
METODOLOGIA DA PROBLEMATIZAÇÃO NO ESTUDO DA MOBILIDADE URBANA: EXPERIÊNCIAS NO TRANSPORTE URBANO COLETIVO DE LONDRINA/PR

METHODOLOGY OF PROBLEMATIZATION IN THE STUDY OF URBAN MOBILITY: EXPERIENCES IN COLLECTIVE URBAN TRANSPORT OF LONDRINA - PR

Jeani Delgado Paschoal Moura¹
Ideni Terezinha Antonello²
Léia Aparecida Veiga³

RESUMO: Esse artigo descreve e analisa intervenções pedagógicas desenvolvidas, em um exercício de percorrer a cidade de Londrina/PR utilizando-se do transporte coletivo, realizado com um grupo de acadêmicos do Programa de Educação Tutorial (PET), do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina/UEL, em 2017. Os estudantes a partir do trajeto escolhido vivenciaram o uso do transporte urbano coletivo por meio de ônibus, forma de deslocamento para uma parcela da população que depende desse meio em função do trabalho, do lazer, da saúde, entre outros serviços que a cidade oferece. Utilizou-se de abordagem qualitativa, com levantamentos de dados em fontes primárias e secundárias. Pelos resultados obtidos, constatou-se que, ao promover a reflexão sobre a experiência urbana, a metodologia da problematização é eficaz no aprendizado da cidadania, pois permitiu levantar importantes questões acerca dos desafios a serem enfrentados no planejamento da cidade, extrapolando a formação conteudista, ainda presente no ensino superior.

Palavras-chave: Mobilidade. Planejamento Urbano. Pedagogia Urbana. Metodologia da Problematização. Ensino Superior.

ABSTRACT: This article describes and analyzes pedagogical interventions developed in an exercise to travel through the city of Londrina/PR using mass transit, carried out with a group of academics of the Programa de Educação Tutorial (PET) from Geography Graduation of the Universidade Estadual de Londrina/UEL, in the year of 2017. From

1 Pós-Doutoramento em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas/Unicamp; Professora Adjunto no Departamento de Geociências, Tutora do Programa de Educação Tutorial/PET, de Geografia, do Centro de Ciências Exatas, Universidade Estadual de Londrina (UEL). E-mail: jeanimoura@uol.com.br.

2 Pós-doutoramento em Geografia pelo Instituto de Geografia e Ordenamento do Território/Universidade de Lisboa/Portugal; Professora Associada no Departamento de Geociências, Centro de Ciências Exatas, Universidade Estadual de Londrina (UEL). E-mail: antonello.uel@gmail.com.

3 Pós-Doutoramento em Geografia pela Universidade Estadual de Londrina; Professora visitante no Instituto Latino-americano de Tecnologia, Infraestrutura e Território (ILATIT), curso de Geografia licenciatura, Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA). E-mail: lveiga.geo@gmail.com.

the chosen route, students experienced the use of collective urban transportation by bus, a form of displacement for a portion of the population that depends on this medium in function of work, leisure, health, among other services that the city offers. It was used a qualitative approach, with data surveys in primary and secondary sources. Based on the results obtained, it was found that, in promoting reflection on urban experience, the problematization methodology is effective in learning citizenship, as it allowed to raise important questions about the challenges to be faced in city planning, extrapolating content formation, still present in higher education.

Keywords: Mobility. Urban planning. Urban Pedagogy. Methodology of Problematization. Higher education.

INTRODUÇÃO

Esse texto é fruto das reflexões realizadas a partir do desenvolvimento de uma atividade pautada na metodologia da problematização, cujo objetivo foi descrever e analisar o exercício pedagógico de percorrer a cidade de Londrina/PR utilizando-se do transporte coletivo, realizado com um grupo de acadêmicos do Programa de Educação Tutorial (PET), do Curso de Geografia, da Universidade Estadual de Londrina/UEL, em 2017. As intervenções didáticas foram realizadas com o intuito de discutir elementos que influenciam no planejamento urbano participativo, especificamente os fatores que se relacionam a experiência de mobilidade na cidade de Londrina, Paraná, por meio do uso do transporte coletivo como alternativa modal à mobilidade urbana, necessária para que as pessoas usufruam do seu direito à cidade.

Os pressupostos teórico-metodológicos que balizam o entendimento acerca da problemática da mobilidade urbana vinculam-se a discussão da apropriação e uso social do espaço urbano, tendo em vista que a condição de mobilidade que a sociedade está submetida pode ser considerada um indicador de segregação urbana. Portanto, cabe a sociedade assumir o um papel ativo perante as exigências de transformações da cidade, já que a mobilidade se constitui em uma prática socioterritorial capaz de proporcionar às pessoas o acesso a diferentes lugares que possa permitir a liberdade no uso do espaço urbano. Esse papel ativo atrela-se ao empoderamento de diversos grupos sociais nos processos de elaboração e monitoramento das políticas públicas urbanas, sobressaindo-se a importância do planejamento urbano participativo, tendo como principal desafio a mobilidade, a ser enfrentado como uma questão que centraliza o planejamento urbano na busca de se pensar o futuro da cidade que vise a qualidade de vida para a população, ou o seu direito à cidade.

Para a atuação direta da sociedade nas diretrizes da produção do espaço, mediante um planejamento urbano participativo, é necessária a formação de cidadãos empoderados e conscientes de seus direitos. Para tanto a educação problematizadora pode ser um alicerce para a construção de uma sociedade emancipada, pois parte da premissa de que os sujeitos participam ativamente do seu processo de aprendizagem, num diálogo constante entre os pares. A metodologia da problematização instiga os participantes a darem respostas diante de desafios colocados em forma de situações-problemas, que passam a ser investigados por meio de teorizações para chegar a sínteses que levam a *práxis*, ou seja, a uma ação transformadora da realidade, em algum grau, tal processo tem a potencialidade de instigar em mulheres e homens o sentimento e a vontade de mudança e atuar em prol da transformação socioespacial na perspectiva de “[...] superação de geografias de opressão que se evidenciam nas desiguais possibilidades de mobilidade das pessoas” (BARBOSA, 2014, p.200).

A realização da atividade pedagógica, foco desta análise, se estruturou com base na discussão teórico-metodológica em torno da problemática em pauta e, como dinâmica de vivência da realidade, foram realizados trabalhos de campo para conhecer, empiricamente, algumas características do transporte coletivo londrinense e as percepções dos cidadãos que o utilizam.

Assim, se organizou grupos de trabalho para a elaboração prévia de trajetos a serem percorridos pela cidade e roteiros de entrevistas para aplicar junto aos transeuntes dos caminhos percorridos. Os trajetos foram realizados pelas cinco zonas de Londrina (Zona Central, Norte, Sul, Leste e Oeste), além do distrito rural de Irerê, utilizando o transporte coletivo urbano para observar a dinâmica, descrever os elementos envolvidos e entrevistar os usuários desse sistema.

No percurso foram realizados registros fotográficos e escritos em cadernetas de campo. Os seminários foram utilizados para a apresentação das observações e informações coletadas em campo. Cada grupo apresentou as experiências vivenciadas nas respectivas zonas de Londrina, apontando as suas diferenças espaciais particulares, focando na dinâmica de transporte coletivo (pontos de ônibus, terminais de integração, pavimentação, qualidade do transporte, horários, quantidade de veículos, entre outros).

Os resultados desta pesquisa participante serão apresentados em dois eixos. O primeiro eixo centraliza a discussão em torno da importância de um planejamento urbano participativo para a consolidação da democracia mediante a participação efetiva da sociedade nas diretrizes do espaço local – no seu lugar vivido, pois, é nesta escala que os atores sociais conseguem fortalecer e consolidar mecanismos participativos (empoderamento) e de controle social da gestão governamental, na busca da “emancipação social”, concretizando alternativas ao modelo hegemônico de poder (SANTOS; AVRITZER, 2003, p.14).

O segundo tem como objetivo fazer uma reflexão sobre a metodologia da problematização e o seu potencial para uma pedagogia ativa mediante a experiência urbana, em que se apresenta a aplicação de uma proposta metodológica e o desafio a ser enfrentado pelo planejamento relativo à questão da mobilidade urbana

I - DA MOBILIDADE QUE TEMOS À MOBILIDADE QUE QUEREMOS: PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANOS

“Hay que repensar al ciudadano como un sujeto cuya formación es inseparable de las transformaciones de la ciudad”. (MARTÍNEZ, 2008, p.80)

A epígrafe que inicia este eixo expressa o mote que norteia esta reflexão, ao contrapor a visão sedimentada historicamente, em que o planejamento urbano era visto como questão técnica e a manutenção do *status quo* de uma sociedade capitalista. Contudo, atualmente a concepção de planejamento e gestão urbanos vincula-se a ideia de planejamento participativo, na busca de superar a visão mecanicista e tecnicista Matus (2006 *apud* HUERTAS, 2006) defende que a planificação é uma ferramenta vital para pensar o futuro. Ferramenta de lutas permanentes que a sociedade pode utilizar para conquistar graus crescentes de liberdade perante a produção do seu espaço, voltado ao direito à cidade para cumprir o princípio fundamental do Estatuto da Cidade de 2001 a função social da cidade e da propriedade urbana. Ao contrário, perdemos a liberdade de pensar e agir no espaço, inviabilizando o seu usufruto. Como alertou Santos (1987) a liberdade é uma conquista e a cidadania, para além de um estado de espírito, é uma situação social, jurídica e política, que para ser mantida, deve ser reclamada. Lembrando que “[...] os homens, pela sua própria essência, buscam a liberdade. Não a procura com a mesma determinação porque o seu grau de entendimento do mundo não é o mesmo” (SANTOS, 1987, p.20).

Diante das condições desiguais na produção e nos usos da cidade, questiona-se: - Em que medida o planejamento participativo potencializa o debate para o enfrentamento dos problemas que emergem da lógica de planejamento urbano, na associação entre mercado e espaço para a reprodução do capital?

Nesse sentido, considera-se que o planejamento participativo possui o potencial de proporcionar aos atores sociais o uso de ferramentas para atuar no espaço urbano, “[...] um espaço cego para os fins intrínsecos dos homens” (SANTOS, 1987, p. 80), e lutar para concretizar o princípio que centraliza a lei de desenvolvimento urbano. Considera-se que a “[...] mobilidade, mobilização e espaço fazem parte de uma mesma exigência de transformação da sociedade urbana” (BARBOSA, 2014, p.198). Essa transformação necessita de participação, para se efetivar um planejamento com diálogo, para tanto precisa-se de cidadãos emancipados, por conseguinte de uma educação para a emancipação (ADORNO, 2011).

Nesse contexto, a tese que orienta esta análise é da conexão que se estabelece entre a premissa de uma educação emancipatória e a pedagogia urbana, uma vez que, segundo Martínez (2008, p. 79) a gênese de uma pedagogia urbana “[...] se encuentra en las relaciones que puedan darse entre ciudad y educación, o planteando la cuestión a nivel teórico entre lo urbano y lo pedagógico”.

O autor ressalta, ainda, os diversos aportes que a pedagogia urbana pode fornecer, atuando, por exemplo, como um suporte didático e como uma antropologia das formas de vida urbana ou contribuindo na gestão local e nos serviços culturais. Assim, a pedagogia urbana incide “[...] en la praxis educativa posibilitando nuevos campos profesionales y espacios de acción educativa” (MARTÍNEZ, 2008, p. 79). A relação intrínseca que permeia o planejamento urbano participativo e uma pedagogia urbana centra-se na questão da mobilização social em prol do futuro a cidade – do futuro da mobilidade urbana ou melhor de que mobilidade urbana os diferentes grupos sociais necessitam? Considera-se que o mesmo tem que ser orientado para superar a segregação socioespacial, já que a mobilidade urbana incorpora não apenas a circulação, “[...] pois se trata de outro movimento, justamente o que permite ampliar as possibilidades de apropriação e uso coletivo e individual do espaço urbano” (BARBOSA, 2014, p. 198). Portanto, ao se pensar o “futuro da cidade” cabe se ater as palavras de Buttimer:

Um estilo de vida comunitário orientado para a autoeducação a respeito dos horizontes de alcance das pessoas, em constante transformação, atividades sistêmicas e tecnologia, seria uma catálise poderosa para desenvolver hábitos cívicos de compartilhamento e descoberta do quanto à saúde e a felicidade de indivíduos e comunidades pode ser aumentada apenas permitindo que as pessoas contribuam com o todo (2015, p. 18).

De tal modo, considera-se, conforme propõe Martínez (2008, p.84), que:

La educación en la ciudad puede aportar y/o facilitar la generación de políticas socioeducativas y culturales interconectadas y transversalizadas por los intereses de la gente; potenciamiento del saber social; ampliación de la democratización local; la construcción de una ciudad para todos abriendo la educación a la vida, desde la vida y por la vida.

As possibilidades que se abrem ao inserir os grupos sociais, considerando-se a sua diversidade (de gênero, de classe social, de cultura entre outros aspectos que os diferenciam) como atores ativos na elaboração e monitoramento das políticas públicas de

mobilidade urbana extrapolam a visão de planejamento e gestão urbanos pautados no “saber competente” e faz florescer e fortalecer a imposição do direito à cidade, uma vez que: “[...] a mobilidade transcende, portanto, o sentido físico do deslocamento *intra e entre* lugares, para alcançar a dimensão do encontro de diferentes, como premissa da democratização do uso social do espaço urbano” (BARBOSA, 2014, p.200, grifo do autor).

É necessário atentar, ainda, ao fato de que, no momento em que se busca implementar metodologias que desafiem o sedimentado, pode-se deparar com obstáculos, levantados com a finalidade de manutenção da lógica da uma sociedade não emancipada, como elucidada Adorno (2011, p.185):

[...] porque qualquer tentativa séria de conduzir a sociedade à emancipação – evito de propósito a palavra ‘educar’ – é submetida a resistências enormes, e porque tudo o que há de ruim no mundo imediatamente encontra seus advogados loquazes, que procurarão demonstrar que, justamente o que pretendemos encontra-se de há muito superado ou então está desatualizado ou é utópico.

As palavras de Adorno fortalecem a vontade e a necessidade premente de colocar em prática metodologias de ensino-aprendizagem que promovam o potencial criador da autonomia discente. E que esse potencial se reverbere na sua atuação como cidadão mediante a intervenção pelas instâncias participativas de planejamento, já que quem melhor conhece o seu espaço, é quem vive nele, portanto, a democratização do uso social do espaço necessita de pessoas autônomas, que produzam a resistência frente à ideologia dominante, cuja emancipação deve manter-se como meta. Vale ressaltar, nas palavras de Santos

Quando o homem se defronta com um espaço que não ajudou a criar, cuja história desconhece, cuja memória lhe é estranha, esse lugar é a sede de uma vigorosa alienação. Mas o homem, um ser dotado de sensibilidade, busca reaprender o que nunca lhe foi ensinado, e vai pouco a pouco substituindo a sua ignorância do entorno pelo conhecimento, ainda que fragmentário. O entorno vivido é lugar de uma troca, matriz de um processo intelectual. (SANTOS, 1987, p. 81)

O intuito da pedagogia urbana é fazer leituras coletivas para ressignificar a cidade, assim esboçar, dominar e configurar o seu futuro – para a cidade que almejamos, assentada na função social da propriedade urbana, o que permeia a mobilidade urbana, a qual possa atingir “o encontro de diferentes” sobrepondo a exclusão socioterritorial que é matiz atual do ordenamento do território das cidades brasileiras. Portanto, levar para a sociedade ferramentas para que a população possa se empoderar, por conseguinte, que o interesse coletivo predomine subjugando os econômicos, políticos e pessoais/individuais.

Essas ideias nortearam a prática realizada com estudantes, como se apresenta nas linhas subsequentes.

II - PEDAGOGIA DA EXPERIÊNCIA URBANA POR MEIO DA METODOLOGIA DA PROBLEMATIZAÇÃO

A pedagogia da experiência urbana pressupõe um conhecimento apurado da complexidade dos problemas urbanos, marcados pela exclusão socioterritorial, cuja segregação “[...] é produto e produtora do conflito social. Separa-se porque a mistura é conflituosa e quanto mais separada é a cidade, mais visível é a diferença, mais acirrado

poderá ser o confronto” (ROLNIK, 1995, p. 52). Por essas e outras razões, os cidadãos não são incentivados a se apropriarem de ferramentas para práticas que permitam uma melhor apropriação dos espaços e serviços que a cidade oferece. A cidade, marcada pela segregação socioespacial, “é como [...] um imenso quebra-cabeças, feito de peças diferenciadas, onde cada qual conhece seu lugar e se sente estrangeiro nos demais” (ROLNIK, 1995, p. 40).

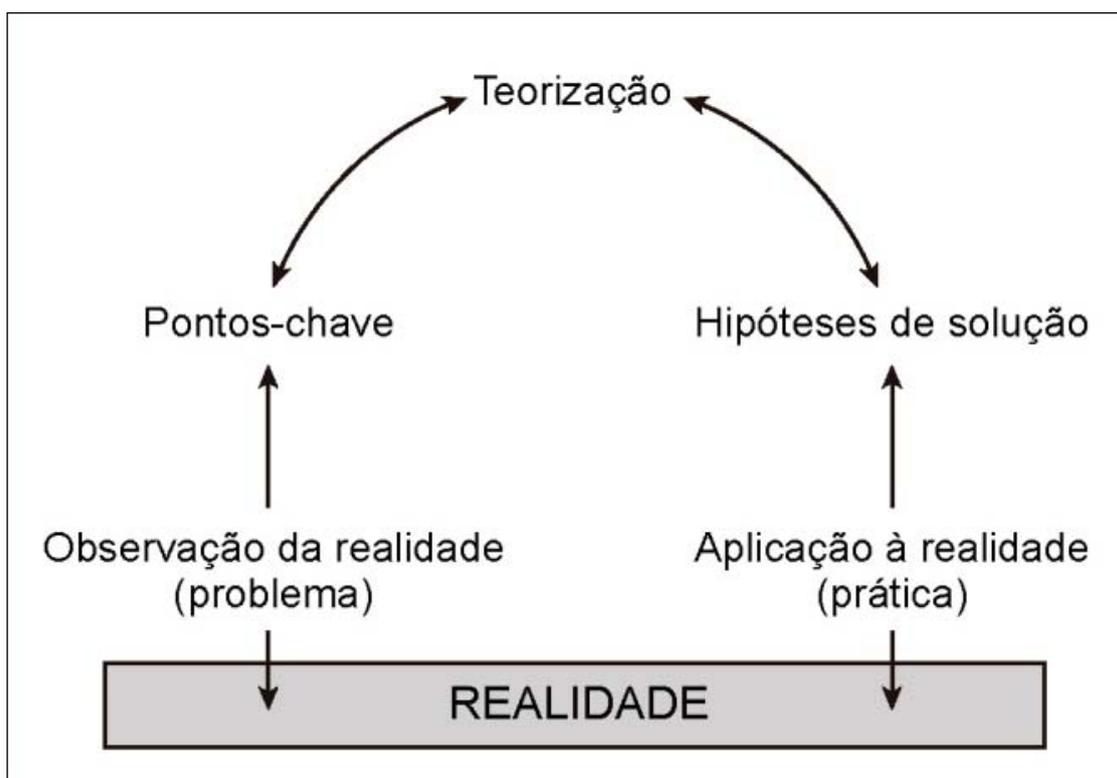
É perante a segregação socioespacial que a pedagogia urbana pode atuar, mas não apenas na luta contra essa dinâmica excludente da produção do espaço urbano, e, sim se fazer presente nas práticas sociais urbanas de resistência que visa se concretizar em práticas contra hegemônicas, isto é, [...] implica questionar uma gramática societária e estatal de exclusão e propor, em alternativa, uma outra mais inclusiva” (SANTOS; AVRITZER, 2003, p.14). As práticas de resistência podem se alimentar da pedagogia urbana e vice-versa, em uma realimentação alicerçada na participação/atuação da sociedade nas diretrizes da produção social do espaço urbano, pois “Tal participação expressa uma alternativa ao poder hegemônico, visto que pode se constituir em um pressuposto do arcabouço de práticas contra-hegemônicas” (ANTONELLO, 2017, p.135).

Todavia, é necessário se ater que a experiência de viver na cidade é cada vez mais rara, pois a velocidade, a fluidez e a instantaneidade dos acontecimentos, minimiza o papel da experiência no lugar (BONDÍA, 2014), por conseguinte, a pedagogia urbana enseja a importância da experiência diante um olhar crítico da realidade vivenciada. Experiência compreendida como algo que se prova e se experimenta, requer paradas para olhar com mais vagar, exercitando a escuta, o toque, o sabor e o cheiro no sentido de se demorar nos detalhes (BONDÍA, 2014). Para Bondía (2014), o sujeito da experiência não se define apenas pela atividade, mas também pela passividade, como abertura essencial – disponibilidade – atitude de se expor ao mundo. Para este autor, é incapaz de experiência aquele que não se expõe, que não se abre ao mundo, a quem nada ocorre. Viver no/o urbano é estar sempre acelerado, sendo a experiência aquilo que nos passa, o que nos acontece e nos toca, é preciso aprender a cultivar a atenção pelo mundo vivido, de forma a perceber no dia a dia as contradições deste espaço vivido e desenvolva o poder de atuar na transformação do cotidiano em prol do direito a cidade.

Assim, com o intuito de instrumentalizar para o exercício pleno da cidadania, apresentamos intervenções didáticas baseadas na resolução de problemas cotidianos buscando reunir elementos para se discutir os fundamentos do que chamamos de pedagogia da experiência urbana. Para Vazquez, (1977, p. 10) “[...] a consciência comum pensa os atos práticos, mas não faz da *práxis* – como atividade social transformadora – seu objeto [...]”. Para cumprir com a tarefa de propor uma educação no lugar, como sugere Buttimer (2015), utilizamos a metodologia da problematização pautada no método do arco, da teoria de Charles Maguerez (BORDENAVE; PEREIRA, 2015).

A atividade desenvolvida junto aos estudantes do grupo PET de Geografia da UEL, elaborada e aplicada, em 2017, com base nos princípios da metodologia da problematização, os colocou no papel de sujeitos ativos na busca de entendimento e respostas para o problema delineado. Por meio desta metodologia foi possível perseguir um estudo sistemático sobre a mobilidade urbana e o transporte coletivo público em Londrina, PR, ancorados pela seguinte questão-problema: - Em se tratando de mobilidade urbana e do transporte coletivo público, é possível afirmar que, na cidade de Londrina, esse transporte pode ser tomado como exemplo de eficiência e satisfação na visão dos usuários?

Esta metodologia é representada por um arco com cinco etapas do método, constituindo uma cadeia dialética de ação–reflexão–ação. É possível representar esta metodologia a partir do arco exposto na Figura 1.

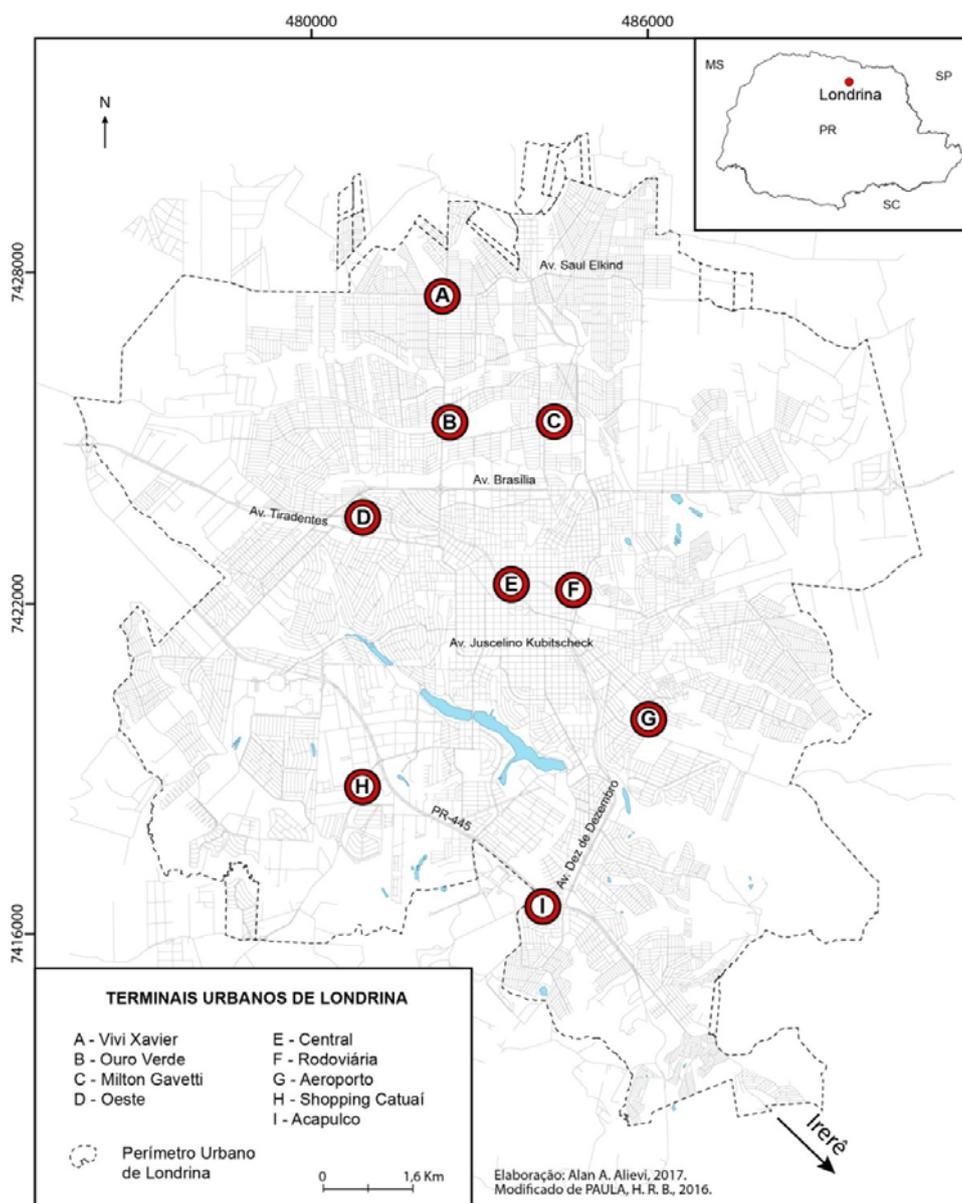


Fonte: Adaptado de BORDENAVE; PEREIRA, 2015, p. 53.

Figura 1. Arco de Charles Maguerez

No ponto inicial do arco, parte-se de um problema da realidade física ou social, pela qual se obtém uma visão sincrética a partir da observação da realidade. Ao iniciar o arco a partir de um problema real, os participantes foram instigados a observarem a realidade, tendo como ponto de partida o site da Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina/CMTU¹ para escolher um itinerário com saída do terminal urbano principal da cidade e percorrer um determinado trajeto, em que os mesmos deveriam realizar o exercício pedagógico de experienciar corporalmente a mobilidade urbana por meio do uso do transporte público.

Cada equipe deveria optar por uma zona da cidade ou por um trajeto entre cidade sede e distrito rural. No decorrer do trajeto escolhido o grupo deveria, além de ir até o final do mesmo e retornar para o terminal urbano central, descer em pelo menos um terminal de integração (Figura 2). Em Londrina havia, em 2017, nove Terminais de Integração: Zona Sul (Terminal Irerê, Terminal Acapulco, Terminal Shopping Catuaí), Área Central (Terminal Central, Estação de Embarque Terminal Rodoviário), Zona Oeste (Terminal Zona Oeste), Zona Norte (Terminal Milton Gavetti, Terminal Vivi Xavier e Terminal Ouro Verde).



Fonte: Paula, 2016.

Figura 2. Terminais urbanos de integração na cidade de Londrina, 2016.

Os estudantes organizaram-se em seis equipes, sendo cinco duplas e um trio. Cada grupo ficou com alguns terminais de integração em diferentes porções da cidade: Zona Leste, Zona Oeste, Zona Norte, Zona Sul e Área Central (Figura 2). Além da área urbana de Londrina, foi envolvido um percurso entre cidade sede e distrito rural, no caso Irerê.

O desafio foi lançado a partir de uma problemática real e vivenciada pelos estudantes, não só em termos de utilização do transporte público, mas também de envolvimento nas discussões que foram iniciadas no primeiro semestre de 2017 junto à prefeitura municipal de Londrina sobre a questão do passe livre estudantil², e que teriam continuidade no decorrer do segundo semestre, com audiências públicas e votações na câmara de vereadores da cidade.

Cada equipe teve a liberdade de escolher uma zona da cidade de Londrina e, posteriormente, optar por um trajeto, tendo que respeitar apenas a obrigatoriedade do mesmo ir até um terminal de integração. Dentre as seis equipes, algumas fizeram um

percurso mais longo, outros mais curtos. Para a realização dessa primeira etapa, as professoras estabeleceram um prazo de 15 dias, nos quais os grupos de trabalho deveriam traçar o percurso, elaborar um roteiro de entrevista, percorrer o trajeto e sistematizar as informações para a socialização no último momento de trabalho.

Foi solicitada a elaboração de um roteiro de questões abordando as condições de acessibilidade, horários, condições dos ônibus entre outros fatores que os estudantes julgassem pertinentes, para ser aplicado a um mínimo de três usuários de ônibus e/ou do terminal de integração. Também foram solicitados registros fotográficos, sistematização de todas as informações levantadas e observações da equipe para posterior socialização.

Com estes procedimentos de pesquisa empírica foi possível observar a realidade para elencar os pontos-chaves do problema a partir da percepção dos usuários sobre a dinâmica no Transporte Público de Londrina. O objetivo da atividade realizada com os estudantes foi experienciar situações de mobilidade por meio do transporte público de Londrina e dialogar com alguns interlocutores - usuários desse transporte coletivo, durante o percurso realizado – por meio de entrevistas, além de outras fontes importantes de obtenção de dados como o registro fotográfico, as observações e as descrições na caderneta de campo. Em linhas gerais, as questões fechadas e abertas das entrevistas abordaram: frequência e finalidade da utilização do transporte público no decorrer da semana; o tempo médio de tempo gasto nos trajetos percorridos pelo entrevistado; a opinião dos entrevistados sobre as melhorias necessárias (nº de linhas e disponibilidade de horários, infraestrutura), o atual preço da tarifa e o que seria um preço justo. Fez parte de vários roteiros de entrevistas questionamento sobre a opinião do usuário sobre o passe livre estudantil.

Na segunda etapa foram sistematizados os dados coletados e identificados os pontos-chave do problema a ser investigado por meio de observações e ideias sobre as causas do problema, em que se constrói um modelo simplificado da realidade, para que se possa proceder aos estudos.

Todos os grupos aplicaram as entrevistas aos usuários no interior dos terminais, do ônibus e nos pontos de ônibus. As respostas das entrevistas foram sistematizadas em gráficos do tipo coluna e/ou pizza e utilizados durante as discussões entre os grupos de trabalho. As observações *in loco* foram sistematizadas por meio de trechos escritos e de registros fotográficos, em que os estudantes destacaram os elementos observados no terminal de integração, no interior dos ônibus e trajeto percorrido.

No quadro 01 consta a atividade realizada por um dos grupos de estudantes nessa segunda etapa. Chama-se a atenção para o exercício de observação dos elementos no interior do terminal e do ônibus, bem como as condições em termos de estrutura das vias percorridas pela linha de ônibus elencada. Esses elementos não ficaram restritos apenas ao trabalho realizado por um grupo, tendo em vista que se fizeram presentes nas análises apresentadas por outras equipes. É interessante destacar que alguns grupos observaram e relataram as condições de atendimento para pessoas com necessidades física-motoras, bem como o atendimento aos idosos, tanto no terminal, quanto no ônibus que percorria a linha escolhida pelos estudantes.

As observações realizadas foram organizadas em trechos escritos e apresentadas com uso de slides durante a discussão dos resultados junto ao grande grupo e em cadernetas de campo. Ao registrar as ideias por meio de trechos escritos mais elaborados, primando pela clareza e sequência das informações, tem-se um ato concreto do exercício da autonomia do sujeito (DEMO, 2015), colocando os estudantes na condição de sujeitos de suas aprendizagens (FREIRE, 1996), ao serem instigados a pesquisarem sobre determinada temática por meio de instrumentos e técnicas de pesquisa elencadas pelo grupo.

Além do registro escrito das observações *in loco*, cada equipe procedeu com o registro fotográfico da infraestrutura dos terminais, ônibus e pontos de ônibus bem como das condições das vias do trajeto escolhido.

Na Figura 3, é possível observar elementos da paisagem urbana relacionados às condições físicas de mobilidade, como os pontos de ônibus em diferentes porções da cidade, o interior dos transportes coletivos e banheiros públicos nos terminais urbanos, buscando comparar a qualidade dos mesmos, capturada pelos estudantes.

Quadro 1. Observações e anotações realizadas pelo grupo de estudantes que percorreu o trajeto Terminal Central - Terminal Shopping Catuaí - Terminal Oeste, 2017.

Pontos de partida e/ou chegada	Horário	Aspectos observados
Terminal Central	Chegada 14:00	<u>Fluxo de pessoas:</u> no momento havia um pequeno número de pessoas no interior do terminal devido o horário. <u>Estrutura do terminal:</u> visa atender um grande número de usuários do transporte coletivo e comporta intensa circulação de ônibus.
Linha 213	Saída 14:10	<u>Número de usuários:</u> devido o horário o ônibus seguiu com quantidade de usuários sentados e poucos em pé, ou seja, não estava lotado. <u>Condições do ônibus e de atendimento:</u> essa linha de ônibus conta com um cobrador além do motorista; os botões de acionamento de parada de ônibus não estavam funcionando e a cordinha de acionamento da parada é muito alta para algumas pessoas (principalmente para pessoas idosas); <u>Condições do trajeto percorrido:</u> possui uma boa estrutura da malha viária (pavimentação), conta também com estruturas de ponto de ônibus recém-instaladas e maior número das mesmas em comparativo a outros trajetos. Foi possível identificar algumas vias destinadas a ciclistas em alguns pontos de um bairro com moradores de médio a alto poder aquisitivo (Gleba Palhano).
Terminal Shopping Catuaí	Chegada 14:32	<u>Estrutura do terminal:</u> menor se comparada ao terminal central e que atende um número pequeno de linhas diferentes; promove a integração entre a zona central, a zona sul e também a zona oeste; também é responsável por permitir a integração de pessoas do Distrito de São Luís com o Shopping Catuaí e a área central de Londrina; <u>Fluxo de pessoas:</u> comporta o fluxo de pessoas que utilizam o shopping (lazer, compras e trabalho) bem como aquelas que trabalham nos condomínios fechados e estabelecimentos comerciais da Zona Sul de Londrina;
Linha 904	Saída 14:48	<u>Número de usuários:</u> ao sair do terminal do Shopping Catuaí o ônibus contava com um maior número de pessoas, e ao passar pela UEL, em seu trajeto, o ônibus ficou praticamente vazio. Essa linha também conta com a presença de um cobrador; <u>Condições do trajeto percorrido:</u> foi possível perceber, enquanto o ônibus passava pela zona oeste, que o nº de pontos de ônibus é menor (quando comprado ao trajeto anterior) e a qualidade dos mesmos é pior. Levando em consideração também que as vias de circulação, as mesmas quando comparadas ao trajeto terminal central-terminal Shopping Catuaí não apresentam as mesmas condições (pista para ciclistas, pontos de ônibus, etc.).
Terminal Oeste	Chegada 15:19	<u>Estrutura do terminal:</u> devido ao horário o terminal encontrava-se com pouca circulação de pessoas. Um problema observado no mesmo é que faltam painéis de informações com os horários dos ônibus e também não existe qualquer imagem do trajeto dos ônibus, o que prejudica principalmente as pessoas que não moram nessa zona ou são de outras cidades. Também há um desencontro de informações sobre o local onde cada linha de ônibus realiza o embarque e desembarque, uma vez que ocorrem modificações constantes e não há sinalização visual;

Fonte: Arquivo PET-Geografia, 2017. Org. As autoras, 2017.

Ficou visível no trabalho desse grupo que a infraestrutura para ponto de ônibus no quadrilátero central da cidade de Londrina apresentou maior conforto para os usuários ao ter cobertura e proteção lateral. Conforme o trajeto adentrou os bairros o mesmo não pode ser observado ao passo que os pontos de ônibus apresentaram somente cobertura sem as proteções laterais e péssima conservação da calçada (Figura 3, Foto B e C) ou somente uma madeira escrita ônibus (Figura 3, Foto D).



Fonte: Arquivo PET-Geografia, 2017.

Figura 3. Registros fotográficos realizados por grupos de estudantes durante o trabalho de campo, 2017

Os estudantes observaram as condições internas dos ônibus e o interior de alguns terminais de integração. O Super Bus (Figura 3, Foto I) que circula somente em porções da zona central apresentou melhores condições de acomodação (piso, estofamento, espaço interno) em comparativo aos ônibus que circulam nos bairros (Figura 3, Foto II). Em termos de conservação de terminais urbanos de integração, foram verificados tanto no central, quanto em terminais de bairro, problemas que comprometem o uso dos mesmos pelos usuários no cotidiano, como banheiros sem manutenção (Figura 3, Fotos III e IV). As imagens evidenciam falta de preocupação com os usuários dos bairros por parte dos gestores municipais e da empresa prestadora de serviços de transporte urbano coletivo.

Outro procedimento utilizado pelos estudantes foi a produção de croquis objetivando espacializar o trajeto percorrido no transporte coletivo. Algumas equipes utilizaram o próprio site da empresa de transportes para traçar o percurso, outras fizeram o esboço do trajeto utilizando o software *Google Earth* e o *Google Maps* (Figura 4).



Fonte: Arquivo PET-Geografia, 2017.

Figura 4. Esboço dos trajetos percorridos durante o trabalho de campo de vivência no transporte coletivo urbano de Londrina, 2017

A terceira etapa do arco consistiu no estudo propriamente dito ou teorização do problema, que se referem aos estudos de situações similares buscando conceitos, ideias e temas que pudessem fornecer arcabouço para o esclarecimento acerca do assunto em questão. Nessa etapa de teorização, os participantes tiveram contato com bibliografias e discussões sobre o tema para que pudessem confrontar as observações e levantamentos empíricos e construir hipóteses de solução a serem confrontadas com a teorização, com vistas a retornar o olhar para a realidade, com uma nova síntese, obtendo-se saltos qualitativos na aprendizagem.

Os estudantes foram instigados a pensar e a discutir sobre o conceito de planejamento urbano participativo e a questão da mobilidade urbana na cidade de Londrina. Para tanto as professoras, pautadas em autores como Souza (2006), Adorno (2011), Freire (1996), Antonello (2017) e Paula (2016), organizaram em duas partes a discussão: primeiro foram enfocados os conceitos de planejamento urbano participativo e a importância da participação popular, a partir da discussão dos conceitos teóricos e a correlação com experiências concretizadas em cidades brasileiras e de outros países. Em seguida trabalharam com a mobilidade urbana na cidade de Londrina, enfocando o transporte público coletivo, sempre instigando os estudantes a participarem oralmente a partir das experiências vivenciadas no cotidiano e durante a atividade realizada nos trajetos percorridos em grupos.

É importante ressaltar que os estudantes participaram da discussão, questionando, citando exemplos e tecendo considerações pertinentes ao tema, principalmente em relação a realidade local, vivenciada cotidianamente pelos londrinenses. Vários questionamentos foram levantados pelos estudantes, principalmente em relação à atual organização do transporte público coletivo, em termos do custo x benefício, bem como de melhorias realizadas e necessidades de moradores das zonas distantes do centro que não foram atendidas até o momento, como a construção de um terminal na zona leste da cidade.

Na etapa final os estudantes se reuniram novamente nas equipes objetivando sistematizarem as ideias e se organizaram para a socialização final com todos os membros do grupo PET/Geografia. É importante ressaltar que o trabalho de organização e sistematização foi feito pelas equipes de estudantes, que assumiram um papel ativo na produção do conhecimento, co-responsáveis por suas aprendizagens (FREIRE, 1996). No momento da socialização com o grupo maior, cada equipe apresentou, oralmente com o apoio de slides, os levantamentos realizados em cada percurso e as análises finais.

Ao final de cada apresentação oral, foi retomada a questão central: Em se tratando de mobilidade urbana e do transporte coletivo público, é possível afirmar que na cidade de Londrina, esse transporte pode ser tomado como exemplo de eficiência e satisfação na visão dos usuários? Os estudantes se posicionaram a partir da escrita e oralidade, afirmando

que na cidade de Londrina, embora se tenha obtido avanços em termos de transporte coletivo nas últimas décadas, ainda são necessários mais investimentos principalmente nos bairros, tanto qualitativo em termos de infraestrutura (terminais, ponto de ônibus) como quantitativo (nº de ônibus nas linhas). Pontuaram a importância de discutir com a população sobre essas questões, pois muitos usuários afirmaram que diante do atual preço da tarifa, o serviço está deixando a desejar, não sendo, portanto, um preço justo.

Para algumas equipes a vivência no transporte público na cidade de Londrina, evidenciou que o mesmo tem atendido aos interesses de alguns grupos produtores do espaço urbano (CORREA, 1989), deixando a desejar para outros segmentos da sociedade. Como estratégia de enfrentamento dessa problemática, foi apontada a participação popular no processo de planejamento urbano, sendo necessário repensar a forma de concretização da participação popular, tendo em vista que as atuais estratégias utilizadas pelo poder público municipal não têm dado resultados significativos.

Nas duas últimas etapas do arco, em que por meio de hipóteses de solução aplicam-se novos conhecimentos à realidade, com vistas a solucionar o problema, em algum grau, obtendo-se a síntese ou etapa final de estudo, com o fechamento do arco, a partir do retorno à realidade (como exposto na Figura 1). Como síntese integradora, os participantes apresentaram os relatos da dinâmica- pesquisa/experiência vivida no transporte público de Londrina, numa inter-relação da teoria com a prática.

Tal proposição permitiu discutir a mobilidade urbana a partir do transporte público coletivo como importante componente modal que influencia no desenho da cidade e nas condições de vida dos cidadãos, impactando diretamente a sua qualidade de vida. Conforme assinalado por Souza (2006), a organização de estratégias educadoras vai ao encontro da preparação e organização para a participação e ampliação da consciência de direitos dos agentes sociais envolvidos no processo.

[...] pode ser pedagogicamente mais provocativo e praticamente mais exequível desenhar exercícios que podem ajudar “de dentro” em seus meios cotidianos a tornarem-se mais conscientes das implicações, em longo prazo, de um estilo de vida individualista e fragmentado, para a qualidade de suas próprias vidas e o caráter geral de seus ambientes de moradia e trabalho. (BUTTIMER, 2015, p. 16)

É na experiência urbana que o homem hodierno investe a sua *práxis*, ou seja, potencializa a sua capacidade de mudar a realidade. Para Vásquez (1977, p. 207) “[...] entre a teoria e a atividade prática transformadora se insere um trabalho de educação das consciências, de organização dos meios materiais e planos concretos de ação; tudo isso como passagem indispensável para desenvolver ações reais, efetivas”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tomar a realidade social dos sujeitos como objeto de reflexão a partir de um olhar sobre o planejamento participativo, colocando em questão o conhecimento que produzimos e que orientam as nossas ações foi o intento desse artigo. Como geógrafos ou não, mas essencialmente, como cidadãos, participamos dos problemas urbanos que investigamos, e cabe a nós problematizar as realidades geográficas, levantando questões no sentido de ampliar o conhecimento e oferecer novas ferramentas para o nosso agir no mundo vivido.

A prática pedagógica e a sua dimensão política, no ensino superior, pautada na problematização e pedagogia urbana é uma possibilidade de romper com uma formação

pautada no professor enquanto sujeito ativo e aluno como mero receptor dos conhecimentos científicos ainda tão presente nas disciplinas de muitas graduações e em grupos de pesquisa, extensão e ensino de diversas universidades públicas e privadas. Trata-se de uma oportunidade de estimular a participação social nas questões urbanas e nas tomadas de decisões a partir da valorização da experiência pessoal e coletiva. A cidade pensada, entendida numa perspectiva dialógica, deixa de ser vista como um campo neutro, passando a inspirar práticas educativas que contribuam para a formação de indivíduos autônomos, pertencentes a diferentes grupos sociais, com experiências urbanas diversas.

Conclui-se que a dinâmica espacial da cidade de Londrina, como toda cidade, está sujeita a uma série de fatores que podem influenciar na sua organização urbana, dentro disso se encontra as políticas de mobilidade que atendem de forma diversa a cada zona conforme suas intencionalidades. Como a maioria dos municípios brasileiros, Londrina tem enfrentado problemas como o da mobilidade urbana, o que não passa despercebido pela população que percorre cotidianamente as vias da cidade, tal percepção é essencial para potencializar o planejamento participativo, forçando a administração pública a fazer intervenções no sentido de atender as reivindicações e demandas apresentadas. Neste artigo não pretendemos esgotar esse debate, mas instigar a novas problematizações que levem ao aprofundamento do debate sobre a capacidade do planejamento participativo de romper com a lógica de apropriação privada da cidade, fundante da relação de expropriação na qual se assenta o modo de produção capitalista.

Diante do trabalho realizado e das reflexões apresentadas, é possível afirmar que a problematização das questões urbanas ancorada na pedagogia urbana além de elevar o estudante a sujeito de sua aprendizagem, promove a ampliação da consciência e participação social, com reverberações na formação cidadã.

NOTAS

1 Disponível em: <http://www.cmtuld.com.br/index.php/terminais-de-integracao.html> Acesso em: 06 fev 2018.

2 O atual gestor municipal, a partir de janeiro de 2017, propôs a limitação do passe estudantil, que até no ano de 2016 englobava todos os estudantes.

REFERÊNCIAS

- ADORNO, T. W. **Educação e Emancipação**. São Paulo: Paz e Terra, 2011.
- ANTONELLO, I. T. Perspectivas dos instrumentos democráticos de planejamento e gestão do território urbano: as formas de participação da sociedade. **Revista Ra'e Ga**, Curitiba, v. 42, p. 133-148, dez. 2017.
- BARBOSA, J., L. A mobilidade urbana como expressão do Direito à Metrópole. In: LIMONARD, E.; CASTRO, E. R. C. (org.). **Um novo planejamento para o Brasil?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014, p.187-201.
- BONDÍA, J. L. **Notas sobre a experiência e o saber de experiência**. 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbedu/n19/n19a02.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2014.
- BORDENAVE, J. D.; PEREIRA, A.M. **Estratégias de Ensino-aprendizagem**. 33. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2015.
- BUTTNER, A. Lar, horizontes de alcance e o sentido de Lugar. **Geograficidade**, v. 5, n. 1, 2015.
- CORREIA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

- DEMO, P. **Aprender como autor**. São Paulo: Atlas, 2015.
- FREIRE, P. **Pedagogia da Autonomia**: saberes necessários à prática educativa. 25. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.
- HUERTAS, B. F. **Planificar para governar**: el método PES. San Justo: Universidad Nacional de La Matanza, 2006. (Entrevista Carlos Matus).
- MARTÍNEZ, E. N. Esbozos para una pedagogía urbana pertinente a los desarrollos educativos en las ciudades. **Polis**: Revista de La Universidad Bolivariana, Santiago, v. 7, n. 20, p.73-86, 2008.
- PAULA, H. R. B. de. **O Planejamento do sistema de transporte público e seus impactos na mobilidade urbana em Londrina/PR**. 2016, 186 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual de Londrina, Centro de Ciências Exatas, Programa de Pós Graduação em Geografia, 2016.
- ROLNIK, R. **O que é a cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1995. (Coleção Primeiros Passos).
- SANTOS, B. de S.; AVRITZER, L. **Para ampliar o cânone democrático**. 2003. p. 1-53. Disponível em: http://www.eurozine.com/articles/article_2003-11-03-santos-pt.html#footNoteNUM13. Acesso em: 19 ago 2015.
- SANTOS, M. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Editora Nobel, 1987.
- SOUZA, M. L de. **A prisão e a ágora**: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- VAZQUEZ, A. S. **Filosofia da práxis**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1977.