006) traz dois conceitos que podem ajudar na reflexão sobre a ineficiência das operações de um sistema de transporte público – bem como para qualquer deslocamento que dependa da malha viária de uma cidade – dando um enfoque na origem e construção da malha viária de uma cidade. Aqui, trabalharemos com as ideias de cidades regulares e irregulares. Pensar no problema de circulação tendo como a base material a cidade propriamente dita

¹⁰Tomando como referência o exemplo do bairro Cidade Nova, sua construção fez parte do processo de urbanização de Foz do Iguaçu – mesmo que seja um processo problemático –, fez parte do processo de “expansão” da malha urbana da cidade, e quando se realoca pessoas para outros ambientes, essas pessoas passaram a depender ainda mais da oferta de linhas de ônibus. (VASCONCELLOS, 2013) Vale lembrar, que a antiga localização da população que hoje compõe o bairro Cidade Nova era no centro da cidade, e que hoje, estão a aproximadamente 14km de distância.

é de grande importância também, pois é “a malha viária de uma cidade é composta por um sistema de ruas intercomunicantes através das quais se estabelece a circulação de pessoas, bens e idéias”. (DUARTE, 2006, p. 49)

As cidades planejadas são caracterizadas pelo seu rigor geométrico, e o “traçado em xadrez” que é identificado em mapas é o maior exemplo. As vantagens deste sistema são as notáveis condições uma orientação mais fácil ao território urbano, e é possível estabelecer um sistema viário mais eficiente, otimizando a circulação de pessoas e bens. Já as cidades irregulares são cidades que viveram um longo processo desde suas origens, e são irregulares do ponto de vista geométrico por serem resultado de ações singulares e espaçadas temporalmente, e que posteriormente, são conectadas através da malha viária. Para pensar nas origens das cidades irregulares, deve-se atentar às estruturas políticas, religiosas ou econômicas, que podem influenciar a construção de uma cidade irregular. (DUARTE, 2006)

Duarte (2006) afirma que para que uma cidade seja realizada de maneira planejada, é necessária uma ação política centralizada, ou seja, uma ação que comandará os recursos e a construção de uma cidade. Analisando a malha urbana de Foz do Iguaçu, é nítido que não houve este tipo de planejamento voltado para a integração da cidade, pois uma cidade fruto de uma colônia militar, um centro que se estabeleceu e cresceu em torno disto; somando à construção da Hidrelétrica de Itaipu, Ponte Internacional da Amizade, a valorização do corredor turístico e a localização do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu (LIMA, 2001), é praticamente impossível conceber Foz do Iguaçu como uma cidade previamente planejada, a malha urbana desta cidade é fruto de ações singulares e espaçadas temporalmente.

Após a caracterização da circulação em Foz do Iguaçu através do transporte público, é possível confirmar sua atuação excludente, não funcional e também, confirmando algumas características relatadas pelas pessoas entrevistadas para a coleta de dados a respeito do transporte público partir do ponto de vista do usuário. Neste sentido, é possível aprofundar um pouco mais a análise sobre as características da circulação da sociedade iguaçuense através das linhas de ônibus, e isso pode ser feito discutindo sobre como se estabelecem as relações sociais dentro do espaço urbano e na circulação pelo

mesmo. A seguir, trataremos o transporte público como fator de produção e reprodução social (DUARTE, 2006 & VASCONCELLOS, 2001), ou seja, analisaremos como a circulação é um dos principais condicionantes e caracterizadores das relações sociais e das vidas urbanas.

5. O TRANSPORTE PÚBLICO COMO FATOR DE PRODUÇÃO E REPRODUÇÃO SOCIAL

A cidade é um espaço necessariamente muito estruturado, coletivamente organizado de tal forma que a concentração de uma grande quantidade de homens, atividades e instituições não degenera numa Babel ingovernável. O que às vezes quase acaba acontecendo... O que surpreende é como, no interior deste conjunto, cada um pode inventar a sua cidade, escolhendo os lugares que lhe interessam e eliminando outros. Pode-se habitar num subúrbio e sentir-se do centro, renunciar a tudo para se tornar proprietário em periferias longínquas ou, ao contrário, sentir-se feliz numa habitação minúscula desde que se sinta o burburinho da cidade. (LEVY, 2000, n.p.)

Até o momento, foi possível verificar algumas características do transporte público em Foz do Iguaçu através da cartografia do itinerário de algumas linhas, afim de problematizar a exclusão e segregação promovida por certos itinerários, isso em conjunto com algumas teorias a respeito da mobilidade urbana e circulação, com o objetivo de configurar tal caráter à circulação da sociedade pelo espaço urbano através das linhas de ônibus sob a luz de tais teorias. Porém, para compreender como se conformam e se estabelecem as relações sociais na vida urbana através de sua circulação condicionada, é preciso entender como as pessoas produzem e reproduzem suas vidas no meio urbano. Tal análise através é crucial quando falamos em mobilidade, pois é justamente neste espaço onde ocorre a opressão das classes (HARVEY, 2005), é onde ocorre a segregação também através da circulação.

Vale ressaltar que, não estamos pensando aqui em uma solução para todos os problemas relacionados à mobilidade urbana, à circulação a vida urbana das pessoas, pois quando se pensa no planejamento dos transportes, não se contempla os aspectos políticos e sociais ao analisar essas questões,

este planejamento abrange apenas o caráter econômico e técnico, o que é insuficiente (VASCONCELLOS, 2001).

Para realizar uma problematização efetiva sobre o tema, que nos elucide sobre o quão complicado é a questão da mobilidade urbana no período atual e, principalmente para aqueles que dependem da oferta do transporte público, devemos tomar como norte a reflexão feita por Vasconcellos (2001). Uma sociedade é organizada conforme seu modo de produção, ou seja, não são apenas as relações entre capital e trabalho que estão condicionadas ao modo de produção capitalista vigente, a circulação do capital, a circulação das pessoas, a vida urbana e a ocupação do espaço também estão condicionadas ao capitalismo.

A necessidade de circular está ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias a sociedade. Adicionalmente, a circulação está ligada aos fatores de mobilidade e acessibilidade [...] Assim, por um lado ela tem relação com as condições físicas pessoais dos viajantes e com a sua capacidade de pagamento dos custos incorridos. Por outro lado, ela depende da disponibilidade de tempo por parte das pessoas e do casamento adequado com os horários de funcionamento das atividades nos destinos, bem como da oferta dos meios de transporte. (VASCONCELLOS, 2012, p. 35)

O que vai aprofundar a análise de fato, é a relação entre os conceitos de produção e reprodução sociais, ambos colocados por Vasconcellos (2001), conceitos que mostrarão o porquê de o transporte público ser um condicionante excludente na mobilidade. Porém, de antemão, Corrêa (1989) simplifica um pouco do que se tratarão os conceitos abordados a seguir. O espaço age como um elemento que condiciona a sociedade, e para este autor, o local de trabalho é o local de produção, e as residências e bairros são os locais de reprodução. Com isso, será possível entender o que significa o espaço urbano ser um “campo de lutas”.

5.1. A PRODUÇÃO SOCIAL E TRANSPORTE

A produção social é, em outras palavras, a maneira como se dá a relação entre a circulação, trabalho e capital. A circulação é um elemento chave nesta discussão quando pensamos na separação geográfica entre os lugares, e isso inclui tanto a separação entre a moradia e o trabalho quanto a separação entre o indivíduo e toda atividade essencial para a sua reprodução social, que veremos mais adiante. Em suma, a produção social diz respeito à mobilidade da força de trabalho (VASCONCELLOS, 2001) e, tal mobilização que implica em custos. No modo de produção capitalista, não há como dar conta de todos os custos do trabalhador, e isso inclui a sua mobilização, o deslocamento entre sua moradia e local de trabalho. (DEAR & SCOTT, 1981 apud VASCONCELLOS, 2001)

O objetivo do planejamento dos transportes no modo de produção capitalista pode ser atrelado ao objetivo de dar melhores condições para a mobilização da força de trabalho, ou seja, o transporte público deveria ao menos ser eficiente para que o trabalhador se deslocasse de sua moradia para o trabalho da forma mais eficiente possível. Porém, como acentua Vasconcellos (2001), a contradição deste planejamento está no fato de que a segregação sócio espacial promovida pela divisão social do trabalho é o que “dificulta” o planejamento do mesmo, e continua: “Esta contradição expõe os impactos conflitantes das tendências de segregação, isolamento, descentralização e iniquidade produzidas pelo desenvolvimento urbano de base capitalista”. (YAGO, 1983 apud VASCONCELLOS, 2001, p. 36)

Por fim, as estruturas e condições de transporte são essenciais para a mobilidade do capital e da força de trabalho. Aqui, podemos pensar na questão da mercantilização do tempo, pois reduzir o tempo do transporte e tornar mais eficiente a mobilidade da força de trabalho e do capital é essencial para o crescimento do modo de produção capitalista. Em Foz do Iguaçu, por conta de sua malha urbana irregularmente construída e suas linhas de transporte ineficientes do ponto de vista da circulação das pessoas, a produção social no presente caso não tem uma resolução muito diferente, pois na cidade há vários bairros que são mais afastados do centro da cidade, como os bairros Cidade Nova, Vila “C” Nova e Velha, que foram usados como exemplo anteriormente,

são extremamente afetados justamente por sua distância da maior concentração do comércio na cidade.

[...] a falta de planejamento urbano e a especulação imobiliária, principalmente nos grandes centros urbanos, empurram os trabalhadores para locais de moradia bem distantes dos seus locais de trabalho, [...] Hoje é comum os trabalhadores perderem três ou mais horas nos seus deslocamentos diários. Com um agravante: estas horas adicionais não são remuneradas. (KANASHIRO, 2016, p. 319)

No trabalho de campo feito para verificar o gasto de tempo que a linha 101 (Vila “C” Norte – SOHAB)¹¹ leva para ir de seu ponto inicial (Vila “C” Norte) até seu ponto final (Rua das Palmas, Jardim das Flores), constatou-se que a linha leva em média 40 minutos do seu ponto inicial até chegar ao TTU, localizado a aproximadamente 12km de distância do ponto inicial da linha e, que se encontra em meio ao principal centro comercial da cidade e que concentra grande parte dos locais de trabalho e também, oferta de emprego. Ou seja, se tomarmos como referência a cidade de Foz do Iguaçu, a produção social por ela mesma não dá conta de realizar-se, pois a se as estruturas de transporte devem dar conta de propiciar uma melhor mobilidade da força de trabalho e do capital, em Foz do Iguaçu, tais estruturas são ineficientes e, confirmando o que foi discutido nos capítulos anteriores, excludente e confinadora.

5.2. A REPRODUÇÃO SOCIAL E O TRANSPORTE

O processo de reprodução social diz respeito ao processo tratado anteriormente, porém, a reprodução social pode ser considerada mais abrangente pois, em outras palavras, este processo diz respeito às atividades da sociedade relacionadas às suas condições e características sociais, econômicas, culturais e políticas, e tais atividades podem ser relacionadas a um bem material ou um serviço utilizado. A questão chave aqui é: as atividades ligadas à reprodução da sociedade dependerão principalmente de sua condição de deslocamento pelo espaço, e essa condição é determinada por fatores sociais,

¹¹Ver Mapa 6.

políticos e econômicos e, variam entre classes sociais. (VASCONCELLOS, 2001)

No lado prático, o processo de reprodução requer mobilidade física para realizar as atividades. Ele também implica a disponibilidade de meios de transporte, seja os meios não-motorizados e pessoais (a pé, de bicicleta), seja os meios motorizados, públicos ou privados. Finalmente, implica a ligação física e temporal adequada entre os meios de transporte e os destinos desejados. Portanto, o processo de reprodução é uma combinação entre meios pessoais, o sistema de circulação e os destinos desejados. Isso requer uma melhor compreensão das diferenças entre uma visão simplista da mobilidade pessoal e uma visão mais abrangente da acessibilidade. (VASCONCELLOS, 2001, p. 40)

Em outras palavras, o processo de reprodução social atrelado à circulação pelo espaço urbano diz respeito a maneira como se realizará a vida urbana da sociedade, vida esta que, dependendo da classe social do indivíduo, estará ligada a condição e oferta do transporte público para sua circulação, para a sua reprodução social, ou seja, as classes mais baixas dependem do transporte público para realizarem quaisquer desejos e necessidades. Em uma cidade como Foz do Iguaçu, a acessibilidade para os bairros periféricos é extremamente problemática, pois praticamente tudo o que diz respeito a serviços essenciais básicos como bancos, supermercados, Sistema Público de Saúde (SUS) e outras questões como pontos de lazer na cidade, as praças públicas por exemplo, tudo isso está concentrado no centro da cidade. O confinamento causado pelas distâncias existentes entre os bairros e as regiões mais afastadas torna a reprodução social em Foz do Iguaçu excludente.

Voltando as exemplos que foram usados para mostrar como os itinerários das linhas de ônibus em Foz do Iguaçu são excludentes e privilegiam indiretamente alguns bairros de classe média e alta, tanto o processo de produção quanto a de reprodução social são excludentes para bairros como o Cidade Nova e privilegiados como para o caso da Vila "A", por exemplo, pois mesmo para quem depende do transporte público residindo em um bairro de classe média e alta, ainda sim seus processos de circulação, produção e reprodução social, ainda sim se realizam de maneira mais acessível dos que

residem em regiões mais afastadas do centro da cidade, e ainda com o agravante de dependerem majoritariamente da oferta de linhas de ônibus.

Para se pensar nas estruturas determinantes que conformam as produções e reproduções sociais de tal maneira, voltamos também a fundamentação básica que assinala Vasconcellos (2001). Se uma sociedade é organizada conforme o modo de produção vigente, as exclusões e circulação pelo espaço urbano para qualquer fim que seja (produção ou reprodução social) também é organizada e condicionada por esse modo de produção. Tal colocação explica a importância de se pensar não apenas em como se dá a vida urbana apenas pelo aspecto social relacionado ao lazer e cultura, é de extrema importância pensar na circulação da sociedade pelo aspecto do trabalho, pela locomoção do trabalhador até seu local de trabalho. É importante refletir sobre como o capitalismo determina os valores que condicionam a produção e reprodução social, principalmente a ordem política:

[...] podemos avaliar a importância da mobilidade para o funcionamento do sistema urbano, bem como para a reprodução social, uma vez que os indivíduos necessitam realizar constantes deslocamentos para satisfazer necessidades referentes a essa reprodução. Sabemos, porém, que a efetivação dessa mobilidade nem sempre acontece de forma simples e adequada, estando relacionada com inúmeras determinações políticas, sociais e econômicas. (PEREIRA, 2006, p. 60)

Ainda sobre a circulação através do transporte público, pensemos nas linhas de ônibus como acessibilidade e meio de integração, mesmo que de forma excludente e confinadora:

O direito ao transporte é chamado de direito-meio porque ele influencia e condiciona o acesso aos demais direitos, constituindo-se em um elemento de vital importância para assegurar as condições necessárias para uma vida digna. Para um cidadão ter acesso à rede pública de saúde, por exemplo, ele precisará utilizar algum meio de transporte. O mesmo se aplica ao acesso à educação, centros culturais e de lazer, liberdade de ir e vir, local de trabalho, e tantos outros direitos que necessitam de deslocamento para serem exercidos e usufruídos. (KANASHIRO, 2016, p. 320)

Em suma, a reprodução social para as classes mais baixas acontece na mesma proporção em que essas classes têm acesso ao transporte público. É por conta deste condicionante da circulação que é possível com que as classes mais baixas – seja essa vulnerabilidade relacionada ao confinamento¹² espacial – tenham acesso aos serviços básicos e essenciais para a realização de suas vidas, ou seja, a vida urbana e a circulação pelo espaço urbano são condicionantes das relações sociais estabelecidas por estas pessoas. É através desta circulação condicionada que se estabelecem as conexões entre a “cidade doméstica e a “cidade coletiva” (DUARTE, 2006), conexões e fluxos que são possíveis – mesmo que de forma excludente e desigual – pelas malhas viárias da cidade, interligando os espaços, conectando as “cidades” dentro das cidades.

6. MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO: QUAIS SÃO OS CONDICIONANTES?

Ao longo do trabalho, a todo momento se reforça a ideia de que a mobilidade urbana e a circulação¹³ através do espaço urbano são processos que são condicionados, mas afinal, condicionados pelo que?

A produção e reprodução social são processos que necessitam de espacialização e deslocamento, afinal, nenhum processo da vida urbana se realiza de forma inerte ao lugar. Ambos processos podem ser entendidos em uma sentença já mencionada, a vida urbana. A realização da vida urbana envolve qualquer tipo de mobilidade e circulação, envolve ambos processos de produção e reprodução. A vida urbana envolve o deslocamento de um indivíduo de seu lar para qualquer outro lugar, seja esse deslocamento para trabalho, para satisfação das necessidades de cultura e lazer e também, para suprir suas necessidades, tais como ir à um hospital ou à um supermercado. A vida urbana

¹²Corrêa (1989) em sua obra “O Espaço Urbano” discute sobre as políticas de renovação urbana, que tem como duas de suas principais características a expulsão dos pobres residentes em áreas centrais e, conseqüentemente, aumentando a oportunidade de negócios para o capitalismo imobiliário. Podemos relacionar tal condicionante político ao caso do bairro Cidade Nova, fruto dessa política e expulsando a classe baixa do centro da cidade de Foz do Iguaçu.

¹³Vale reforçar separadamente a que nos referimos quando estamos falando de mobilidade urbana e circulação, pois, ao longo do trabalho, tratamos das duas coisas simultaneamente. Mobilidade urbana é um processo que está relacionado a capacidade do indivíduo de se locomover pelo espaço urbano, enquanto a circulação é o processo relacionado a toda estrutura de locomoção pelo espaço.

envolve a mobilidade e a circulação de um indivíduo pela cidade, ou seja, a vida urbana se realiza pela capacidade do próprio indivíduo de se locomover pelo espaço urbano através das condições de circulação.

Então, se a mobilidade e circulação estão ligadas a capacidade individual de deslocamento pelo espaço urbano através de uma estrutura, o que condiciona todos esses elementos? Remontando a conceituação de Vasconcellos (2001), uma sociedade é organizada pelo seu modo de produção vigente, e aqui, estamos falando do modo de produção capitalista. Quando relacionamos esta conceituação ao planejamento dos transportes, e aqui melhor falando, do transporte público, fica claro quais são estes condicionamentos. Um dos principais elementos para o crescimento do capitalismo são as condições para um transporte rápido e eficiente para a mobilidade do capital e da força de trabalho, ou seja, se faz necessário criar condições de mobilidade e circulação cada vez mais rápidos. Aqui, o tempo se transforma em dinheiro.

Nesse momento, encontramos um “paradoxo” fácil de resolver: Se no modo de produção capitalista a velocidade é um elemento fundamental para seu desenvolvimento, por que não se contempla um transporte público igualmente eficiente? Tendo em vista que, para a produção social, se faz necessário boas condições de mobilidade da força de trabalho. A resposta é: o modo de produção capitalista faz um esforço para melhor condicionar as estruturas de circulação, pois o capital depende disso, porém, não faz o mesmo esforço para condicionar a mobilidade.

A (re)produção do espaço urbano nas cidades implica no avanço das técnicas que ao se inserirem no espaço produzido pelo homem, desenvolvem as estruturas e infra-estruturas que possibilitam a produção do capital e da sociedade. Essa materialização das técnicas no espaço produzido pelo homem é determinante para que a circulação e a mobilidade se desenrolem no espaço urbano. (SILVA JUNIOR & RUTKOVSKI, 2011, p. 18)

O espaço urbano, finalmente pode-se entender aqui o porquê de ser um “espaço de luta” na definição de Corrêa (1989). A falta de capacidade de circular pela cidade através do transporte público é resultado da ação política do capitalismo, seus condicionantes impõem uma lógica de segregação

socioespacial da classe dominante (CORRÊA, 1989) e das empresas privadas, que ditam seletivamente a localização dos grupos sociais economicamente vulneráveis e, em outras palavras, ditam quem circula e por onde circula no espaço urbano. Harvey (2005) aponta que a o modo de produção capitalista, para ser possível, depende da capacidade de circulação de mercadorias produzidas e da reprodução social, e portanto, a capacidade de mobilidade e da circulação são imprescindíveis para o crescimento do capitalismo, mesmo que o modo de produção dependa dessa consequente irracionalidade e produção de desigualdades, e no caso deste trabalho, dependa da exclusão e segregação espacial por conta da ineficiência do transporte público e falta de mobilidade.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, verificamos através das cartografias dos itinerários de algumas linhas de ônibus do transporte público de Foz do Iguaçu, como se configuram de forma que possam ser classificadas como excludentes e ineficientes. O objetivo do trabalho, por tanto, foi verificar como as características das linhas de ônibus em Foz do Iguaçu condicionam a mobilidade e as estruturas de circulação e, também, a produção e reprodução social, que em outras palavras, são os processos que dizem respeito a vida urbana da sociedade. Vale ressaltar que este trabalho é um trabalho incompleto, pois para se verificar de fato todos os problemas relacionados à mobilidade e circulação urbana em Foz do Iguaçu, mesmo que seja uma cidade pequena, seria necessário um trabalho muito maior, tanto técnica quanto teoricamente. Tanto que, para mostrar como questões relacionadas a mobilidade através do transporte público foi utilizado como exemplo apenas alguns bairros, em especial o bairro Cidade Nova, que é o mais citado neste trabalho. Mas ainda que incompleto, este trabalho pode gerar inúmeras ideias, reflexões e uma ampla agenda de pesquisa, principalmente, sobre as questões de mobilidade urbana e circulação condicionadas pelo modo de produção capitalista.

O transporte público de Foz do Iguaçu é mais um exemplo de como a lógica do capital pode se apropriar de uma cidade e da vida urbana, ainda mais como no caso do município iguaçuense que é uma cidade turística. Primeira

questão é que, ao analisar as linhas de ônibus, seu caráter excludente e confinador não é surpresa quando entendemos que uma empresa privada regula o território, ou seja, por meio das normas e do sistema técnico, uma determinada sempre produz e controla um território (ANTAS JR., 2005). O Consórcio Sorriso detém o monopólio do transporte público na cidade, e como já assinala Santos (2008), um monopólio de qualquer natureza tem repercussões negativas sobre a sociedade. Há grandes entraves aqui entre o público e o privado, pois o governo municipal por muitas vezes não consegue entrar em acordos com o consórcio, e o resultado disso é: uma empresa privada regula a mobilidade urbana da cidade, pois a mesma impondo seus serviços – caros e ineficientes – , condiciona a população que depende deste serviço, através de um transporte público que não dá conta de atender eficientemente a vida urbana.

A segunda questão é, contraponto o que Vasconcellos (2001) discute sobre o planejamento dos transportes, onde este autor assinala que tal planejamento é ineficiente por não abranger os aspectos políticos e sociais, e daí se explicaria sua ineficiência. O contraponto é: se uma sociedade é organizada conforme seu modo de produção, e aqui estamos falando do capitalismo, o planejamento sim, abrange questões políticas e sociais, e justamente por essa abrangência ser norteadada pela lógica do capital é que torna esse planejamento ineficiente, excludente e confinador do ponto de vista socioespacial. A mobilidade urbana é condicionada por um planejamento de cunho político e a favor do capital, e tal planejamento deveria, em tese, fornecer melhores estruturas para a mobilidade do capital, que não acontece em países como o Brasil ou qualquer país latino-americano, onde o capitalismo é tardio e ineficiente (FLORESTAN, 1972), ou seja, tanto em Foz do Iguaçu quanto em qualquer cidade de países em desenvolvimento, até as estruturas que dariam melhores condições de mobilidade e circulação são ineficientes.

Uma terceira questão pode ser apontada ao retomarmos a conceituação proposta por Santos (2015) ao tratar do globalitalismo. A estrutura de circulação sob a luz do crescimento capitalista deve, ao menos, conceber da forma mais eficiente possível a mobilidade do capital, e aqui, entra a lógica da técnica usada em favor da lógica do mercado. Tal lógica que age como uma ideologia, atestada e santificada pela ciência, abre novos espaços para praticas totalitárias. Esse

globalitarismo também se reproduz no que vimos posto como política de Estado, onde o governo tenta legitimar seu discurso através da ideologia, que neste caso, mesmo que não feita de forma explícita, mostra cada vez mais a força do império do automóvel em conjunto ao sucateamento da mobilidade coletiva, e que não é surpresa, pode ser visto na cidade de Foz do Iguaçu, cidade com uma malha urbana extremamente fragmentada e que com transporte público de baixa qualidade, ineficiente e excludente.

Conformando as questões acima, podemos concluir que, a mobilidade urbana como capacidade individual de se locomover através do espaço urbano, que por sua vez é condicionada pelas estruturas de circulação – e aqui, estamos falando da circulação e mobilidade através do transporte público – e, tudo isso condicionado pela lógica do capital dentro do modo de produção capitalista, é complicado pensar a circulação como produção de redução de tempos (SILVA JUNIOR, 2009), pois a realização da vida urbana (produção e reprodução social) através dessa circulação ainda é lenta, é ineficiente e também, como foi reforçado várias vezes ao longo do trabalho, é excludente. Ainda mais se dessemos destaque à produção social, que tem relação com a mobilidade do capital e principalmente da força de trabalho. Em outras palavras, o deslocamento condicionado da força de trabalho consome o trabalhador em sua rotina para seu local de trabalho, esperando o ônibus, esperando horas para chegar ao trabalho, esperando horas para voltar ao seu lar. A mobilidade e a circulação andam juntas, e ambas, através do transporte público, não produzem redução de tempos.

Numa era onde a velocidade e o tempo são mercadorias, onde reina a ideologia da aniquilação do tempo pelo espaço, a vida urbana se torna um desafio diário em cidades como Foz do Iguaçu, principalmente para a grande parte da população que depende do transporte público na forma de ônibus. Uma cidade em que sua malha urbana é uma síntese de obras e lugares construídos e separados temporalmente, sem planejamento e, que até os dias de hoje não dá conta de integralizar totalmente suas microrregiões. A cidade é condicionada por “cidades dentro de cidades”, dinâmicas que não dão conta de propiciar uma vida urbana efetiva da sociedade. Em uma cidade onde a maior parte dos serviços essenciais para a população se concentra na região central, seria

essencial que houvesse melhores condições de mobilidade e estruturas de circulação pelo espaço urbano. Logo, o transporte público, mesmo que ineficiente e excludente, é uma das poucas “armas” neste “campo de lutas” que chamamos de cidade.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTAS, JR., R. M. **Território e regulação: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito**. São Paulo: Associação Editorial Humanitas: Fapesp, 2005.

_____. **Elementos para uma discussão epistemológica sobre a regulação no território**. GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 16, pp. 81 -86, 2004.

BORGES, R. C. N. **Definição de transporte coletivo urbano**. Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados, 2006.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade e Legislação Correlata**. 2ª ed. atual. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2002.

CASTILHA, E. D. **Avaliação da qualidade do transporte público coletivo em Foz Do Iguaçu-PR: um desafio de mobilidade urbana**. Dissertação – Universidade Federal da Integração Latino Americana, 2018.

Cidade Nova Informa – CNI: **História do Surgimento do bairro Cidade Nova – do município de Foz do Iguaçu do Estado do Paraná**. Disponível em: <<http://www.cnifoz.com/2012/10/historia-do-surgimento-do-bairro-cidade.html>> Acesso em 14 de junho 2018.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática S.A, 1989.

DUARTE, C. F. **Forma e Movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006.

FERNANDES, F. **Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1972.

Folha de S. Paulo. **Elogio da lentidão**. [S.l.] [2001]. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs1103200109.htm>>

GROTTA, C. A. D. **O transporte urbano e a circulação na abordagem espacial: análise do transporte coletivo urbano da região do ABCD, grande São Paulo**. Tese de doutorado - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 2005.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Tradução: Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2014.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Panorama geral de Foz do Iguaçu. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/foz-do-iguacu/panorama>> Acesso em 8 de outubro de 2018.

KANASHIRO, K. **Transporte público: um direito social**. In: ALMEIDA, E. **Mobilidade Urbana no Brasil**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016.

LEITE, J. C. **Milton Santos**. Teoria e Debate, ed. 40^o, 1999. Disponível em: <<https://goo.gl/jVkyBa>> Acesso em 5 de dezembro de 2018.

LEVY, J. **Os Novos Espaços da Mobilidade**. Universidade de Reims e Instituto de Estudos Políticos de Paris, 2000.

LIMA, P. **Foz do Iguaçu e sua História**. Foz do Iguaçu: 2001.

Número total de visitantes – 2017. Secretaria Municipal de Turismo, Departamento de Desenvolvimento de Turismo, 2018.

MARICATO, E. **Para entender a crise urbana**. 1^a ed. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2015.

MATEUS, J. B. **Trabalhadores em transporte e a mobilidade urbana**. In: ALMEIDA, E. **Mobilidade Urbana no Brasil**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016.

MOREIRA, I. A. G. **O espaço geográfico: geografia geral e do Brasil**. 22^a ed. São Paulo: Editora Ática, 1985.

PARO, D. **A vila dos barrageiros de Itaipu sobreviveu**. Gazeta do Povo, 21 de maio de 2014. Disponível em: <<https://goo.gl/wWb9bj>> Acesso em 7 de outubro de 2018.

Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado e Sustentável: Volume I: Análise Temática Integrada, 2016.

PEREIRA, S. R. **Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. Tese de Doutorado – UNESP, 2006.

Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu – Portal Online. Disponível em: <<http://www.pmfi.pr.gov.br>> Acesso em 8 de outubro de 2018.

SANTOS, M. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana em países subdesenvolvidos**. 2^a ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à uma consciência universal**. 24^a ed. Rio de Janeiro, 2015.

SILVA JUNIOR, R. F. **Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa**. Tese de Doutorado - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2009.

_____, R. F. RUTKOVSKI, G. J. **Fragmentação urbana, (re)produção da cidade e evolução da mobilidade em Irati – PR: Uma análise pelo transporte público**. Revista *Entre-Lugar*, Dourados, MS, ano 2, n. 4, p. 17-38, 2011.

VASCONCELLOS, E. A. de. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

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

_____, E. A. **Transporte público, espaço e equidade: Análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

_____, E. A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento. Reflexões e propostas**. 3ª ed. São Paulo: Annablume, 2000.