



TRABALHADORES INSERIDOS NO MOVIMENTO PENDULAR NOS MUNICÍPIOS DE MARIALVA, MARINGÁ, PAIÇANDU E SARANDI

Flávio Ribeiro de Lima¹, Thays Zigante Furlan²

RESUMO: O trabalho identifica as principais tendências dos deslocamentos de pessoas que residem na Região Metropolitana de Maringá e trabalham ou estudam em outro município, destacando a cidade polo, Maringá, como sendo a principal área de destino dos deslocamentos pendulares, baseados no conceito de Mobilidade de Marx (1998) e Gaudemar (1979).

PALAVRAS CHAVE: Trabalho; movimento pendular; mobilidade; região metropolitana de Maringá.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo busca investigar processo da mobilidade pendular com finalidade de trabalho na região metropolitana de Maringá. O objetivo geral consiste em compreender melhor o movimento pendular que facilita o desenvolvimento de algumas das novas determinações sociais, formando o fenômeno de metropolização na região metropolitana de Maringá – RMM, promovendo uma dinâmica demográfica que é proposta através do processo de exploração da força de trabalho por meio da mobilidade desses trabalhadores, estudantes e/ou compradores no âmbito social.

Para tanto, é necessário aprofundar melhor a perspectiva conceitual sobre a mobilidade do trabalho, assunto central do trabalho de Jean-Paul de Gaudemar (1976). Esse conceito, em linhas gerais, trata das formas como o capital produz, explora, faz circular e controla, tanto pelo lado da oferta como pela demanda, a força de trabalho como mercadoria essencial ao processo de acumulação capitalista, sob a égide do capitalismo, fundado na leitura de Karl Marx. E ainda no conceito de mobilidade humana, trabalho central de Márcio Ghizzo (2004), pretendendo então revelar a acepção ao conceito de mobilidade pendular na geografia, desencadeado no processo histórico de interação entre Maringá e os municípios de sua região metropolitana que segue esse trabalho, buscando ainda diferenciar os trabalhadores, estudantes e compradores nesse movimento.

O principal motivo do deslocamento desses trabalhadores do movimento pendular entre a RMM, é o grande número de oferta de trabalho que algumas das cidades oferecem, a cidade polo por exemplo, onde estão instaladas grandes fábricas, a Coca-Cola por exemplo, motivo da atração desses trabalhadores, motivados pelos salários.

2 RESULTADOS E DISCUSSÃO

2.1 MOBILIDADE PENDULAR: CARACTERIZAÇÃO E ESPACIALIZAÇÃO

A expressão “movimento pendular” é habitualmente utilizada para designar os movimentos quotidianos das populações entre o local de residência e o local de trabalho ou estudo. Essa informação foi introduzida no Censo de 1970, mantendo-se no de 1980; esteve ausente no de 1991, sendo reintroduzida no de 2000.

Segundo o IBGE (2010) diariamente em todo o território nacional, 7,4 milhões de pessoas dirigiam-se a outro município ou a outro país para trabalhar e/ou estudar, correspondendo a 6,7% da população que estuda e/ou trabalha. Quando se consideram as regiões metropolitanas, esse percentual sobe para 10,6%, pois, de modo geral, os fluxos associados a esse tipo de deslocamento se concentram nas principais 4 aglomerações urbanas do País. No conjunto, esses deslocamentos são realizados, majoritariamente, por homens (63,4%) e por pessoas com uma faixa etária entre 25 e 59 anos (61,5%). Especificamente em relação aos diversos grupos etários, em três deles (20 a 24, 25 a 29 e 30 a 34 anos) mais de 10% das pessoas que trabalham e/ou estudam dirigem-se para outra localidade diferente da de residência IBGE (2010).

No Paraná, aproximadamente 60% das pessoas que se deslocam para trabalho e/ou estudo procuram os três maiores centros urbanos, Curitiba, Londrina e Maringá, porém segundo o IBGE (2010) 43%, do movimento converge para a capital. Grande parte do movimento pendular ocorrido no Estado em 1980 envolvia algum município da região metropolitana de Curitiba, no entanto, a quase totalidade desse movimento era

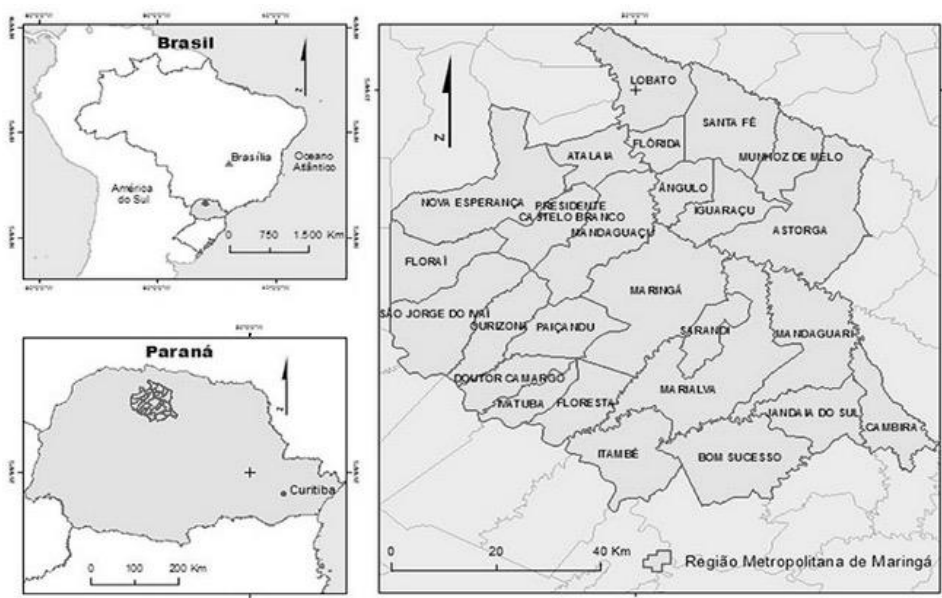
¹ Graduado em Geografia habilitação licenciatura, Graduando em Geografia habilitação bacharel pela Universidade Estadual de Maringá – UEM. Flavior_lima@hotmail.com

² Graduanda em Geografia habilitação licenciatura pela Universidade Estadual de Maringá – UEM.



intrametropolitano. Em 2000, três em cada quatro pessoas que realizaram movimento pendular intraestadual tiveram como destino algum município metropolitano. Observa-se nas três regiões metropolitanas uma dinâmica muito similar na qual o município polo se sobressai como o espaço das oportunidades, sendo o destino da maioria das pessoas que realizam movimento pendular. De 1980 para 2000, aumentou a proporção de mulheres que realizam esse movimento, justificado pelo aumento da mão-de-obra feminina no mercado de trabalho; diminuiu a proporção das pessoas com idade entre 15 e 24 anos; e aumentou a proporção das pessoas com idade entre 25 e 59 anos (IBGE, 2000).

Segundo o grupo de estudos do observatório das metrópoles (2015), o movimento pendular na região metropolitana de Maringá apresentam um total de 83.331 pessoas que se deslocam diariamente entre os vinte e seis municípios da RMM para trabalhar e / ou estudar. Nesta mesma região metropolitana, o número de pessoas de 15 anos ou mais de idade que trabalham ou estudam fora do município de residência estão em Sarandi (44,3%) e Paiçandu (41,5%), IBGE (2000). Os moradores de Mandaguaçu (25,5%) e Floresta (21,3%) também saem e retornam diariamente para outra cidade, entretanto, em uma proporção bem menor do que esses outros dois conurbados com Maringá. Dentre os que saem diariamente descreveremos os percentuais daqueles que se dirigem à Maringá: de Paiçandu, 94%; de Sarandi, 92%; de Mandaguaçu, 86,5%; de Marialva, 72,8%; de Floresta, 69%; de Iguaraçu, 52%; de Mandaguari, 45% e de Ângulo, 31%. Ou seja, a maioria das pessoas que trabalham ou estudam fora do local onde residem, o fazem em Maringá, totalizando um contingente de 73% (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2015).



Mapa 1 – Região Metropolitana de Maringá - RMM
 Fonte: IBGE - Base cartográfica. Organização: Flávio Lima

A RMM foi institucionalizada no ano de 1998. Contava inicialmente com 8 municípios: Maringá, Sarandi, Paiçandu, Marialva, Mandaguari, Mandaguaçu, Iguaraçu e Ângulo. Com a inclusão em 2002 de Floresta, e em 2005 de Astorga, Doutor Camargo, Itambé e Ivatuba. Em 2010, segundo o IBGE a RMM de Maringá possui em 2005. Finalmente no ano de 2012, a RMM abarca 27 (tabela 1) municípios e uma área de 5.577KM², o equivalente à 2,8% do território paranaense (IBGE, 2010).

Tabela 1 – Municípios da Região Metropolitana de Maringá

NOME DOS MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO EM 2010
Ângulo	2.859
Astorga	24.698
Atalaia	3.913
Bom Sucesso	6.561
Cambira	7.236
Doutor Camargo	5.828
Florai	5.050
Floresta	5.931
Flórida	2.543



Iguaraçu	3.982
Itambé	5.979
Ivatuba	3.010
Jandaia do Sul	20.269
Lobato	4.401
Mandaguaçu	19.781
Mandaguari	32.658
Marialva	31.959
Maringá	357.077
Munhoz de Mello	3.672
Nova Esperança	26.615
Ourizona	3.380
Paiçandu	35.936
Presidente Castelo Branco	4.784
Santa Fé	10.432
São Jorge do Ivaí	5.517
Sarandi	82.847
RMM	716.918

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010. Organização: Flávio Lima.

O arranjo urbano composto por Paiçandu, Maringá, Sarandi e Marialva está interligado econômica e socialmente. O tecido urbano constitui uma mancha única, com exceção da ligação entre Sarandi e Marialva, que ainda não se deu. Esta última, embora não esteja fisicamente unida ao restante do conjunto, está muito próxima e participa dele de maneira significativa, por isso também será considerada aqui, já que são nessas quatro cidades da RMM, onde acontecem a maior parte dos fluxos de pessoas e mercadorias, e as mais importantes movimentações econômicas e sociais.

Paiçandu, Maringá, Sarandi e Marialva estão linearmente justapostas e são estruturadas pela ferrovia e pela rodovia. Trata-se de um aglomerado de 500 mil pessoas. As cidades participantes do arranjo são interdependentes quanto às relações de produção, de trabalho e consumo. Ao longo de seu desenvolvimento, assumiram posições bem definidas na divisão local do trabalho. A atividade agroindustrial tem sua importância mantida, e tem uma baixa demanda por mão-de-obra. As cidades menores, polarizadas, caracterizam-se por ser, em grande parte, moradia da força de trabalho, as chamadas “cidades dormitórios”, e pela pouca oferta de empregos. A atividade econômica, o trabalho e a disponibilidade de serviços estão concentrados na cidade polo. O poder de influência do “centro”, vale ressaltar, não é apenas por seu porte econômico, mas também por seu peso ideológico, torna essa cidade o centro das decisões políticas regionais.

Essa especialização funcional traz consigo uma explícita segregação espacial. Desigualdade entre as cidades e na ocupação do espaço urbano interno em cada uma delas. Os índices de desenvolvimento, econômicos, demográficos e sociais da cidade polo são muito diferenciados dos números dos demais municípios. No entanto, alguns outros indicadores, como o desemprego ou a violência, revelam que problemas sociais da metrópole surgem em sua maioria nas cidades “periféricas”, mas quase sempre atingem a vida da cidade polo. É evidente que tratar Maringá como uma ilha de “qualidade de vida” com base em estatísticas isoladas é um engano e uma ilusão. Ilusão muitas vezes alimentada e difundida. Do total da força de trabalho de Maringá, 83% residem na própria cidade e, do percentual restante, 7,7% vêm de Sarandi e 3,7% vêm de Paiçandu (PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ, 2002). Marialva possui apenas 10% dos que trabalham fora se dirigindo ao polo, isso porque a cidade possui um mercado interno capaz de incorporar os moradores. Em Maringá, a área central tem a maior concentração de moradores que trabalham em outros municípios (6%); como essa área é ocupada pela “elite dominante”, supõe-se que sejam principalmente empresários que têm seus negócios instalados na região. Somando trabalho, estudo e consumo, segundo os números do Censo IBGE do ano de 2010, afirma-se que hoje a cidade de Maringá recebe cerca de 40.000 pessoas todos os dias, os dados apresentam também um total de 83.341 pessoas se deslocam diariamente dentre os 26 municípios que formam a RMM.

Desse modo, entende-se que o município de Maringá, representa não só mais uma unidade na região, como participa da sua construção, da sua evolução, às vezes como cidade central, às vezes como dependente daquelas que dispõem de condições favoráveis à concentração de atividades que impulsionam um maior nível de interação com outras cidades com as quais mantém relações. E, na medida em que essas relações se intensificam vão surgindo novas transformações, que resultam em configurações diferentes no espaço, configurações essas que fazem desta cidade um grande polo regional

2.2 ESPACIALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DOS TRABALHADORES DA MOBILIDADE PENDULAR

A heterogeneidade funcional dos centros gerou a complexidade da rede urbana, isso comprova como os processos típicos da globalização atingem os lugares, redefinindo as formas de organização e funcionamento dos



espaços locais. O sistema atual de comunicação e transporte facilitou muito o deslocamento dos consumidores pois a distância que teriam que percorrer de bicicleta, a pé ou de cavalo hoje não é mais um problema, ou seja o sistema de transporte na atualidade permite com que as pessoas venham a se deslocar com mais facilidade e “comodidade” do que algumas décadas atrás, sendo assim a distância não é mais um fator preponderante no deslocamento da mobilidade do consumo, fora isso existem também estímulos que passam a influenciar os consumidores a realizarem a mobilidade do consumo. Essa necessidade da demanda imposta pelo sistema capitalista, fez com que nos últimos anos, Maringá viesse a se desenvolver em diversos setores industriais e também comerciais. O setor comercial da cidade de Maringá foi um dos que recebeu o maior investimento, promovendo uma circulação da mercadoria e assim um movimento pendular já que muitas pessoas se deslocam para trabalhar e comprar no comércio varejista da cidade de Maringá.

Entendemos que Maringá se consolidou como um polo regional, pois adaptou-se às exigências capitalistas contemporâneas, gerando a mobilidade do consumo na população consumidora da região metropolitana que encontra em suas cidades limitações para uma economia capitalista moderna. Podemos afirmar que essa consolidação esta atrelada ao número de indústrias, empresas, shoppings, lojas, consultórios médicos, “camelôs”, etc, onde o centro, principalmente, é o espaço onde o capital se materializa na busca da reprodução daquilo que lhe foi investido. Dentro dos vários segmentos no setor industrial na cidade de Maringá, temos o vestuário como setor em ascensão, já que a cidade conta com 9 *shoppings centers*: Avenida Center, Shopping Cidade, Shopping Mandacarú Boulevard, Shopping Center Brasil, Shopping Catuaí, Shopping Maringá Park, Moda Shopping, Shopping Cic Hm e Bazar Moda Shopping, além de um comprovado dinamismo pela variedade de artigos oferecidos pelas empresas dos ramos alimentícios, e por ser um polo atacadista os preços dos produtos são competitivos e convidativos, esses fatores reunidos atraem consumidores de várias regiões do Paraná, em especial os da região metropolitanas. Essas empresas atuam nos diversos setores, porém têm no setor industrial de confecções a maior produção da região, segundo dados do SINCOMAR, no ano de 2011, movimentou cerca de 5 bilhões de reais na capital da moda. Devido a todos esses valores agregados a esta cidade média brasileira, é que muitos consumidores se deslocam diariamente, semanalmente, ou mensalmente, com finalidade de compras, diversão ou distração, certas vezes se deslocam sem condições monetárias, de transporte público, por uma simples realização, “fetiche da mercadoria”, ou pleno estado de prazer, conforme GHIZZO (2006),

[...]“Esta mobilidade é assim denominada porque a força de trabalho do indivíduo se sujeita ao capital e se torna mercadoria. O consumo desta mercadoria pelo capitalista gera a produção de valor no mercado e, desta forma, produz e reproduz o capital. (GHIZZO, 2006, P.119).”

No decorrer do dia a dia, uma leva de trabalhadores, marcados pelas vestimentas simples, muitas vezes com uma sacola e/ou bolsa na mão, levando seus pertences e uma *Tupperware*, as chamadas “marmitas”, são identificados em sua maioria nos pontos de ônibus, em suas motocicletas e / motonetas por usarem uniformes de empresas e estarem circulando em horários de pico pelos arredores das áreas periféricas da cidade de Maringá e nos municípios conturbados, Sarandi, Paiçandu e Marialva, muitas vezes na correria que o capital impõe, estão em busca de melhores salários e possíveis e sonhadas melhorias na renda mensal. Esses trabalhadores fazem parte de trabalhadores que se deslocam diariamente em todas as regiões metropolitanas Brasil a fora. Para fazerem parte dessa classe, se deslocam, em sua grande parte, através de ônibus, conhecidos como lotação ou circular, vans, barco, carro de passeio, fretados, motonetas, motos, camioneta, (IBGE, 2010), ou ainda de bicicleta, carroça ou até caminhando. O trajeto tem uma variação temporal que vai de 05 a 30 minutos para as pessoas residentes nas regiões periféricas da cidade de Maringá, ou até 2 horas para moradores que moram nos municípios vizinhos, em exemplo apontamos o caso de Marialva, onde o deslocamento de casa até o trabalho até 30 minutos é de 84,3% e Paiçandu, onde esse mesmo deslocamento para 6% dos trabalhadores inseridos no movimento varia de 1 hora até 2 horas, conforme amostra (tabela 2).

Tabela 2 – Tempo de deslocamento para o trabalho no aglomerado urbano - Marialva, Maringá, Paiçandu e Sarandi – 2010

Município	Tempo de deslocamento de até 30 min (%)	Tempo de deslocamento de 30 min a 1h (%)	Tempo de deslocamento de 1h a 2h (%)	Tempo de deslocamento maior que 2h (%)
Marialva	84,3	13,5	2,0	0,2
Maringá	80,8	16,6	2,3	0,3
Paiçandu	62,8	30,7	6,4	0,1
Sarandi	66,2	29,4	4,0	0,4

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010. Organização: Flávio Lima



Esse deslocamento é compreendido como mobilidade de trabalho, onde há produção da força de trabalho como mercadoria, consumo de forma intensiva e extensiva, bem como essa força de trabalho é mobilizada em termos espaciais, setoriais e profissionais.

Compreendemos então, a mobilidade como um fenômeno que promove o deslocamento espacial, setorial e profissional do trabalhador, com o objetivo do capital explorar sua força de trabalho e acumular excedente econômico. Ao contrário de ser um sinônimo de liberdade, a mobilidade do trabalho significa, no contexto do sistema de produção capitalista, controle social, submissão e escravidão, em última instância, como ela subordina-se ao capital, na sua produção e circulação. Segundo Gaudemar, a subordinação antecipa a sua problemática da seguinte forma: da força de trabalho do homem e das variações de duração de horário, ou seja o excedente. Logo o conceitos de exploração indicam a mobilidade.

Podemos resgatar os casos das pessoas que fazem o mesmo deslocamento, isso em horário diferente, com finalidade de compra, já que a cidade polo apresenta uma grande variedade nos mais diversos setores e também com a finalidade de estudar ou ainda em busca de tratamentos de saúde, uma vez que há um grande número de hospitais e clínicas especializados nos diferentes ramos da medicina. Em sua grande maioria, esses trabalhadores recebem uma passagem de ida e volta, no valor de R\$2,75 (TCCC, 2015), que é descontado em 10 % do valor bruto do holerite mensal. Os trabalhadores estão distribuídos nos diversos setores industriais e educacionais que a cidade oferece, respaldados pelos órgãos competentes, a Agência do trabalhador de Maringá por exemplo, que no último mês de maio ofereceu 2000 vagas, o que reforça a afirmação de Marx que diz que “toda experiência mostra ao capitalista que existe uma população excedente em relação às necessidades momentâneas do capital de expandir o valor” (MARX, 1989). Seguindo essa análise, Gaudemar chama a atenção para o controle que o capital exerce sobre o trabalhador e sua força de trabalho no ambiente das organizações privadas, vale lembrar que o objetivo é criar as condições genuínas para que o trabalhador aumente a capacidade de criar valores excedentes, isso por meio da jornada do trabalho ou do dispêndio de maior energia física e intelectual num mesmo período de tempo. Chamamos a atenção para o controle que o capital tem sobre condições de emprego, quanto sobre a demanda por trabalhadores.

O Pôr do sol, às 18:00 horas precisamente, data o horário que 90% dos trabalhadores do inseridos no processo estão iniciando a trajetória de regresso, o inverso do movimento pendular, em direção as suas casas e “cidades dormitórios”. Alguns levam o espaço temporal de 15 minutos ou até 2 horas, conforme o trajeto de ida. A sensação de volta para a casa é inigualável, mas o resquício que o capitalismo emprega nos leva a refletir, até que ponto vale essa subordinação? É realmente compensativo se submeter a esse movimento diariamente? Esses trabalhadores buscam acima de tudo, melhorias financeiras e uma vida melhor para elas e para a família. Eles fazem parte de um total de 34.555 trabalhadores que circulam diariamente pelos municípios conurbados, já que embora em baixa média, há um movimento inverso, o de trabalhadores que vivem na cidade de Maringá e se deslocam até o município de Paiçandu, por exemplo. Conforme apresentado na tabela 3.

Tabela 3 – Quantidade de trabalhadores que fazem o movimento pendular entre os municípios de Marialva, Maringá, Paiçandu e Sarandi – 2010.

Município de residencia	Quantidade de trabalhadores que se deslocam a outro município
Marialva	2.103
Maringá	2.961
Paiçandu	9.263
Sarandi	20.228

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010 Organização: Flávio Lima

Os trabalhadores estão inseridos em todas as classes sociais, mas sua maioria, se fazem presente na classe média / baixa e classe baixa, uma vez que dependem diretamente do salário adquirido com trabalho realizado no movimento como meio de sobrevivência. As discussões sobre como o atual sistema econômico atinge a vida das pessoas vai além da deficiência causada nas relações familiares, pois a carga horarias excessiva de trabalho, a competitividade sem limites, a fobia do desemprego e a insana busca por lucro vem deixando muitos trabalhadores vulneráveis a doenças físicas e mentais, como depressão, isolamento social e ate mesmo ao uso de alucinógenos. Neste cenário BARRETO (2004) afirma que na década de noventa 58.978 trabalhadores apresentaram algum tipo de doença relacionada com as atividades praticadas em seu trabalho. Ainda o autor afirma que para os detentores do poder o que importa é a produção, a velocidade com que os processos se dão e não os trabalhadores. Baseado nisso, sabemos que de uma forma geral a mobilidade do trabalho influencia na vida do trabalhador e qual a relação disto com o sistema capitalista e a influência que este exerce sobre as indústrias e no movimento pendular.



2.3 O TRANSPORTE COMO AGENTE PRINCIPAL DE INTEGRAÇÃO À MOBILIDADE PENDULAR DA RMM

Maringá está geograficamente localizada em um entroncamento rodoviário, por essa cidade cruzam as rodovias BR376, PR317, PR323, PR461, ligando-a de norte a sul e de leste a oeste. Há também um importante porto seco que recebe um terminal ferroviário, favorecendo o transporte cargas que estende-se até os portos brasileiros sendo o de Paranaguá o principal. Além das rodovias e do terminal ferroviário existe ainda em Maringá o aeroporto regional, que estabelece importante ligação de Maringá com as demais regiões do país e até mesmo com outros países, já que o mesmo recebe o título de nacional para passageiros e internacional para cargas. O avanço tecnológico do transporte aproximou as pessoas dos grandes centros urbanos emergindo novas demandas geográficas para o mercado, promovendo melhores condições de circulação que logo tornaram-se demanda para o comércio automobilístico que tiveram como grande motivadora a disseminação do automóvel particular. Segundo estudos do OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES (2013), a RMM possui uma frota 491.245 veículos, sendo que desses 89% são para transportes individuais, os automóveis, caminhonete, camioneta, ciclomotor, motocicleta, motoneta, *side-car*, triciclo e utilitários, assim classificados pelo DENATRAN.

Esse avanço tecnológico do transporte tem proporcionado aumento no fluxo e volume do consumo interurbano, instigando novos hábitos de consumo na população ou movimentos para o trabalho proporcionando a mobilidade pendular.

Sem a priorização de sistemas de transporte de massa pelos gestores locais não haverá mobilidade urbana nas grandes cidades. O alerta é do ministro das Cidades, Aguinaldo Velloso Borges Ribeiro. Ele lembra, ainda, que daqui a três anos, os municípios com mais de 20 mil habitantes só poderão receber recursos do Governo Federal, para transporte urbano, se tiverem plano diretor de mobilidade urbana, conforme a Lei da Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), em vigor desde 13 de abril de 2012.

A mobilidade urbana das grandes cidades brasileiras encontra-se, hoje, na situação em que está pela falta de priorização de sistemas de transporte de massa pelos gestores locais. O objetivo da política do Governo Federal é tornar sustentável a mobilidade urbana atualmente praticada na maioria das cidades brasileiras, para universalizar a utilização do transporte coletivo. A pretensão é fazer com que o transporte do dia a dia de todos os cidadãos brasileiros seja realizado por meio desse modal e fomentar a redução do uso do automóvel particular como meio principal de transporte de cerca de 30% da população (média nacional), sobretudo nos deslocamentos casa-trabalho ou casa-escola, deixando-o para uso nos deslocamentos das demais atividades, como lazer e emergências.

A Constituição de 1988 definiu a competência municipal na organização e prestação do transporte coletivo. A forma predominante de prestação dos serviços de ônibus urbanos – responsáveis por mais de 90% da demanda total de transporte coletivo no Brasil – por meio da delegação à iniciativa privada, sob planejamento e gestão de órgãos municipais especificamente criados para tais fins. Os metrô e trens urbanos, presentes em determinadas aglomerações urbanas, são prestados por empresas estatais, federais e estaduais, com exceção do estado do Rio de Janeiro, onde a operação dos serviços de trens e metrô foi privatizada. No que concerne ao financiamento, não existem fontes específicas ou um modelo privilegiado. Comumente, os orçamentos municipais financiam a infraestrutura viária, cujo uso é compartilhado entre ônibus, automóveis e veículos de carga, e a operação é custeada pelas receitas tarifárias – com exceção dos metrô e trens, cuja operação é subsidiada.

Contudo, a ampliação do sistema viário para a fluidez dos automóveis, cuja frota vem crescendo acentuadamente, drena a maior parte dos recursos destinados aos transportes urbanos em detrimento do transporte coletivo. Esse, por sua vez, convive com crises cíclicas relacionadas à incompatibilidade entre custos, tarifas e receitas; às deficiências no planejamento e na gestão dos serviços; e às dificuldades de obter prioridade no uso das vias (vide ANTP, 1997). O principal efeito disso tudo é que, enquanto uma minoria detentora de meios individuais de transporte conta com melhores condições de deslocamentos nas cidades, a maioria que depende do transporte coletivo se vê sem alternativas, diante de um transporte público caro e de baixa qualidade.

Esse modelo alimenta também um ciclo vicioso. A oferta inadequada de transporte coletivo, além de prejudicar a parcela mais pobre da população, estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição e congestionamentos. Estes, por sua vez, drenam mais recursos para a ampliação e construção de vias. O uso ampliado do automóvel favorece a dispersão das atividades na cidade, espalhando-a, o que dificulta a acessibilidade urbana por aqueles que dependem do transporte coletivo. Ao mesmo tempo, a falta de planejamento e controle do uso do solo, que ordene o desenvolvimento das funções sociais das cidades, provoca a expansão urbana horizontal – o que aumenta as distâncias a serem percorridas e os custos da provisão dos serviços para as áreas periféricas, onde a oferta se torna deficitária. Como se percebe, os custos socioeconômicos para a sociedade brasileira de tal modelo são inaceitáveis para uma sociedade que pretende ser justa e sustentável.

O transporte público é fundamental para garantir a mobilidade das pessoas, principalmente as que habitam uma aglomeração urbana ou uma região metropolitana, pois esta é a condição de deslocamento das pessoas, frente às grandes distâncias que separam os domicílios dos locais de trabalho, de estudo e de lazer.

O transporte coletivo na Região Metropolitana de Maringá não é integrado. Uma simples observação do fluxo de ônibus no terminal urbana da cidade polo mostra que as linhas para Sarandi quanto para Paiçandu não



estão integradas às linhas que circulam em Maringá e nem integradas entre si. Ou seja, os moradores dos municípios que mantêm um alto grau de integração com o pólo precisam pagar mais de uma passagem, quando saem de um desses dois municípios e precisam ir à localidades da cidade pólo que ficam mais distantes do terminal. A situação se agrava ainda mais se considerarmos que as três empresas de transporte que servem aos municípios de Maringá, Sarandi e Paiçandu compõem o mesmo grupo empresarial e possuem o monopólio dessa concessão pública.

O fato de o empregador da cidade de Maringá ter de pagar quatro passagens diárias ao invés de duas se tornou um obstáculo à contratação de trabalhadores dos municípios vizinhos, o que resulta em diminuição de possibilidades de acesso ao mercado de trabalho maringaense, mais promissor do que o das municipalidades metropolitanas. Isso ocorre principalmente quando a empresa que oferece vagas se localiza no limite oposto ao município de origem do trabalhador, ou seja, quando o trabalhador não conseguiria se deslocar de ônibus utilizando uma única linha, pois, quase todas as linhas no aglomerado urbano de Maringá partem de um extremo em direção ao centro e vice-versa.

A falta de uma gestão integrada do transporte coletivo, em meio a uma região metropolitana institucionalizada, denota a ausência de uma gestão metropolitana efetiva. Mesmo assim, cabe salientar que o grupo proprietário das três empresas que monopolizam este serviço no aglomerado urbano de Maringá adotou uma política de valorização das cidades em que atua, fazendo destas as suas sedes. A empresa que atua em Maringá só contrata moradores desta cidade, a que faz a ligação de Sarandi à Maringá só emprega moradores de Sarandi e a que faz as linhas de Paiçandu à Maringá só aceita como funcionários pessoas que morem em Paiçandu.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os movimentos migratórios vem desenhando um novo mapa do estado nacional desde a década de 1980, período que teve a maior leva de pessoas que viviam no campo e migraram para a cidade. Desde então, as cidades tem uma história demarcada por novas polaridades, constituindo um novo território por conta do crescimento econômico que o Brasil teve nos últimos anos. O norte do estado do Paraná faz parte dessa história uma vez que recebeu uma grande quantidade de migrantes do campo, e também de outras regiões do país.

A RMM faz parte dessa região e também da dinâmica apresentada devido ao perfil econômico adotado. As discussões de Gaudemar e Marx, que tratam temas como a mobilidade do trabalho, crescimento da economia, o sistema capitalista e os processos que levam à migrações, serviram de base para a nossa fundamentação teórica. O que se torna importante para a formulação de indagações sobre o tema discutido, a mobilidade pendular, que nos permite compreender questões do processo de exploração do capital, a transformação de indivíduos em meros vendedores de força de trabalho e o controle sobre essa mercadoria especial.

Constatamos que há relação intrínseca entre a mobilidade pendular e o trabalho, relação essa que atrai novos fluxos do movimento pendular e insere a RMM em uma dinâmica para estrutura produtiva, no âmbito de uma economia global, conectando a outros espaços, dinamizados pelo movimento humano e pelas transformações que a força de trabalho e as transformações impõem no âmbito da globalização. Naturalmente conclui-se que a RMM requer medidas de gestão conjunta entre os seus municípios, e principalmente entre as cidades de Paiçandu, Maringá, Sarandi e Marialva, que formam uma mesma aglomeração urbana. O seu planejamento integrado será essencial para que se corrijam deformações sociais decorrentes de uma urbanização desigual que vem acontecendo. Ignorar tal fato é favorecer o aumento da desigualdade, independentemente do quanto se desenvolva apenas a cidade polo.

REFERÊNCIAS

ACIM/PMM (2014). Censo Econômico de Maringá. Associação Comercial e Industrial de Maringá / Prefeitura Municipal de Maringá. “Dados sobre o Comércio, www.acim.com.br disponível em outubro de 2014.

ANDRADE, Espaço, polarização e desenvolvimento. Centro Regional de Administração Municipal. Recife: Imprensa Universitária, 1967.

DENATRAN (2013). “Dados da Frota de veículos de julho de 2013”. Disponível em: www.denatran.gov.br/frota.htm. Acesso em outubro de 2013.

GAUDEMAR DE, Jean Paul. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**, Lisboa: Estampa, 1977. P. 11-63.



GHIZZO, M. R. **A Mobilidade do Consumo na Cidade de Maringá-PR**. Maringá: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE (2010). “Censo Demográfico de 2010”. Documentação de microdados da amostra”. Rio de Janeiro, IBGE.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Tendências Demográficas: uma análise dos resultados da amostra do censo demográfico 2000. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

JANNUZZI, P. D. M. **Mobilidade social no contexto de adversidades crescentes do mercado de trabalho brasileiro dos anos 1990**. Revista do instituto de economia da Unicamp, v. 11, n. 02, p.255-278, 2002.

MARQUES, R. M. **A Proteção Social e o Mundo do Trabalho**. São Paulo: Bional, 1997.

MARX, K. **O Capital**. São Paulo: Edipro, 1998.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. Metrodata, IPPUR/UFRJ, www.observatorio.dasmotropolis.com.br, disponível em outubro de 2012.

ONU/PNUD. Atlas do Desenvolvimento Humano, 2002.