

LIDIANE SANTI¹

**MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE CURITIBA: Transporte e Políticas
Públicas**

Curitiba
2012

¹ Bacharela em Ciência Política.

Introdução

Para esta definição do tema foram levantados alguns itens: o tema, possibilidade de articulação da Antropologia com a Ciência Política, conhecimento, curiosidade, divulgação atual na sociedade e, relevância e possibilidade de atuação teórica e prática.

Segundo o Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa, há pelo menos 7(sete) significados de “problema” em pesquisas. “Obstáculo, contratempo, dificuldade que desafia a capacidade de solucionar de alguém.”, este é o significado de problema pelo qual iremos nos basear ao longo deste estudo.

Mobilidade urbana é, assim como define o Ministério das Cidades² (2004, p.13), um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Portanto, mobilidade urbana deve ser compreendida como o deslocamento do indivíduo, ou seja, no momento em que o cidadão quiser ou necessitar se deslocar de um lugar a outro tenha a opção de ir de ônibus, metrô, veículo motor, bicicleta ou mesmo de a pé. Além disso, esse deslocamento deve ser realizado de forma cômoda, segura e também sustentável, respeitando os seus preceitos sociais e culturais. É esperado da mobilidade boa utilização do espaço urbano.

Neste estudo, vamos nos deter ao deslocamento feito pelo transporte público coletivo em Curitiba, conhecida por adotar diversas estratégias de transporte público baseada em ônibus, como por exemplo, a criação de canaletas expressas na cidade. Segundo o livro A História do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba³, uma canaleta de uso exclusivo de ônibus – com exceção a veículos de emergência

² MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável.** Cadernos, MCidades Mobilidade Urbana. Vol. 6. 2004. Disponível em: <http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/6PoliticaNacionalMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>.

Acesso em: 02-10-2011.

³ A HISTÓRIA do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba (1887-2000). Curitiba: Travessa dos Editores, 2004.

– foi uma iniciativa de boa utilização do espaço urbano divulgada em 1972 e instalada definitivamente em 1974. O ônibus Expresso passou a ser considerada uma revolução no transporte público coletivo. Outra iniciativa de utilização do espaço urbano vinculado ao uso do transporte público é a divulgação do Metrô Curitibano⁴, o qual teve o início de suas obras previstas para 2012 e previsão de entrega para 2016.

Curitiba é uma cidade que, segundo divulgações oficiais, anda no “sentido de desenvolvimento urbano”, uma vez ao longo dos anos procurou inovar aspectos da mobilidade. No Projeto metrô Curitibano encontramos no primeiro nível das estações planejadas um estacionamento de bicicletas e automóveis, com o objetivo de integração dos demais modais com o modal metrô. Esta é uma característica que implica como hipótese, na resolução do que mencionamos como problema. Não é suficiente, possivelmente será necessário a implementação de políticas de incentivo a substituição do veículo próprio e geralmente individual, com o transporte público. No entanto, os motoristas que podem optar por este modal, são os que desenvolvem seu trajeto do CIC/Sul até o Capão Raso, Portão, Água Verde ou Centro, estes poderão ir até a primeira estação de automóvel ou Bicicleta e então percorrer o trecho restante de metrô. Alternativa que para alguns usuários pode se tornar mais rápida e econômica, fazendo uso de diferentes estratégias de locomoção ou, intermodal.

Não podemos colocar o problema como resolvido com apenas a apresentação deste projeto, pois temos que tratar de outros acessos/ linhas de Curitiba, como o eixo Norte que a princípio não está inserida no projeto. Ou, tratar de outros sistemas e modais que veremos no decorrer do trabalho.

Então o que deve ser feito em Curitiba para que a Mobilidade Urbana - no transporte público coletivo - seja garantida como um todo e para “todos”?

O tema Políticas Públicas de Mobilidade Urbana é, pois, de relevância prática ao desenvolvimento urbano e social da Capital do Paraná.

E, para construir esta pesquisa de políticas públicas de mobilidade urbana inicialmente foi elaborado um plano provisório da pesquisa, separando o estudo em

⁴ Dados do projeto inicial. <http://www.metro.curitiba.pr.gov.br/>

três eixos: O primeiro eixo firma historicamente e cronologicamente o desenvolvimento do transporte coletivo curitibano. O segundo eixo trabalha a parte teórica, sendo delimitado o período pós-moderno⁵ de análise, e o eixo seguinte irá fazer menção a Política Urbana e o desenvolvimento de políticas públicas até então elaboradas, finalizando com análises quanto à boa ou a má utilização do espaço urbano em políticas públicas de transporte, em Curitiba.

A primeira parte da pesquisa faz aproximação com a história do transporte coletivo de Curitiba, apresentada no livro cujo nome por si só menciona: “A História do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba (1887-2000).” Ainda há outros autores que fazem referência em seus trabalhos à história do transporte coletivo e também instituições que apresentam análises concretas do transporte coletivo com Jaime Lerner Arquitetos Associados⁶ e também o IPPUC⁷ (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba). Para continuidade ao processo histórico que no livro citado encerra a análise no ano 2000, utilizamos o site oficial do “Metrô Curitibano”, bem como outras análises.

O próximo eixo é embasado, sobretudo na pós-modernidade, “(...) existem análises da modernidade do espaço urbano e das suas consequências que sugerem que é agora necessário conceber e utilizar a noção de pós-modernidade para se conseguir compreender devidamente a condição urbana atual (...)” (MENDES, 2011, p.476) ⁸. Será analisado como a mobilidade urbana se comporta e como ela deve se comportar neste período de mudanças, inclusive mudanças sociais. Na obra “Não-Lugares”,

⁵ Veremos ao decorrer do texto que Baumann considera a pós modernidade uma nova realidade sócio cultural e, Augé além de denominar de supermodernidade vai considerar a pós-modernidade um período de excessos.

⁶ JAIME Lerner Arquitetos Associados. **Avaliação Comparativa das Modalidades de Transporte Público Urbano**, Curitiba, 2009. Disponível em: http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/AvaliacaoComparativa_web_semcapa.pdf. Acesso: 11-03-2012.

⁷ IPPUC/ Prefeitura Municipal de Curitiba/ URBS. Orgs. **Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado**. PlanMob Curitiba. Proposta Preliminar. Curitiba, 2008.

⁸ MENDES, Luís. **Cidade Pós-Moderna, Gentrificação e a Produção Social do Espaço Fragmentado**. Caderno Metropolitano, São Paulo, Vol. 13 (nº26), p. 473-495. 2011. Disponível em: http://www.cadernosmetropole.net/download/cm_artigos/cm26_222.pdf. Acesso: 28-03-2012.

“Augé define os chamados não-lugares como um espaço de passagem incapaz de dar forma a qualquer tipo de identidade. Na busca de fundamentar sua assertiva, discute a capacidade efetiva da antropologia analisar e compreender a sociedade de hoje, caracterizada por ele como supermodernidade. (...) Outra característica destacada pelo autor dos não-lugares é que estes são permeados de pessoas em trânsito. São espaços de ninguém, não geradores de identidade. Lá, você e eu, não importa, somos apenas mais um.” (BINDE, 2008, p. 2-3).⁹

Baumann¹⁰ (2009) diz que viver em uma cidade é viver junto, mas sem necessariamente com vontade de interação uns com os outros, e é por isso o individualismo pós-moderno. No entanto, é com a teoria de espaço urbano de Augé¹¹ que vamos nos deter no segundo capítulo, com o auxílio de outras bibliografias como de: Zygmunt Baumann¹² (1999) e Henri Lefebvre¹³(2008).

E, o último eixo da pesquisa tem como objetivo, após conhecimento dos itens anteriores, analisar as políticas públicas de Transporte Coletivo de Curitiba, desenvolvidas até a conclusão desta pesquisa bibliográfica. Para que isso se torne possível será consultadas bibliografias, a princípio quase todas em formato eletrônico com exceção do livro “Inflexões Urbanas”¹⁴ e do pensador Marc Augé (1994). Torna-se, assim, o grande desafio deste trabalho, articular as percepções da Antropologia, da Sociologia e da Ciência Política sobre um fragmento de nossa sociedade: a mobilidade enquanto política pública.

⁹ BINDE, João Luis. **Resenha da obra: “Não-Lugares” de Marc Augé.** Revista Antropos – maio de 2008, Vol. 2, Ano 1. Disponível em: <http://revista.antropos.com.br/downloads/Resenha%20N%20o-lugares%20-%20Marc%20Aug%20-%20Jo%20Luis%20Binde.pdf>. Acesso em: 17-09-2012.

¹⁰ BAUMANN, Zygmunt. **Confiança e Medo na Cidade.** Rio de Janeiro: Editora: Zahar, 2009.

¹¹ AUGÉ, Marc. **Não-Lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade.** Campinas: Papirus Editora, 1994.

¹² BAUMANN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas.** Rio de Janeiro: Editora: Jorge Zahar, 1999.

¹³ LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

¹⁴ DUARTE, F.; ULTRAMARI, C. **Inflexões Urbanas.** Curitiba: Editora Champagnat, 2009.

História do Transporte Coletivo de Curitiba

Curitiba, capital do Estado do Paraná e maior cidade do Estado em número de habitantes e território, possui cerca de 1.851.215 habitantes e 434.967 km² de área¹⁵. De acordo com o sítio oficial da cidade, Curitiba nasceu definitivamente em 29 de março de 1693, primeiramente nomeada como Vila de Nossa Senhora da Luz de Pinhais e somente em 1721 passou a ser chamada de Curitiba¹⁶, como qual em 1853 tornou-se capital do Estado do Paraná. Quando foi destinada a província (capital) do Paraná foi assim descrita por Avé-Lallement (1980 apud Guimarães, 2005, p.209): “Aí se vêem ruas não calçadas, casas de madeira e toda espécie de desmazelos, cantos sujos e praças desordenadas, ao lado das quais há muita coisa em ruína e não se pode deixar de reconhecer evidente decadência e atraso.”¹⁷

De acordo com Guimarães (2005), Curitiba, quando se tornou capital em 1853, era uma cidade que não atingia 6.000 mil habitantes, “incluindo seus arredores” (2005, p.39). Se levarmos em consideração a crítica de Avé-Lallement e a informação da quantidade de habitantes da época, chegaríamos a mesma conclusão que Guimarães (2005), ou seja, Curitiba apesar de Capital, ainda era uma vila que precisava de empreendimentos de todas as ordens. Guimarães nos mostra também que os administradores tinham expectativas de Curitiba ser Capital progresso, e isso começou se manifestar quando imigrantes começaram a povoar o vilarejo e as ruas começaram ser modificadas, sobretudo a rua XV de Novembro que era a principal “artéria da cidade”.

Ainda na segunda metade do século XIX, agora segundo site oficial da Prefeitura de Curitiba¹⁸, imigrantes europeus começaram a povoar diferentes regiões de Curitiba, agregando às regiões, seus comércios. Com esta expansão populacional e, consequentemente, a ocupação descentralizado do território

¹⁵ <http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/perfil-da-cidade-de-curitiba/174>. Acesso em: 03-03-2012

¹⁶ (...)significa ‘pinheiral’ em guarani ou ‘depressa vamos’ na língua Cainguangue, referindo-se a fuga deste povo indígena [Guarani e Cainguangues, habitantes do planalto curitibano até meados do século XVIII] (...)” MULLER, p.48, 2004.

¹⁷ GUIMARÃES, Rosianne Pazinato da Silva. **Engenheiro João Moreira Garcez: Desenhos urbanos e ousadias arquitetônicas na Curitiba dos anos de 1920.** 375 f. Dissertação de Mestrado. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Curitiba, 2005. Disponível em: <http://www.poshistoria.ufpr.br/documentos/2005/Rosianepazinatodasilva.pdf>. Acesso em: 11-03-2012.

¹⁸ <http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/perfil-da-cidade-de-curitiba/174>. Acesso em: 18-03-2012.

curitibano, ficou notória a necessidade de investimentos públicos para o desenvolvimento de métodos de transporte, ou seja, atender as demandas de locomoção da crescente população.

As primeiras manifestações do transporte público curitibano

Yamada (2005)¹⁹ atenta que o deslocamento em Curitiba ocorria, até então, a pé ou com animais, no entanto ainda no século XIX esta realidade começou a se transformar. Em 1887, os bondes começaram a surgir na cidade, puxados por animais. Somente em 1895 os bondes passaram a serem elétricos. Demarchi e Ferraz (2000)²⁰ nos mostram que isto ocorreu com a intervenção de empresas estrangeiras, uma vez que o transporte na Europa (sobretudo Londres e Paris) e também nos Estados Unidos, já “andava” na frente, pois enquanto os bondes de tração animal surgem em Curitiba em 1887, nos EUA surgiu em 1832. Na França e na Inglaterra, em data anterior a 1826, havia sido criado os “omnibus” veículos em espécie de carroça que podia transportar até 30 passageiros e, que em Latim significa “para todos”.

O livro “A História do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba” nos chama atenção para os pontos dos bondes. O primeiro ficava em frente à mansão da família Fontana, onde é hoje o início da Avenida João Gualberto e, o outro ponto em frente à mansão da família Leão, no bairro Batel. Ambas eram famílias de grande importância política e econômica na capital, na época dos “barões do mate”.

Nesta época, onde os bondes competiam entre si, entre tração animal e elétrico aberto e depois entre elétricos abertos e elétricos fechados, segundo Müller

¹⁹ YAMADA, Rodrigo Augusto Fackes. **Pesquisa sobre a insalubridade relacionada aos ruídos no interior dos ônibus do transporte público de Curitiba.** 30 de novembro de 2005. 45 f. Trabalho de conclusão de curso de especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho. Universidade Estadual de Ponta Grossa, UEPG, 2005. Disponível em:

http://www.uepg.br/denge/eng_seg_2004/TCC/TCC%2033%20texto.pdf. Acesso 03-03-2012.

²⁰ DEMARCI, Sergio Henrique e, FERRAZ, Antonio Clóvis Pinto. **Transporte Público Urbano: Histórico dos transportes urbanos.** Maringá: UEM, 2000. Disponível em: <http://logisticatotal.com.br/files/articles/ef723bb8b11fc15abcfcd69a945e97d1.pdf>. Acesso em: 05-03-2012.

(2004)²¹, notou-se uma divisão social entre os curitibanos que utilizavam estes meios de transporte, pois os bondes abertos diferenciavam seus preços dos bondes fechados. Quem podia pagar uma tarifa/passagem muito mais cara, andava de bonde fechado, caso contrário fazia uso do coletivo aberto.

Os bondes saíram de cena no ano de 1952, no entanto, de 1928 a 1952 concorreram com os ônibus na cidade de Curitiba (Müller, 2004). No ano de 1928, foram adquiridos 15 ônibus, controlados pela Companhia Força e Luz do Paraná.

“O serviço deficitário desta empresa levou a Prefeitura, em 1936, à abertura de outras concessões públicas para a exploração do transporte coletivo em geral. Vítima desta nova concorrência, a CFLP decretou falência em 1951. O sistema foi regularizado novamente em 1955, por decisão do então prefeito Ney Braga. A cidade foi dividida em 13 partes iguais e passou a ser atendida por 13 empresas (TRANSURBS, 1997, p. 7-8) [*apud* MULLER, 2004]

Yamada (2005) salienta que nesta época já rodavam nas ruas da capital paranaense 50 ônibus e 80 lotações.²²

“Em 1965, o então prefeito Ivo Arzua Pereira, criou o IPPUC [Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba] com o motivo de colocar em prática o então novo Plano Diretor da cidade, que também previa uma reorganização do sistema viário e do transporte de massa. Foram propostas as “vias estruturais” incorporando três ruas paralelas: duas vias rápidas laterais para veículos particulares e uma via central com uma pista exclusiva no meio, chamada “canaleta”, para os ônibus expressos. Esta via é ladeada por duas pistas de tráfego lento de veículos para acessar o comércio lateral”. (MULLER. 2004, p. 60)

Segundo a “Apostila Transporte Público” da Universidade Federal do Paraná – UFPR²³, “transporte de massa” diz respeito aos veículos como metrô, trem de subúrbio, ou bonde, no entanto Muller (2004) se refere a transporte de massa como o que poderíamos ver como sendo “transporte coletivo”: os trólebus, os ônibus e os

²¹ MÜLLER, Juliane. **Elementos Semióticos no Planejamento Urbano: O caso de Curitiba.** 125 f. Dissertação de Mestrado. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra, 2004. Disponível em: http://dspace.c3sl.ufpr.br/dspace/bitstream/handle/1884/2135/Dissertacao_Juliane_Mueller.pdf?sequence=1. Acesso em: 12-03-2012.

²² Segundo ditos populares, lotações eram veículos de 6 a 8 passageiros. E, os ônibus superavam a capacidade de 8 passageiros.

²³ RECK, Garrone. **Apostila Transporte Público.** Universidade Federal do Paraná – UFPR – Departamento de Transporte. Curitiba: Editora UFPR, s/a. Disponível em: http://www.dtt.ufpr.br/Transporte%20Publico/Arquivos/TT057_Apostila.pdf. Acesso: 11-03-2012.

micro-ônibus/lotações. Os detalhes do Plano Diretor de 1965 serão trabalhados em específico mais adiante.

Agora, devemos observar que o plano diretor foi considerado na época como um dos mais perfeitos planos diretores do mundo (YAMADA, 2005, p.3), possivelmente por ter sido formulado com a cidade no começo de seu desenvolvimento urbano mais significativo e, também, como ao contrário de alguns planos desenvolvidos na mesma época, não foi apenas elaborado e sim aplicado (ZIRKL, 2003.)²⁴.

Desenvolvimento pós 1970;

Para Müller (2004), foi entre 1971 e 1983 que o Plano Diretor começou a ser aplicado, quando os então prefeitos, Jaime Lerner (1971-75) e Saul Raiz (1975-83), comandaram as obras das vias estruturais²⁵ e, as implantações de uma nova estrutura para o transporte coletivo.

Yamada (2005) chama a década de 70 de “Revolução do transporte público de Curitiba”, pois foi no começo desta década que todos os bairros passaram a ser atendidos pelas linhas de ônibus, que foi implantado o sistema de ônibus expresso, bem como o sistema trinário de vias.

O sistema trinário é constituído por três vias paralelas,

“(...) onde a via central é composta por uma canaleta exclusiva para a circulação dos Ônibus Expressos, ladeada por duas vias de tráfego lento, que permitem o acesso ao comércio e demais atividades. As duas vias externas aos Setores Estruturais, uma no sentido centro/bairro e outra no sentido bairro/centro, são popularmente conhecidas como vias rápidas, e são destinadas ao fluxo contínuo de veículos.” (IPPUC, 2008, p.23).

²⁴ ZIRKL, Frank. **Desenvolvimento Urbano de Curitiba (Brasil): Cidade Modelo ou uma exceção?** 2003. Disponível em: http://dc385.4shared.com/doc/89157_y5/preview.html. Acesso: 04-09-2011.

²⁵ De acordo com a URBS (Urbanização de Curitiba), vias estruturais são: “Duas vias paralelas à via central com sentido único, situadas a uma quadra de distância do eixo, destinadas às ligações centro-bairro e bairro-centro, para a circulação dos veículos privados”. Disponível em: <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/PORTAL/rit/>. Acesso: 12-03-2012.

Segundo o IPPUC, esse sistema de vias adotado na década de 70 e proposto no Plano Diretor, viabilizava a rapidez de passagem, inclusive no transporte coletivo.

Foi em 1974 que o ônibus expresso foi implantado, circulando nessas vias exclusivas do sistema trinário. (YAMADA, 2005). “Antes de 1974, existiam apenas as linhas convencionais, eram 56, em 1960 (...), e 111 linhas em 1973 (...)" (A HISTÓRIA, 2004, p. 57). A partir de sua divulgação em 1972, o Ônibus Expresso era capa de jornal, destaque de notícia e era tido como “Revolução no Transporte” pelos meios de comunicação (A HISTÓRIA, 2004). As notícias do novo modelo de ônibus circulava Brasil afora com manchetes do tipo: “Sistema viário básico, um fator de ordem no progresso de Curitiba”, “Trânsito livre ao Expresso”, “Expresso interessa ao Banco Mundial”, “Brasília toma nosso modelo: Ônibus Expresso”, “Apresentamos o 1º ônibus urbano do país: O Expresso, com prazer”, “Deixe o carro em casa e vá passear de Expresso” (A HISTÓRIA, 2004).

Com 100 dias de operação, o ônibus expresso, já em 1975, mostrava resultados positivos, havia motoristas trocando o veículo particular pelo transporte coletivo e havia investimentos na frota. (A HISTÓRIA, 2004). Em 1974 os ônibus expressos começaram circular com 20 coletivos, e com valor de passagem Cr\$ 0.50, em 1975 foram adquiridos mais 16 veículos e houve duas altas nos valores das passagens, primeiro passou a custar Cr\$ 0.70 e depois Cr\$ 0.90. Valores considerados altos, uma vez que enquanto o valor da tarifa era Cr\$ 0.70 o salário mínimo era de Cr\$ 376,80, amenizado pelo segundo valor quando o salário mínimo subiu mais do que havia subido a passagem, Cr\$ 532,80 (A HISTÓRIA, 2004).

A Rede Integrada de Transporte - RIT, uniu a integração física com a integração tarifária em 1980 (YAMADA, 2005). A partir da RIT o usuário do transporte pode deslocar-se para diversos trechos da cidade, pagando apenas uma tarifa/passagem (YAMADA, 2005).

Junto à implantação da RIT, vieram os ônibus expressos articulados, passando sua capacidade de 100 passageiros para 160 (IPPUC, 2008).

A Urbanização de Curitiba S.A. - URBS, passou a ser gerente do sistema e concessionária das linhas, em 1986. O gerenciamento do sistema era até então responsabilidade do IPPUC. (A HISTÓRIA, 2004), e como concessionária das linhas, as empresas que operam são chamadas de permissionárias. A URBS em

1996 passou a controlar também o transporte da região metropolitana (IPPUC, 2008). No entanto, se retornarmos à história das linhas coletivas, mesmo antes dos ônibus, até 1986, quando a URBS assumiu o controle das linhas coletivas, o controle oscilou entre empresas estrangeiras e nacionais, privadas e públicas.

A primeira empresa foi a Empreza Curitybana, de 1887, exceção nesta história, pois era brasileira comandada pela Boaventura Clapp, também brasileira, no entanto a Boaventura Clapp vendeu-se ao italiano Santiago Colle em 1895, que passa a controlar a Empresa Ferro Carryl Curitybana, mas que apesar de um contrato firmado para transportar por 90 anos, pessoas e cargas dentro de Curitiba, em 1910 Colle transfere a concessão da Carryl à South Brazilian Railways Co. Ltd., com sede em Londres. Em 1923 a Prefeitura sancionou decreto que permitia a Câmara Municipal a emitir apólices para adquirir o serviço dos bondes urbanos, e em 1924 a Prefeitura consegue o arrendamento e os pertences da South Brazilian passam ser da Prefeitura. Em 1928, como vimos a Companhia Força e Luz do Paraná passa a ser a nova empresa responsável pelo transporte coletivo, a CFLP decreta falência em 1936 e até a URBS assumir o sistema, diversas empresas dominam o transporte, em regime de livre concorrência. (A HISTÓRIA, 2004).

A partir dos anos 70 até o início da década de 90, foram desenvolvidos os componentes do sistema BRT [*Bus Rapid Transit*]. No entanto ninguém ainda conhecia o sistema por este termo/nome (BRT), a princípio era apenas um processo para melhorar o Ônibus Expresso e a RIT. Esse modelo foi ainda nos anos 90 copiado por diversas cidades do mundo.

Em 1991 foram implantadas as Linhas Diretas, conhecidas como “Ligeirinhos”, no ano seguinte os ônibus biarticulados foram implantados nas linhas expressas, e com eles nova capacidade de passageiros, desta vez cada ônibus possuía a capacidade de transportar 270 passageiros, 110 a mais que os articulados que até então circulavam. (IPPUC, 2008).

A última estimativa do transporte coletivo foi elaborada pelo IPPUC em 2008 (vide anexo 1), nesta estimativa os números apontaram: 1.866.678 passageiros em média por dia que utilizavam transporte integrado [Curitiba e RMC, pagantes e não-pagantes], sendo 10 empresas permissionárias que operam no sistema RIT em Curitiba, 403 linhas de ônibus, 29 terminais e 347 estações tubos.

Recentemente, em projeto, há um novo modal, o metrô. Projeto que prevê o inicio das obras em 2012 e entrega da estrutura em 2016. Sobre este modal faremos referência no próximo tópico.

Características do Transporte Público em Curitiba

Atualmente, o sistema de transporte coletivo de Curitiba continua regido pela Rede Integrada de Transporte, a RIT, em regime de integração física e tarifária. Agora, as linhas que fazem parte da RIT podem e são diferenciadas e classificadas. (YAMADA, 2005).

Temos as linhas Expressas, linhas Interbairros, as Alimentadoras, Diretas e as linhas Convencionais. (YAMADA, 2005). As Expressas “São aquelas realizadas com um número reduzido e predeterminada de pontos de parada, bem espaçados ao longo do itinerário, em geral relacionados com a presença de um grande pólo gerador de tráfego no seu entorno, a fim de garantir uma maior velocidade do veículo” (RECK, s/a, p.46).

As linhas Interbairros, segundo a Apostila Transporte Público, é característica da jurisdição do sistema de transporte, ou seja, “referente à abrangência administrativo institucional relacionado com o poder concedente” (RECK, s/a, p.44). Então, poderíamos ter linhas nominadas, municipais, suburbanas, diametais, circulares, radiais envolventes, locais ou setoriais, ou como no nosso sistema existe, as interbairros ou semi-setoriais.

Pois bem, essas linhas interbairros a apostila refere-se sendo aquelas que interligam os bairros (setores) sem passar pelo eixo central da cidade. As Linhas Diretas “São aquelas realizadas sem ponto de parada ao longo do itinerário, interligando diretamente seus pontos terminais e, portanto, com elevada velocidade” (RECK, s/a, p.46). Em Curitiba percebemos paradas, distantes umas das outras, então o que difere das linhas expressas é que o trecho é percorrido em vias de tráfego normal, ou seja, não tem via exclusiva para circulação.

Depois, de acordo com a “função” das linhas temos outras classificações a Troncal, a Seletiva, a Convencional e a Alimentadora. A Convencional “é a linha que

executa ambas as funções (captação, distribuição e transporte), conduzindo o usuário sem necessidade de integração operacional (transferência compulsória)" (RECK, s/a, p.45). Por último, e ainda segundo a Apostila de Transporte Público, temos a Alimentadora "(...) opera nas vias secundárias tendo como funções coletar os usuários e conduzi-los para as linhas tronco [opera em grandes corredores] e distribui-los em sentido inverso, atendendo à função de captação/distribuição" (RECK, s/a, p.45).

Para as linhas de transporte, além dos pontos situados nas ruas onde os ônibus alimentadores, convencionais e interbairros fazem uso, temos mais duas estruturas físicas fundamentais no nosso atual sistema de transporte, o terminal, útil a todas as linhas e, as estações-tubo, que atendem os expressos e os diretos. (YAMADA, 2005). Os terminais segundo Yamada (2005) são pontos de ligação localizados nos extremos dos eixos estruturais, hoje temos 23 terminais²⁶. E, as Estações-Tubo, também de acordo com Yamada, são plataformas de embarque e desembarque, no mesmo nível da porta do ônibus.

Para o usuário do transporte público, utilizador de qualquer linha do sistema, segundo levantamento de Reck (s/a), o importante são o conforto (densidade de ocupação do veículo), o tempo de deslocamento (quanto menos tempo melhor), a acessibilidade (proximidade de terminais e pontos de embarque/desembarque), a confiabilidade (cumprimento dos horários descritos em tabela), a conveniência (condições físicas da estrutura do sistema e tempo de espera), a segurança (proteção contra acidentes e crimes) e, os custos da tarifa (o valor cobrado é acessível e vem a encontro da infraestrutura ofertada?).

De acordo com a biografia de Jaime Lerner²⁷ "Durante seu primeiro mandato, Lerner consolidou a transformação urbana e implantou o Sistema Integrado de Transporte Coletivo reconhecido mundialmente por sua eficiência, qualidade e baixo custo." Frente a isso, Müller (2004) complementa em sua dissertação:

"(...) o famoso sistema de transporte coletivo é apresentado como um sistema rápido, pontual e eficiente, referenciando sistemas de transporte coletivo do "Primeiro Mundo". Como uma pequena parcela da população da cidade conhece este "outro mundo", as pessoas permanecem ligadas a um

²⁶ <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/PORTAL/equipamentos/index.php?pagina=terminais>. Acesso: 13-03-2012.

²⁷ Disponível: <http://arquitetos.jaimelerner.com/a/jaime-lerner/>. Acesso: 12-03-2012

fantasma, acreditando apenas numa propaganda, num significante sem significado." (MÜLLER, 2004, p.29).

Uma pesquisa qualitativa realizada em janeiro de 2011 com 510 entrevistados pela Paraná Pesquisa²⁸, revela que para os usuários a passagem é cara e o transporte não oferece qualidade. "Apesar de ser o transporte mais utilizado pelos entrevistados (58,2% usam o ônibus) e ser considerado ótimo e bom por 53% deles, metade das pessoas ouvidas apontaram a lotação como o maior problema do transporte coletivo da capital. O preço da passagem apareceu em terceiro lugar, com 18%. Em segundo, com 38%, ficou a demora entre os ônibus".²⁹

"É hora de adotar inovações que proporcionem mais eficiência e qualidade para o transporte público por ônibus. Reservar espaço viário para o transporte público, investir em vias exclusivas, reestruturar as atuais linhas de modo a concentrar demandas em terminais de integração para, então, interligá-los através de eixos de transporte de superfície bem equipados (canaletas exclusivas, ônibus maiores, integração físico-tarifária, embarque em nível pré-pago, etc.), são medidas necessárias e que se mostram eficientes e viáveis em curto prazo." (JAIME, 2009, p.9).

Reck (s/a) observa que o transporte coletivo deve-se adequar as características de onde ele é implantado, e ir se adaptando as mudanças relativas aquela sociedade onde ele é inserido. Em Curitiba o ônibus é o modal adquirido pelo município, que, como vimos já foi referência para outras cidades. No entanto, bem observado ainda por Reck (s/a), restrito principalmente as grandes metrópoles devido ao alto custo que eles representam o bonde, o trem de subúrbio e principalmente o metrô tem sido pensado como solução no transporte público atual.

Em outubro de 2011, a Presidente da República, Dilma Rousseff, anunciou os investimentos para a construção do metrô curitibano³⁰. A princípio, no Projeto Metrô Curitibano, o modal atenderá a região sul da cidade, sendo assim, serão 13 estações do terminal do CIC/Sul até a Rua das Flores no Centro da cidade. No primeiro nível das estações planejadas encontramos um estacionamento de bicicletas e automóveis, com o objetivo de integração dos motoristas com o modal

²⁸ <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=1144335&tit=Novos-onibus-ligeiros-e-articulados-Inter-2-entram-em-operacao-ate-agosto>. Acesso em: 13-03-2012.

²⁹ <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=1144335&tit=Novos-onibus-ligeiros-e-articulados-Inter-2-entram-em-operacao-ate-agosto>. Acesso em: 13-03-2012.

³⁰ <http://www.brasil.gov.br/noticias/arquivos/2011/10/13/uniao-investira-r-1-bi-do-orcamento-no-metro-de-curitiba-e-mais-r-750-mi-do-fgts>. Acesso: 13-03-2012.

metrô³¹. A Presidente Dilma acredita que temos que utilizar no espaço urbano brasileiro todos os modais, o metrô, o sistema BRT [Trânsito Rápido de Ônibus], o VLT [Veículo Leve sobre Trilhos] e os corredores de ônibus.

Para o comparativo elaborado pela empresa Jaime Lerner Arquitetos Associados para a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, o metrô pode ser um equívoco da mobilidade urbana. “Nada como um metrô para se prometer ao cidadão, já que esse veículo para o ideal: é rápido, viaja pelo subsolo, longe e, leva as pessoas confortável e rapidamente ao seu destino.” (JAIME, 2009, p.13). Agora, o estudo que se faz é para comprovar que se o veículo é rápido, não necessariamente a viagem também será. O que o estudo levantou é que:

“(...)as estações são mais espaçadas, portanto há que se caminhar para alcançá-las. Depois, descer (e subir) por escadarias imensas – nem sempre automatizadas – e percorrer longos corredores até se chegar à plataforma desejada, onde se aguarda cada comboio em média de 2 a 5 minutos. Caso haja a necessidade de se fazer uma transferência para outra linha, repete-se o processo anterior, consumindo outros 15 ou 20 minutos preciosos.” (JAIME, 2009, p.13-14).

E, o resultado deste processo é um tempo de viagem muito maior, com muitos mais obstáculos a serem percorridos, sobretudo se levarmos em consideração pessoas idosas, com crianças ou outras limitações (JAIME, 2009).

Em contrapartida temos o sistema BRT, que caracteriza-se por possuir terminais de integração (operação tronco-alimentadora), a Rede Integrada como um todo nas linhas disponíveis, veículos de alta capacidade, estações-tubo, e as linhas diretas. . “Entre as grandes vantagens dos sistemas de BRT destacam-se seu custo relativamente baixo e a rapidez de implantação” (JAIME, 2009, p.16).

Curitiba é adepta ao sistema BRT, tem em projeto o metrô, e Libard (2007)³² tem mais uma proposta chamada de “Cidade sobre Trilhos”, modelo para o sistema VLT. Para Libard:

“As cidades se configuram através de redes sociais e urbanas que geram constantes contradições, as quais podem ser observadas dentro do espaço físico, tendo no sistema viário um espaço de permanente disputa entre seus usuários. A necessidade de movimento dos cidadãos depende de como a

³¹ <http://www.metro.curitiba.pr.gov.br/> Acesso: 13-03-2012.

³² LIBARD, Rafaela Zatti. **Cidade Contemporânea: cidade sobre trilhos.** 3º Concursos de Monografia CBTU, 2007. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/monografia/2007/trabalhos/rafaelazatti.pdf>. Acesso: 17-11-2012.

cidade está organizada e de como está implantado o planejamento de transporte. O crescimento das grandes cidades e o uso indiscriminado do automóvel particular vem estabelecendo um ambiente caótico, refletido no baixo índice de mobilidade urbana e na pequena preocupação em gerar mobilidade às pessoas de baixa renda." (LIBARD, 2007, p.2).

A solução que a autora encontra neste caso, é a utilização do Sistema VLP³³, ou seja, um veículo que vai transitar em linha férrea [revitalizada] silencioso, não poluente e baixo, que implica em não precisar de plataforma para o embarque e desembarque. A ideia do projeto de Rafaela Libard (2007) é recuperar as áreas segregadas do leito ferroviário de Curitiba "(...) o qual se estende desde o atual pátio de manobras (aqui, criam-se espaços de passagem e de lazer, fazendo ligação com a atual rodoviária, (...)) e segue até o teatro paiol." (LIBARD, 2007, p. 2).

"A experiência tem demonstrado ainda que os sistemas de VLT operados em via urbana não têm atingido a performance necessária para atendimento de grandes demandas, dada a sua rigidez operacional." (JAIME, 2009, p.31).³⁴

A autora, Libard (2007), percebe que com a recuperação do leito ferroviário é possível valorizar as áreas em redor, possibilitando também as áreas de lazer – como na citação acima-, importantes também à mobilidade urbana.

No livro "Na Metrópole"³⁵, encontramos o lazer como estudo de antropologia urbana. Estudos realizados na cidade de São Paulo (SP), revelam que primeiro o lazer foi alcançado com melhores condições de trabalho pós o início do capitalismo, e é tido como uma forma de preencher o tempo livre. Além do mais, o ponto de desfrutar do lazer pode ser atingido percorrendo um trajeto. "Os trajetos levam de um ponto a outro através de pórticos. Trata-se de espaços, marcos e vazios na paisagem urbana que configuram passagens." (MAGNANI e TORRES (orgs),2008, p.45).

Libard (2007) acredita que a segregação da malha rodoviária gera espaços vazios. Espaços vazios em uma sociedade "supermoderna" – como veremos no próximo capítulo com Marc Augé (1994) - nos remete então a um espaço mal utilizado, uma vez que a supermodernidade de Augé é caracterizada de excessos,

³³ Modelo de carro silencioso, não poluente, baixo e que circula sobre linha férrea.

³⁴ Vide anexo 2 para verificar as capacidades de cada modal e, anexo 3 para verificar o tempo gasto por deslocamento para cada modal.

³⁵ MAGNANI, José Guilherme C. e, TORRES, Lillian de Lucca. **Na Matrópole textos de antropologia urbana.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Fapesp, 2008.

inclusive excesso de espaços. Para Augé (1994) “temos que reaprender a pensar o espaço”. (AUGÉ, 1994, p.38).

“Cada cidade precisa extrair o melhor de cada modo de transporte que tenha, seja na superfície, seja subterrâneo. A chave reside em não se ter sistemas competindo no mesmo espaço e utilizar tudo aquilo que a cidade tem da forma mais efetiva.” (JAIME, 2009, p.14).

E para que os espaços sejam de fato bem utilizados, devemos compreender a realidade no tempo e no espaço que temos.

Embasamento Teórico

Isso significa que, não apenas precisamos entender o que vem a ser a realidade onde estamos atuando, mas o que essa realidade representa a princípio no bem estar público. Assim sendo, precisamos fazer uma reflexão sobre o que são políticas públicas e como estas se inserem dentro de um ambiente de pós-modernidade, focando é claro nas questões de transporte público.

Segundo Celina Souza (2006)³⁶, as políticas públicas iniciam nos EUA e recebem quatro pais fundadores: H. Laswell, nos anos 30, apresentou uma forma de mesclar as pesquisas acadêmicas com a realidade empírica; H. Simon, nos anos 50, introduziu um conceito onde a racionalidade dos decisores públicos é limitada por problemas comuns na formulação de política públicas, mas que podem ser solucionadas se existir um conjunto de regras e incentivos; C. Lindblom, entre os anos 60 e 80, criticou Laswell e Simon, alegando e propondo observar as políticas públicas, suas relações com as disputas de poder e integrações entre as fases do processo decisório. D. Easton, nos anos 60, propôs que as políticas públicas são como um sistema e que formulação, resultados e ambientes devem interagir.

No entanto,

³⁶ SOUZA, Celina. **Políticas Públicas: uma revisão de literatura.** Revista Sociologias, ano 8, nº16, Porto Alegre, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16.pdf>. Acesso: 30-03-2012.

“ Não existe uma única, nem melhor, definição sobre o que seja política pública. Mead (1995) a define como um campo dentro do estudo da política que analisa o governo à luz de grandes questões públicas e Lynn (1980), como um conjunto de ações do governo que irão produzir efeitos específicos. Peters (1986) segue o mesmo veio: política pública é a soma das atividades dos governos, que agem diretamente ou através de delegação, e que influenciam a vida dos cidadãos. Dye (1984) sintetiza a definição de política pública como ‘o que o governo escolhe fazer ou não fazer’. A definição mais conhecida continua sendo a de Laswell, ou seja, decisões e análises sobre política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz.” (SOUZA, 2006, p. 5).

É com este último significado de Laswell, que Rodrigues (2010)³⁷ inicia seu livro “Políticas Públicas”. No entanto, Rodrigues (2010) através de um viés político, diz que políticas públicas são processos de tomada de decisões coletivas que devem ser compartilhadas, ou seja, uma política comum.

Desta forma, podemos definir políticas públicas como uma área de atuação onde o governo deve planejar e aplicar ações influenciadoras nos grupos sociais. É uma área onde várias disciplinas podem interferir, assim como algumas teorias e modelos analíticos também. “(...) aquilo que o governo faz ou deixa de fazer é passível de ser (a) formulado cientificamente e (b) analisado por pesquisadores independentes.” (SOUZA, 2006, p.3). O que de fato propomos neste trabalho, englobar diferentes disciplinas (Ciência Política, Antropologia e Sociologia), com uma teoria, revisões bibliográficas e realidade empírica, tornando o trabalho científico. Inclusive, a Ciência Política, tem uma função primordial quando se trata de políticas públicas, pois, segundo Rodrigues (2010), esta área do conhecimento procura entender as causas e consequências, avalia as ações adotadas por momento e contexto e verifica se de fato esta seguindo os rumos corretos para uma boa política.

Também precisamos definir o período que vamos analisar: o período pós-moderno. Para Mendes (2011) o prefixo “pós” é primeiro uma resposta ao moderno e, depois, um esgotamento de taxinomias.

³⁷ RODRIGUES, Marta M. Assumpção. **Políticas Públicas**. São Paulo: Publifolha, 2010.

A utilização do termo pós-moderno, geralmente gera discussões quanto a sua existência ou não³⁸. A afirmação ou negação de qualquer fato da pós-modernidade aqui não será discutido, neste caso, ou neste capítulo, iremos tratar o período pós-moderno como uma verdade, independente de ser continuidade ou ruptura com a modernidade.

Augé (1994) chama a pós-modernidade de supermodernidade e, em sua linha teórica baseia-se, sobretudo em Mauss³⁹ e percebe que na supermodernidade existe outra entonação quanto ao tempo. Como usamos o tempo e de que maneira dispomos dele? Augé (1994) explica que com a ideia de progresso (aqui nos detemos ao progresso urbano, mas Augé (1994) trata de um progresso como um todo social) era antes explicado como causa e consequência, ou seja, algo veio/aconteceu antes para sermos o hoje, mais precisamente, as atrocidades como guerras, genocídios e totalitarismos de século XIX, explicavam o século XX. Essa visão de “tempo”, na supermodernidade, deixou de ser utilizada, pois, agora, o século XX deve ser estudado com reflexos do próprio século XX e não por reflexos do século XIX, bem como a pós-modernidade (para Augé, 1994) deve ser vista como ela própria, com traços próprios e não com reflexos da modernidade (percebemos a pós-modernidade sendo uma ruptura com o período anterior).

Baumann (2009) considera a pós-modernidade uma nova realidade sociocultural a qual o autor chama de modernidade líquida (líquido, porque como Baumann afirma diferentemente dos sólidos os líquidos não mantêm formas fixas). O Doutor em Filosofia Paolo Cugini (2008)⁴⁰ em análise as obras de Baumann reflete que a nova realidade acontece tudo de maneira muito rápida que causa medo e incerteza aos membros desta nova sociedade.

³⁸ O fenômeno pós-modernidade é algo questionável por alguns autores. Da linha de autores que acreditam que a pós-modernidade de fato existe temos os autores que defendem a pós-modernidade como uma continuação da modernidade e, temos a linha de pensadores que defendem a pós-modernidade como uma ruptura com a modernidade.

³⁹ Sociólogo e Antropólogo é considerado o “pai” da Etnologia Francesa.

⁴⁰ CUGINI, Paolo. **Identidade, Afetividade, e as Mudanças Relacionais na Modernidade Líquida na Teoria de Zygmunt Baumann**. Revista Diálogos Possíveis, FSBA, 2008. Disponível em: http://www.faculdadesocial.edu.br/dialogospossiveis/artigos/12/artigo_10.pdf Acesso em: 28-03-2012.

"As distâncias já não importam, ao passo que a ideia de uma fronteira geográfica é cada vez mais difícil de sustentar no 'mundo real' (...) a 'distância' é um produto social, sua extensão varia dependendo da velocidade com a qual pode ser vencida (e, numa economia monetária, do custo envolvido na produção dessa velocidade). Todos os outros fatores socialmente produzidos de constituição, separação ou manutenção de identidades coletivas – como fronteiras estatais ou barreiras culturais – parecem, em retrospectiva, meros efeitos secundários dessa velocidade." (BAUMANN, 1999, p.19).

Para Baumann (1999), no final do século XX a forma de exploração de capital tornou-se diferente do que se via até então. Antes se extraía os excessos, agora com a nova liberdade de capital a exploração é irrestrita, inclusive no que diz respeito à mobilidade. Quanto ao quesito mobilidade, baseamo-nos também nos conceitos de Baumann (1999) e abordamos "próximo" e "longe". Próximo é o lugar onde o indivíduo se sente a vontade, já o longe é onde o indivíduo não é íntimo, não é sempre que frequenta e teme-se o perigo. Por exemplo, Curitiba, uma cidade com 434.967 km², nem tudo no dito popular é considerado próximo, conhecido. Com a acessibilidade de deslocamento e o incentivo (incentivo como custo das passagens, comodidade, rapidez, conforto....) de utilização do transporte coletivo, o longe pode tornar-se próximo e, de fato, seria uma política de boa utilização e reconhecimento do espaço urbano. Segundo Mendes (2011), cada indivíduo determina a proximidade de acordo com a quantidade de relações sociais com outros grupos ou círculos sociais, ou seja, as práticas sociais também servem para unificar as distâncias.

Para tanto afirma Baumann:

"quanto mais o espaço e a distancia se reduzem, maior é a importância que sua gente lhe atribui; quanto mais é depreciado o espaço, menos protetora é a distancia, e mais obsessivamente as pessoas traçam e deslocam fronteiras. E, sobretudo nas cidades que se observa essa furiosa atividade de traçar e deslocar fronteiras entre as pessoas." (BAUMANN, 2009, p.14).

O acesso, a determinação do próximo e do longe pode ser relativo quanto à capacidade de pagar, como diz Steven Flusty (FLUSTY apud BAUMANN, 1999, p. 28). Assim todos querem se tornar elites e o espaço, o território urbano torna-se um

campo de batalha. Mendes (2011) explica que a cidade atual não pode mais ser vista como uma unidade, pois a cidade não consegue mais ser delimitada.

Ainda para Mendes (2011) a pós-modernidade trouxe consigo uma nova abordagem de política das diferenças, de consumo e especialmente novos estilos de vida urbana, onde existe um espaço urbano fragmentado.

A cidade pós-moderna apesar de ser produzida por uma sociedade moderna, como afirma Mendes, sofreu mudanças que exigem até mesmo novas teorias, novos estudos que tentem explicá-la. Assim como Baumann (1999), Lefebvre (2008) e Mendes (2011) compartilham que a cidade pós-moderna entra para seu novo ciclo, uma fase nova, a partir de uma industrialização (fordismo).

Lefebvre (2008) descreve principalmente a cidade moderna, mas não se limita somente a esta definição, e sim da sociedade moderna e das mudanças ocorridas na cidade e com a sociedade atual. Também o autor percorre um caminho sentido a industrialização para tentar explicar a problemática urbana, no entanto já de princípio revela que não se pode entendê-la, pois nem mesmo se conhece a problemática urbana.

É por conta do desenvolvimento da sociedade que hoje se percebe cada vez mais uma atenção voltada a problemática da mobilidade urbana em políticas públicas, o que questionamos e por isso talvez possamos concordar com Lefebvre, é que se não conhecemos a problemática de fato, as políticas públicas não estão sendo elaboradas de maneira adequada ao ponto de solucionar a mobilidade urbana, como veremos no próximo capítulo. A partir da linha de pensamento lefebvreano que vamos comentar sobre o fenômeno urbano.

Fenômeno Urbano-Social

Para, primeiramente comentarmos sobre o fenômeno urbano, precisamos conceituá-lo e traçar meramente uma trajetória de sua formação. Essa trajetória que

idealizou o fenômeno urbano é considerada por Lefebvre (2008) como uma “revolução urbana”.

Mas antes de chegarmos a uma definição de Revolução Urbana, passemos pelo conceito de uma “sociedade urbana” e “tecido urbano”. Sociedade urbana, segundo Lefebvre é “(...) a sociedade que resulta de urbanização completa” (LEFEBVRE, 2008, p.13), nasce de uma urbanização, como veremos a seguir na trajetória da Revolução Urbana. Logo temos “tecido urbano”, ainda de acordo com Lefebvre, é o conjunto de manifestações de predomínio/relevância da cidade/urbano sobre o campo/rural. Para tanto, “Revolução Urbana” é.

“(...) o conjunto das transformações que a sociedade contemporânea atravessa para passar do período em que predominam as questões de crescimento e de industrialização (modelo, planificação, programação) ao período no qual a problemática urbana prevalecerá decisivamente, em que a busca das soluções e das modalidades próprias à sociedade urbana passará ao primeiro plano.” (LEFEBVRE, 2008, p.16-17).

Agora, depois de algumas conceptualizações definimos uma trajetória da Revolução Urbana. Vamos seguir a linha teórica de Lefebvre (2008) e tracemos um eixo inicial:



Onde, o (0) zero representa a origem e o (100) cem representa a sociedade urbana, onde é posta como zona de confusão, zona crítica. Para facilitar o raciocínio tracemos outro eixo:



Onde, podemos, de acordo com Lefebvre (2008), classificar a cidade política sendo regida pela escrita, ordem, poder, artesanato, trocas comerciais, ela administra, protege e explora o território; a cidade comercial é baseada em uma troca social, tida como uma função social da cidade, por conta dessa função social fez surgir uma nova estrutura do espaço urbano. Baumann (2009) afirma que a cidade se transformou por dois motivos, a concentração do capitalismo nas grandes áreas urbanas e porque as cidades tornaram-se objetos de concentração populacional, sendo assim houve uma distribuição de renda diferenciada em bairros nobres e populares. O crescimento da produção industrial mais do que sobrepuja as trocas comerciais, multiplicou-as e permitiu a cidade ser chamada de industrial. A zona crítica é considerada o período em que nos encontramos, foi na zona crítica que ocorreu e ocorre as consequências das cidades anteriores, sobretudo a industrial.

Apesar de o eixo atual ter chego até a zona crítica, ter ultrapassado a linha do bairro Cidade Industrial, a sociedade urbana para Lefebvre (2008) ainda não é presente e, para ser futuro deve ser derrubada as barreiras que a impediram de ser real e atual. E, por que existem essas barreiras? Porque existe um pré-conceito que coloca o “urbanismo” como sendo um campo cego. Seria uma cegueira que não é vista e nem reconhecida. Seria dizer que o “cegante” é o urbano e os “cegados” são os que no urbano habitam. É dizer que o urbano não é um problema, o problema é quem lida e esta inserido nele, possuindo uma pré-visão, um pré-conceito e, por isso, não sabe como conduzi-lo. Ferreira (1970)⁴¹ diz que a sequência da trajetória urbana provavelmente nos leve a uma possível sociedade urbana e diz ainda que a cidade é um grande laboratório.

Se, novamente seguirmos a linha de Augé (1994) para traçar o fenômeno urbano iremos partir para uma visão total de uma sociedade traçada por Mauss, explicada como uma “(...) experiência de uma sociedade precisamente localizada no tempo e no espaço (...)” (AUGÉ, 1994, p.25). O tempo como vimos, para Augé (1994) deve ser renovado, cada progresso, cada período deve ser novo. E, no que

⁴¹ FERREIRA, Vitor Matias. *O Fenómeno Urbano: notas prévias para a formulação de um objeto.* Revista Análise Social, Vol. VIII (nº 29), p. 116-140. Lisboa, 1970. Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1224255230K6bPA4me3Bw99CA3.pdf>. Acesso em: 25-05-2012.

diz respeito à evolução do transporte público curitibano percebemos que ora ele é inovação e ora ele é continuidade.

Façamos uma breve análise no espaço curitibano: o transporte público iniciou-se com os bondes em 1887, iniciativa, mudança para o momento. Em 1895 houve a implantação dos bondes elétricos, uma vez que alterou a tração (de animal para motor) consideramos aqui uma leve mudança, mas não uma completa ruptura. Somente em 1928 com a implantação dos ônibus podemos considerar uma ruptura com o transporte anterior. A partir de então temos uma longa continuidade, com aprimoramentos e, com a promessa de um metrô, assim que concluído teremos uma nova ruptura (não completamente, uma vez que os ônibus não serão todos substituídos pelo modal metrô.). O que podemos concluir com esta curta análise no transporte de Curitiba, só considerando suas máquinas, é que não temos períodos fixados de mudanças, não é, por exemplo, a cada tanto tempo que há uma ruptura e, também quando há uma ‘ruptura’ ela não é completa, há sempre uma continuidade. Para tanto, não é possível afirmarmos que a teoria de Augé (1994) para explicar o fenômeno urbano não poder ser levada em consideração em todos os espaços e em todos os tempos de uma sociedade. (veremos a seguir a definição de tempo e espaço para Augé).

Acima, fizemos uma análise quanto à utilização do espaço urbano pela sociedade. E se, ao invés de analisarmos o urbano como um espaço atingido pela sociedade, partíssemos para uma análise do urbano como um espaço utilizado por cada indivíduo de uma sociedade. Neste caso estaríamos nos colocando no espaço pós-moderno de Baumann (1999), o qual acredita que neste período há uma preocupação individual e não social, há uma individualização ou então como Lefebvre (2008) nos apresenta, diz que os estudos urbanos devem focar nas necessidades do “ser”.

No entanto, Lefebvre (2008) aponta como uma possível “solução” aos estudos urbanos as necessidades do ser, mas em sua apresentação entende que a cidade é uma projeção em um terreno, onde há relações sociais. Ou seja, deve-se atentar as necessidades do “ser” e não esquecer que este necessariamente participa de um grupo social.

Nas políticas públicas precisamos além de nos posicionar com neutralidade, a fim de evitar qualquer tipo de pré-conceito em torno do assunto envolvido, também nos colocarmos no lugar do outro, assim como a antropologia nos ensina.

Até agora, bem como no capítulo anterior, nos detemos a explicar a lógica das máquinas do transporte público curitibano, agora, com base na teoria antropológica de tempo e espaço de Augé (1994), iremos no deter ao indivíduo pertencente a uma sociedade supermoderna.

Para a antropologia há um único objeto intelectual (Augé, 1994), a questão do outro e, a partir deste objeto há diferentes campos de investigação.

Augé (1994) considera que “toda representação do individuo é, necessariamente, uma representação do vínculo social que lhe é consubstancial” (AUGÉ, 1994, p.24). Já Mauss *apud* Augé (1994) diz que o homem estudado pelo etnocentrismo sociológico não é o individualista controlado pelas elites, mas sim é um homem comum que se deixa definir como um todo, como uma totalidade, mas que não deixa de ser localizado em um tempo e em um espaço.

Estudando o “outro”, o etnocentrismo antropológico consegue definir outros objetos de pesquisa (secundário, digamos assim) e, aqui, podemos estudar processos de transformação ou de mudança social, o que chamamos até agora de baseado em Lefebvre (2008), de fenômeno urbano-social, ou também, podemos definir como objeto de estudo o mundo contemporâneo, o que estamos tomando com verdade o termo pós-moderno ou supermodernidade para o teórico Augé (1994).

Ainda para Augé (1994), o fenômeno pós-moderno atenta para dois âmbitos que dizem respeito tanto a linha do fenômeno urbano-social, como para a supermodernidade. Primeiro, a percepção do tempo. Depois, a percepção do espaço.

Além de Augé (1994), Antony Giddens (1991)⁴² também trabalha com a teoria de tempo e espaço. Giddens (S/A) com um viés sociológico, propõe a ideia de

⁴² GUIDDENS, Antony. **As Consequências da Modernidade**. São Paulo: UNESP, 1991.

tempo e espaço num período moderno, mas com um pensamento de um pós moderno previsto para um curto prazo. E, Augé (1994), com viés antropológico, propõe a teoria de tempo e espaço tomando como verdade a ideia do pós moderno (o qual vale a pena lembrar que ele chama de supermodernidade). Ambas as teorias foram publicadas no início dos anos 1990, com o detalhe que um acredita que a pós modernidade iria acontecer e o outro acreditava em uma pós modernidade já ativa. Como estamos tomando como verdade um pós modernidade existente, veremos com mais detalhe o que Marc Augé (1994) aponta sobre tempo e espaço. Como o ser percebe e utiliza o tempo e o espaço na supermodernidade?

Para entendermos o significado de tempo, voltemos a ideia inicial do capítulo onde mostramos que, de acordo com a definição de supermodernidade, um século não pode ser entendido em função do outro, ou, um período não pode ser entendido em função do outro, significa então dizer que, a supermodernidade tem um tempo característico de identidade própria.

Quanto ao indivíduo desta sociedade pós ou supermoderna, este vê os anos passarem e o ontem vira história muito rapidamente. Será por conta da grande quantidade de funções que a cidade supermoderna oferece? Para Augé (1994) – talvez hoje poderia ser feita outra análise devido ao desenvolvimento repentino tecnológico, não percebido com tanta voracidade no ano em que seu livro foi escrito – a rapidez com que o indivíduo percebe o tempo passar, deve-se ao fato de acontecimentos muitas vezes imprevisíveis na sociedade, o que o autor chama de superabundância fatual.

Logo, temos também a superabundância espacial. Agora, há excesso de espaço ou há pouco espaço do ponto de vista do ser? Se há excesso de espaço este é então mal utilizado?

Devemos atentar que na supermodernidade o longe pode ficar perto, devido aos meios de transporte e também porque, por meio da tecnologia, podemos “conhecer” ambientes que nem se quer pisamos um dia. Modo este que podemos comparar com a crítica de Walter Benjamin (apud, Avelar, 2008) quando diz que a aura só está contida na foto original, por exemplo, a foto de um quadro não é válida, as imagens de um lugar são válidas se forem vistas de perto, ou seja, a reprodução

compromete a arte, compromete a realidade. No entanto, percebemos que este diagnóstico de Benjamin não tem sido relevante na supermodernidade.

Para tanto, parece que a noção de espaço para o ser, torna-se um tanto quanto superficial e/ou abstrata. E quando o espaço territorial torna-se pensável, este acaba que por um “Não-Lugar”, termo também introduzido por Augé (1994) e que exemplifica sendo “(...) instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) [e] (...) os próprios meios de transporte ou grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são estacionados os refugiados do planeta.” (AUGÉ, 1994, p. 36-37).

A superabundância, primeiro fatal, é apreciada somente se levarmos em consideração a também superabundância de informações e as interdependências que os fatos geram um com os outros. E, depois, a superabundância espacial se considerarmos a descentralização do olhar, da possibilidade de ter conhecimento do outro lugar.

No entanto o ser ainda não aprendeu, segundo Augé (1994), a olhar o espaço. Para Augé (1994), o tempo fica como um problema a ser resolvido também pelos historiadores, mas o espaço é assunto ‘exclusivo’ do etnólogo, sendo assim este – bem como um formulador de políticas públicas urbanas – deve aprender a observar e então utilizar o espaço.

A pós-modernidade acaba sendo explicada com uma única palavra: excesso. Ou seja, são por excessos de tempo e espaço que a sociedade pós ou supermoderna esta constituída, e é com esses excessos que devemos trabalhar para que uma política pública no nosso período pós-moderno resolva a problemática urbana, como citou Lefebvre (2008).

Propomos aqui, claro, analisar as políticas de mobilidade urbana no âmbito do transporte público, no entanto, com a resolução de uma problemática urbana acaba implicando na resolução de uma mobilidade urbana como um todo, como exemplificada quando abrimos este trabalho, resolver a necessidade de deslocamento tida pelo indivíduo, seja pelo modal de sua preferência.

E, como utilizar no tempo, o espaço correto para planejar e aplicar uma política pública de Mobilidade Urbana em Curitiba, de moda a conseguir resolver a problemática urbana? Antes de responder essa pergunta, devemos atentar as regras que a cidade propõe para o meio Urbano.

Análise de Políticas Públicas de Mobilidade Urbana

Partimos com a hipótese de que uma boa política pública de mobilidade urbana é aquela que será localizada no tempo e, sobretudo no espaço, com as definições que vimos no capítulo anterior e, devemos atentar as regras que já estão a disposição desde 1966 em anexo ao Plano Diretor da Cidade de Curitiba.

Pereira (2001)⁴³ entende que é por meio do cotidiano da população que se dá a formação do espaço urbano, sendo que este é segmentado e lhe é atribuído valor econômico. Essas características que a autora descreve estariam ligadas aos períodos modernos e, ainda mais, com o pós-moderno⁴⁴.

Além de uma atribuição econômica, há também uma atribuição de valor social, e ambos os valores (social e econômico) são designados de acordo com as desigualdades impostas. Há áreas de má qualidade e vice-versa e há relações sociais “boas” e “má” sobre cada segmentação de espaço (PEREIRA, 2001). Por exemplo, “A Cidade de Curitiba (...) [demonstra] as contradições da produção do espaço que se baseia em um conceito de ‘progresso’ urbano que contém em si mesmo sua negação: a qualidade de uma área é medida em contraposição à precariedade de outras”. (PEREIRA, 2001, p.49).

Apesar de a Lei Orgânica Municipal⁴⁵ e o Estatuto da Cidade⁴⁶ marcarem presença em boa parte dos municípios brasileiros, em Curitiba temos o Plano

⁴³ PEREIRA, Gislene. **A Natureza (dos) nos Fatos Urbanos: produção do espaço e degradação ambiental.** In: Desenvolvimento e Meio Ambiente. Edição nº3. Curitiba: Editora UFPR, p.33-51.

⁴⁴ Gislene Pereira considera o desenvolvimento de segmentação do espaço e atribuição de valor econômico sobre ele, principalmente pós os anos 1960

⁴⁵ Lei Orgânica é uma espécie de Constituição Municipal, são regras de comportamento que devem ser seguidas pela população de determinada cidade. A Lei Orgânica não pode contrariar as constituições Federal e Estadual e nem qualquer outra lei.

Diretor⁴⁷ que “(...)busca em seu detalhamento atender, realizar, as expectativas dos municípios em relação ás necessidades e aspirações referentes àquelas situações específicas de um determinado local, mesmo que possam ser comuns a outros locais” (BERNARDI, 2007, p.356)⁴⁸.

Desta forma entendemos que de fato o Plano Diretor demonstrar que há diferenças entre um segmento de um espaço e outro, e que as atribuições de valores são consequências talvez até das diferenças sociais aplicadas sobre um determinado espaço em relação a outro.

Bernardi (2007) aponta que é previsto no Plano Diretor que cada período de gestão municipal trace diretrizes com metas e objetivos urbanos, até porque entendemos aqui que o tempo sofre alterações muito significativas constantemente, assim como o espaço também sofre alterações.

“[O](...)Plano Diretor (...) apostava no direcionamento da expansão da malha urbana em função do trajeto a ser seguido pelos futuros eixos estruturais. Nestes seriam colocadas canaletas exclusivas de ônibus expressos (...). Além disso, a pedestrianização do centro (...) e a delimitação de um sistema viário privilegiavam o transporte coletivo, desencorajando o uso do automóvel particular.” (OLIVEIRA, 2002, p.181)⁴⁹.

De todas as gestões desde a elaboração do Plano Diretor de Curitiba, o Prefeito que mais recebeu elogios e que angariou prêmios à cidade foi Jaime Lerner⁵⁰.

Lerner foi um dos responsáveis pela elaboração do Plano Diretor, bem como a criação do IPPUC na capital. Além do mais, foi em sua gestão que Curitiba ficou conhecida como modelo internacional em planejamento urbano, recebendo nomeações de Capital Ecológica, Cidade Laboratório de Experiências Urbanísticas

⁴⁶ Estatuto da Cidade” é a denominada pela Lei 10.257/2001 e regulamenta o capítulo “Política Urbana” da Constituição Federal, bem como detalha os artigos 182 e 183 da CF. Seu objetivo é garantir o direito à cidade como um dos direitos fundamentais da pessoa humana.

⁴⁷ Vimos no primeiro capítulo que a diferença do Plano Diretor de Curitiba para com outras cidades é que aqui ele foi aplicado desde o começo e ainda hoje é consultado, sendo de obrigatoriedade para cidades acima de 20 mil habitantes

⁴⁸ BERNARDI, Jorge. **A Organização Municipal e a Política Urbana**. Curitiba: Editora IBPEX, 2007.

⁴⁹ OLIVEIRA, Dennison de. **Curitiba e o Mito da Cidade Modelo**. Curitiba: Editora UFPR, 2002

⁵⁰ Arquiteto e urbanista foi prefeito de Curitiba entre os anos 1971 a 1975, 1979 a 1982 e 1988 a 1992, depois governador do Estado entre 1994 a 2002

e, Capital de Primeiro Mundo. (OLIVEIRA, 2002). Para estes títulos entendemos que avaliações e abordagens foram realizadas, mas que ou esses títulos “esconderam” algumas imperfeições ou, as gestões seguintes se acomodaram com a realidade urbana de até o começo dos anos 90.

O que se observa hoje não são elogios a mobilidade curitibana, e referências de mobilidade são cidades de outros países como Bogotá e Londres⁵¹ A “pedestrianização” e o desencorajado uso do automóvel comentado por Oliveira foram substituídos pelo desenfreado uso do automóvel, seria dizer que as gestões não atentaram que o tempo e os espaços foram se modificando e hoje se percebe uma má utilização do tempo e do espaço. Vejamos exemplos de comentários:

“Pego ônibus duas vezes por dia, são cheios e tenho que esperar muito”⁵².

“Mobilidade, conforto, status e privacidade são os principais argumentos utilizados por quem prefere circular pela cidade de carro em vez de andar de ônibus.”⁵³

“Curitiba, que tem o melhor sistema de transporte público do país, está perdendo usuários para o transporte individual.”⁵⁴

“O sistema é para todos, mas para isso precisa ser de qualidade, fazendo com que as pessoas deixem seus carros em casa, utilizando-os mais nos fins de semana para o lazer”⁵⁵.

Segundo Duarte (2006)⁵⁶ os automóveis são os responsáveis pelos congestionamentos nas principais cidades brasileiras, como é o caso de Curitiba,

⁵¹ Bogotá restringiu o uso do automóvel, preocupação com a reconstrução do espaço público, projeto ‘Trasmilenio’. Em Londres visou a ampliação da infraestrutura do transporte já existente e, campanhas de conscientização sobre viagens, ciclismo e caminhada, pedágio urbano, ônibus grátis para menores de 16 anos, entre outras estratégias. <http://dowbor.org/ar/08mobilidadeurbana.pdf>.

⁵² : <http://www.jornalcomunicacao.ufpr.br/materia-3246.html>

⁵³ <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1306231&tit=Gasolina-mais-barata-afasta-usuarios-do-transporte-publico-em-Curitiba>

⁵⁴ <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/2012/06/curitiba-perdeu-14-milhoes-de-usuarios-do-transporte-publico-em-quatro-anos/>)

⁵⁵ <http://www.bemparana.com.br/politicaemdebate/index.php/2012/09/26/transporte-coletivo-perdeu-qualidade-e-usuarios-diz/>)

⁵⁶ DUARTE, Cristovão Fernandes. **Forma e Movimento**. Rio de Janeiro: Editora Viana e Mosley, 2006.

uma vez que o ônibus consegue transportar em média 30 a 40 vezes mais do que o carro e ocupa um espaço viário de até 3 veículos juntos.

Duarte (2006) explica que as políticas de incentivos ao uso do automóvel começou ainda nos anos 60 e 70 quando o Brasil passou pelo chamado “Milagre Econômico”⁵⁷ e que, com o êxodo rural e a migração nesta mesma época de cidades menores para as capitais houve uma concentração talvez até inesperada de pessoas sob um mesmo território. O problema foi que de acordo com que a população aumentou não aumentou a oferta dos transportes públicos, não na mesma proporção.

Passado os anos e hoje as políticas de incentivos a compra de veículos continua sendo uma constante e acessível a grande maioria da população⁵⁸ E, a ausência de oferta de diferentes modais coletivos, a má qualidade dos serviços prestados (caro, desconfortável e em muitas cidades irregulares), só contribui para que cada vez mais pessoas adquiram veículos automotivos e evitem a utilização do transporte coletivo.

Inflexões na Mobilidade Urbana de Curitiba

Se, olharmos para um viés acadêmico, talvez muitas áreas (engenharias, urbanismo, ciências físicas, sociologia e política), segundo Duarte e Ultramari (2009)⁵⁹ concordariam que pequenas inflexões⁶⁰ não conseguem alterar a estrutura

⁵⁷ O Milagre Econômico decorreu da situação externa favorável, do desempenho de variáveis de política econômica no período de 1968-1973 (ditadura militar) e das reformas institucionais do Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG) do Governo Castello Branco (1964-1967). Foi neste período que houve um excelente desempenho da indústria automobilística junto a expansão de crédito ao consumidor.

⁵⁸ “As vendas internas de veículos, (...) foram fortemente afetadas pela crise econômica e, segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), sofreram redução de quase 49% entre julho a novembro de 2008. Em dezembro, quando as alíquotas do IPI (Imposto sobre Produto Industrializado) de automóveis foram reduzidas, teve início um processo de recuperação que faz com que as vendas no primeiro semestre de 2009 superassem aquelas do mesmo período de 2008” IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Nota Técnica – IPEA. Impacts da redução do imposto sobre produtos industrializados (IPI) de automóveis.

⁵⁹ DUARTE, Fábio e, ULTRAMARI, Clovis. **Inflexões Urbanas**. Curitiba: Champagnat, 2009.

⁶⁰ Inflexão indica uma nova fase na dinâmica de uma cidade, ou simplesmente alterações ocorridas nas cidades

de uma cidade, isso porque para uma inflexão urbana ser estrutural esta teria que alterar as relações sociais. Talvez pelo fato que Lefebvre (2008) nos chama a atenção, quando que o meio urbano é um grande laboratório e que o problema esta em quem lida com este meio. Ou seja, por meio das Inflexões Urbanas constatadas em Curitiba e com as conclusões de Lefebvre (2008), poderíamos aqui dizer que o ser que lidam com o meio urbano talvez até tenham de fato conseguido resolver algum dos detalhes que o urbano nos apresenta, no entanto nunca conseguiram resolver o problema por completo por não lidarem com as relações sociais, não incluírem em seus projetos o que a etnologia nos ensinou a chamar de “outro”.

Pelas inflexões ocorridas na capital do Paraná, que deu a ela títulos e consagrações das quais a pouco comentamos e, por estas inflexões que Curitiba ainda hoje é vista como modelo, filtrada aqui por nós como modelo de mobilidade urbana.

Duarte e Ultramari (2009) dizem ser difícil discordar da afirmativa de Curitiba como modelo, pois se os elogios a Curitiba são “Reais ou não, suficientes ou não, adequados ou inadequados, a cidade tem.” (DUARTE e ULTRAMARI, 2009, p. 77). Quanto a isso, quanto a relação que se faz de Curitiba como modelo em mobilidade, Oliveira (2002) não fica de fora do assunto e confirma que Curitiba no quesito do transporte público é uma das melhores cidades do país, se não a melhor,

“sendo utilizado pela população em proporções muito mais favoráveis do que em qualquer outra capital. Mais ainda, a tarifa cobrada não difere substancialmente daquela praticada em outras cidades, que oferecem um serviço bem pior. Nesse sentido, cabe reconhecer o mérito dos gestores do transporte coletivo, o que não invalida, claro, a possibilidade de favorecimentos indevidos aos empresários do setor.” (ULTRAMARI E DUARTE, 2009, p. 186-187).

Agora, poderíamos reafirmar o que a pouco comentamos sobre a desconstrução do uso do transporte coletivo no lugar do uso e a compra compulsiva do automóvel, tida nos dias de hoje. Os elogios a cidade, bem como a criatividade utilizada desde a implantação do Plano Diretor, parece não estar adiantando para o retorno do uso do transporte coletivo, pois o mesmo esta demonstrando pouca agilidade, pouco conforto e o valor impraticável.

Então o que esta faltando para Curitiba tornar-se de fato um modelo de mobilidade urbana, praticada pelos moradores da cidade, no quesito transporte público?

Veremos então o que temos e o que poderíamos implantar como transporte coletivo em Curitiba.

Desde 1965 quando o Plano Diretor começou a ser construído, a Capital escolheu para si o modelo BRT de transporte, e foi através deste sistema que Curitiba tornou-se referência de mobilidade urbana. Pode-se dizer que para o período em que foi implantado o sistema, houve uma boa utilização do espaço urbano curitibano, dado a quantidade de análises que a cidade foi submetida ao passo de conquistar alguns títulos por nós comentados.

O problema em Curitiba é que o tempo passou e o urbano não esta mais se adaptando nem ao tempo e muito menos ao espaço e, por isso se observa a má utilização destes dois itens de extrema importância para a teoria de Augé (1994) (tempo e espaço).

Somente após a divulgação de Curitiba como possível sede da Copa do Mundo 2014⁶¹ observamos uma “preocupação” com o caos que se encontra a mobilidade em Curitiba.

Também com o PAC⁶² organizou-se um projeto de implantação do Metrô pesado na Capital, mas houve divergências com este projeto e cogita-se a ideia de aplicação do sistema VLT ou mesmo o VLP, muito semelhante.

O Metrô como vimos no primeiro capítulo, tem projeto inicial para o eixo sul da cidade, em três níveis de plataforma, sendo as canaletas dos ônibus expressos substituídas pelo o que o projeto chama de *Boulevard*⁶³, ou seja, onde o metrô passará o ônibus expresso será extinto.

Seria muito bom e muito bonito se isso sozinho resolvesse a nossa problemática urbana, de acordo com a empresa Jaime Lerner Arquitetos Associados e como já destacamos no começo do nosso trabalho, cada cidade deve adquirir o modal que observe as suas características próprias, ou seja, seria dizer que não

⁶¹ <http://www.portal2014.org.br/cidades-sedes/CURITIBA/>.

⁶² <http://www.pac.gov.br/obra/35692>.

⁶³ Espaço destinado às pessoas com calçadão, ciclovia, equipamentos de lazer e paisagismo

necessariamente o metrô é o melhor modal a ser aplicado devido as características de geográficas e sociais de Curitiba.

Ainda com base no mesmo estudo da Empresa Jaime Lerner, concordamos que o metrô pode ser mais rápido no trecho em que percorre, no entanto, não se torna mais rápido quando se leva em consideração o deslocamento total do usuário. Significa dizer que o cidadão demora mais tempo para acessar a plataforma e depois de chegar a estação desejada, leva novamente um tempo maior do que o comum para retirar-se do local onde estão as plataformas, sem levar em consideração que, as distâncias entre uma estação e outra é mais espaçada do que as estações que encontramos nos expressos, o que implica que nem todos os usuários vão descer próximo ao seu destino final⁶⁴.

O metrô seria viável em Curitiba, uma vez que não se estivesse apenas tirando o ônibus do subsolo e passando para o subterrâneo, além de que todo modal que for implantado na cidade deve necessariamente interagir com o sistema integrado de passagens.

Os sistemas VLP ou VLT poderiam ser pensados no caso de substituir expressos por ônibus mais leves, menos poluentes, e com menos ruídos, no entanto, com a mesma função do atual sistema BRT.

Para finalizar veremos (em anexo 4) um comparativo de custos entre Metrô e BRT (os dois modais ainda mais cogitados). Para todos os efeitos, além do tempo de deslocamento desvantajoso ao usuário, o metrô também gera muito mais gastos do que o nosso atual sistema.

Seria dizer então, que a partir de nossas análises, levando em consideração além dos custos da cidade, principalmente as necessidades do “ser”, que devem ser prioridades nas políticas públicas. Devemos destacar aqui também, que nossas análises refletem a problemática urbana no sentido do transporte coletivo, não estão destacadas aqui as ciclovias, a substituição do veículo individual pelo coletivo, as áreas de lazer, entre outros destaques que garantiriam a mobilidade urbana.

Vale lembrar também que no começo do nosso trabalho destacamos que a mobilidade urbana é “atributo associado as pessoas e aos bens” é a necessidade de

⁶⁴ Como podemos observar novamente no anexo 3

deslocamento sendo realizada pelo modal de melhor adaptação ao indivíduo. No entanto, tento como verdade a teoria de Augé (1994) que o tempo e o espaço de cada cidade devem ser respeitados, não são todos os modais que podem ser aplicados em uma mesma cidade, mas o que for aplicado deve obedecer as necessidades de deslocamento do indivíduo, de forma cômoda, segura, confortável e obedecendo ao período pós-moderno, rápida.

Conclusões

O presente trabalho teve como função conclusiva a verificação de qual política pública de mobilidade urbana em relação ao transporte coletivo ocuparia da melhor maneira possível o tempo e o espaço de Augé (1994).

Toda a revisão bibliográfica pela qual passamos serviu para que entendêssemos de que maneira o tempo e o espaço foram se transformando e como devemos lidar com este dois itens levando em consideração que ambos estão em constantes transformações.

Concluímos que uma boa política pública de transporte coletivo é aquela que além do tempo e o espaço pensa e age sobretudo a favor do usuário, o que usamos aqui chama-los de “ser”. Entendemos também que provavelmente as políticas públicas de mobilidade urbana em Curitiba não estão sendo pensadas nem no tempo, no espaço e nem no ser, mas sim em uma política pública que vai servir de ponto turístico para a cidade, que vai servir como comparativo a grandes cidades mundiais, mas que não será a que vai garantir a mobilidade ao ser.

Considerando que uma política pública deve ser elaborada posterior a um estudo de caso, poderíamos colocar como uma das ideias de reformulação das políticas pública de mobilidade urbana, a participação popular por meio das audiências públicas, considerando inclusive que os espaços na sociedade pós-moderna é e por isso deve ser trabalho com a ideia de segmentação.

Outro estudo que pode ser complementado a partir deste, é uma análise dos discursos políticos na última campanha para Prefeito e Vereadores de Curitiba (2012). Pode ser analisada a frequência que o assunto foi abordado tanto pelos candidatos a Prefeito, como os candidatos a Vereador, e também observar de que maneira o assunto era abordado, se houve divergência de opiniões e quais foram, por exemplo, os candidatos a prefeito apresentaram propostas ao modal VLP, Metro ou BRT? E, os vereadores, demonstraram apoio a quais modais?

É, sempre a partir de um estudo de caso, de uma reunião de fatores que uma política pública deve ser formulada.

Referências

A HISTÓRIA do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba (1887-2000). Curitiba: Travessa dos Editores, 2004.

AUGÉ, Marc. **Não-Lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade.** Campinas: Papirus Editora, 1994.

AVELAR, Sylvia M. Marteleto. **Benjamin e a Aura.** Revista Exagum, Abril de 2008, Volume I. Disponível em: <http://images.feaznar.multiply.multiplycontent.com/attachment/0/S4@r1wooCpIAHPWDhY1/Benjamin%20e%20aura,%20por%20Sylvia%20Maria%20Marteleteo%20Avelar.pdf?key=feaznar:journal:636&nmid=321650774>. Acesso: 05-09-2012.

BAUMANN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas.** Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1999.

_____. **Confiança e Medo na Cidade.** Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2009.

BERNARDI, Jorge. **A Organização Municipal e a Política Urbana.** Curitiba: Editora IBPEX, 2007.

BINDE, João Luis. **Resenha da obra: “Não-Lugares” de Marc Augé.** Revista Antropos – maio de 2008, Vol. 2, Ano 1. Disponível em: <http://revista.antropos.com.br/downloads/Resenha%201%20-%20N%20E3o->

[lugares%20-%20Marc%20Aug%20E9%20-%20Jo%20E3o%20Luis%20Binde.pdf](http://lugarosocial.org.br/lugares%20-%20Marc%20Aug%20E9%20-%20Jo%20E3o%20Luis%20Binde.pdf). Acesso em: 17-09-2012.

CUGINI, Paolo. **Identidade, Afetividade, e as Mudanças Relacionais na Modernidade Líquida na Teoria de Zygmunt Baumann.** Revista Diálogos Possíveis, FSBA, janeiro a julho de 2008. Disponível em: http://www.faculdadesocial.edu.br/dialogospossiveis/artigos/12/artigo_10.pdf Acesso em: 28-03-2012.

DEMARCHI, Sergio Henrique e, FERRAZ, Antonio Clóvis Pinto. **Transporte Público Urbano: Histórico dos transportes urbanos.** Maringá: UEM, 2000. Disponível em: <http://logisticatotal.com.br/files/articles/ef723bb8b11fc15abcfcd69a945e97d1.pdf>. Acesso em: 05-03-2012.

DUARTE, Fábio e, ULTRAMARI, Clovis. **Inflexões Urbanas.** Curitiba: Champagnat, 2009.

DUARTE, Cristovão Fernandes. **Forma e Movimento.** Rio de Janeiro: Editora Viana e Mosley, 2006.

FERREIRA, Vitor Matias. **O Fenômeno Urbano: notas prévias para a formulação de um objeto.** Revista Análise Social, Lisboa, 1970. Vol. VIII (nº 29), p. 116-140. Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1224255230K6bPA4me3Bw99CA3.pdf>. Acesso em: 25-05-2012

GUIDDENS, Antony. **As Consequências da Modernidade.** São Paulo: UNESP, 1991.

GUIMARÃES, Rosianne Pazinato da Silva. **Engenheiro João Moreira Garcez: Desenhos urbanos e ousadias arquitetônicas na Curitiba dos anos de 1920.** 375 f. Dissertação de Mestrado. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Curitiba, 2005. Disponível em: <http://www.poshistoria.ufpr.br/documentos/2005/Rosianepazinatodasilva.pdf>. Acesso em: 11-03-2012.

IPPUC/ Prefeitura Municipal de Curitiba/ URBS. Orgs. **Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado.** PlanMob Curitiba. Proposta Preliminar. Curitiba, 2008.

JAIME Lerner Arquitetos Associados. **Avaliação Comparativa das Modalidades de Transporte Público Urbano**, Curitiba, 2009. Disponível em: http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/AvaliacaoComparativa_web_semcapa.pdf. Acesso: 11-03-2012.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LIBARD, Rafaela Zatti. **Cidade Contemporânea: cidade sobre trilhos**. 3º Concursos de Monografia CBTU, 2007. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/monografia/2007/trabalhos/rafaelazatti.pdf>. Acesso: 17-11-2012.

MAGNANI, José Guilherme C. e, TORRES, Lillian de Lucca. **Na Matrópole textos de antropologia urbana**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Fapesp, 2008.

MENDES, Luís. **Cidade Pós-Moderna, Gentrificação e a Produção Social do Espaço Fragmentado**. Caderno Metropolitano, São Paulo, Vol. 13 (nº26), p. 473-495. 2011. Disponível em: http://www.cadernosmetropole.net/download/cm_artigos/cm26_222.pdf. Acesso: 28-03-2012.

MÜLLER, Juliane. **Elementos Semióticos no Planejamento Urbano: O caso de Curitiba**. 125 f. Dissertação de Mestrado. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra, 2004. Disponível em: http://dspace.c3sl.ufpr.br/dspace/bitstream/handle/1884/2135/Dissertacao_Juliane_Mueller.pdf?sequence=1. Acesso em: 12-03-2012.

OLIVEIRA, Dennison de. **Curitiba e o Mito da Cidade Modelo**. Curitiba: Editora UFPR, 2002.

PEREIRA, Gislene. **A Natureza (dos) nos Fatos Urbanos: produção do espaço e degradação ambiental**. In: Desenvolvimento e Meio Ambiente. Edição nº3. Curitiba: Editora UFPR, p.33-51.

RECK, Garrone. **Apostila Transporte Público**. Universidade Federal do Paraná – UFPR – Departamento de Transporte. Curitiba: Editora UFPR, s/a. Disponível em:

http://www.dtt.ufpr.br/Transporte%20Publico/Arquivos/TT057_Apostila.pdf. Acesso: 11-03-2012.

RODRIGUES, Marta M. Assumpção. **Políticas Públicas**. São Paulo: Publifolha, 2010.

SOUZA, Celina. **Políticas Públicas: uma revisão de literatura**. Revista Sociologias, ano 8, nº16, Porto Alegre, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16.pdf>. Acesso: 30-03-2012.

YAMADA, Rodrigo Augusto Fackes. **Pesquisa sobre a insalubridade relacionada aos ruídos no interior dos ônibus do transporte público de Curitiba**. 30 de novembro de 2005. 45 f. Trabalho de conclusão de curso de especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho. Universidade Estadual de Ponta Grossa, UEPG, 2005. Disponível em:

http://www.uepg.br/denge/eng_seg_2004/TCC/TCC%2033%20texto.pdf. Acesso 03-03-2012.

ZIRKL, Frank. **Desenvolvimento Urbano de Curitiba (Brasil): Cidade Modelo ou uma exceção?** 2003. Disponível em: http://dc385.4shared.com/doc/89157_y5/preview.html. Acesso: 04-09-2011.

Anexos

ANEXO 1

Indicadores de Desenvolvimento de Curitiba	
Transporte	
Indicadores Demográficos de Demanda (Censo 2000 IBGE - amostra)	
Percentual da População que trabalhava ou estudava fora do domicílio (deslocamento intra-municipal diário) %	67,92
Percentual da População que não trabalhava ou estudava fora do domicílio (deslocamento eventual) %	30,22
Percentual da População que trabalhava ou estudava em outra localidade (deslocamento externo de rotina) %	1,86
Perfil da Rede Integrada de Transporte Urbano - RIT (URBS / 2007)	
Passageiros Transportados - pagantes e não pagantes, em média por dia útil	1.866.678
Passageiros Pagantes, em média por dia útil	982.981
Frota Operante em média por dia útil	1.364
Frota Total de Ônibus em média por dia útil à disposição da RIT	1.641
Número de Viagens em média por dia útil	15.054
Passageiros Transportados por Viagem, em média por dia útil	65,30
Número de Passageiros por metro quadrado em Ônibus Municipais	6,50
Índice de Passageiros por km - IPK	2,91
Terminal Rodoviário	
Número de Passageiros Transportados na Rodoviária por Ano	7.344.232
Capacidade Máxima no Terminal de Passageiros da Rodoviária por Ano	47.479.200
Outros aspectos operacionais (URBS / 2007)	
Quilometragem Rodada em média por dia útil (Km)	338.347
Linhas de ônibus, em itinerários regulares na RIT	403
Empresas que Operam os Sistemas da RIT em Curitiba	10
Empresas que Operam os Sistemas da RIT na Região Metropolitana de Curitiba	12
Terminais Urbanos de Integração Tarifária	29
Plataformas em Estações Tubo	347
Custo (URBS-2008)	
Tarifa do Transporte Coletivo em reais (R\$) dia útil / domingo	1,90 / 1,00

Fonte: Indicada na linha ou junto ao subtítulo.
Elaboração: IPPUC - Banco de Dados

Disponível em:

http://www.ippuc.org.br/Bancodedados/Curitibaemdados/anexos/2008_Indicadores%20-20Transporte.pdf. Acesso 11-03-2012.

ANEXO 2

Capacidades por Modalidades

SISTEMA	TIPO DE VEÍCULO	TIPO DE VIA	TIPO DE ESTAÇÃO	Tipo de linha	Velocidade (km/h)	Capacidade (pass/veíc)	Intervalo (minutos)	Frequência (veic/h)	Capacidade (pass/h)
Metrô	Trem 8 carros	segregada (1)	sem ultrapassagem	Paradora	40	2.400	1,5	40	96.000
VLT	Trem 4 carros	segregada (1)	sem ultrapassagem	Paradora	20	1.000	3,0	20	20.000
BRT	Biarticulado	exclusiva (2)	sem ultrapassagem	Paradora	20	270	1,0	60	16.200
BRT	Biarticulado	exclusiva (2)	com ultrapassagem	Direta	35	270	0,5	120	32.400
BRT	Biarticulado	exclusiva (2)	com ultrapassagem	Mista	27,5	270	0,3	180	48.600
Ônibus	Convencional	compartilhada	ponto de parada	Paradora	17	80	1,0	60	4.800

Notas: (1) Subterrânea / Elevada - sem interferência viária

(2) Via em nível com 7,0 metros de largura, 14,0 metros de largura nas estações com ultrapassagem

Disponível em: http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/AvaliacaoComparativa_web_semcapa.pdf.
Página 14.

ANEXO 3

Tempo Gasto em Deslocamento

DESLOCAMENTO		METRÔ	BRT	VLT	ÔNIBUS
Acesso à estação	Distância	500 m	250 m	250 m	200 m
	Tempo	7,5	3,9	3,9	3,0
Acesso à plataforma	Distância	200 m	–	–	–
	Tempo	3,0	–	–	–
	Pagamento	0,1	0,1	0,1	0,1
Viagem (10 km)	Velocidade	40 km/h	27,5 km/h	20 km/h	17 km/h
	Tempo	15,0	22,0	30,0	35,3
Acesso à rua	Distância	200 m	–	–	–
	Tempo	3,0	–	–	–
TEMPO TOTAL		28,6	26,0	34,0	38,4

Notas: distâncias em metros / tempo em minutos = 4 km/h (pessoa caminhando)

Disponível em: http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/AvaliacaoComparativa_web_semcapa.pdf.
Página 33.

ANEXO 4

Custos Operacionais das Modalidades

MODALIDADE	CIDADE	RECEITAS	DESPESAS	CUSTO/ QUILÔMETRO	CUSTO/ PASSAGEIRO	SUBSÍDIO
METRÔ	SÃO PAULO	923,7	1.241,2	12,47	3,09	(0,79)
METRÔ	PORTO ALEGRE	52,9	134,4	11,69	4,45	(2,70)
METRÔ	BELO HORIZONTE	50,7	92,2	40,09	3,27	(1,47)
METRÔ	MÉDIA PONDERADA				3,19	
BRT	CURITIBA (*)	244,8	77,3	7,48	0,69	1,51

Notas: Valores anuais (em R\$ milhões) / Passageiros e Km anual (em milhões) / (*) Eixos BRT (fonte: URBS)

Fonte: ANTP. Relatório, 2007

Disponível em: [http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/AvaliacaoComparativa_web_semcapa.pdf.](http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/AvaliacaoComparativa_web_semcapa.pdf)
[Página 33.](#)