



MOBILIDADE REGIONAL E BARREIRAS INSTITUCIONAIS

De que forma a fragilidade de órgãos públicos pode impedir a retomada de investimentos em infra-estrutura de transporte na Grande Curitiba □ A quem cabe o planejamento e a gestão dos transportes públicos e do sistema viário metropolitano

Reportagem □ Urbs e Comec não se entendem, e prejudicam usuários do transporte coletivo **Página 12**

Entrevista □ Tadeu Veneri, deputado estadual □ "Transporte público não atrai novos passageiros" **Página 18**

Artigos □ Valter Fanini (Senge-PR) **Página 3** Luís Maurício Martins Borges (Ambiens) **Página 7** Lafaiete Santos Neves (FAE) **Página 21** José Rubel **Página 27** Tomás Moreira (Puc-PR) **Página 30** Roberto Ghidini (Sociedad Peatonal) **Página 33** Movimento Passe Livre **Página 37**



▣ Apresentação ▣ **Valter Fanini**, presidente do Senge-PR

A armadilha das instituições precárias

Você tem em mãos o segundo caderno editado pelo projeto Região Metropolitana de Curitiba em Debate, uma iniciativa do Senge-PR. A montagem deste caderno contou com o apoio de entidades como Crea-PR, Sindicato dos Arquitetos do Paraná (Sindarq), Ambiens Brasil e Sociedad Peatonal. Nele, abordamos a Mobilidade Urbana Regional, com ênfase nos sistemas de transporte público de passageiros e na logística regional.

Nos últimos 25 anos, assistimos em todas as regiões metropolitanas a um grande descompasso entre a demanda por infraestrutura urbana, derivada do rápido crescimento populacional, e a capacidade financeira do poder público em implementá-la. Isso deu origem a uma realidade perversa, que pode ser observada sob duas óticas principais.

A primeira delas é o enorme déficit de infraestrutura dessas áreas urbanas, em especial as relacionadas ao movimento de carga e passageiros. A segunda, o desmantelamento das instituições de planejamento e projeto responsáveis pela montagem das políticas públicas para o setor.

O déficit na infraestrutura de transporte e movimentação de cargas pode ser percebida pelo cidadão comum quando se depara diariamente com o caos reinante no trânsito das cidades, decorrente de um sistema viário que não se expandiu de forma estruturada e de um transporte público sustentado em modalidades de baixa capacidade, como o ônibus.

No entanto, a segunda

consequência — o desmantelamento do aparelhamento técnico do Estado para planejar e projetar as soluções que as cidades estão exigindo com urgência — não é percebida tão facilmente.

Nesse caso, cabe às entidades representativas da engenharia e do urbanismo fazer o alerta, exigir dos poderes executivos que a capacidade técnica do setor público seja restaurada, sob pena de termos recursos financeiros disponíveis, mas não projetos para a sua aplicação.

Isso já vem acontecendo com os recursos do Programa de aceleração do crescimento (PAC) do governo federal, situação mencionada em várias ocasiões pelo próprio ministro do Planejamento, Paulo Bernardo.

“Desmantelou-se o aparelhamento técnico do Estado para planejar e projetar soluções para as cidades. Cabe a nós fazer o alerta, exigir dos poderes executivos que a capacidade técnica do setor público seja restaurada, sob pena de termos recursos financeiros disponíveis, mas não projetos para a sua aplicação”

A Região Metropolitana de Curitiba não é exceção neste contexto. Prova disto é o início tardio dos projetos do metrô curitibano, que só parece se efetivar quando se vislumbrou a existência de recursos financeiros com o anúncio da vinda da Copa do Mundo para Curitiba.

O órgão estadual responsável pelo planejamento metropolitano, a Comec, há muito deixou de elaborar qualquer plano setorial ligado às funções públicas de interesse comum dos municípios metropolitanos, caso do planejamento dos transportes públicos e do sistema viário metropolitanos. Isso é fruto da redução drástica de seus quadros técnicos, e da inadequada modelagem institucional sobre qual opera.

Quando fazemos uma análise do quadro institucional da gestão dos transportes metropolitanos de passageiros, mostramos a precariedade e — até mesmo — as ilegalidades em vigor. Mais importante — fazemos o alerta de que não haverá possibilidade de um salto de qualidades na rede de transportes metropolitana que atenda às necessidades de deslocamentos de carga e de passageiros se não reconstruirmos as entidades responsáveis pela formulação de seu planejamento, execução de projetos e implantação de infraestrutura.

Quando falamos de precariedade institucional, queremos ir além da falta de quadros técnicos ou recursos financeiros. Falamos principalmente da indefinição das funções das diversas entidades que devem atuar no sistema, a falta de mecanismos de articulação entre elas e a ausência de canais de participação da sociedade. São questões que somente serão resolvidas a partir da redefinição de uma nova entidade metropolitana, tema recorrente em praticamente todos os artigos e matérias produzidos para os cadernos deste projeto.

Este caderno é uma publicação do projeto Região Metropolitana de Curitiba em Debate

Organização e coordenação Sindicato dos Engenheiros no Estado do Paraná (Senge-PR)

Assessoria Técnica Ambiens Sociedade Cooperativa

Apoio Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná (Crea-PR), Sindicato dos Arquitetos do Paraná (Sindarq),

Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana da Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR), FAE Centro Universitário, Sociedad Peatonal, Movimento Passe Livre

Edição Rafael Martins (Reg. Prof. 3.849 PR) Reportagem Camila Castro

Fotografia e diagramação Alexandro Teixeira Ribeiro Fale conosco comunica@senge-pr.org.br

Artigos assinados são de responsabilidade dos autores.

O Senge-PR permite a reprodução do conteúdo deste jornal, desde que a fonte seja citada. Fotolitos/Impressão Reproset Tiragem 4 mil exemplares



▣ Artigo

Institucionalização dos transportes da RMC: histórico e novas perspectivas

O presidente do Senge-PR, **Valter Fanini**, explica porque o atual modelo de administração do transporte coletivo de Curitiba e região é excludente, e diz que a gestão deveria ser feita com a participação dos 26 municípios da RMC, e não por um único órgão, a Urbs. “Tamanha diversidade institucional para administrar um mesmo sistema somente terá possibilidade de funcionar sob um regime organizacional integrador que contemple a multiplicidade de atores políticos e sociais”, afirma. Para ele, precisamos de uma nova instituição para gerenciar o transporte, reunindo governo do estado, prefeitos e sociedade civil organizada

O processo de ocupação urbana periférica à Curitiba sobre território de municípios vizinhos, que se consolidou com maior intensidade a partir da década de 70, e a necessidade de deslocamento da população dessas áreas, especialmente em direção à capital, deu origem a uma demanda por transporte público urbano de passageiros que foi rapidamente atendida por linhas de ônibus ofertadas por empresas que operavam linhas rodoviárias nas imediações dessas novas fronteiras de ocupação.

O Governo do Estado, desde esta época, passou a licenciar a operação dessas novas linhas de transporte público baseado numa interpretação dominial de território das empresas operadoras, ou seja, concedia licença de operação de novas linhas urbanas a quem estivesse operando linhas intermunicipais nas proximidades dessas novas áreas urbanas. Apesar desse procedimento nunca ter sido explicitado por instrumentos formais, como planos, normas, portarias, editais de licitação decretos, leis, etc., esta prática constituiu-se em um acordo tácito de bom convívio entre agentes dos governos e empresários para a expansão do que veio a ser a primeira rede de transporte público metropolitano.



Valter Fanini é engenheiro civil e servidor público estadual

Assim, pode-se dizer que o início do sistema de transporte de passageiros da RMC teve caráter “pouco formal”, sustentado exclusivamente por instrumentos de permissão de operação emitidos pelo então Departamento de Serviços de Transporte Coletivo – DSTC, ligado ao DER-PR, obedecendo a uma lógica histórica de domínio de território por parte das empresas de transporte.

Ao longo dos mais de 30 anos decorridos desde o início desse processo, o poder público buscou em diversos momentos formas de se assenhorar desse sistema, intervindo ora no campo das infraestruturas de transporte ora no campo normativo das concessões dos serviços e no modelo de gestão do sistema, sem, no entanto, ter obtido êxito na construção de um modelo gerencial estruturado e perene.

Em 1990 a competência de gerir as linhas intermunicipais no espaço metropolitano foi transferida do Departamento de Estradas de Rodagem para a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (Comec), através de decreto governamental, consolidando-se o que de fato já vinha ocorrendo desde 1982 por meio de convênios entre as partes.

No ano de 1992, uma tentativa do governo do estado de licitar as linhas de transporte intermunicipais da RMC através >>



Adotou-se na RMC um modelo excludente, em que um órgão da prefeitura de Curitiba tem poderes para atuar de forma absolutista sobre os interesses dos demais municípios e do estado

>> da Comec resultou em uma batalha judicial da qual não se conhece os resultados finais até hoje. O que efetivamente se sabe é que tudo permaneceu exatamente como antes da tentativa de licitação.

Em 1996 foi assinado convênio entre o governo do Paraná e a prefeitura de Curitiba conferindo ou transferindo à Urbs o controle operacional do transporte intermunicipal na RMC, com o objetivo de facilitar o processo de integração do sistema de transporte metropolitano ao sistema de transporte curitibano.

No campo das infraestruturas, a partir do final da década de 1970, o governo do estado, via Comec, manteve quase de forma permanente programas voltados a atender as necessidades de implantação de infraestrutura de transporte derivadas da expansão contínua dessa rede de transporte.

Nesse sentido, ainda na década de 70 deu-se início à pavimentação das vias que abrigavam linhas urbanas de ônibus, utilizando os chamados pavimentos de baixo custo e foi, ao longo dos anos, projetando e implantando intervenções de maior porte, de modo a constituir uma rede formada atualmente por mais de oito corredores metropolitanos de transporte, parcial ou totalmente integrados a rede de transporte de Curitiba, operados através de cerca de 20 terminais de passageiros.

O fulcro das discussões atuais do sistema de transporte metropolitano, incluindo o de Curitiba, recai sobre o modelo institucional a ser adotado para contornar definitivamente as questões de gestão, ligadas a necessidade de definição do seu centro decisório, sua administração técnica, o controle social e a linha e responsabilidades sobre o planejamento e investimentos.

Sabe-se que constitucionalmente os serviços de transporte urbano intra-municipal são de responsabilidade dos municípios, enquanto o intermunicipal constitui responsabilidade dos Estados. Assim, de acordo com essa linha de responsabilizações, temos na Região Metropolitana de Curitiba 27 entidades gestoras do transporte metropolitano, sendo 26 prefeituras muni-

cipais e o Governo do Estado do Paraná.

Tamanha diversidade institucional para administrar um mesmo sistema somente terá possibilidade de funcionar sob um regime organizacional integrador que contemple a multiplicitude de atores políticos e sociais.

Na contramão da necessidade de um modelo integrador de gestão, adotou-se na RMC um modelo excludente, dando-se a um órgão da administração indireta da prefeitura municipal de Curitiba, a Urbs, poderes para atuar de forma absolutista sobre os interesses dos demais municípios e do próprio Governo do Estado.

Tal condição nos remete de imediato às perguntas: de que forma isto aconteceu?

À população, coube assistir estarecida os demais prefeitos dos municípios da RMC sendo chamados às suas responsabilidades sobre o sistema por seus eleitores e obrigados a dar a incompreensível resposta de que a questão tinha que ser tratada com o prefeito da cidade vizinha e que eles estavam ausentes deste processo

Seria o convênio entre a Comec e a Urbs o responsável por manter tal situação? Obviamente não. Quem se debruçar sobre tal instrumento verá que se trata de documento frágil, genérico e precário, que vem sendo renovado ano a ano entre as instituições e que pode ser revogado a qualquer momento.

Onde estará então a força mantenedora de tal situação, que hoje ex-

clui 25 municípios e o Governo do Estado do Paraná de suas responsabilidades de representação técnica e política sobre os transportes metropolitanos e não confere à sociedade civil a menor chance de participação? E como reverter essa situação? O ordenamento constitucional dado para o trato de todas as funções públicas de interesse metropolitano e que aponta para a necessidade de se constituir órgãos metropolitanos para o exercício das funções públicas de interesse comum de seus municípios constitui o primeiro passo para se tentar responder estes questionamentos.

Sabe-se que a Comec deveria ter sido reformulada institucionalmente a partir do novo ordenamento dado pela Constituição de 1988, que estabeleceu nova distribuição de competências entre União, estados e municípios na gestão de regiões, e colocou a necessária participação da sociedade civil nesse processo. No entanto, desde então, andou-se em sentido contrário. Além de não reformular seus estatutos, a Comec foi sendo fragilizada como instituição ano a ano com a redução sistemática de seu quadro de



funcionários, culminando com o cenário atual, no qual o órgão beira a auto-extinção.

A resposta ao questionamento sobre as razões da permanência de uma situação no mínimo estranha, em que um órgão da administração indireta da prefeitura municipal permanece com poderes absolutistas sobre a competência que constitucionalmente são de outros 25 municípios e do governo do Estado está, portanto, no fato de não existir outra instituição organizada para substituir adequadamente a Urbs no papel que vem desempenhando desde 1996.

A configuração atual da gestão dos transportes na RMC foi implantada no ano de 1996 quando um mesmo grupo político administrava o município de Curitiba e o Governo do Estado através do que se poderia chamar de cooperação entre amigos para a gestão dos transportes, no lugar de um modelo de gestão perene e formalmente constituído através de leis e contratos. A integração dos terminais metropolitanos à Rede Integrada de Transportes de Curitiba, através do sistema de linhas diretas (ligeirinhos), obrigou a transferência de poderes de gestão da Comec para a Urbs como condição para a inclusão das linhas metropolitanas no sistema de receitas públicas e de tarifa integrada operadas em Curitiba.

Este processo de transferência de poderes e de criação de novas linhas de

transporte coletivo urbano deu-se sem as formalidades legais e contratuais que o gênero da coisa pública exige, o que se entendia na ocasião como algo provisório, que seria logo adiante reformulado.

Um novo modelo de gestão deve prever a base de operação do sistema assentada sobre uma estrutura técnico-funcional com capacidade de elaborar o planejamento estratégico de longo prazo de todas as funções públicas de interesse comum da RMC, aí incluído o transporte público

Fosse este modelo estável do ponto de vista político poderíamos todos fechar os olhos para as desconformidades legais e deixar que o sistema de transporte de passageiros continuasse sendo gerido como nos últimos 13 anos.

No entanto, a ausência de canais formais de articulação entre os atores políticos e institucionais que são corresponsáveis pela administração dos transportes públicos na

RMC vem provocando, e provocará cada vez mais, tensões que tendem a se agravar, como visto recentemente em relação a implantação pelo governo do Estado dos terminais metropolitanos de ônibus Guaraituba e Roça Grande e a recusa da Urbs em iniciar a operação dos mesmos, situação que acabou sendo arbitrada pelo Ministério Público.

À população coube assistir estupefada os demais prefeitos dos municípios da RMC sendo chamados às suas responsabilidades sobre o sistema por seus eleitores e obrigados a dar a incompreensível resposta de que a questão tinha que ser tratada com o prefeito da cidade vizinha e que eles estavam ausentes deste processo.

Deixando os fatos e caminhando para o campo das proposições de solução para o aparente dilema existente no sistema de gestão dos transportes metropolitanos, pode-se dizer que o encaminhamento para um novo modelo de administração dos transportes metropolitanos faz parte do novo modelo de gestão proposto para as funções públicas de interesse comum no Plano de Desenvolvimento Integrado da RMC 2006, que teve encaminhamento legislativo através do projeto de Lei nº. 212/88, em tramitação na Assembleia Legislativa do Estado.

A proposta em tramitação devolve ao órgão metropolitano o poder de gestão atualmente transferido a Urbs e propõe como instância máxima deliberativa um colegiado formado por prefeitos metropolitanos >>



Acordo para integração dos terminais metropolitanos à rede de transportes de Curitiba acabou por transferir sua gestão da Comec para a Urbs, empresa da prefeitura



>> e pelo governador do Estado. O novo modelo de gestão prevê ainda a base de operação do sistema assentada sobre uma estrutura técnico-funcional, com capacidade de elaborar o planejamento estratégico de longo prazo de todas as funções públicas de interesse comum da RMC, aí incluído o transporte público de passageiros.

A partir de uma nova instituição que (i) coloque as decisões política dos transportes sob o comando dos que possuem legitimidade para isto, ou seja, o governador do Estado e os prefeitos dos municípios metropolitanos, (ii) seja dotada de capacidade técnica para formular planos estratégicos de longo prazo e assessorar os seus conselhos, será possível elaborar contratos específicos, eventualmente com a própria Urbs, transferindo responsabilidades pela execução de serviços operativos, mas nunca o poder político da tomada de decisões estratégicas sobre um sistema que abrange e, portanto, afeta a população de um conjunto de municípios.

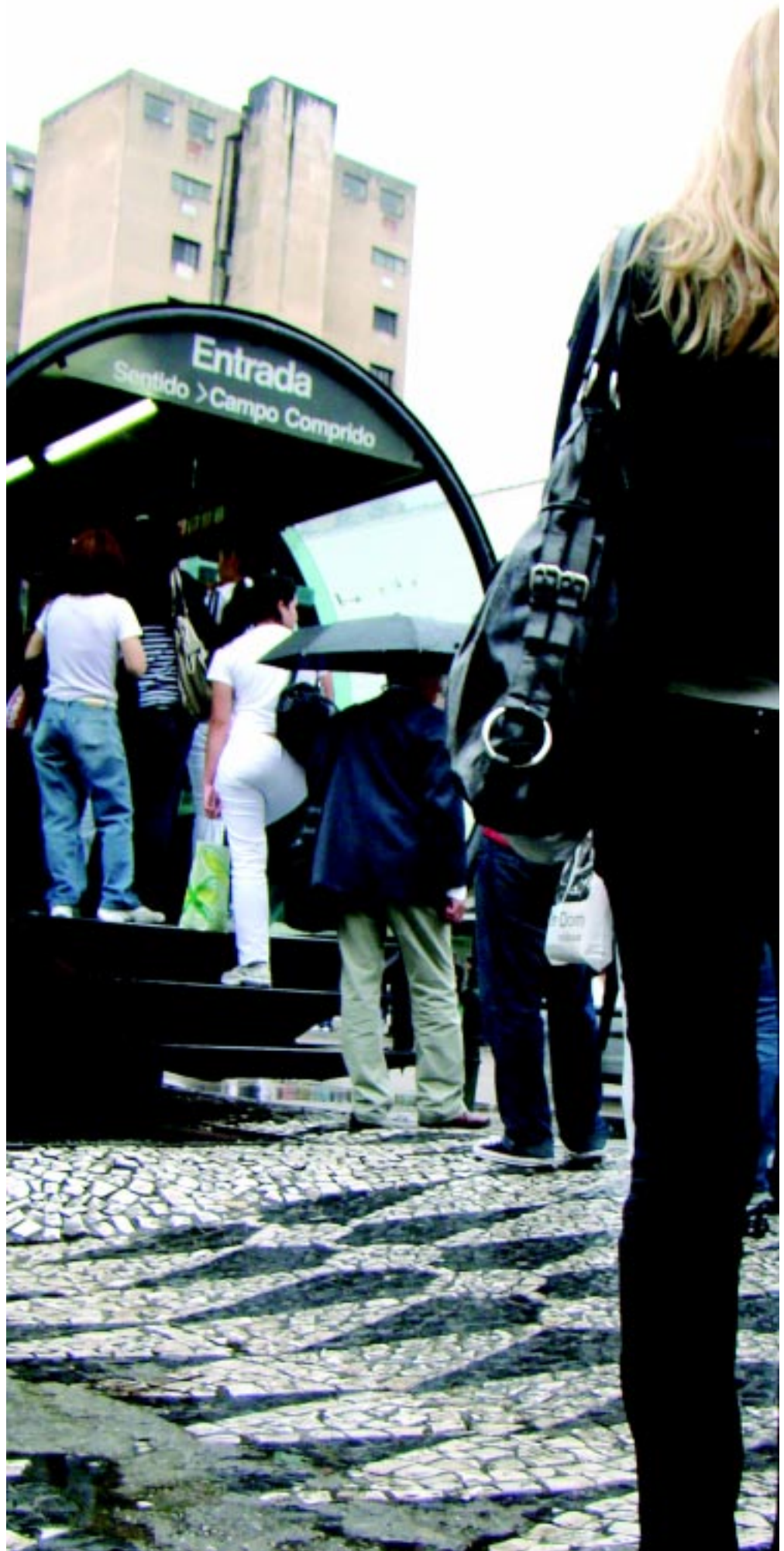
O novo modelo vem sanar também uma falha grave da atual maneira de administrar o transporte de passageiros na RMC, que é a ausência de canais de participação direta da sociedade, uma vez que abre a possibilidade de participação da sociedade civil organizada através de um conselho consultivo.

O que impede então que este novo modelo seja implementado? Pode-se dizer que um dos principais motivos é o desconhecimento por parte dos atores políticos e da sociedade de modo geral sobre a possibilidade de se criar mecanismos de gestão que compartilhe o poder e que estabeleça corresponsabilidades entre atores políticos e sociais para a gestão das chamadas funções públicas de interesse comum metropolitanas, entre elas os transportes públicos.

O governo do Paraná vem adiando essa discussão, apesar de ter publicado em 2006, na nova edição do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana, uma proposição para um novo modelo de gestão metropolitana.

Não é por outro motivo que esta nova edição do “Região Metropolitana de Curitiba em Debate” levanta o tema procurando auxiliar o debate público iniciado com a apresentação na Assembleia Legislativa do Projeto de Lei n.º 212/08 que propõe a construção de um novo órgão metropolitano para a gestão das funções públicas de interesse comum na Região Metropolitana de Curitiba.

Esperamos estar cumprindo com nosso objetivo.



Fila para entrar em estação de ônibus “ligeirinho” lotada, no Centro de Curitiba: um sistema exaurido



▣ Artigo

O ciclo político do serviço público de transporte coletivo em Curitiba

O economista **Luís Maurício Martins Borges**, da Ambiens Sociedade Cooperativa, avalia os motivos que levaram à concentração nas mãos de poucas empresas do serviço do transporte público coletivo, passando pela relação entre o empresariado e o poder público. Borges também discute as variações no valor da tarifa paga pelo usuário, que “é determinada pelo ciclo político dos mandatos locais”

O debate sobre o transporte coletivo na Região Metropolitana de Curitiba, sob o aspecto político e socioeconômico, deve considerar, entre diversos aspectos primordiais, a relevância da capital do Estado na hierarquia deste sistema, a sua estruturação espacial e os problemas que decorrem de fatores como adensamento populacional, transformação metropolitana da cidade, concentração de população de baixa renda, e a tarifa, da qual se desdobra o acesso a este serviço público. Discute-se neste trabalho especialmente a tarifa e o gasto fiscal, que são centrais na determinação do ciclo político local em função tanto da concentração do mercado de serviços públicos de transporte coletivo como da afinidade entre o conjunto mais amplo de interesses. De um lado interesses das empresas em manter os serviços e obras públicas como estão, afinal de contas, este um “modelo”, e de outro lado, dos grupos políticos, que vêm orientando a construção da capital – ambos sob a finalidade de sua própria acumulação capitalista sustentada através do Estado.

A origem desse sistema remonta-se a meados da década de 1950, quando o transporte coletivo ainda era constituído pelo sistema de lotações, concentradas nas rotas mais lucrativas e sem horários fixos. O governo Ney Braga fez uma reforma no sistema, na qual as empresas deveriam apresentar uma determinada eficiência técnica e profissional e responder por



Luís Maurício Martins Borges é economista

determinadas áreas e conjuntos de linhas para estarem aptas a prestarem o serviço público. Esta reforma, a despeito da sucessão de inovações positivas do ponto de vista do serviço público, contribuiu de fato para a concentração de poder político e econômico em poucas e grandes empresas¹. Já neste momento, o governo municipal, além de não interferir na sistemática do cálculo do preço da tarifa, aceitou a prorrogação dos prazos de vida útil dos veículos em operação de cinco para dez anos, embora o custo da renovação da frota contasse nas planilhas de determinação do preço da passagem.

As mudanças mais conhecidas do sistema de transporte, como ônibus expressos e ligeirinhos, introduzidas respectivamente nas décadas de 1970 e 1990, requereram adaptações nos veículos para operação no sistema concebido pelo poder público municipal, que, além da praticidade proporcionada, também representaram uma sólida barreira de mercado à entrada de novas empresas. Essa barreira constitui-se pelo risco de imobilização de capital em ônibus especiais, onerosamente adaptados a outras atividades, além do volume de capital e influência política necessários à concessão da regularidade para o serviço de transporte coletivo. Assim, já na década de 1970 até os dias hoje, se consolida a concentração desde mercado sobre as mesmas 10 empresas em atividade.

A aliança entre setores empresariais e poder executivo municipal nem sempre foi tão fraterna, como conta a história do trans- >>



>> porte coletivo com casos bastante elucidativos destes conflitos. O PMDB na década de 80 estabeleceu uma aliança com os movimentos populares, especialmente em relação à questão do transporte coletivo, em um momento de agravamento do quadro social causado pelo desemprego e intensa migração em meio à transformação e recrudescimento da crise econômica. A representação desses movimentos constituía-se através do Movimento das Associações de Bairros (MABs), pela exigência da redução imediata dos gastos com transportes e pela redefinição da relação entre poder público e empresariado de ônibus². O temor dos empresários deste setor concretiza-se primeiro quando o então deputado estadual Roberto Requião encaminhou na Assembleia legislativa projeto de lei propondo a estatização, não só dos transportes coletivos, mas de todos os serviços públicos da capital. Num segundo momento, as ações estatizantes ganharam forma na gestão do prefeito Requião (1985-1988), com apoio popular na mobilização de fiscais para aferir as condições de operação da frota e apresentar elementos para a aferição dos cálculos de determinação dos preços das passagens de ônibus.

Após a constatação de inúmeras irregularidades – como fraudes, desvios, manipulação de informações e a sonegação deliberada da substituição de ônibus com vida útil vencida ainda em circulação – a gestão Requião requereu judicialmente, com sucesso, a anulação das concessões outorgadas aos empresários, tornando-os permissionários. Isto aumentou o controle público sobre o transporte coletivo, reduzindo a possibilidade de manipulação das planilhas de custo. No entanto, as mudanças foram muito pequenas já que não se alterou a estrutura deste mercado, mantendo-se as mesmas empresas. Apesar da inconveniência a esses empresários, as alterações nas planilhas de custo das tarifas de ônibus puderam ser suportadas e até revertidas em benefício destes nos mandatos posteriores³.

O sindicato das empresas de transporte público de passageiros deixou sua postura meramente reativa e passou a atuar junto à Câmara na eleição e cooptação de vereadores, construindo um bloco parlamentar hegemônico, capaz de salvaguardar o setor contra quaisquer ameaças estatizantes, impor seus pontos de vista sobre a gerência do transporte coletivo e até transformar-se em porta voz da demanda de outros setores (Oliveira 2000, p. 152).



Rua congestionada no anel central de Curitiba

Deste processo que se inicia em meados e transcende o fim de um mesmo século XX, destaca-se a concentração do mercado de serviço de transporte público, consolidado na década de 1970, seguida da mobilização política das empresas de ônibus para a defesa de seus interesses nos anos 1980. As dez empresas de transporte coletivo regulares de Curitiba⁴, representadas pelo Sindicato das Empresas de Transporte Urbano e Metropolitano de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana (Setransp), têm plena convergência de interesses com outros sindicatos, como do mercado imobiliário (Ademi e Secovi) e da construção de obras públicas (Apeop), como se verá a seguir. No entanto, a Setransp representa o centro do poder econômico e político historicamente organizado no acesso a grande parte do orçamento público de Curitiba, realizada através da empresa de Urbanismo – Urbs, que, atualmente, responde por mais de um quinto do total dos recursos municipais sem qualquer interferência, informação ou prestação de contas à sociedade curitibana.

É com este histórico apresentado que se conclui, no findar do século 20, a origem da política recente de tarifa pública de transporte coletivo, e se passa à sua análise, a partir do segundo governo Taniguchi, nos primeiros anos do milênio. No último ano do governo Taniguchi, em 2004, um desentendimento entre o futuro candidato a prefeito, Beto Richa (a época vice-prefeito), com o atual prefeito a respeito do aumento da tarifa de transporte coletivo fez com que Richa, na ausência do outro, oportunamente reduzisse a tarifa, que depois foi aumentada. Tudo às vésperas da eleição. Em 2005, embora a tarifa de transporte público de Curitiba, no primeiro ano do governo Richa, tenha sido realmente reduzida em R\$ 0,10 – passando para R\$ 1,80 – voltou a R\$ 1,90 em 2006 e manteve-se constante até 2008. Em janeiro de 2009, após a re eleição de Richa, sem surpresa nenhuma a tarifa subiu para R\$ 2,20.

Na representação da Figura 1, observa-se que em todo o segundo mandato de Taniguchi (2001 a 2004) a tarifa pública teve crescimento superior à despesa com transporte coletivo deste período. Em 2005, com a redução da tarifa no primeiro ano do governo Richa, ocorre o crescimento da despesa de transporte custeada pelo orçamento público municipal, apresentando pequena queda em 2006, com aumento do preço da tarifa. O congelamento da tarifa que se seguiu nos anos anteriores às eleições municipais de 2008 foi acompanhado pelo aumento da despesa pública de transporte



coletivo. Em janeiro de 2009, após a nova posse do prefeito, o reajuste da tarifa pública equiparase à proporção da evolução das despesas públicas com transporte coletivo, em um padrão de financiamento do serviço semelhante ao do segundo governo de Taniguchi.

Fica flagrante então que a evolução do preço da tarifa de ônibus é determinada pelo ciclo político dos mandatos locais. Disso decorre o fato de que o serviço se organiza menos pelo planejamento da expansão do sistema de transporte do que pelo uso político eleitoral, como um “subsídio” ao setor, quando na verdade é um gasto público, reduzido após as eleições, com o aumento da tarifa. Transfere-se nestes momentos o custo do sistema de transporte coletivo para os usuários. Essa dinâmica sustenta os interesses de políticos e empresários nos ciclos de sucessão eleitoral e de acumulação capitalista, em projetos de expansão e manutenção do conjunto de serviços públicos municipais quando da produção de infraestrutura de ônibus, estações, vias, iluminação, habitação e saneamento, de maneira a determinar o lugar de cada classe de cidadão no espaço da cidade, pela articulação das condições de transporte e equipamentos públicos ao trabalho e moradia.

ESPAÇOS URBANOS

A valorização de determinados espaços urbanos pelo jogo do mercado vale-se historicamente dos investimentos públicos, a serviço do fortalecimento das condições de acumulação no mercado imobiliário, com a criação de uma falsa escassez de terras que existe em relação ao poder das distintas classes sociais, de retenção e acesso a essa preciosa mercadoria: a terra. Na falta de um planejamento político territorial da cidade, por meio da livre valorização do preço do uso (ou desuso) da terra, processa-se a seleção dos habitantes de mais alta renda para o acesso aos melhores serviços e condições, enquanto se relega às classes de mais baixa renda espaços mais distantes,



Passageiros no Terminal Alto Maracanã, em Colombo, um dos mais movimentados da Grande Curitiba

menos qualificados e valorizados. A aparente falta de relação entre as políticas públicas urbanas de investimentos em novos conjuntos habitacionais e vias de comunicação rápida é bastante coerente à estratégia de concentração da população de mais alta

renda que se aproxima das principais vias, enquanto os conjuntos habitacionais promovidos pelo poder público municipal, assim como as ocupações irregulares, com o efeito da valorização das terras, são impelidos a se distanciar destas novas infraestruturas. >>

Evolução do crescimento anual do custo da tarifa de ônibus, da despesa em transportes coletivos urbanos e do orçamento anual, entre 2001 e 2008

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008/09
Custo Tarifa de ônibus (R\$ 1,00)	1,10	1,50	1,65	1,90	1,80	1,90	1,90	2,20
Despesa em Transporte Coletivo*	356.030	442.115	475.500	546.290	672.000	521.925	638.165	673.640
Orçamento Anual*	1.537.000	1.690.000	1.940.000	2.250.000	2.425.000	2.353.691	2.824.411	3.911.233

*(em mil reais)

Fonte: Sítio da prefeitura de Curitiba (2008), Secretaria de Finanças, Informação sobre Orçamento Anual



Um cidadão interessado em buscar informações a respeito da prestação do serviço de transporte coletivo decepção-se no site da prefeitura, pois observa a falta de especificação do programa no orçamento municipal de 2001 a 2009

>> Não é de difícil constatação a destinação dos serviços e da infraestrutura pública, determinada por classe de cidadão (pelo seu nível de renda), em espaços dotados de consolidada infraestrutura pública e social, enquanto outros se mantêm impossibilitados de acesso a serviços de saneamento ambiental, à propriedade legal da moradia regular e ao padrão de transporte público (como do modelo de Curitiba). É fácil o usuário de transporte coletivo concordar que este serviço é bom quando você o utiliza nas linhas de expresso, ligeirinhos e coletores em pequenos trechos, fora do horário de pico e ao redor ou próximo às vias que levam ao Centro.

O sistema de transporte coletivo mostra suas inconsistências e obstáculos na medida em que o passageiro percorre grandes distâncias, por várias conexões, especialmente no horário de maior fluxo de trabalho e estudo. A partir dos extremos gradientes qualitativos do serviço de transporte coletivo de ônibus conclui-se que o sistema funciona melhor para turismo e lazer do que para o trabalho e estudo na cidade.

O programa de Transporte Coletivo, como apresentado no Plano Plurianual de Curitiba 2006-2009, pretendendo orientar à melhoria da mobilidade através do aperfeiçoamento do sistema de transporte, com vistas a atrair mais usuários, apontava a expansão da infraestrutura de terminais, estações, tubos e veículos (ônibus).

Para isso, foi realizado gasto público municipal de 21,1% do orçamento total do município de Curitiba (R\$ 2,5 bilhões entre 2006 e 2009), financiados pela tarifa pública, o vale transporte (também chamado de VT), além de outros recursos fiscais, constituindo-se num fenômeno central ao entendimento da política urbana.

Embora seja gasto essa fabulosa quantidade de recurso público – sustentada pelo fato de que o orçamento municipal de Curitiba é o terceiro maior do Brasil (ver tabela) em termos per capita –, o transporte coletivo da cidade não é exceção no País no que diz respeito à qualidade do acesso pelos grupos que mais necessitam deste meio de transporte, seja por falta de alternativa ou por opção, e especialmente para os moradores dos lugares mais distantes do Centro.

Um último fato importa ser destacado: a omissão de informações de interesse público

relativas à prestação do serviço também público de transporte coletivo. Nenhum outro aspecto do serviço público municipal tem seus números tão bem guardados quanto este serviço. Um cidadão interessado em buscar informações relevantes a respeito da prestação do serviço de transporte coletivo decepção-se na verificação do sítio da prefeitura, pois observa a falta de especificação do programa de transporte coletivo, no orçamento municipal de 2001 a 2009, detalhado em atividades e projetos, a exemplo de outros programas, como o de habitação.

Os interessados em política urbana não encontrarão no diagnóstico do plano de mobilidade urbana⁵ informação também disponível neste sítio, descrição detalhada dos

custos e do histórico de serviço (número de pessoas transportadas), sob a ausência de uma proposta objetiva de transporte coletivo em massa, considerando as condições diferenciadas dos cidadãos. Fica também o registro de

A evolução do preço da tarifa de ônibus é determinada pelo ciclo político dos mandatos locais

que o deputado estadual Tadeu Veneri (PT), durante o debate entre os autores que escrevem para esta publicação, colocou a sua insistência, sem sucesso há oito anos, de acesso a este tipo de informação junto a Urbs.

O transporte coletivo de Curitiba tem boa infraestrutura, porém é melhor de se apresentar na sua parte mais visível em determinadas áreas privilegiadas e centrais do que para se utilizar e viver no dia a dia por toda a cidade, especialmente para as pessoas de menores níveis de renda, que residem e trabalham a maiores distâncias.

A condução política do estado, por parte dos interesses privados que se perpetuam à décadas na história da cidade, tem nas empresas prestadoras do serviço público de transporte coletivo a “espinha dorsal” da estrutura mais bem estabelecida das alavancas que conduzem a política fiscal, fundiária e financeira do governo municipal. A força deste movimento particular, no que toca ao serviço público de transporte coletivo, pode ser representada tanto pela história, que é anterior a muitos de nós, como pelo volume de recursos e as oportunas oscilações recentes da tarifa e do gasto fiscal.

Do ponto de vista dos empresários, a convergência é construída pela diversidade de projetos complementares na construção da cidade, enquanto a divergência dá-se na



distribuição das fatias dos recursos fiscais. Sob este aspecto os empresários do transporte coletivo são os grandes vencedores. Do ponto de vista da sociedade, a convergência é construída pela concentração dos serviços públicos nas pessoas de melhores condições sociais, em termos de renda, enquanto a divergência dá-se pelo outro extremo, de pessoas com piores condições de renda, que têm acesso aos piores serviços e infraestruturas públicas. Isso por força dos interesses ligados à especulação causada por promotores imobiliários que usam a expansão da infraestrutura para seu próprio lucro.

Estes contrastes de interesses, percepções e de possibilidades de vida explicam importantes conflitos urbanos visíveis em Curitiba, como a piora do serviço de transporte coletivo, que acarreta o agravamento do fluxo de veículos, pessoas e tempo de deslocamento, e a especulação pela desocupação de imóveis, construídos ou não, que expulsa a população para locais cada vez mais distantes e por vezes inadequados ou de risco.

A conjuntura apresentada aponta para duas saídas potenciais, no campo da política

pública: a primeira, relativa à disponibilidade das informações essenciais para o debate público a respeito do planejamento e da política de transporte coletivo e, a outra, de redução da especulação imobiliária, por meio do IPTU progressivo no tempo, destinando

A partir dos extremos gradientes qualitativos do transporte coletivo, conclui-se que o sistema funciona melhor para turismo e lazer do que para o trabalho e estudo na cidade

os lotes ociosos e adequados à construção de moradias, com subsequente efeito de redução do preço do terreno, orientando as áreas de infraestrutura adequadas e disponíveis ao adensamento populacional.

Notas e referências bibliográficas

¹ Dennison OLIVEIRA (2000, p. 137), em Curitiba e o Mito da Cidade Modelo, apresenta através de

sua análise institucional histórica da política urbana, o caso de Curitiba, na conformação do modelo Curitiba de planejamento, para o benefício dos interesses de empresários do setor de transporte coletivo, especuladores do solo urbano e empreiteiros de obras públicas. A respeito do setor de transporte coletivo mostra um interessante retrospecto de como se constitui a história 10 empresas privadas que lotearam este serviço público em Curitiba.

² (Ibid, p. 144) Oliveira no tópico a discussão da revolução do transporte coletivo, relata a resistência de setores populares e da classe média frente à voracidade dos interesses dos empresários deste setor na crise dos anos 80.

³ (Ibidem, p. 149) Oliveira explica mais detalhadamente como o empresariado do setor de transporte coletivo fundou uma máquina que imprime a dinâmica da política urbana das últimas décadas, especialmente centrada sobre o transporte público de Curitiba.

⁴ As 10 empresas de transporte urbano de Curitiba são as Auto(s) Viação Água Verde Ltda., Viação Curitiba Ltda., Viação Marechal Ltda., Viação Mérces, Viação Nossa Senhora da Luz, Viação Nossa Senhora do Carmo Ltda., Viação Redentor Ltda., Viação Cidade Sorriso Ltda., Empresa Cristo Rei Ltda. e Transporte Coletivo Glória Ltda.

⁵ PHHIS. Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado – PlanMob Curitiba. Curitiba, Prefeitura Municipal, IPPUC e COHAB-CT 2008.



Terminal Alto Maracanã, em Colombo, uma das mais concentradas aglomerações urbanas de baixa renda da RMC: exemplo do modelo que impele os mais pobres e se afastar da infraestrutura



▣ Reportagem

Impasses entre Urbs e Comec prejudicam transporte coletivo

Quem é o gestor do sistema de transporte público da Região Metropolitana de Curitiba? Quais são as competências e responsabilidades da Urbs e da Comec? O gerente de Operação do Transporte Coletivo da Urbs, o engenheiro Luiz Filla, e o diretor do Transporte Metropolitano da Comec, Joel Ramalho, falam sobre a atual administração do sistema e questões polêmicas, como o impasse nos projetos de construção e ampliação dos terminais do Alto Maracanã, Guaraituba e Roça Grande. Reportagem de **Camila Castro**

Quando se fala em transporte público coletivo, logo começam as reclamações dos usuários. Ônibus lotados e sujos, longas filas e tempo de espera nos pontos de parada, alto custo da passagem, poucas linhas e horários e falta de segurança dentro dos veículos e nos terminais são algumas das principais queixas dos passageiros que utilizam o sistema de transporte coletivo de Curitiba e Região Metropolitana. Mesmo assim, o gerente de Operação do Transporte Coletivo da Urbs, o engenheiro Luiz Filla, afirma que ele é modelo para o mundo.

“A Urbs e o sistema de transporte público têm reconhecimento internacional. É preciso conhecer outros sistemas para ver o que se consegue fazer em Curitiba e Região Metropolitana. Os corredores, as canaletas, o biarticulado e os ligeirinhos são marcas da cidade copiadas por outros municípios, até no exterior. Mas não podemos parar, temos que otimizar, buscar sempre um sistema melhor”, diz Filla. E se perguntarmos a opinião de um usuário: “Modelo? Só se for para quem não usa os ônibus todos os dias, não tem que acordar uma hora mais cedo para chegar ao ponto, que fica longe de casa, e ainda encarar horas de viagem até Curitiba no veículo lotado, que pode ser assaltado”, afirma Nilson Pereira, 31 anos, morador do Jardim Ana Rosa.

Ainda que o sistema seja considerado modelo, basta darmos uma olhada em volta



Luiz Filla, gerente de Transporte Coletivo da Urbs

para percebemos sinais do seu esgotamento. O sistema parou, não evoluiu com o tempo. E de quem é a responsabilidade? A princípio, em Curitiba, seria da Urbs, administrada pela prefeitura, e, na RMC, da Comec, órgão do governo do Estado.

Porém, em 1996 foi assinado convênio em que a Comec delega a Urbs “as atividades de planejamento e gerenciamento do transporte metropolitano, a implantação de medidas necessárias para a compatibilização e adequação do transporte coletivo metropolitano com o sistema de transporte coletivo de passageiros de Curitiba, visando a integração operacional destes sistemas que comporão a rede integrada de transporte coletivo da Região Metropolitana de Curitiba”.

“Isso porque a Urbs tinha estrutura melhor que a da Comec e, na época, havia grande facilidade em todos os campos, até mesmo político, porque governo e prefeitura eram do mesmo grupo”, explica o diretor do Transporte Metropolitano da Comec, Joel Ramalho. “O convênio é absolutamente legal”, frisam Joel e Filla. “Já foi aditivado diversas vezes e, em janeiro do ano passado, renovado por mais 15 meses”, diz Joel.

O convênio determina à Comec o controle e a liberação da execução de concessões ou permissões para o serviço de transporte coletivo na RMC; o repasse de recursos à Urbs, para apropriação no



Fundo de Urbanização de Curitiba, para execução de obras de modernização e racionalização do sistema de transporte metropolitano referente a infraestrutura e construção de novos terminais; a arcar diretamente com os custos nas obras na RMC; e a aprovação dos reajustes de tarifas metropolitanas sugeridas pelo órgão municipal.

São responsabilidades da Urbs, segundo o convênio, planejar o sistema, fiscalizar os serviços operacionais e gerir todo o transporte urbano e metropolitano, incluindo contratações para realização das obras de melhorias do sistema. A lei municipal nº 12.597, sancionada em janeiro de 2008, veio reforçar as atribuições da Urbs. Segundo o texto, o órgão é responsável pela regulação, gerenciamento, operação, planejamento e fiscalização do sistema de transporte coletivo de passageiros em Curitiba e Região Metropolitana (art. 12).

A licitação para empresas prestadoras do serviço de transporte público em Curitiba também é de responsabilidade da Urbs, conforme determinação da lei municipal, art. 7.º, reforçada pelo “Parágrafo Único – As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas de legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos (...), observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo (...)”.

Até aqui parece ser tudo simples – uma gestão integrada de transporte coletivo, em que prefeitura e Estado têm suas competências e responsabilidades. Porém, situações recentes mostram que esta administração ainda não é adequada o suficiente para atender com eficácia a demanda pelo transporte. Podemos destacar os casos que envolveram a ampliação do terminal do Alto Maracanã e a construção dos terminais do Guaraituba e Roça Grande, todos na RMC. Apesar das obras concluídas pelo Estado (investimentos de R\$ 2,6 milhões), por mais de dois anos o terminal do Guaraituba ficou sem operação da Urbs por conta de impasse entre os dois órgãos. O projeto previa ampliação do Alto Maracanã (investimentos de R\$ 3,6 milhões do Estado) e repasse de treze linhas para o Guaraituba. A Urbs alegava que tal mudança



Joel Ramalho, diretor de Transporte da Comec, defende a criação de um novo modelo institucional

implicaria em aumento de custos, e a Comec dizia o contrário: o número de ônibus alimentadores em direção ao Alto Maracanã seria menor. Portanto, haveria redução da quilometragem rodada e de 30% da demanda.

“A busca pela sustentabilidade, que é uma competência da Urbs, implica em regras. Na cláusula terceira, o convênio (aquele, assinado em 1996) estabelece que novas integrações ou alterações operacionais que gerem novos

custos para uma tarifa já definida precisa de indicação de fontes de custeio. O que não aconteceu na época dos projetos”, explica Filla. Segundo o gerente, “a Urbs deixou claro” que o ideal seria um terminal único, com infraestrutura única, para o sistema não ter que arcar com novas despesas.

“Calculamos que a abertura do Alto Maracanã em dois terminais teria custo inicial de R\$ 235 mil, o que, na prática, se >>

Prefeitura de Curitiba diz que sistema de transporte é “modelo internacional”. “Só se for pra quem não anda nesses ônibus lotados todos os dias”, rebate usuário



Terminal da Roça Grande: projetado pela Comec para um tipo de operação, recebeu outra pela Urbs. Resultado: não atrai usuários nem lojistas

>> transformou em R\$ 270 mil. Mesmo assim, a Comec continuou com o projeto de novo terminal”, destaca. Por outro lado, o presidente da Comec, Alcidino Bittencourt Pereira, afirmava na época que a mudança não implicaria em ônus para o sistema, “mas em redução de custos em consequência da diminuição da quilometragem rodada de ônibus alimentadores, que terão seus trajetos reduzidos em menos de seis quilômetros, no mesmo corredor de transporte”.

O problema foi resolvido da seguinte forma: “Negociamos com a Comec para incluirmos o custo do Guaraituba na nova tarifa – quanto ela passou de R\$ 1,90 para R\$ 2,20 – e, em contrapartida, a Comec nos ajudaria a reformar e ampliar o terminal do Cabral, que não comporta as linhas do

Guaraituba”, conta Filla. Segundo Joel, a Comec “não possuía recursos para repassar

Hoje, a rede integrada atinge mais de 93% de Curitiba. Nos treze municípios com maior demanda na Região Metropolitana, o índice é de 73%

mensalmente à Urbs para esta manutenção”. “Portanto, acordamos que a Comec fará as obras no Cabral. A licitação está concluída

e devemos começar as obras em pouco tempo”, afirmou Joel, em agosto. Durante este tempo de discussão, os usuários conviveram com problemas no sistema de transporte público. E, mesmo com o impasse desfeito, os problemas continuam, principalmente no Alto Maracanã, como conta Luciana Dias de Souza, 23 anos.

“Apesar de haver muitos, os ônibus chegam lotados no Alto Maracanã. Tenho que sair mais cedo de casa para tentar pegar um que esteja mais vazio, ou espero dois ou três passarem e pego o quarto”, conta.

O impasse entre Urbs e Comec também prejudica o pleno funcionamento do terminal Roça Grande, que entrou em operação no mês de agosto. Poucas linhas passam pelo local, porque não há integração



total com Curitiba, apenas via Alto Maracanã, “o que é desconfortável”, conforme Joel. Para isso, Filla afirma que é preciso pensar, mais uma vez, nas despesas extras e na forma como Curitiba pode absorver a nova demanda. Segundo Filla e Joel, a ideia é colocar as linhas no terminal Santa Cândida, que precisaria de ampliação. Há ainda a possibilidade de usar o terminal do Cabral.

“Para colocarmos as linhas no Cabral seria necessária nova ampliação, além da que será feita para atender as linhas do Guaraituba. O total funcionamento do Roça Grande implica em R\$ 500 mil de acréscimo de custo. É preciso definir se esse valor será repassado para a tarifa paga pelo usuário ou se o Estado ou a prefeitura local – que é beneficiada com o sistema integrado – repassarão estes recursos”, argumenta Filla.

Segundo Joel, “Urbs e Comec estão estudando a melhor possibilidade”.

Enquanto o problema não é resolvido, mais uma vez quem paga a conta é o usuário, fala Nilson Pereira, 31 anos, morador do Jardim Ana Rosa. “Não há ônibus direto para o Centro de Curitiba. Para voltar, tenho que pegar a linha Pinhais – Guadalupe e, depois, a Ana Rosa. Pago duas passagens e fica pesado no orçamento. Para ir trabalhar, preciso sair de casa duas horas antes porque não há integração, então, é mais demorado”, fala. “De que adianta gastar tanto dinheiro para construir um terminal, se ele não é usado totalmente? As pessoas não querem vir aqui. Os espaços para as lojas estão vazios porque não há gente para comprar. Não adiantou de nada”, acrescenta Nilson.

A Urbs, responsável por tudo isso, responde: “Dentro da técnica de transporte, visamos ampliar a integração metropolitana, mas também temos que buscar a sustentabilidade do sistema e planejar a estrutura das consequências dessas novas integrações, como a ampliação dos terminais ou construção de novas”, diz Filla.

PASSAGENS

Além das obras de melhoria e da falta de licitação para as concessões das linhas pesarem no cálculo das tarifas do transporte

público urbano e metropolitano, há o subsídio cruzado, conforme explica Filla. A receita do sistema é pública e o pagamento às empresas por quilômetro.

“O sistema funciona como um caixa único. Soma-se todas as despesas do sistema urbano e metropolitano e divide-se pelo número de usuários transportados. Portanto, o custo do sistema metropolitano está incluso no valor da tarifa urbana, que é subsidiada pela prefeitura de Curitiba. Este subsídio cruzado do sistema urbano para o metropolitano é superior a R\$ 4 milhões mensais. O usuário do transporte da capital banca isto. A proposta para o reajuste da tarifa era de R\$ 2,27, mas foi decretado R\$ 2,20. A tarifa metropolitana é R\$ 2,50. Como temos 75% do pagamento da tarifa sendo feita pelos usuários urbanos, significa que muita gente, com um pouco a mais, subsidia

os 25% do sistema metropolitano. E por isso também há o subsídio da prefeitura. Caso contrário, o valor da tarifa na Região Metropolitana seria superior a R\$ 2,50”, diz Filla.

Diariamente, o valor arrecadado pelas empresas de-

ve ser depositado em conta gerenciada pela Urbs, que fiscaliza esta operação. “Todos os dias a empresa recebe a quilometragem, com dez dias de intervalo. Como a receita é pública e o pagamento é por quilômetro, a Urbs tem mais responsabilidade, o que requer planejamento e fiscalização em relação à quilometragem e à receita do sistema”, afirma Filla.

O valor repassado pela Urbs às empresas inclui combustível e manutenção dos ônibus. “Para tentar equilibrar as contas, a Urbs foi reduzindo o custo quilômetro pago aos empresários porque a tarifa é baixa, não supre as necessidades. Há falta de caixa para este pagamento. Um dos motivos para isto pode ser a caixa preta que é a Urbs, com gastos que ninguém conhece bem. Além disso, as linhas da RMC continuam com valores baixos e, por isso, as pessoas as utilizam porque as outras são mais caras”, argumenta Joel.

Por outro lado, os usuários reclamam que a tarifa é alta. “Entendemos que uma tarifa é cara quando ela afeta a capacidade de pagamento da população. Temos sempre que buscar alternativas para desonerar este >>



“Apesar de haver muitos, os ônibus sepre chegam lotados ao terminal do Alto Maracanã (em Colombo). Tenho que sair mais cedo de casa para tentar pegar um que esteja mais vazio, ou é preciso esperar dois ou três passarem antes de conseguir lugar”

Luciana Dias de Souza, usuária



“De que adianta gastar tanto dinheiro para construir um terminal se ele não é usado totalmente? As pessoas não querem vir aqui. Os espaços para as lojas estão vazios porque não há gente para comprar. Não adiantou de nada”

Nilson Pereira, usuário do Terminal da Roça Grande

>> custo. Mas as pessoas precisam pensar que nosso sistema oferece uma rede integrada, e elas podem ir de mais de um ponto a outro pagando apenas uma tarifa. Assim, a tarifa torna-se acessível ao usuário do transporte coletivo”, avalia Filla, ao ressaltar que em todo o mundo o transporte coletivo é subsidiado.

“O nosso subsídio é pequeno. O caminho talvez seja este, aumentar o subsídio”, acrescenta. Ainda segundo Filla, o desenvolvimento de uma Pesquisa de Origem e Destino (que coleta dados sobre demanda, trajetos e horários em que os usuários utilizam as linhas, de forma a identificar os fluxos e permitir o melhor planejamento do transporte) não é determinante, já que o sistema em Curitiba e RMC é integrado.

“Hoje, a rede integrada atinge mais de 93% em Curitiba. Nos treze municípios com maior demanda na Região Metropolitana, o índice é de 73%. Procuramos proporcionar esta acessibilidade independente de pesquisa”, fala o gerente da Urbs.

Mas, e nos casos em que não há integração? Filla conta que está em estudo a implantação do bilhete único, que permite ao usuário pagar uma passagem e utilizar diferentes linhas em um período determinado de tempo. “É o caso da região de Santa Quitéria, onde estamos ampliando a estação tubo para integrar linhas da região, já que não conseguimos viabilizar o terminal”, disse.

“Cidades que não conseguiram construir terminais de integração, com uma rede racional e sustentável, implantaram o bilhete temporal. Em Curitiba, pretendemos adotar a medida em regiões em que não

conseguimos construir terminais de integração, para que proporcione a possibilidade de vários deslocamentos com uma única tarifa”, ressalta o engenheiro.

Porém, para o presidente do Senge-PR, o engenheiro civil Valter Fanini, a pesquisa é fundamental para o planejamento adequado

do sistema de transporte. “Devemos lembrar que, mais que demonstrar a forma como é carregada a atual rede de transportes, indicando eventuais desvios da oferta em relação à demanda, a pesquisa serve para calibrar os modelos de geração de viagens

futuras, relacionando-as com variáveis socioeconômicas e de uso e ocupação do solo. Assim, serve para a formulação do planejamento de médio e longo prazo dos sistemas de transportes urbanos, o que não tem sido a prática em Curitiba e Região Metropolitana”, argumenta.

Urbs estuda a adoção do bilhete único, que irá permitir ao usuário pagar uma passagem e utilizar diferentes linhas num determinado período de tempo. Primeiro teste será realizado na região de Santa Quitéria, na capital

INCENTIVOS

Com a tarifa considerada alta pelos usuários, muitos têm recorrido a outras formas de transporte, como o carro ou a moto, para se deslocar da RMC a Curitiba, seguindo tendência nacional de deslocamento entre cidades do entorno e capitais. Em percursos de até sete quilômetros, carros e motos são considerados mais baratos para o transporte, conforme mostra pesquisa da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) com dados de abril. O estudo aponta que, para esta distância, usuários de ônibus gastam de 14% a 228% a mais do que os que utilizam carro

Custo de viagem de sete quilômetros, considerando o vale-transporte, em reais

Regiões	Ônibus			Moto	Gasolina	Álcool
	Tarifa	VT 1 SM	VT 2 SM			
Norte	1,88	0,56	1,12	0,76	2,15	2,18
Nordeste	1,85	0,56	1,12	0,72	2,17	2,04
Centro-Sul	2,20	0,56	1,12	0,75	2,29	2,05
Sul	2,20	0,56	1,12	0,70	2,00	1,87
Sudeste	2,23	0,56	1,12	0,68	2,14	1,89
Brasil	2,07	0,56	1,12	0,71	2,16	1,99

Fonte: Pesquisa da Associação Nacional de Transportes Públicos, 10/06/2009



ou moto. Os dados se referem ao custo de desembolso, que inclui tarifa (no caso de ônibus) e gastos com combustível (motos e carros) e estacionamento (carros). Na região Sul, o custo para o usuário de ônibus é de R\$ 2,20. Quem usa moto gastará R\$ 0,70; carros à gasolina, R\$ 2, e à álcool, R\$ 1,87.

Outra questão que tem feito os usuários pensarem duas vezes antes de usar os ônibus diz respeito às condições dos terminais. Há muita reclamação sobre falta de conforto e segurança. Segundo a Urbs, eles estão sendo reformados. “Algumas obras foram entregues em agosto, outras estão em conclusão”, diz Filla. Mas não são todos os terminais contemplados com obras — caso do Guadalupe, Centro da capital.

“Tem muita gente que fica aqui usando drogas, não temos iluminação suficiente, é tudo sujo”, diz a dona de uma das lojas localizadas ao redor do terminal. “Fomos assaltados três vezes em apenas dois meses. A polícia é chamada, mas nada é feito. Precisamos melhorar a infraestrutura desse terminal, para reduzir os assaltos”, afirma a senhora que prefere não ser identificada.

Até quem não utiliza o transporte público todos os dias reclama das condições do sistema. Camila Krominski, 13 anos, estuda em curso de informática em Curitiba duas vezes por semana. Ela sai do terminal do Alto Maracanã num trajeto de mais de uma hora até a capital.

“Falta segurança nos ônibus, que estão sempre cheios. Minha avó, que me acompanha, tem que ir em pé todo este tempo”, diz a estudante. Lei municipal diz, em seu Capítulo 2, ser de responsabilidade da Urbs a “boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes”. Sobre a

demora dos ônibus e a lotação de passageiros Filla explica que as linhas são dimensionadas de acordo com sua utilização.

“Nos horários de pico, a ocupação é plena — passageiros sentados e mais seis pessoas por metro quadrado. Ultrapassado este limite, colocamos mais ônibus. Caso contrário, não aumentamos o serviço nas linhas, porque mais ônibus têm reflexo direto no custo do sistema”, justifica.

Sobre melhorias no transporte público coletivo — que atende mais de 2 milhões de passageiros por dia, em 21 mil viagens que percorrem mais de 500 mil quilômetros — Filla afirma que o sistema é constantemente monitorado e otimizado. Além disso, os usuários podem fazer reclamações pelo telefone 156. “Trabalhamos a curtíssimo prazo, para resolver as reclamações dos usuários. A médio prazo, executamos obras, e a longo prazo fazemos planejamento, em parceria com o Ippuc e a Comec. É de se esperar que haja problemas, mas, percentualmente, o índice deles é mínimo”, avalia Filla.

Já o gerente da Comec defende que é preciso estabelecer uma nova organização institucional. “Como não podemos pensar em transporte coletivo por ônibus apenas para Curitiba, é preciso uma nova organização institucional que seja ‘dona’ da Urbs, e não pode ser a Comec, que não tem força e estrutura necessárias para Curitiba e Região Metropolitana”, afirma Joel.

“A Urbs teria que ser subordinada a pelo menos 12 prefeitos das cidades do núcleo da Região Metropolitana, com sistema de competências proporcional ao número de passageiros. As decisões não podem ser tomadas nem pelo governador, nem pelo prefeito de Curitiba. Uma decisão individual acaba optando pela solução política. Uma decisão colegiada, pela solução técnica”, argumenta.

Com a tarifa alta, muita gente recorre a outras formas de transporte, como o carro ou a moto, para se deslocar das cidades do entorno a Curitiba, seguindo tendência nacional

Usuários também reclamam das condições dos terminais de ônibus — velhos, desconfortáveis e inseguros. Prefeitura acena com reformas — mas não para todas as instalações



“Falta segurança nos ônibus, que estão sempre cheios. Minha avó, que me acompanha, tem que ir em pé todo este tempo. Os lugares reservados para idosos estão sempre ocupados, e nem sempre por quem tem direito”

Camila Krominski, usuária



▣ Entrevista

Sistema de transporte público tem solução, mas falta vontade política

Em entrevista à jornalista Camila Castro, o deputado estadual **Tadeu Veneri** (PT) avalia os principais problemas do transporte público coletivo em Curitiba e Região Metropolitana. Para ele, a raiz de tudo está na gestão, que precisa ser “radicalmente mudada porque prioriza os interesses políticos e de empresas, financiadoras da administração”. Tal mudança, defende, passa necessariamente pela instalação do Conselho Municipal de Transportes, de forma a quebrar o monopólio que há sobre o sistema e que não permite a tomada de decisões que melhorem a qualidade do transporte público

“O transporte público de Curitiba e Região Metropolitana sempre foi conturbado, porque é um monopólio. Não se consegue mudar as empresas que detém as concessões das linhas, e são estas mesmas empresas que dominam os serviços de táxis e de locação de veículos. Claro que este grupo tem interesse em financiamentos de campanhas eleitorais e, sendo assim, é beneficiado no momento do debate sobre melhorias no transporte público, em detrimento da população”. Esta é a avaliação do deputado estadual Tadeu Veneri (PT) sobre o principal motivo da falta de melhoria no transporte público nos últimos anos. “Há muitas alternativas, mas falta vontade política”, ressalta.

Para Veneri, a solução passa pela instituição de um novo modelo de gestão do transporte público que consiga quebrar o monopólio da Urbs, atual administradora do sistema. Para tanto, o Conselho Municipal de Transportes – “que existia há cerca de 15 anos, mas perdeu força pelos interesses políticos que se impuseram neste tempo” – seria o órgão ideal porque reuniria, por eleições participativas, representantes das cidades da RMC e da sociedade civil organizada.

Somente dessa forma haveria participação dos diversos setores na avaliação, planejamento e execução das ações que envolvem o transporte coletivo,



Veneri: modelo prioriza interesses de empresas privadas

democratizando o processo e priorizando o interesse coletivo. “Em princípio, o Conselho tem a prerrogativa de administrar o sistema de Curitiba, mas poderia ser ampliado para a RMC”, salienta Veneri.

Ele lembra que uma tentativa neste sentido está em execução pela prefeitura da capital, “mas de forma insuficiente, politizada, com grupos de interesse ligados à prefeitura e não à população, aos segmentos representativos. Democratizar esta relação não interessa”, afirma.

Veneri destaca que a atual gestão da Urbs não observa as demandas particulares de cada município da RMC, e as decisões são tomadas de acordo com o sistema de transporte da capital. “É um absurdo que a Urbs de Curitiba determine quantos ônibus vão circular ou quais os pontos de parada sem que as prefeituras das cidades tenham participação. Há 1,2 milhão de habitantes nas cidades vizinhas, ante 1,8 milhão em Curitiba, mas uma única empresa que, sem dialogar com as cidades do entorno, impõe sua visão e seu método em benefício próprio e de Curitiba”, diz.

Segundo Veneri, a Urbs tem um modelo de administração antidemocrático, que prioriza os interesses particulares de uma ou outra empresa. É justamente por beneficiar tanto as empresas que a prestação de serviço de transporte passa a ser considerada mercadoria e, por isso, a priorizar o lucro, minimizando o conforto e o



Para deputado, gestão da Urbs é “antidemocrática”

bem estar dos usuários, avalia o deputado. “Há a centralização das decisões sobre as famílias das empresas que detém o monopólio do transporte coletivo e sobre os setores de interesse direto da prefeitura de Curitiba. A administração é extremamente vinculada aos grupos que controlam o transporte público, do ponto de vista econômico, político e ideológico”, critica.

Outro forte exemplo dessa centralização, destaca, é a falta de licitações para as concessões das linhas de ônibus, tanto em Curitiba quanto na RMC. Segundo Veneri, o último processo licitatório ocorreu na década de 1970. Desde então, novas linhas foram concedidas, mas para as empresas que já operam o sistema.

Ele afirma ainda que um novo processo licitatório foi aberto em abril deste ano, mas está paralisado. “Curitiba é uma cidade

atípica. A Urbs deixa de fazer a licitação porque depende de seus patrocinadores, e não por entender que o processo não é necessário. Esta situação é absurda porque o sistema de transporte, que influencia a vida da população, está vinculado a interesses políticos. E a Comec, que deveria articular este processo, é omissa”, afirma o deputado.

Veneri faz questão de frisar que o transporte coletivo da Grande Curitiba não será eficiente enquanto não se instituir um novo modelo de gestão do sistema. “Ele só vai funcionar de fato quando não buscar atender interesses políticos e de empresas, quando se voltar para a população, pensando de forma estratégica e respeitando o usuário, o maior prejudicado pela atual gestão unilateral”, afirma.

Sistema de transporte público não atrai passageiros

O principal reflexo desta “administração unilateral e sem planejamento eficaz”, afirma Veneri, é um sistema de transporte público que não atende a demanda da população com qualidade – os pontos de ônibus são distantes das residências, os horários são insuficientes e há atrasos, os veículos transitam lotados e sujos, as passagens têm alto valor e há grandes filas nos pontos. “Tudo isso conspira contra o transporte coletivo. Não se fideliza o consumidor a um produto ruim, e o transporte público coletivo é um produto ruim. Hoje o ônibus é relegado a um transporte de segunda categoria. É preciso repensá-lo para torná-lo atraente a todos os segmentos, fazendo com que as pessoas voltem a utilizá-lo”, coloca.

Porém, ao invés de apresentar alternativas, o atual sistema beneficia ainda mais o uso de veículos, principalmente no que se refere ao valor da tarifa. “Se uma família mora a sete quilômetros de Curitiba e tem uma ocupação que lhe impõe ida de ônibus a capital e retorno para a RMC, gastará um litro e meio de álcool, cerca de R\$ 2,50. Somando o valor do estacionamento e os gastos do carro, chegamos a R\$ 6, em média. Se três pessoas fizerem o trajeto no mesmo carro é mais barato que de ônibus, cuja passagem é R\$ 2,20, além de ser mais cômodo e seguro”, argumenta Veneri. Diante destas vantagens, reforça o deputado, as pessoas buscam nos veículos melhor qualidade de deslocamento, mesmo com todos os percalços do trânsito.

Para aqueles que não têm carro, seguir

a pé ou de bicicleta, inclusive por longas distâncias, são alternativas que vêm ganhando força. São nestes casos que a falta de segurança preocupa ainda mais.

“No planejamento de Curitiba e da Região Metropolitana não há ciclovias pensadas para o trabalho. Cerca de 90% é feita para o lazer, como vemos na Linha Verde. Em seu início até o cruzamento com a Rua Brigadeiro Franco, não há ciclovia. Na seqüência, a ciclovia é sinuosa, adequada para passeios, e não para quem vai trabalhar”, comenta, ao destacar que as ciclovias foram abandonadas porque a bicicleta é vista, em geral, como meio para lazer e para transporte de pessoas de baixa renda.

“Isto é um equívoco da administração, combinado com o interesse dos grandes monopólios do transporte público e dos setores que incentivam o transporte em automóveis e motocicletas”, acrescenta Veneri.

Transporte compartilhado é viável, bastam soluções criativas

Apontando um caminho para resolver os problemas do transporte público coletivo, Tadeu Veneri faz sugestões e coloca que é preciso debater o tema de forma participativa entre governos estadual e municipal, Urbs, Comec, empresas e, principalmente, a população. “É possível que tenhamos um transporte compartilhado entre ônibus, bondes elétricos, bicicletas, motocicletas, veículos, pedestres, enfim, compartilhando responsabilidades com empresas, poder público e usuários”, defende.

Para isso, salienta, é preciso ser criativo nas soluções. “Não podemos pensar em metrô, em colocar mais ônibus, linhas e pontos de parada porque a cidade tem um espaço físico limitado. Que cidade teremos em 15 anos?”, diz.

Porém, pondera o deputado, para que os projetos possam ser efetivamente desenvolvidos é preciso mudar a gestão do sistema público de transporte. Veneri reforça a necessidade de restauração do Conselho Municipal de Transportes, com eleições participativas, para que representantes de Curitiba, das cidades que compõem a RMC e da sociedade civil possam avaliar, planejar e executar as ações.



□ Pontos a discutir

Debates precisam apresentar alternativas para melhorar o transporte público e torná-lo mais atraente para os usuários

Estrutura

É preciso melhorar a estrutura dos terminais de ônibus, atualmente sujos, sem segurança, conforto, atrativos fundamentais para novos usuários, avalia o deputado estadual Tadeu Veneri. “Podemos colocar bancos, cafés e livrarias, por exemplo. Precisamos discutir as opções com quem o sistema mais afeta, o usuário. Há muitos anos ele não participa deste debate porque não é visto como um cidadão, que tem direitos, mas como um consumidor secundário, que apenas paga pelo serviço, sem discutir”.

Tarifas

Para Veneri, o valor da passagem é um dos principais fatores de atração dos usuários. Sendo assim, ele sugere uma tarifa que varie de acordo com horários de mais ou menos movimento. Outra alternativa seria a concessão de bônus: a cada número de passagens, o usuário teria direito a bilhetes extras. O deputado também defende o meio-passe para estudantes, independente de renda, nível escolar ou local de moradia. “Este é um conceito de universalizar direitos, e o estudante tem direito”, diz. Veneri também coloca como boa alternativa o “passe livre”, em que o usuário paga uma passagem e, dentro de duas ou três horas, pode utilizar outras linhas de ônibus. Tal processo já vem sendo adotado por algumas cidades, como São Paulo, diz. “Além da economia para o usuário, este sistema permite ao Conselho Municipal averiguar o quanto é gasto com combustível, por exemplo, e, a partir daí, calcular o valor justo da tarifa”, afirma.

Em relação ao cálculo feito pela Urbs para o valor da passagem, Veneri diz que “é o mesmo método usado há 30 anos, que não considera os avanços de estrutura viária, que deveriam baratear o custo para as empresas e, conseqüentemente, para o usuário”. O deputado reforça que “para a criação de corredores alternativos e instalação dos ônibus expressos e os ligeirinhos, por exemplo, foi investido dinheiro do povo, que não vê o retorno dos recursos”. “Não há no Brasil uma cidade que tenha investido tanto, e se endividado tanto, com os projetos do sistema de transporte. Mas este dinheiro não é das empresas, é da população, e tem que se reverter para as pessoas. Será que este recurso é aplicado de forma satisfatória?”

O debate sobre a tarifa passa ainda pelos subsídios, diz o deputado estadual. “Temos subsídios envergonhados. O atual prefeito de

Curitiba, Beto Richa, sustenta uma tarifa artificialmente mais baixa que o preço real, e o faz através de subsídios não declarados. Acho que o transporte deveria ter subsídio do Estado, mas que constem no Fundo Municipal de Transportes, com destinação orçamentária, atraindo pessoas novamente para o sistema, que está perdendo usuários”, defende.

Pedágios urbanos

A ideia dos pedágios urbanos é derrubada pelo deputado. Ele acredita que o fato de cobrar para que os carros tenham acesso ao centro das cidades, por exemplo, leva ainda mais à exclusão. “Não podemos penalizar quem não tem condições financeiras. O dono de um carro de R\$ 200 mil está pouco preocupado com o valor que vai pagar, mas aquele que tem renda menor será penalizado. Dessa forma reforçamos o perfil da cidade da exclusão, que já é Curitiba”, argumenta. Ainda para as áreas centrais, Veneri acredita que poderiam ser criados horários exclusivos para a circulação de ônibus e táxis. Somado a isso, defende que poderiam ser retirados os estacionamentos na região central – entendida aqui como um pequeno grupo de quarteirões – ajudando a desafogar o trânsito. Para ele, as linhas de ônibus nesta mesma região também deveriam ser mais exploradas. “A especulação leva o ônibus a 30 quilômetros da cidade, mas não usa áreas vazias a cinco quilômetros do Centro porque valoriza regiões baratas, que rendem mais no futuro”, salienta.

Sistema especial

Veneri propõe a criação de um sistema de transporte exclusivo para universidades. “É insano que após as aulas saiam quase 5 mil alunos e 3 mil carros simultaneamente. Os estudantes não usam o transporte coletivo porque não têm segurança e conforto. Se tivéssemos a alternativa de linhas específicas, isto mudaria”. Segundo ele, o mesmo deveria ser feito nas empresas públicas, que, com incentivos públicos, forneceriam transporte para seus funcionários. “Não faz sentido mil funcionários de uma mesma empresa, que entram e saem no mesmo horário, irem trabalhar individualmente com seus carros”, diz.

Metrô

Segundo o deputado, o metrô é uma boa alternativa para o transporte público coletivo porque absorve a demanda, “diferente do sistema atual, que está saturado”. Porém,



pondera que o projeto “apenas terá sucesso se financiado e subsidiado pelo Estado”. Caso contrário, a tarifa seria alta”. Veneri também coloca que é preciso avaliar a viabilidade de execução, pelo alto custo do projeto, além de pensar a gestão do metrô, que tende a ser privatizada. “O gerenciamento seria privado. Portanto, lucro privado e risco público, que é um método adotado em Curitiba”, diz.

Bondes elétricos

Para o deputado, a linha férrea de Curitiba deveria ser resgatada, com instalação de bondes elétricos e desdobramentos para outras cidades da Região Metropolitana, como Pinhais, Colombo, Piraquara e Almirante Tamandaré. “O sistema não pode ser lento. Poderia ser uma composição que transportasse simultaneamente duas mil pessoas, por exemplo. Há condições para se fazer isto, com linhas prontas e tecnologia, mas não há interesse político porque ramificaria o processo”, argumenta.



▣ Artigo

Concessão e permissão: transformações no modelo de delegação do transporte coletivo de Curitiba e seus impactos financeiros

Neste artigo, o professor **Lafaiete Santos Neves**, da Fae Centro Universitário, analisa o domínio do empresariado nas decisões sobre o transporte público de Curitiba e região, com a manutenção de um “oligopólio”. “Hoje, os empresários consideram a prefeitura de Curitiba como parceira no empreendimento do transporte coletivo da capital”. Segundo o professor, a principal consequência é o déficit financeiro, coberto pela prefeitura de Curitiba com subsídios disfarçados

Em janeiro de 1986, assume a prefeitura de Curitiba o então deputado estadual Roberto Requião (PMDB), que havia se construído como candidato de oposição a Jaime Lerner (PDT). Na campanha eleitoral, Requião acusou Jaime Lerner de suas administrações anteriores só terem cuidado da região central, deixando a periferia abandonada. Procurou assim desgastá-lo, conforme já vinha fazendo durante o mandato como deputado estadual.

Esta tática eleitoral foi aliada às denúncias de irregularidades no transporte coletivo de Curitiba, sendo a figura de Lerner ligada aos empresários do transporte coletivo. A forte pressão do movimento popular nas denúncias de irregularidades, aliada ao desgaste de Lerner, facilitaram a vitória de Requião.

Para responder a esta pressão sobre o prefeito Jaime Lerner (1979-1983) pelo controle do transporte coletivo de Curitiba, desde o início dos anos 1980, o prefeito Roberto Requião encomendou ao jurista Geraldo Ataliba parecer sobre a nulidade dos contratos prorrogados irregularmente em 1981.

O parecer, entregue em 4 de setembro de 1986, concluía: pela nulidade dos contratos, necessidade de obtenção da autorização legal para dar as concessões e, em seguida, proceder às licitações (O Estado do Paraná, 21/1/87). Os empresários



Lafaiete Santos Neves é professor universitário

permaneceram na expectativa das mudanças numa postura de cautela (O Estado do Paraná, 21/1/87.).

A partir desse parecer, o prefeito Roberto Requião passou a anunciar a possível rescisão dos contratos entre a prefeitura de Curitiba e as empresas de transporte coletivo, cumprindo assim compromissos assumidos durante a campanha eleitoral de 1985. Com este anúncio, estabeleceu-se, pela imprensa, uma polêmica que envolvia o vereador Rafael Greca de Macedo (PDT), defensor de Jaime Lerner, e José Maria Correia (PMDB), líder do prefeito Roberto Requião na Câmara Municipal de Curitiba.

O primeiro acusava os candidatos que atacavam os empresários de ônibus de terem sido financiados por estes em suas campanhas eleitorais. O segundo pedia que Rafael Greca declinasse os nomes dos vereadores envolvidos (O Estado do Paraná, 17/1/87). As denúncias de corrupção envolvendo empresários e vereadores ocorriam periodicamente. Porém, a questão ganhou gravidade com a grande repercussão na imprensa nacional e regional, especialmente com as denúncias da Revista Veja em dezembro de 1992.

Como desdobramento do parecer do jurista Geraldo Ataliba, o prefeito Roberto Requião, em 20 de janeiro de 1987, convocou os empresários para negociar a reformulação >>



>> dos contratos. Requião anunciou as seguintes propostas de reformulação a partir de fevereiro do mesmo ano:

- arrecadação da receita pública e depósito em conta bancária da prefeitura de Curitiba diariamente;
- remuneração por quilômetro rodado, e não mais por passageiros transportados;
- eliminação das áreas seletivas, acabando com as áreas de atuação específica de uma empresa;
- mudança no cálculo das tarifas; e
- formação gradativa de frota pública, criando para isso um fundo de aquisição de ônibus pela Urbs, que passou a gerenciar o sistema de transporte coletivo (O Estado do Paraná, 20/1/87).

Na sequência, ocorreu uma série de reuniões entre a prefeitura de Curitiba e os empresários do transporte coletivo. Pelas mudanças propostas, as empresas deixaram de ser concessionárias do serviço de transporte e passaram a permissionárias, podendo perder a permissão caso não cumprissem os novos contratos (O Estado do Paraná, 21/1/87).

Durante o processo de negociação houve um impasse — os empresários do transporte

coletivo pressionavam pelo reajuste tarifário e a prefeitura não concordava com o reajuste, gerando muitas discussões e contradições entre os empresários e a prefeitura. Isso impediu a decisão sobre o reajuste tarifário no mês de janeiro de 1987 (O Estado do Paraná, 31/1/87).

Intervenção do poder público municipal no transporte coletivo de Curitiba

Em 30 de janeiro de 1987, o presidente da Urbs, Stênio Jacob, encaminhou ofício ao prefeito Roberto Requião propondo a nulidade dos contratos (URBS, 30/1/87). Na mesma data, o prefeito baixou o decreto n.º 44, declarando a nulidade dos contratos concedidos em 1981 às nove empresas concessionárias do transporte coletivo de Curitiba (Prefeitura Municipal de Curitiba, 30/1/87).

Em ato imediato, o prefeito baixou o decreto municipal n.º 45, criando o novo regulamento do transporte coletivo de Curitiba e concedendo as atribuições legais à Urbs para planejar, operar, explorar e fiscalizar as permissões de exploração do sistema de transporte coletivo de passageiros, inclusive uma nova planilha de cálculo tarifário. Imediatamente a Urbs

iniciou auditoria nas empresas de transporte coletivo, como medida preparatória à implantação do novo sistema (CURITIBA. Decreto Municipal, n.º 44, 30/1/87).

Os empresários não manifestaram publicamente grande resistência ao novo sistema implantado. Aceitaram receber por quilômetro rodado, o que significa que a sua remuneração ocorre independentemente do número de passageiros transportados e parece compensar as perdas das aplicações financeiras.

Com a introdução da receita pública, o repasse aos empresários, por serviço prestado, se dá a cada dez dias. O fato de os empresários não terem reagido fortemente ao novo sistema de administração do transporte coletivo se deve à manutenção da exploração do serviço — mantiveram a exclusividade, sem concorrência e com receita segura, independente da crise, já que recebem por quilômetro rodado. Naquele momento, os empresários não estavam em condições de se impor, uma vez que os contratos foram anulados e poderiam perder a concessão.

As medidas, resultado de longos anos de lutas, não significavam a estatização, mas um meio mais eficiente de controlar as empresas, seus custos e tarifas (NEVES, 1988). O prefeito Roberto Requião tinha em mãos um instrumento poderoso, o parecer do jurista Geraldo Ataliba, que poderia causar grande prejuízo aos empresários, caso



Garagem da Viação Marechal, uma das dez empresas que operam o sistema de transporte coletivo em Curitiba, até hoje sem licitação pública



resolvesse iniciar processo de licitação. No entanto, uma medida deste tipo não seria simples devido ao alto padrão tecnológico de transporte coletivo implantado em Curitiba, o que tornava difícil substituir imediatamente as empresas existentes.

Empresários de outras cidades operam com ônibus convencionais, bem mais simples que os ônibus expressos. Hoje, com a implantação dos ônibus biarticulados, é ainda mais difícil reverter esse padrão tecnológico, até pelo investimento já realizado. Dessa forma, consolidou-se o domínio dos empresários do transporte coletivo e manteve-se o oligopólio, já que poucas empresas dominam o mercado.

Na questão das relações trabalhistas, os impasses são transferidos para a prefeitura de Curitiba, o que faz com que o aumento de salários seja condicionado a negociação com a Urbs. Isso dificulta a greve da categoria e favorece os empresários, ao jogar qualquer reivindicação salarial para o âmbito do poder público local, dificultando as negociações.

O confronto aberto entre a gestão Requião e os empresários de ônibus parece ser um daqueles típicos episódios da história urbana recente do país que, aos olhos do observador, teria provocado mais calor do que luz. Afinal, depois de tantas acusações recíprocas, de tantas ações judiciais, de ameaças e contra ameaças, qual o balanço das transformações operadas por Requião? Objetivamente é forçoso reconhecer que as mudanças foram, de fato, muito pequenas” (Oliveira, 1995, p. 233).

No aspecto político, a gestão Requião (1986-1988) foi um retrocesso em relação à gestão Maurício Fruet – 1983-1985 (PMDB), na qual o Movimento Popular havia conseguido a Comissão de Verificação de Custos Tarifários, a participação no Conselho Municipal de Transportes e os fiscais populares. Na gestão Requião, o Conselho foi propositadamente inchado, não se reuniu por quase dois anos, permitindo assim, de forma autoritária, a majoração das tarifas.

Na última gestão Lerner (1989-1993), o retrocesso foi ainda maior com a reformulação do Conselho Municipal de Transportes, acabando com a participação popular e alterando o decreto municipal n.º 45, que beneficia os empresários. Não há hoje qualquer consulta ao movimento popular sobre majoração de tarifas ou mudanças no

Remuneração por quilômetro rodado faz com que colocar mais ônibus na rua seja bom negócio para empresários

>>



>> sistema de transporte coletivo.

Afinal, se as mudanças introduzidas por Requião ameaçavam tanto o interesse dos empresários, por quê eles hoje estão tão satisfeitos que nem reivindicam voltar ao sistema anterior? Por que não preferem deixar de receber por quilômetro rodado, voltar a decidir a tarifa e cobrá-la diretamente do usuário? Na verdade, hoje os empresários consideram a prefeitura de Curitiba como parceira no empreendimento do transporte coletivo da capital.

O sistema implantado por Requião, através do decreto n.º 45, sofreu modificações que agradaram os empresários, como o fim da frota pública (DM n.º 210 - Jaime Lerner), que era uma ameaça constante para eles. A medida judicial acabou com o fundo da frota pública e passou a conceder reajuste de tarifas aos empresários, inclusive com direito aos atrasados.

A partir daí houve negociação com o prefeito Jaime Lerner, no início da sua gestão, e os empresários obtiveram parceria para conseguir volumoso empréstimo junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Estes fatos afastaram qualquer preocupação com a ameaça da estatização, hoje cada vez mais distante com a política neoliberal em vigor, que privatiza as estatais e avança sobre os serviços públicos, como telecomunicações. O transporte urbano, apesar do maciço investimento público, é explorado pela iniciativa privada há muito tempo.

No entanto, não dá para negar que houve mudanças. O fato do poder público exercer hoje um controle sobre as empresas de ônibus lhe dá a condição de determinar efetivamente o custo do transporte e, conseqüentemente, definir o valor da tarifa. Outro ganho importante é que o poder público tem o poder de decidir sobre a oferta desse serviço.

Anteriormente, os empresários decidiam a oferta do transporte, o preço da tarifa, e não atendiam à demanda real, pois dentro da ótica do lucro procuravam manter os ônibus com superlotação, sem nenhuma preocupação com a qualidade de transporte para o usuário. Os ônibus tinham uma vida útil muito prolongada porque os empresários desgastavam ao máximo o veículo.

Um ônibus novo representa um custo maior e que acaba tendo impacto na elevação da tarifa. A vida útil do veículo, que no passado era de dez anos, hoje é de oito, com vida média de 3,9 anos (Vida Urbana, p. 39.). Para os empresários, quanto mais ônibus rodando, maior o lucro, já que o pagamento é por quilômetro rodado.



Tarifa do transporte coletivo de Curitiba é uma das mais caras das capitais brasileiras, afugentando usuários

As mudanças revelaram, após muitos anos de lutas, a força do movimento popular de Curitiba, que continuou exigindo participação nas decisões do poder público. Por outro lado, a participação popular na questão dos transportes não foi a tônica da administração do prefeito Roberto Requião, apesar dos compromissos de campanha.

A sua primeira decisão foi aparentemente democrática, ampliar a composição do Conselho Municipal de Transportes de 13 para 225 representantes da sociedade civil, entidades, pessoas, partidos políticos e vereadores. Na verdade,

o que ocorreu foi a impossibilidade de “quorum” para deliberação sobre as tarifas do transporte coletivo. Além disso, as reuniões eram convocadas sem prévia

informação de dados sobre a planilha de custos, o que dificultava o posicionamento do movimento popular. O prefeito passou a ser criticado sobre a composição e o caráter do Conselho, que era consultivo. Para o movimento popular, o Conselho não era representativo dos verdadeiros interessados nas decisões sobre as tarifas.

O Conselho Municipal de Transportes foi “inchado” com entidades, pessoas e partidos

Não há hoje qualquer consulta à população ou a movimentos populares sobre majoração de tarifas ou mudanças no sistema de transporte coletivo



políticos contrários aos interesses dos usuários, com o objetivo de neutralizar a representação do movimento popular. Assim, o prefeito poderia tomar suas decisões sobre a tarifa sem ouvir o Conselho. Em virtude dessa nova composição, o prefeito inviabilizou propositalmente o funcionamento do Conselho.

A partir dessa atitude autoritária, ignorando o movimento popular nas decisões sobre as tarifas de ônibus, ocorreu um confronto, passando o movimento popular a cobrar os compromissos de participação popular (NEVES, 1988.). Em fevereiro de 1988, a prefeitura de Curitiba publica matéria paga na imprensa atacando o Departamento Intersindical de Estudos Estatísticos e Sócio-Econômicos (Dieese), chamando-o de mentiroso pela denúncia feita sobre aumento de tarifas acima dos índices inflacionários em 1987 (Gazeta do Povo, 11/2/88.). O fato gera polêmica e críticas a Requião por ter atacado uma instituição respeitada como o Dieese (GERMER. Jornal do PT, 1988.). Na época, as entidades sindicais e do movimento popular defenderam o órgão.

Em setembro de 1988, os empresários do transporte coletivo publicaram matéria paga anunciando que estavam recorrendo à Justiça para preservarem seus interesses como empresários. Ganham a ação, acabando com o fundo da frota pública, pois o percentual destinado a isso tornou-se tão pequeno que não permitiu ampliar a mesma (Gazeta do Povo, 9/5/88.). Com a decisão judicial, os conflitos entre empresários e a prefeitura se ampliam (Correio de Notícias, 7/5/88.).

Quando Roberto Requião percebeu seu isolamento, com essa derrota na Justiça, convocou o movimento popular para lhe dar sustentação no enfrentamento com os empresários (O Estado do Paraná, 28/9/88.). A partir de encontro com Requião, para analisar a crise com os empresários, foi criada a Associação dos Usuários do Transporte Coletivo e Outros Serviços Públicos de Curitiba e Região Metropolitana, com a finalidade de retomar a luta contra os aumentos constantes das tarifas de ônibus e participar do Conselho de Administração da Urbs, órgão responsável pelas decisões na política de transportes no município de

Curitiba (Associação de Usuários do Transporte Coletivo, 1988.).

A administração Roberto Requião pôs em prática uma política de colocar pessoas representativas do movimento popular na sua administração, contribuindo assim para a sua

A desmobilização popular na área do transporte público também se deve à implantação obrigatória do vale-transporte em 1987, que diminuiu o impacto da tarifa na renda familiar

desmobilização, principalmente com as Administrações Regionais, que cumpriam um duplo papel. Por um lado pretendia monopolizar no Executivo as práticas clientelistas dos vereadores e, por outro, abrir canais diretos com a população, fragilizando o movimento popular e diluindo as lutas reivindicatórias. A desmobilização na área de transportes também se deve à implantação obrigatória do vale-transporte em 1987, medida que diminuiu o impacto da tarifa na renda familiar, já que os empregadores eram obrigados a pagarem o transporte coletivo dos seus empregados.

As eleições de 1988 deram vitória a Jaime Lerner (PDT) sobre o candidato de Roberto Requião (PMDB), o ex-prefeito Maurício Fruet (PMDB). Em maio de 1989, sem consultar os antigos conselheiros, Jaime Lerner regulamentou a nova constituição, estrutura, composição e atribuições do Conselho Municipal de Transportes, além de manter seu caráter consultivo, e reduziu seu número para 17 representantes (a maioria ligados à prefeitura de Curitiba) através do decreto municipal n.º 247 (Diário Oficial do Município de Curitiba, 30/5/89.).

O decreto mantinha, ainda, a representação do Dieese, reduzia o número de representantes das associações de bairro de três para um e delegava ao prefeito a função de presidente e a prerrogativa da convocação. Nesta composição, a maioria do Conselho era representada por entidades empresariais e por órgãos e instituições públicos, caracterizando um retrocesso das conquistas

do movimento popular. Apenas em julho de 1989 o prefeito solicitou às entidades que indicassem seus representantes (O Estado do Paraná, 27/7/1989.).

Os reajustes tarifários, num total de seis, baixados pela administração Lerner sem consulta ao Conselho Municipal de Transportes, geraram uma forte crítica do movimento popular e dos partidos políticos (PMDB e PT). As entidades decidiram continuar com as denúncias e entrar com uma ação popular contra o reajuste de julho de 1989 (Gazeta do Povo, 22/7/89.).

Em 1991, pelo decreto municipal n.º 210, o prefeito Jaime Lerner fez algumas mudanças na Lei Municipal n.º 7.556 de 17/10/1990, por ele sancionada, alterando novamente o regulamento do transporte coletivo de Curitiba estabelecido pelo decreto municipal n.º 45 de Roberto Requião (NEVES & BONATO, 1994).

Com as alterações do decreto municipal n.º 210 foram determinados o fim da frota pública e da reversão de frota e mudanças no cálculo de capital – medidas que beneficiaram os empresários. Esse decreto foi um retrocesso em relação ao decreto municipal n.º 45, que havia estabelecido o novo regulamento do transporte coletivo de Curitiba.

Considerações finais

A partir da análise das reivindicações, da organização, da mobilização do movimento popular na questão do transporte coletivo e das medidas adotadas pelas administrações municipais de Maurício Fruet e Roberto

Requião no controle sobre as empresas de transporte, ficam evidentes as contribuições do movimento popular nas mudanças da política de transporte coletivo de Curitiba, tais como: o reconhecimento por parte da prefeitura de Curitiba das irregularidades cometidas pelas empresas de transporte coletivo; a criação da Comissão

de Verificação de Custos Tarifários; a anulação dos contratos de concessão de exploração dos transportes coletivos (através do decreto municipal n.º 44 de 31/01/87, do prefeito Roberto Requião), após o parecer >>



>> do jurista Geraldo Ataliba; a edição do decreto municipal n.º 45, pelo prefeito Roberto Requião, instituindo o novo regulamento do transporte coletivo com seu gerenciamento público, fundo da frota pública, receita pública e pagamento por quilômetro rodado; o avanço do poder público no controle do sistema de transporte coletivo em relação ao que existia anteriormente, quando havia o domínio absoluto dos empresários sobre a política de transporte; a participação popular no Conselho Municipal de Transporte e no Conselho Administrativo da Urbs que, mesmo em minoria, significou importante vitória do movimento popular no processo de efetivação de direitos, conquista da cidadania e construção da democracia; e a ampliação da prática e da visão política do movimento popular, através da articulação das associações de bairros com as demais entidades da sociedade civil, o que possibilitou fortalecimento e avanços nas lutas sociais urbanas em Curitiba, assim como sua melhor qualificação para enfrentar novos embates.

Houve também avanço no campo institucional, com a eleição de candidatos oriundos do movimento popular e sindical para a Câmara de Vereadores, significando reforço à retomada do movimento popular em Curitiba, com novas ocupações de terras, com a consolidação do Movimento Xapinhall (que congrega as associações de bairros do Xaxim, Pinheirinho e Boqueirão), que sucede o Movimento de Associações de Bairros (MAB), articulado à Central dos Movimentos Populares. A Federação de Bairros do Paraná e a União Geral também ressurgem assumindo a luta pela moradia.

O refluxo do movimento popular em Curitiba a partir de 1987 reflete, por um lado, a incorporação de grande parte das reivindicações e a cooptação por parte das administrações do PMDB de quadros importantes do movimento popular. Por outro lado, a utilização das administrações regionais, atendendo diretamente a população, colocando a prefeitura da capital mais próxima dos bairros e neutralizando a capacidade de mobilização das entidades gerais como o MAB, União Geral e Federação de Bairros. Essa desmobilização está relacionada também à concepção de democracia de Roberto Requião, que entendia que o povo o escolheu através de um programa de governo, estando assim legitimado para governar, reforçando a democracia representativa e negando a democracia direta. Acaba assim exercendo



Usuário está fora de instâncias de decisão sobre transporte

uma forma de governo que ele sempre combateu no passado, o governo autoritário, e pelo qual se projetou e fez sua carreira política, tornando-se governador do Estado em 1989 e senador da República em 1994.

O processo de abertura política também influenciou no refluxo do movimento popular, na medida em que há uma dispersão de forças em direção aos partidos políticos e a outras frentes de lutas. A desativação do Conselho Municipal de Transportes na gestão Requião também exerceu influência para o refluxo do movimento popular, pois na medida em que este perde sua representação institucional neste Conselho deixa de obter informações, o que dificulta a discussão e mobilização de suas bases.

O retorno de Jaime Lerner à cena política como prefeito de Curitiba em 1989, pelo PDT, derrotando o PMDB de Roberto Requião, demonstra a capacidade das elites de se reciclarem e de se reproduzirem no poder. Jaime Lerner faz o seu sucessor no primeiro turno das eleições de 1992, o ex-vereador e deputado estadual, Rafael Greca de Macedo, também do PDT, sendo que ambos passaram pelo PDS nos anos 1990 (Jaime Lerner foi para o PSB e Rafael Greca para o PMDB). Lerner elege ainda Cássio Taniguchi por duas gestões e entra na composição com Beto Richa, atual prefeito reeleito. É também o retorno da velha forma de fazer política, autoritária e excludente em relação ao movimento popular nas decisões das políticas públicas.

Este grupo político vinculado ao ex-prefeito Jaime Lerner continua no poder municipal desde os anos 1990 ao flexibilizar o controle sobre o transporte coletivo, mantendo os decretos 44 e 45 e permitindo a ampliação dos quilômetros rodados e a elevação constante das tarifas. Isto torna a tarifa do transporte coletivo de Curitiba uma das mais caras das capitais brasileiras (inclusive da Região Metropolitana de Curitiba). A consequência é a queda do número de passageiros.

De janeiro a abril de 2009, a redução média é de 600 mil passageiros por mês, o que representa, em quatro meses, 2,4 milhões de passagens não vendidas, acumulando prejuízo de R\$ 4 milhões. Assim, o sistema passou a operar no vermelho, e a ter o prejuízo coberto com uma forma de subsídio estatal.

A prefeitura de Curitiba isentou empresários do transporte coletivo da cobrança do Imposto Sobre o Serviço (ISS) (Gazeta do Povo, 12/06/09). Este montante deixa de ser investido pela municipalidade em políticas públicas voltadas ao atendimento das necessidades da maioria da população de baixa renda nas áreas de saúde, educação, habitação e saneamento.



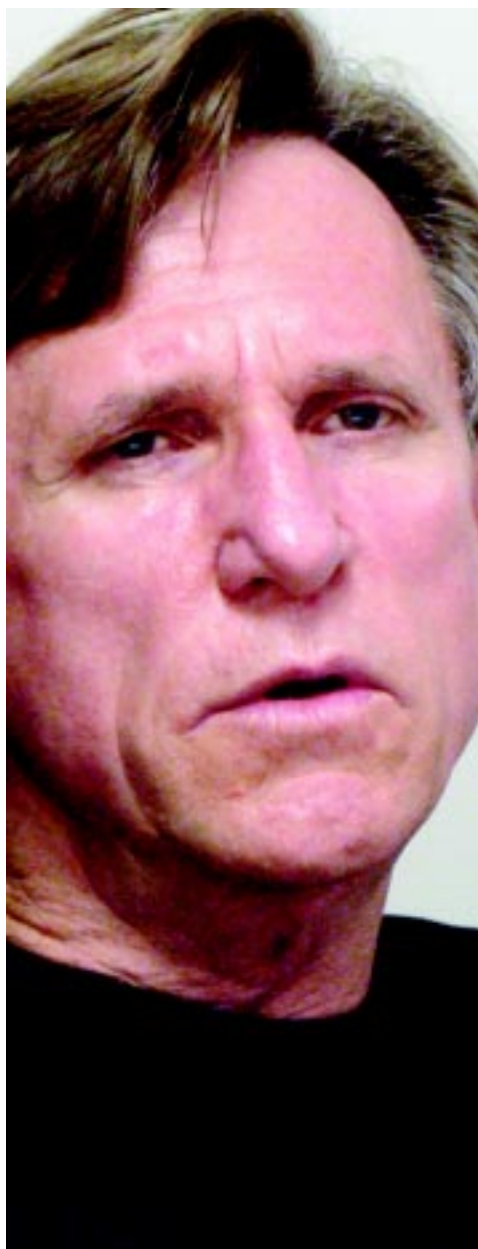
▣ Artigo

Logística regional: desafios e oportunidades

A tendência de aumento dos fluxos comerciais, de sofisticação do mercado e de acréscimo populacional situam o desempenho da logística regional na origem de desafios e oportunidades para o desenvolvimento metropolitano. Esta é a avaliação do engenheiro civil **José Rubel**, especialista em gestão pública pela Ebape/FGV. Segundo Rubel, também especialista em Formulação e Gestão de Políticas Públicas pela UFPR e servidor público do estado do Paraná, é necessário que as políticas públicas sejam orientadas para a gestão operacional e ampliação da infraestrutura logística, como se demonstra em propostas de atuação articulada entre o governo e a sociedade

A vitalidade da economia regional depende da intensidade das trocas comerciais internas e com o exterior. A eficiência nas operações de transporte, estocagem, fracionamento e consolidação de cargas, abarcadas pelo conceito de logística, é fator determinante para facilitar as trocas comerciais. Apesar de sua importância estratégica para o desenvolvimento regional, a logística frequentemente é vista como uma atividade exclusiva do campo de atuação das empresas privadas¹. Mas esta percepção está mudando. Os governos começam a desempenhar um papel ativo na adoção de políticas públicas direcionadas ao desenvolvimento da logística regional, investindo na ampliação de estruturas de transporte, na promoção da integração modal e operacional, na coordenação entre políticas de uso do solo e de transportes visando aumentar a mobilidade e acessibilidade. Reconhece-se a relação essencial entre a logística regional e o desenvolvimento².

Três indicadores explicam esta relação: custos de transporte, decisões locacionais da indústria e produtividade econômica regional. A qualidade da infraestrutura reduz os custos de transporte, tornando mais competitiva a produção industrial. As empresas se localizam em regiões em que o recebimento de insumos e a distribuição da produção sejam menos onerosos, de forma a manter e ampliar os seus mercados. Finalmente, a redução dos custos logísticos impulsiona a produtividade da indústria como um todo. As regiões tornam-se mais atrativas



José Rubel é engenheiro civil e servidor público estadual

para investidores, beneficiam-se com o aumento da densidade e diversidade industrial, criam economias de escala, incrementam a competitividade sistêmica e acabam sendo, portanto, melhor sucedidas na geração de empregos e aumento da renda.

Se por um lado o desenvolvimento regional depende da intensidade das trocas comerciais, por outro lado a concentração das operações logísticas, em especial nas regiões metropolitanas, causa impactos sócio-ambientais que comprometem a qualidade de vida, pela poluição atmosférica, pelo ruído, pelos acidentes, pelos custos externos impostos ao trânsito em geral³.

No Brasil, entretanto, o governo ainda não dá a devida atenção ao assunto⁴. Os famigerados “gargalos logísticos” resultantes da falta de planejamento, insuficiente capacidade e inadequada distribuição espacial do armazenamento, desarticulação entre modos de transporte, infraestrutura viária inadequada e em mau estado de conservação oneram a produção e inibem o crescimento econômico.

A tendência é que estes conflitos se agravem, particularmente nas regiões metropolitanas, a persistir o cenário de debilidade das políticas públicas. Quatro condições estruturais sinalizam na direção da intensificação dos deslocamentos, com impactos negativos, em especial sobre o trânsito urbano. Em primeiro lugar, a sofisticação do consumidor, que exige maior exclusividade e variedade de produtos, rapidez na entrega e maior assistência pós-venda. Em segundo lugar, a globalização do >>



>> comércio, que incrementa o volume das exportações e importações e concentra as atividades de produção e distribuição nos locais que oferecem melhores vantagens locais, transformando a integração nos fluxos de comércio em um imperativo para a sobrevivência regional.

Em terceiro lugar, a estratégia empresarial de desconcentrar o processo produtivo, que antes ocorria quase que integralmente intramuros e agora se amplia, recorrendo a fornecedores externos terceirizados. Finalmente, o crescimento do tráfego nas regiões metropolitanas, devido à multiplicação da frota de veículos e à expansão territorial e demográfica.

Prevê-se, no mais conservador dos cenários, acréscimo de 1 milhão de moradores na Região Metropolitana de Curitiba entre 2000 e 2020. Enquanto a taxa mais provável de crescimento demográfico é de 2,1% ao ano, a frota de veículos está aumentando 6,8% ao ano. Além do mais, a cada quatro novos habitantes, apenas um se localizará em Curitiba, e três estarão nos municípios periféricos à capital, ampliando a área urbanizada da metrópole e aumentando ainda mais os desejos de deslocamento⁵.

Neste contexto, como orientar a ação do governo para enfrentar o desafio de, simultaneamente, promover a expansão da atividade logística regional — condição indispensável para o desejado e necessário crescimento econômico — e reduzir os impactos negativos sobre a qualidade de vida?

Propõe-se que as políticas públicas sejam orientadas segundo dois conjuntos de ações:

gestão estratégica da logística regional e ampliação da capacidade da infraestrutura.

No âmbito da gestão estratégica da logística regional, cita-se como exemplo:

1. Formulação de uma política de desenvolvimento da logística regional, congregando os agentes públicos e privados, liderados pelo governo. Deve-se fundamentar na instituição de um pacto coletivo de comprometimento com uma visão de futuro, desenhada a partir de esforço de planejamento, conduzido de forma participativa. É vital a articulação com as diretrizes metropolitanas

Prevê-se, no mais conservador dos cenários, acréscimo de 1 milhão de moradores na Região Metropolitana de Curitiba entre 2000 e 2020

de desenvolvimento espacial, cuja abrangência deve ir além dos limites regionais. Por exemplo, no que se refere aos modos de transporte ferroviário e rodoviário, a abordagem deve abarcar o eixo Ponta Grossa-Curitiba-Paranaguá e explorar os impactos da eventual implantação de um porto de integração (hub) de containeres sobre a matriz logística e produtiva desta região. No que se refere ao modo de transporte aéreo, explorar as relações de complementaridade com os terminais de carga localizados na metrópole paulista.

2. Constituição de uma aliança de interesses ou até de uma agência de desenvolvimento com a função de implantar e gerir a política de logística regional⁶. É imperioso que esta instituição seja ágil, transparente e adote processo decisório inclusivo e democrático, capaz de estimular a participação da sociedade civil. Poderia estar integrada à Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (Comec), desde que dotada de apropriados mecanismos de governança.

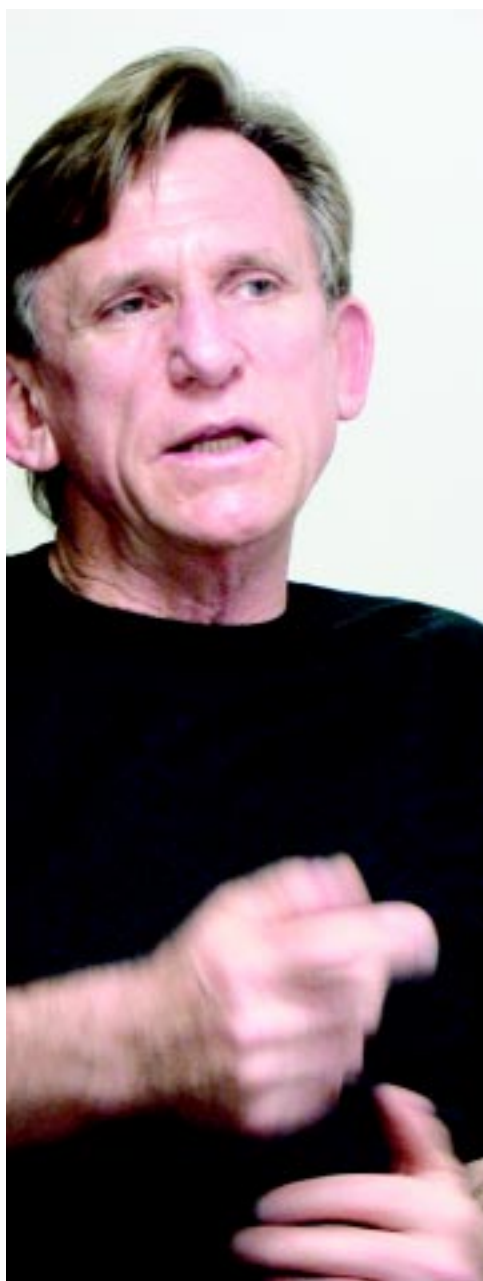
3. Regulamentação e monitoramento com o objetivo de implementar e permanentemente atualizar a política de logística regional. Exemplos de atuação: avaliação estratégica permanente das oportunidades e ameaças ao desenvolvimento logístico da Região Metropolitana (*veille stratégique*); estudos de tráfego e de hierarquização do sistema viário básico; integração entre as regulamentações municipais de transporte de cargas, em particular do licenciamento para a implantação e operação de pólos geradores de cargas, tais como terminais, armazéns, supermercados e shoppings; incentivo à utilização de veículos menos poluentes e à implantação de centros de distribuição urbana onde o processo de consolidação de cargas ocorra antes da sua distribuição final, objetivando a ocupação otimizada dos veículos, a redução do número de viagens e o uso mais racional do espaço viário⁷.

No âmbito da ampliação da infraestrutura, é evidente que as políticas públicas devem decorrer de um programa de ações elaborado com a participação e o comprometimento dos principais atores envolvidos com a logística metropolitana. Título

Jorge Woll/AEN



Contorno Norte de Curitiba: três de cada quatro novos habitantes da RMC estarão nos municípios periféricos, ampliando a área urbanizada e aumentando os desejos de deslocamento



de exemplo, no entanto, duas oportunidades de atuação que já integravam, em 2001, as discussões preliminares para a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba.

1. Consolidação da plataforma logística regional. A localização próxima dos portos marítimos, o aeroporto, a ferrovia, a interseção entre eixos rodoviários, a proximidade com a metrópole paulista (seis horas de deslocamento rodoviário), a densidade e diversificação produtiva e a magnitude do mercado de consumo são fatores que posicionam a Região Metropolitana como uma plataforma logística de importância nacional. É oportuno aproveitar tais vantagens e consolidar esta plataforma, atraindo investimentos para ampliar e diversificar as operações logísticas pela oferta de alternativas locais nas proximidades do Contorno Leste, entre a BR-277 e o Contorno Sul, e da BR-376, entre o Contorno Leste e o distrito industrial da Volkswagen. Trata-se de coordenar e potencializar um

movimento que já está em curso, mas de forma desordenada. Envolve a disciplina no uso do solo, a promoção de treinamento profissional, o incentivo à implantação de centros de serviços especializados, a integração com o aeroporto e com os portos, a divulgação agressiva de oportunidades de investimento. Não se trata de uma ação exclusiva do governo, mas cabe a ele liderar, induzir, firmar parcerias e articular as expectativas e os esforços dos agentes privados e da sociedade em geral.

2. Ampliação do aeroporto Afonso Pena. Este projeto compreende a construção de uma terceira pista (as pistas atuais impedem a decolagem de aeronaves com carga plena e conexão direta com a Europa e a América do Norte), de um centro de negócios, a ampliação do terminal de passageiros, a implantação de uma área industrial alfandegada, de uma conexão rodoviária com o Contorno Leste e de um ramal ferroviário. O objetivo é potencializar a capacidade logística da Região Metropolitana, transformando uma mera pista de pouso e decolagem em um equipamento valioso para a promoção do desenvolvimento regional, melhorando o acesso da indústria local aos mercados externos, atraindo novas empresas de alta tecnologia, incentivando a permanência das empresas já instaladas. O terreno necessário já está desapropriado e o projeto aprovado pelo governo federal⁸.

Em suma, o tema da logística regional apresenta inúmeros desafios e oportunidades que, no início deste século, determinam as possibilidades de desenvolvimento da Região Metropolitana. O cenário é promissor se o governo e a sociedade compartilharem esforços e forem eficientes na formulação e implantação coordenada de políticas públicas.

Notas e referências bibliográficas

¹ Just-in-time, comércio eletrônico, aprovisionamento global (global out-sourcing), engenharia simultânea, diferenciação retardada, são estratégias empresariais muito dependentes da logística

² Informe de junho de 2006, da Alliance Logistique - Région Urbaine de Lyon argumenta que as atividades logísticas geram 7,5% dos empregos na região urbana de Lyon e 40 empregos por hectare de instalações, na França

³ O transporte de cargas representa entre 10 e 18% do tráfego urbano e é responsável por 40% da poluição atmosférica e pela emissão de ruídos nas cidades segundo o documento Urban Freight – Transport and Logistics. An overview of european research and policy. European Communities, 2006, p.2

⁴ O Brasil ocupa o 61º lugar, atrás do Chile (32º) e da Argentina (45º) no ranking do Índice de Desempenho Logístico (Logistics Performance Index), divulgado pelo Mundial, em relatório de 2007. Abrange indicadores de qualidade da infra-estrutura, de prazos de desembarço aduaneiro, de tempos de transporte, de eficiência dos operadores, de competência da indústria de material de transportes, de obediência aos prazos de entrega, de custos da logística doméstica (transporte, armazenamento, manipulação de cargas). Neste último indicador o Brasil se posiciona no 126º lugar

⁵ Dados do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba e do jornal Gazeta do Povo, edição de 22.06.2009, caderno Vida e Cidadania, matéria: “No ritmo atual, frota de veículos de Curitiba dobrará em 10 anos”

⁶ Veja-se o exemplo da Alliance Logistique de Lyon, França, agrupando operadores logísticos (transportadores, armazenadores, despachantes), imobiliárias, instituições de ensino, órgãos públicos. Também o caso de Barcelona-Catalunya Centre Logístic, lançado pelo governo catalão, com o apoio de governos municipais e da administração dos portos de Barcelona, e com a participação de mais de 120 empresas com o objetivo de “consolidar a Catalunha como a maior plataforma logística do

sul da Europa”. Finalmente o caso do programa Build Now, do governo do estado de Nova York, de divulgação estratégica de um inventário de terrenos preliminarmente liberados para construção imediata de terminais logísticos, visando atrair empresas e criar empregos.

⁷ Informações sobre programas de pesquisa e projetos

ligados a este tema estão disponíveis no Transport Research Knowledge Centre da Comissão Européia, acessíveis em <http://ec.europa.eu/transport/extra>

⁸ Estudo de Carga Aérea Internacional no Brasil, editado em 2002, pelo Departamento da Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica já alinhava dentre suas diretrizes estratégicas que “deve ser incentivado o fortalecimento de Campinas, Curitiba e Manaus com hubs de carga aérea” (p.18)

A cada quatro novos habitantes, apenas um se localizará em Curitiba. Os outros três estarão nos municípios periféricos, ampliando a área urbanizada da metrópole e aumentando ainda mais os desejos de deslocamento



▣ Artigo

Transporte metropolitano e os elementos de reflexão para a rede integrada

Professor do programa de Pós-graduação em Gestão Urbana da PUC-PR, **Tomás Moreira** argumenta que a mobilidade urbana é cada vez mais determinante na escolha dos espaços pelas pessoas. Assim, ela é condição para o desenvolvimento. O autor defende que o planejamento deve ser feito a partir da avaliação da mobilidade, levando em conta características essenciais

Na prática do urbanismo contemporâneo, os transportes passam por profundas transformações, de diferentes ordens. A tomada de consciência do elevado aumento tanto quantitativo como qualitativo dos deslocamentos urbanos obriga a reconsiderar a forma como analisá-lo e geri-lo. Da mesma maneira, a busca pela qualificação de espaços físicos relacionados ao deslocamento engendra novas considerações. A evolução dos espaços metropolitanos traduz-se numa transformação dos modos de vida e das práticas de mobilidade: desloca-se cada vez mais, por motivos cada vez mais diversificados e utilizando modos de transporte mais numerosos.

A mobilidade é, de mais a mais, um valor fundamental, condição de mudança e de desenvolvimento. Ela responde às aspirações dos indivíduos na escolha dos lugares e dos conteúdos de suas atividades, tendo sempre em vista construir, o máximo possível, suas vidas em relação aos movimentos de bens, pessoas e capitais ligados ao crescimento da economia; movimentos físicos e movimentos de informações possibilitados pelo progresso científico e tecnológico; movimentos de ideias e movimentos cotidianos das pessoas.

Na metrópole curitibana, cuja população urbana é superior a 90% e especialmente concentrada no núcleo central, a capacidade de mover-se determina o modo de habitar, a riqueza de relações sociais, o acesso aos estudos, ao emprego, à cultura e aos lazeres. Concomitantemente, as dificuldades de deslocamento e a imobilidade com que se deparam pessoas portadoras de necessidades especiais e pessoas com problemas sociais e econômicos são fatores de exclusão crítico.

Fotos de Alexandro Teixeira Ribeiro



Tomás Moreira é professor universitário

As reflexões a propósito dos deslocamentos, bem como das mobilidades da sua gestão, se apoiam sobre a consideração da complexidade das práticas da mobilidade, em especial nos espaços metropolitanos, como o curitibano. Cinco características essenciais devem ser cada vez mais consideradas na busca pela identificação das tendências da mobilidade na metrópole curitibana: a mobilidade se efetua no espaço metropolitano cada vez mais complexo; a mobilidade possui uma dupla referência para o território e para a rede; a mobilidade depende cada vez mais da variável velocidade; a mobilidade está associada ao acesso aos transportes para todos; e a mobilidade é modelada por modos de vida e práticas espaciais mais diversificadas.

A mobilidade metropolitana curitibana se efetua num espaço cada vez mais complexo

O espaço urbano curitibano evolui rapidamente e, com os efeitos da metropolização, suas características se alteraram drasticamente. Por meio da intensiva concentração de população e de atividades econômicas, a periurbanização (a urbanização de áreas periféricas situadas além dos subúrbios da região) é causada por um conjunto de fatores: o alargamento incessantemente dos limites do espaço urbanizado da Região Metropolitana de Curitiba; o maior crescimento populacional nos municípios não centrais; a grande parte da



Mobilidade é condição de desenvolvimento, diz o autor

ocupação dá-se predominantemente de maneira irregular, na periferia; os deslocamentos das atividades econômicas, que se deram em função de novas tecnologias, modos de trabalho e da terceirização das indústrias; a especialização dos espaços, os quais tendem a individualizar os bairros de acordo com uma função específica; e a baixa capacidade de renda da população com maior necessidade de serviço de transporte que é, ao mesmo tempo, a causa e a consequência de uma multiplicação dos deslocamentos e da necessidade constante de redimensionamento de serviços de transporte.

As alterações na dinâmica metropolitana foram fortemente sentidas na mobilidade. Um funcionamento mais complexo do espaço urbano da metrópole curitibana é, portanto, associado às necessidades, condições e práticas de mobilidade cada vez mais complexas, onde a oferta tradicional em transporte necessariamente deve ser questionada.

A mobilidade metropolitana curitibana possui dupla referência para com o território e a rede integrada de transporte

A escala de referência para a análise do espaço metropolitano curitibano é cada vez menos topográfica e mais estruturada sobre rede, de maneira reticular, isto é, o que conta para qualificar a distância entre lugares é cada vez menos a distância quilométrica e mais o tempo para ir de um lugar a outro. Isto porque as possibilidades de deslocamento dos indivíduos e a acessibilidade de todos os lugares do espaço metropolitano constituem exigências sociais essenciais, uma vez que elas condicionam o acesso à moradia, ao trabalho, a educação, a cultura, ao lazer, bem como as relações familiares e sociais.

A lógica da rede se associa predominantemente, hoje, à lógica topográfica para enquadrar o desenvolvimento dos deslocamentos. Contudo, a proximidade física não é mais a única condição necessária no

provimento da interação social; é, sobretudo, o espaço/tempo. A metrópole curitibana contemporânea é, portanto, a “geografia variável”, ou melhor, ela pode ser designada

sob várias velocidades. As evoluções tecnológicas e técnicas levaram a reconsiderar o valor dos deslocamentos, porque modificaram a relação das distâncias, procurando adaptar as práticas de mobilidade às novas escalas da metrópole.

Um efeito desta reconsideração foi, sem dúvida, o elevado crescimento da frota de veículo

da última década, ao mesmo tempo revelador e perverso.

Revelador, pois mostra sinais da incompatibilidade do sistema com as novas necessidades de deslocamento, além da fragilidade do modelo de transporte vigente. Perverso, pois solicita investimentos de infraestrutura cada vez maior e de alto custo em detrimento de investimentos coletivos. Para a população da metrópole, a dupla referência ao território e à rede implica a possibilidade de gerir a sua mobilidade em função das suas práticas espaciais. Para os gestores, a dupla referência ao território e à rede engendra reexaminar a organização do sistema.

A mobilidade metropolitana curitibana depende cada vez mais da variável velocidade

Atualmente, percebe-se que a população do espaço metropolitano curitibano desloca-se cada vez mais e por mais tempo — muitos passam mais de uma hora e meia nos transportes. Esse fato explica-se pelo esgotamento de modos de transporte rápido, para não dizer até mesmo do transporte em geral. Percorrer longas distâncias numa metrópole periurbanizada como a de Curitiba significa despender cada vez mais tempo, para não dizer em distâncias cada vez maiores.

Não se pode negar que a fase da >>



>> metropolização induziu à consolidação de um espaço urbano metropolitano do automóvel em detrimento do pedestre e do transporte coletivo: é a transição urbana. Uma transição que pode e deve ser relativizada se considerar que, ainda hoje, grande parte dos deslocamentos é feito a pé.

Certamente, a grande maioria dos deslocamentos é assegurada, hoje, pelo automóvel. Este modo de transporte generaliza-se porque funciona como um verdadeiro adaptador territorial: permite um acesso quase universal aos diferentes lugares da metrópole. Sobre este tema, um estudo elaborado pela Ação Nacional de Transportes Públicos mostra que, em percursos de até sete quilômetros, sai mais caro andar de ônibus do que de moto ou de carro em Curitiba, seja ele a álcool ou a gasolina. Efeito perverso desta realidade, segundo o próprio estudo, é que os usuários de ônibus, da capital, gastam três vezes mais do que os que utilizam carro ou moto. O transporte por automóveis generaliza-se também porque corrobora com a individualização dos modos de vida: permite mais autonomia e independência nas práticas de mobilidade.

A mobilidade metropolitana curitibana está sujeita ao acesso aos transportes coletivos para todos, numa visão de multi e intermodal

O transporte coletivo é um instrumento fundamental para os deslocamentos na metrópole. Entretanto, as redes têm se apresentado insuficientes, em termos de horários e de deslocamento nas periferias, para a população que só tem este meio de deslocamento. Outro instrumento é a multi e intermodalidade de transportes. A multiplicação dos modos de transportes utilizados pela população deve ser considerada como um fenômeno positivo a integrar na estratégia renovada dos transportes.

O objetivo deve ser facilitar a mobilidade e melhorar as condições da sua realização, associando vários modos de transportes. Assim, as estratégias de desenvolvimento dos transportes devem ser não somente multimodais, que favorecem o uso de vários modos de transportes, mas igualmente intermodais, que facilitam a passagem de um modo ao outro quando de um mesmo deslocamento.

Para pensar a mobilidade como um todo, é preferível definir uma estratégia de transporte fundada sobre a complementaridade dos modos de transporte em função da eficácia de cada um dos modos para tal ou tal tipo de

deslocamento, para tal ou tal tipo de espaço ou ainda para tal ou tal momento do dia.

Hoje, os transportes devem se organizar em redor de lugares de trocas onde se brinda a intermodalidade: são os pólos de trocas. Estes lugares são, por excelência, da mobilidade. O desafio do pólo de troca para a metrópole curitibana está ao mesmo tempo num desafio técnico, num desafio institucional e num desafio de concepção para um novo espaço urbano metropolitano, com elevados indicadores de segregação e exclusão.

A evolução da metrópole curitibana mostra uma complexidade no que diz respeito às formas de mobilidade. A desincronização dos ritmos urbanos quebra com a lógica binária de deslocamentos domicílio-trabalho-domicílio, sempre muito forte e durante muito tempo analisada: nota-se cada vez mais um alargamento no tempo das horas despendidas nos períodos de rush. As pessoas se deslocam por motivos cada vez mais diversificados e não trabalham mais unicamente nas mesmas horas. A noite não é mais um tempo 'morto', tornou-se um tempo útil de atividade urbana.

Se os tempos não são mais utilizados de maneira uniforme é essencialmente porque a população não tem mais a mesma expectativa, as mesmas necessidades e as mesmas exigências ou demandas. Em outras palavras, a mobilidade da metrópole curitibana tende a refletir cada vez mais esta diversidade. A mobilidade urbana é, portanto, um elemento constitutivo: os processos em curso, ligados ao fenômeno de metropolização, são cada vez mais difíceis de apreender com os instrumentos clássicos de análise. Para responder aos desafios atuais da gestão dos deslocamentos é fundamental levar em conta a dimensão urbana da mobilidade. A identificação das tendências da mobilidade deve efetuar-se em relação às tendências do desenvolvimento da metrópole.

Planejamento do transporte na metrópole curitibana: a que se destina?

Estes elementos de reflexão para a rede integrada de transporte permitem questionar e rever o modo com que tem sido abordada a mobilidade na metrópole. A mobilidade precisa ser tratada além da visão e ação da ampliação da rede existente, a partir da origem, como tem sido tratada, mas sim a partir da dinâmica periurbana atual. Isto porque, no processo de crescimento



Andar de carro é mais barato que de ônibus, segundo estudo

metropolitano curitibano, os espaços que mais crescem são o dos municípios mais pobres e a faixa de renda para acesso a mobilidade é cada vez maior. Estes elementos traduzem a busca pelo combate à baixa capacidade de 'ser móvel', que por sua vez reduz a qualidade da integração social e exige uma maior necessidade de questionamento sobre o destino do planejamento de transporte na metrópole curitibana.

Referências bibliográficas

ACSELRAD, H. A Duração das Cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

ANTP. Sistemas de informações da mobilidade urbana. Custos dos deslocamentos. São Paulo, 2009.

ASCHER F. Métapolis ou l'avenir des Villes. Paris: Odile Jacob, 1995.

UITP – União Internacional de Transporte Público. Uma melhor mobilidade urbana em países em desenvolvimento. Material de divulgação. Bruxelas: UITP, 2003.

VASCONCELOS, E. A. Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas. São Paulo: Annablume, 2000.

WBCSD – World Business Council for Sustainable Development. Mobility for Development: Facts and Trends. Switzerland: WBCSD, 2007. Disponível em: www.wbcsd.org.



▣ Artigo

Transporte urbano de escala

O engenheiro civil **Roberto Ghidini** avalia em seu artigo a implantação do metrô em Curitiba. A partir de relato histórico e do funcionamento dos sistemas de transporte público, Ghidini, vice-presidente Técnico-Científico da ONG Sociedad Peatonal, avalia os principais sistemas de transporte público utilizados no mundo — trens, metrôs e ônibus. Segundo ele, cada sistema é indicado para atender a uma demanda específica, e eles devem ser integrados

Sistemas de transporte ferroviários datam de 1825, quando George Stephenson construiu a primeira ferrovia pública do mundo, ligando Stockton a Darlington, na Inglaterra, empregando tração a vapor – 70 anos antes dos motores a explosão e, em particular, do automóvel. Como um sistema urbano, surge em 1863, em Londres, o metrô (sistema subterrâneo ferroviário). Além de ser o mais antigo, é também o mais extenso: suas linhas se espalham hoje por 408 quilômetros, com paradas em 275 estações. O metrô é sem dúvida o mais eficiente sistema de transporte de massa nas grandes cidades.

O metrô londrino precisou ser construído porque, já em meados do século 19, o trânsito havia se tornado insuportável¹ — veículos de tração animal se amontoavam no Centro da cidade, prejudicando o andamento dos negócios na capital do Império Britânico. Logo no início do funcionamento, os primeiros trens subterrâneos do mundo transportaram 40 mil pessoas. Esse metrô ancestral usava locomotivas a vapor, com caldeiras aquecidas a carvão. Somente em 1905 o sistema metroviário passou a operar com trens elétricos. Ao metrô de Londres se sucederam o de Paris, inaugurado em 1900, e o de Nova Iorque, em 1904.

Criado por Stanislas Baudry na cidade francesa de Nantes em 1826, o ônibus, inicialmente tracionado por cavalos, foi a primeira modalidade de transporte público. Em 1828, o próprio Baudry fundou em Paris a *Entreprise Générale des Omnibus* para explorar o serviço de transporte coletivo na capital francesa. Logo em seguida seu filho iniciaria empreendimentos similares em Lyon e Bordeaux. Abraham Browe havia estabelecido em 1827 a primeira linha de transporte público em Nova Iorque. Em 1829 a novidade chegaria a Londres (Paddington-



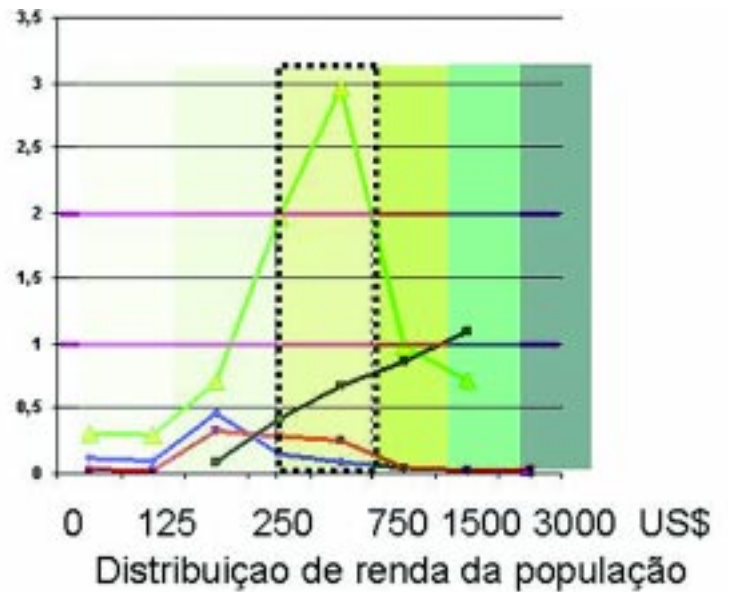
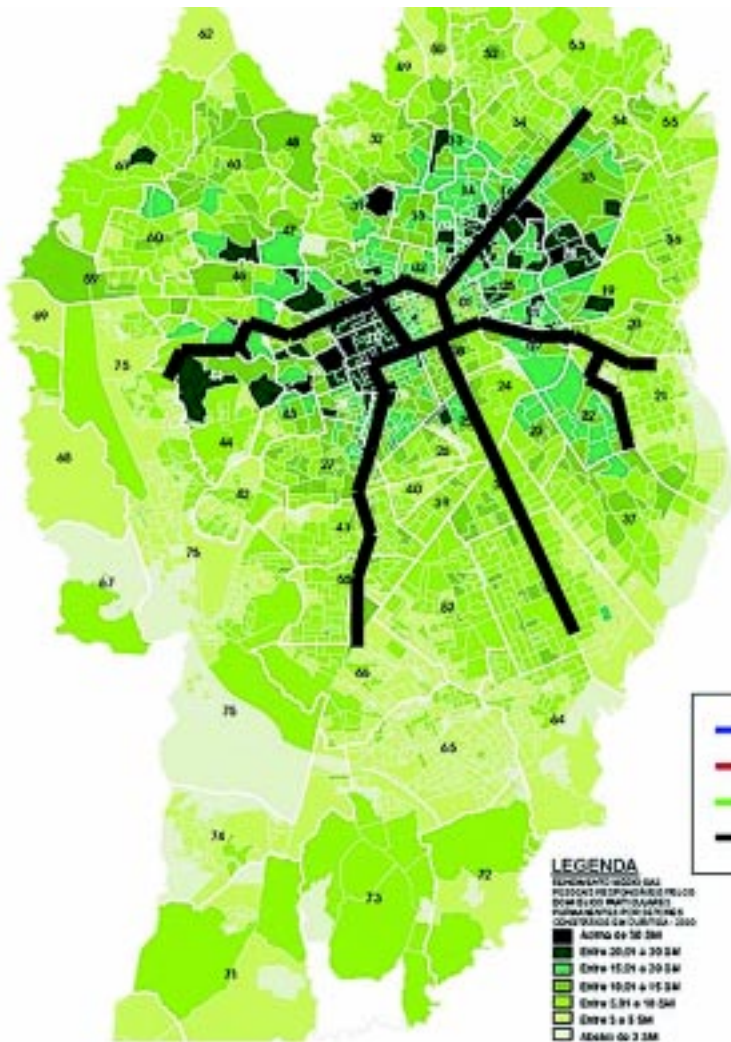
Ghidini é engenheiro e membro da Sociedad Peatonal

Londres) pelas mãos de George Shillibeer e, a partir daí, alcançaria rapidamente as principais cidades da América, Europa e demais partes do mundo.

Os ônibus são práticos e eficientes em rotas de curtas e médias distâncias, sendo mais frequentemente utilizados como meios de transporte público por constituir uma opção econômica em termos de implantação. Porém, dada a sua baixa capacidade de passageiros, não são eficientes em rotas de maior uso porque linhas de alta demanda causam muita poluição pelo grande número de veículos necessários para o transporte eficiente de passageiros. Neste caso, é recomendada a substituição da linha de ônibus por outra com veículos de maior capacidade, como o metrô.

Como uma opção surge o BRT (*Bus Rapid Transit*), que tem ônibus dedicados a rotas distintas de todos os outros modos de tráfego – só circulam por “canaletas” ou vias exclusivas, além de utilizarem plataformas de embarque em nível com o veículo, e veículos de alta capacidade de passageiros. Portanto, o sistema funciona a um nível muito elevado de fiabilidade. Dessa forma, o BRT tenta combinar as vantagens de um sistema de metrô (segregado do sistema viário, que melhora pontualidade e frequência) com as de um sistema de ônibus (baixa construção e custos de manutenção e, portanto, baixos custos dos veículos). Hoje em dia, várias cidades do mundo utilizam-se do sistema BRT, com as do Canadá, Estados Unidos, México, Chile, Equador, Colômbia, além da Europa e da Ásia. Os precursores dos sistemas BRT são os “ônibus expressos” de Curitiba, que compõem a Rede Integrada de Transporte (RIT).

Na capital, temos que considerar algumas particularidades: quando criado, o sistema estava inserido em um contexto >>



Distribuição da população segunda renda (IBGE) e os eixos da RIT. Os que vivem ao longo dos eixos claramente não utilizam o transporte coletivo

>> mais amplo que simplesmente um sistema de transportes. Tratava-se de um componente do plano diretor, que tinha como diretrizes a integração do uso do solo e do transporte público. Assim, já na época (meados dos anos 1970), talvez fosse oportuno haver pensado em um investimento em transporte de alta capacidade, dada a relevância que se propunha.

Outro fator considerável é que a justificativa fracassou, dada a descentralização da cidade em favor do crescimento em eixos de adensamento, nos quais se pretendia assentar uma população de classe trabalhadora.

Estes eixos, dotados da infraestrutura viária necessária para a circulação do BRT, serviram de atrativo aos empreendimentos imobiliários de alto padrão, que fizeram com que os preços ficassem proibitivos aos habituais usuários do transporte coletivo, afastando-os para bairros localizados na periferia da cidade² que, segundo afirma a NTU³ e comprovam os nossos estudos⁴, é a que realmente utiliza o transporte público.

O momento atual

Estamos vivendo em Curitiba a licitação do “Transporte Público” (a concessão das linhas), pois o transporte é apenas gerenciado pelo poder público através da Urbs, que, por imposição de uma demanda do Ministério Público de já algum tempo, se viu obrigada a promover a dita concorrência. Por fim, talvez o serviço do transporte coletivo em ônibus, uma vez com novas regras, possa ter alguns avanços, como o controle da superlotação por exemplo. Por outro lado, existe uma licitação — vencida por um consórcio de empresas (o consórcio Novo Modal, formado pelas empresas

Trends, Engefoto, Esteio e Veja) — para o projeto da “linha azul” do metrô de Curitiba, que corresponde ao atual eixo Norte-Sul da RIT, já saturadíssimo, levando-se em conta

o modal atualmente utilizado e as 72 interseções com semáforo enfrentadas ao longo dos 22 km deste percurso e que ainda assim chega a transportar diariamente algo próximo aos 400 mil passageiros (260 mil no corredor Sul e 130 mil no corredor Norte).

Parece-nos extremamente oportuna uma mobilização popular, no sentido de não incorrerem, como no passado, em permitir

Sendo público, o metrô poderá ter subsídios para promover a melhoria e a constante evolução do sistema, sem haver transferência nem concentração de recursos do trabalhador ou do cidadão a uma empresa privada

que “os ônibus” ficassem nas mãos dos empresários. Que isto não ocorra com as obras do metrô, justificadas até agora como não tendo sido implantadas por seus elevados custos, e que não ocorra o que aconteceu com “os ônibus” da atual RIT que, como costumava dizer o ex-

prefeito Jaime Lerner: “não tínhamos dinheiro para comprar uma frota de 300 milhões de dólares. Fizemos uma equação de co-responsabilidade. Fizemos o desenho



Organograma operacional do Consórcio Metropolitano de Transportes de Madri, com o interrelacionamento entre as esferas do poder e empresas do setor do Transporte Público: Rede de Cercanías da RENFE, o Metrô, o Metrô de Superfície e Bondes, empresas públicas e privadas (intermunicipais) de ônibus

do sistema, como deveria funcionar e o investimento no itinerário. O material rodante foi adquirido pela iniciativa privada. Esta equação de co-responsabilidade foi a seguinte: Nós preparamos o itinerário, as estações; vocês, compram o material rodante, vamos pagá-los por quilometro rodado.”¹ Devemos sim reivindicar um metrô, público em todo o seu conceito, não só na prestação do serviço – uma vez que a prefeitura de Curitiba irá investir R\$ 2 bilhões na execução da linha, o dito material rodante

é o de menos. Sendo público, o metrô poderá ter os subsídios que demandar para promover a melhoria e a constante evolução do sistema, sem haver transferência nem concentração de recursos do trabalhador ou do cidadão a uma empresa privada, bem como, no caso da lucratividade do sistema, poderá o mesmo subsidiar outras áreas carentes de infraestrutura de transporte. Além disso, estaremos adequando a atual demanda a um modal compatível.

Aprendendo com Madri

Em Madri, o transporte público é multimodal e coordenado pelo Consórcio Regional de Transportes, constituído em 1986 para agrupar os esforços de instituições públicas e privadas relacionadas com a atividade, com a finalidade de coordenar serviços, redes e tarifas de modo que seja oferecida ao usuário maior capacidade e melhor qualidade. O estado espanhol, a comunidade de Madri (que corresponde a um estado ou mesmo ao distrito federal em nossa estrutura federativa), os municípios e as empresas públicas e privadas colaboram de maneira estreita neste esforço comum.

A integração entre os modais se dá fisicamente, em grandes “intercambiadores” ou em estações de correspondência, e os bilhetes são válidos para todos os modais. Eles podem ser “bilhete simples” (um só trajeto), “metrobus” (dez viagens, sendo que cada viagem custa 65% do valor do bilhete simples) e os “abonos de transporte”, que são segmentados conforme o perfil do usuário (estudante, terceira idade ou normal), periodicidade (mensal ou anual) e abrangência (zonas de serviço: A, B1, B2,

B3, C1 e C2).

Em 2008, a Empresa Municipal de Transportes de Madri contava com 208 linhas, formando parte da rede integrada na qual são válidos os mesmos bilhetes habituais (simples, metrobus e abono transporte), e corresponde a 168 linhas da Rede Diurna Integrada, 38 linhas noturnas e duas de serviços especiais. A rede está composta por 2.033 veículos com idade média de 5,7 anos e conta com vários tipos (padrão, midi, micro, especiais, mini e articulados). Em relação aos combustíveis da frota, existe enorme variedade (diesel, biodiesel, GNC, híbrido, etanol e elétrico) e a acessibilidade a usuários de cadeiras de roda e a pessoas portadoras de mobilidade reduzida é garantida através do sistema de “piso baixo” e pela existência de rampas em 90% da frota.

O metrô, também de propriedade pública (Metro de Madrid S. A.), conta com 12 linhas em funcionamento mais um ramal (Ópera – Príncipe Pio) com extensão total de 283 quilômetros e 293 estações, das quais 201 são simples (sem correspondência), 28 duplas, dez triplas e uma quádrupla. Existe ainda correspondência direta com “cercanias Renfe” em 22 estações. Atualmente, é o quinto maior do mundo. A rede do metrô apresenta também correspondência direta com os transportes de superfície nos “intercambiadores” de Méndez Álvaro, Moncloa e Avenida de América, e conexão direta com os terminais do Aeroporto de Madrid Barajas. A capacidade de oferta da rede está situada em 280 mil lugares na hora de pico, a uma velocidade comercial média de 27,4 Km/h e o parque móvel é de 2.157 vagões, com antiguidade média de 10,78 anos. >>





<< Complementando os principais meios de transporte metropolitanos, existe a rede de cercanias da Renfe, que compreende 10 linhas, todas passando pelos principais eixos da cidade e, de forma subterrânea, em sua área urbana, com extensão total de 587 quilômetros, além dos ônibus interurbanos, que pertencem à iniciativa privada, com regulação pelo Consórcio.

Conclusões

Os sistemas de transporte urbano e metropolitano têm de atuar de forma integrada, e não competitiva, devendo cada um deles responder por sua melhor adequação. A capilaridade que dos ônibus fazem com que eles sejam o principal meio de transporte em bairros. O bom desempenho do BRT e a alta capacidade do metrô os qualificam para os corredores de transporte. O metrô é um sistema mais custoso na implantação. Porém, por ser subterrâneo e realmente segregado do tráfico rodado, não sofre com os congestionamentos. Os sistemas de trens metropolitanos se apresentam como os ideais para as distancias superiores aos 30 quilômetros

de percurso, quando as demandas são igualmente elevadas. Caso contrário, os ônibus interurbanos são os mais indicados, pela relação custo/benefício de implantação.

Curitiba, apesar de inegavelmente possuir um sistema de transporte exemplar, já passou da hora de dar o salto ao metrô. O nosso BRT enfrenta os problemas do aumento constante da mobilidade privada, que vem produzindo horários de pico e períodos mais prolongados de congestionamento, reduzindo consequentemente a velocidade e a qualidade do transporte de massa. Assim, o traçado proposto para a “linha azul” parece ser o mais indicado para o primeiro trecho do metrô, mesmo porque já existe uma diretriz bem definida. Teremos, portanto que enfrentar a falta de recursos financeiros e a resistência oferecida pelos envolvidos no atual sistema do transporte público local, que defendem a eterna manutenção do ônibus como modal único e exclusivo para alcançarmos as melhorias necessárias.

Resta nos posicionarmos como uma sociedade participativa e responsável, exigindo que este novo sistema seja realmente público, uma vez que o financiamento de suas obras usará recursos do tesouro público,

implicando a operação futura, igualmente realizada pelo setor público, na integração a RIT.

Tal integração não deve ser somente física, mas também temporal, a exemplo dos principais centros mundiais e de São Paulo, de propriedade e gestão públicas e que tem avaliação extremamente favorável por seus usuários, desmistificando assim a ideia de que, no Brasil, os serviços públicos são de baixa qualidade.

Notas e referências bibliográficas

¹ http://pt.wikipedia.org/wiki/Metropolitano_de_Londres

² Planeación y gestión del sistema de transporte público de Curitiba, Brasil - Garrone Reck e Antonio Carlos Marchezetti – 2006.

³ Desoneração dos custos das tarifas do Transporte Público Urbano e de característica Urbana – NTU (Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano) – 2009.

⁴ DUyOT-ETAM/UPM – Curitiba ¿Verdad o mentira? – Efectos Perversos de una Política Orientada al Transporte Público y al Medio Ambiente (1965-2004). – 2007.

⁵ Conferencia inaugural del Primeiro Encontro Ibero-americano de “Buenas Prácticas Urbanas – Ministerio de Vivienda – Madrid, 25.06.2007

Acervo do autor



Estação de metrô em Madri, capital espanhola, um bom exemplo de eficiente integração entre os diversos modais de transporte urbano e metropolitano



▣ Artigo

Lutas sociais pelo transporte

O **Movimento Passe Livre** vê uma crise de caráter político no transporte público de Curitiba e Região Metropolitana. Para o Movimento, o transporte público é mercadoria, visa o lucro, em detrimento da qualidade de atendimento da população. Os empresários ganharam o instrumento legal para manterem a oligopolização do mercado, ou seja, manter a divisão da cidade em áreas para a exploração de poucas empresas; podendo até mesmo elaborar as planilhas de custos tarifários. O Movimento propõe a desmercantilização do sistema como única forma de se viabilizar condições dignas àqueles que já estão social e geograficamente segregados da cidade modelo

Nos últimos anos, especialmente a partir de 2003, intensas lutas têm sido travadas em torno da questão do transporte coletivo em diversas cidades do Brasil. Tais lutas refletem especialmente dois aspectos: o caráter de classe do serviço de transporte dentro da sociedade capitalista e a crise de seu modelo atual de exploração.

Iniciando-se uma breve análise, parte-se do seguinte pressuposto: se existem lutas sociais, é porque existem conflitos sociais; e se existem conflitos sociais é porque as diferentes classes estão em permanente antagonismo. Logo, surge a dúvida: quais são então os atores em disputa?

De forma simplificada podemos dizer que são os usuários e trabalhadores do sistema, os empresários, e os gestores estatais. Pela dinâmica contraditória e complexa da questão, em determinados momentos os interesses de cada setor podem se aproximar e em alguns até mesmo se conjugar, mas isso sempre de forma efêmera e transitória, pois são incompatíveis.

O caráter de classe reflete-se na forma como o transporte coletivo é organizado e ofertado na sociedade capitalista. Transformado em mercadoria, sua lógica não pode ser outra senão a lógica do lucro, que rege as relações entre usuários (consumidores), empresários (vendedores), empresários (patrões) e trabalhadores do sistema (empregados). Assim, o deslocamento dentro das cidades transforma-se em produto e a (i)mobilidade urbana reflete essas relações socialmente determinadas.

Mais do que uma questão de ordem técnica, como é apresentada pelos gestores e pela tecnocracia dominantes, também de acordo com seus próprios interesses, o

transporte coletivo e seu atual quadro de crise têm um caráter eminentemente político e é só por meio desse prisma que o problema pode ser solucionado.

Nesse quadro, lutar pelo direito ao trans-

O transporte coletivo e seu atual quadro de crise têm um caráter eminentemente político e é só por meio desse prisma que o problema pode ser solucionado

porte – o que pode configurar-se em lutas pela redução da tarifa, ou mesmo contra a existência dela, mas também por melhorias na qualidade do serviço – significa lutar pela liberdade, pelo direito à cidade em oposição ao controle do espaço público.

Feitas essas curtas e sintéticas colocações, cabe-nos agora falar da crise do atual modelo de exploração do transporte coletivo. Trataremos desse tema de forma bastante genérica e esquemática, simplificando propositalmente seu vasto conteúdo.

Ao contrário do que se pode pensar, não é de hoje que o problema do transporte tem gerado grandes revoltas populares. Entre 28 de dezembro de 1879 e 1º de janeiro de 1880, a cidade do Rio de Janeiro foi palco da chamada Revolta do Vintém, protesto popular de imensa radicalidade contra a cobrança de vinte réis (ou seja, um vintém) nas passagens dos bondes.

Em Salvador, por volta de 1930,

realizaram-se protestos contra os maus serviços e tarifas altas – trabalhadores colocaram fogo em 60 bondes da Cia. Circular de Carris da Bahia, e, em agosto de 1981, ocorreu o “quebra-quebra” contra o aumento da tarifa, deixando um saldo de três mortos, dezenas de feridos e 600 ônibus danificados. Exemplos como esses não faltam na história de outras cidades do País.

Não seria justo deixar de citar a histórica Revolta da Catraca, em 2004 – evento em Florianópolis que reuniu centenas de pessoas nas ruas, impondo a revogação do aumento das tarifas decretado naquele ano. Na esteira desse processo o MPL se formou, especificamente, após a segunda revolta da catraca, igualmente grandiosa. O exemplo vitorioso de Florianópolis ecoou pelo país dando fôlego e animando a luta por todo Brasil, e ainda, demonstrando a importância de dois elementos: a espontaneidade das massas e a necessidade da (auto)-organização popular, que complementam uma à outra. Diversos locais onde a pauta se restringia à gratuidade do transporte coletivo para estudantes passaram a inserir a sociedade civil. É nesta mesma conjuntura que se iniciaram, em algumas localidades, as reivindicações ao projeto Tarifa Zero (gratuidade irrestrita, implantada de 10 de julho a 31 de dezembro de 1991 em São Paulo).

Histórico e especificidades de Curitiba

O histórico de planejamento de Curitiba já vem carregado de posição excludente. O princípio do Plano Diretor de 1966 foi agregar valor ao já valorizado, e assim, com a ajuda >>



>> de especialistas, executaram-se as mais importantes mudanças nas feições do que viria a ser a “cidade modelo”. Na década de 1970, o Paraná já havia sofrido uma profunda e irreversível transformação em sua área rural, com a introdução da maquinaria agrícola e a consequente expulsão de amplos contingentes populacionais do campo para a cidade, sendo que Curitiba e Região Metropolitana foram as regiões que mais receberam este contingente. Concomitantemente, se dá um crescente processo de periferização e favelização.

Somente em Curitiba, entre os anos de 1970 e 80, a população subiu de 609.026 para 1.024.975 habitantes (NEVES, 2006, p. 38). Enquanto isso, surge a proposta da criação de um distrito industrial na capital paranaense, que visa justamente à incorporação desse excedente populacional. O plano preliminar de transporte de massa foi concluído em 1969, defendendo a instalação dos ônibus expressos que circulam em canaletas exclusivas, ladeado por duas vias de tráfego lento. O objetivo era otimizar o sistema de transporte coletivo, tendo em vista a necessidade de deslocamento da força de trabalho na cidade. Que o leitor desculpe a mediocridade da metáfora, mas o rebanho estava dado, faltavam as condições para seu pastoreio.

Aqui já se torna patente um aspecto: a insuficiência do planejamento urbano em curso neste período, pois este quadro de migração agravava a questão urbana, uma vez que as políticas públicas já não respondiam ao processo avassalador de modernização da agricultura paranaense.

Ainda no caso curitibano de planejamento verificou-se uma inversão do padrão brasileiro de urbanização, pois ao invés dos executores se arrogarem à postura de planejadores (com vistas ao capital simbólico que poderiam obter com o direcionamento das obras) (BOURDIEU, 2002, passim), foram os

planejadores que passaram, eles próprios, a assumirem o papel de executores. Isto marca um movimento intra-classe dos administradores, além de demonstrar uma especificidade do arranjo político local: a vitória dos gestores do urbanismo, apoiados pela burguesia local, sobre os gestores da política,

em que o planejamento técnico da cidade saiu-se vitorioso sobre a necessidade de se ordenar a cidade sob as demandas de uma clientela política existente, marcando um maior elitismo e autoritarismo na concepção sobre a política local, tendo em vista que a argumentação técnica é apanágio de uma classe específica, que realiza seu poder somente em favor da exploração capitalista.

Tal se deu de forma manifesta no caso da implantação do sistema de ônibus expressos. O Ippuc assumiu desde o início e de maneira aberta a tarefa de gerenciar a implantação do novo sistema, deslocando dessa função o Departamento de Serviços Públicos

(que, entre outras coisas, cuidava de limpeza pública, iluminação, cemitérios e ônibus). Dessa forma, chegou-se à situação curiosa de um órgão – outrora exclusivamente – de planejamento que assumiu a condição de gerenciador de frota de ônibus. De maneira velada o Ippuc se envolveu também de forma permanente com a execução e controle de obras e projetos, notadamente os ligados ao plano das vias estruturais, áreas de lazer etc. (OLIVEIRA, 2000, p. 102).

Apesar da enorme importância do setor, em 1981, existiam em Curitiba apenas nove empresas de transporte coletivo. A explicação disto se dá em processo. A exploração do serviço público de transporte coletivo de

Curitiba foi viabilizada através de diversos contratos de concessão, entendimentos amigáveis que vão desde rescisões contratuais a mudanças contratuais feitas sem concorrência pública realizados entre a prefeitura municipal de Curitiba e as empresas de transporte coletivo do período anterior a 1962.

Os empresários ganharam o instrumento legal para manterem a oligopolização do mercado, ou seja, manter a divisão da cidade em áreas para a exploração de poucas empresas; podendo até mesmo elaborar as planilhas de custo tarifários. Todas estas considerações levam a salientarem-se fatores que se encadeiam e se complementam, pois o modelo de transporte coletivo possibilita o ordenamento populacional dentro do espaço geográfico da cidade, garantindo o estabelecimento de massas proletárias nas periferias ao viabilizar seu transporte aos locais de trabalho.

Garante fatias de mercado a todas as empresas, que passam a não competirem entre si e a pressionarem o poder público por mais privilégios, gerando um negócio certo, livre dos problemas da economia de mercado. Em última instância, viabiliza o próprio mito da cidade modelo, na medida em que garante que a pobreza fique afastada da região onde o plano diretor foi implementado (ficando relegada a região Sul de Curitiba e a Região Metropolitana), dando os ares de “capital social” ou “cidade modelo”, tão propalada pela elite dirigente local.

Contudo, como a exploração capitalista não cessa, a questão é somente resolvida de modo aparente, pois só é tocada em um nível superficial. A própria taxa de extração de lucro a partir do trabalho explorado é ampliada, na medida em que parte proporcionalmente superior dos salários é canalizada ao custeio da mobilidade urbana. É aqui, contra esta situação, que surgem os setores organizados da população.

Os movimentos populares na “cidade modelo”

A prorrogação dos contratos em 1981, somada à composição do Conselho Municipal de Transportes, numa conjuntura caracterizada pela administração centralizada e autoritária, fez com que o Movimento Popular se organizasse, partindo para a denúncia contra essa situação de irregularidade nos aumentos constantes e abusivos das tarifas. Durante toda a década de 1980 e início dos anos 1990, observamos dois



movimentos que acabaram ampliando o comprometimento do salário mínimo no gasto com transporte coletivo: a desvalorização real do salário mínimo e o aumento das tarifas (acima ainda dos índices inflacionários).

A pressão popular aumentava e a situação foi se agravando, já na década de 1990, o governo federal implementou o vale-transporte (comprometendo um máximo de 6% a renda do trabalhador com transporte) como forma de amenizar a elevação deste comprometimento.

Neste mesmo período realiza-se o primeiro mandado de Roberto Requião (PMDB) frente ao governo do estado, que acaba por inserir quadros dos movimentos sociais dentro do governo, desarticulando ainda mais as lutas. Desta forma, resolveu-se dois problemas simultaneamente: a pressão dos trabalhadores, que teve seu movimento desarticulado, e a manutenção das elevadas taxas de lucro das empresas de transporte coletivo.

Defendemos a oneração progressiva do empresariado do transporte coletivo, e autonomização da vida tanto do usuário quanto dos trabalhadores do transporte coletivo em geral e na busca pela verdadeira distribuição de renda

Porém, a medida do vale-transporte, realizada em nível nacional, aponta de antemão que o problema do transporte coletivo e sua oligopolização ultrapassam os limites da cidade modelo. No final da década de 1990 e início dos anos 2000, com o desmantelamento das possíveis resistências e a generalização da prática do vale-transporte, as empresas de ônibus viram ainda uma nova oportunidade de aumentarem seus rendimentos. Contudo, tal medida não contemplou a todos os setores do empresariado, o que os fazem engrossar o coro dos que insistem no desmantelamento do precário estado de bem-estar social. A esta política chama-se neoliberalismo, que surge com vistas à desresponsabilizar ao todo a classe capitalista sobre a eventual precarização das condições de vida da classe trabalhadora.

Como o presente artigo se limita à ques-

tão dos transportes, precisamente neste nó histórico é que se coloca o Movimento Passe Livre, pois propomos como alternativa a este modelo de transporte coletivo a ampla e irrestrita desmercantilização deste sistema, como única forma de se viabilizar condições dignas àqueles que já estão social e geograficamente segregados da cidade modelo.

O Movimento Passe Livre surgiu das ruas, e nas ruas ocorre maior parte de sua atuação. A organização se dá de maneira autônoma, apartidária, pluralista e horizontal, atua através de frente ampla. Somando as convergências e respeitando as diferenças entra as forças que o constituem, busca trabalhar em rede junto a outros movimentos. Os membros do MPL não respondem nem mesmo subsidiariamente pelas obrigações contraídas. Não acumulam cargos e não reconhecem hierarquia interna. O processo decisório se faz mediante assembleia ou reuniões ordinárias e extraordinárias, onde a todos os participantes é garantido o direito de voz e de proposição.

Sabemos que esse é somente um passo à construção de um mundo onde todos possam levar suas vidas de forma digna, sendo, no entanto, que a importância desta luta refere-se mais pelo o que ela ensina do que ela possivelmente viabilizaria. Portanto, se de um lado temos os técnicos do transporte debruçados sobre o que chamam de crise de financiamento, cujo caráter é estrutural, do outro, preocupado em resolver a crise de mobilidade da população, alijado do direito à cidade, tem-se a proposta do Passe Livre.

Ao tratarmos a crise de mobilidade como produto da crise de financiamento, não enxergamos a chave do problema: o controle privado e a lógica mercantil sobre o direito de ir e vir das pessoas. Enquanto essa realidade não for transformada, as lutas sociais pelo transporte não tardarão em crescer.

A proposta do MPL de Curitiba

Uma das propostas do núcleo autônomo de Curitiba é a oneração progressiva daqueles setores que mais saem beneficiados com o atual sistema: o empresariado do transporte coletivo. Defendemos a autonomização da vida tanto do usuário quanto dos trabalhadores do transporte coletivo em geral e na busca pela verdadeira distribuição de renda. Através da luta proletária e suas conquistas históricas empenhamos nossos esforços a fim de

construir uma realidade onde o capital não mais seja o regente maior, mas que a valoração da vida humana esteja em primeiro plano.

Como alternativa a médio prazo sugerimos introduzir na luta pelo transporte

A desmobilização popular na área do transporte público também se deve à implantação obrigatória do vale-transporte em 1987, que diminuiu o impacto da tarifa na renda familiar

público a pauta pela municipalização do transporte coletivo para que se possa instituir o programa do Tarifa Zero, que, sem o controle do município sobre a frota pública, seria um grande negócio aos empresários do transporte coletivo que receberiam mesmo se não houvesse nenhum passageiro — risco zero.

A municipalização deriva de recursos do imposto progressivo sobre propriedades grandes e caras (mansões de luxo, mega apartamentos, carros, iates, grandes terrenos...), publicidade nos pontos de ônibus e nos próprios ônibus.

Assim, o município adquire uma frota pública, gerencia e aplica o projeto Tarifa Zero, desmercantilizando o transporte de massa nas cidades.

É um absurdo que para chegar a bibliotecas públicas, escolas públicas, postos de saúde públicos dependamos de empresas que relaxam um serviço já previsto pela Constituição como sendo público, como é o caso do transporte coletivo.

É preciso focarmos a luta pelo direito à cidade com acesso total e irrestrito de todo e qualquer cidadão, pois só assim teremos cidades verdadeiramente sociais.

Nota:

[1] Para entender melhor a oposição entre “crise de financiamento” e

“crise de mobilidade”, ver o artigo de Manolo “Transporte coletivo urbano:

crise de financiamento vs. crise de mobilidade”, disponível em

<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2007/02/372298.shtml>.

<http://passapalavra.info/?p=8232>

<http://tarifazero.org/>



Impresso Especial

9912232533-DR/PR
SENGE-PR

REINTEGRADO AO SERVIÇO POSTAL

EM ____/____/____

- MUDOU-SE RECUSADO AUSENTE
- NÃO EXISTE N° IND. DESCONHECIDO
- END. INSUFICIENTE FALECIDO
- OUTROS: _____

REMETENTE

Sindicato dos Engenheiros no Estado do Paraná - Senge-PR
Rua Marechal Deodoro, 630, 22.º andar, Curitiba
CEP 80010-912. Tel.: (41) 3224 7536. e-mail: senge-pr@senge-pr.org.br