

Transformações na mobilidade urbana em Curitiba sob a perspectiva metropolitana¹

Transformations in urban mobility in Curitiba from the metropolitan perspective

DOI:10.34117/bjdv7n6-659

Recebimento dos originais: 07/05/2021

Aceitação para publicação: 28/06/2021

Eliza Maria Almeida Vasconcelos

Pós-Doutorado pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Paraná (PPGGEO/UFPR). Doutora em Ciências Sociais. Professora da Universidade Federal do Pará.

E-mail: vasconcelos.ema@gmail.com

Helena Mendonça Faria

Pós-Doutorado pelo Programa Meio Ambiente e Desenvolvimento da Universidade Federal do Paraná (PPGMADE-UFPR). Doutora em Arquitetura e Urbanismo.

Professora da Universidade Federal de Itajubá.

E-mail: helena.unifei@gmail.com

RESUMO

O presente texto intitulado: Transformações da Mobilidade Urbana em Curitiba na Perspectiva Metropolitana pretende discutir a mobilidade urbana numa perspectiva metropolitana, ou seja, cidades integradas pelo transporte público de massa, tendo como *locus* privilegiado de pesquisa empírica a Região Metropolitana de Curitiba, localizada no sul do Brasil, cujo objetivo é fazer uma análise do atual sistema de transporte de Curitiba na sua relação com o conjunto metropolitano buscando uma reflexão sobre os avanços e retrocessos da política de transporte público e seus impactos no cotidiano da mobilidade no território em questão, para tanto pretende caracterizar o atual sistema de transporte em Curitiba, analisar as formas de gestão, integração física e tarifária do conjunto metropolitano e identificar as novas formas de prestação de serviço de transporte e seus impactos no macro sistema existente.

Palavras-Chaves: mobilidade urbana, transporte público, integração metropolitana

ABSTRACT

This text entitled: transformations of urban mobility in Curitiba in the metropolitan perspective intends to discuss urban mobility in a metropolitan perspective, that is, cities integrated by mass public transport, having as privileged locus of empirical research the

¹ O texto “Transformações da Mobilidade Urbana em Curitiba na Perspectiva Metropolitana” foi originalmente publicado nos anais do Congresso Observatório das Metrôpoles 20 Anos - | As Metrôpoles e o Direito à Cidade: dilemas, desafios e esperanças: Rio de Janeiro, dezembro de 20. As autoras Eliza Maria Almeida Vasconcelos e Helena Mendonça Faria integraram (2018/2019) o Núcleo Curitiba do Observatório das Metrôpoles- Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT).

metropolitan region of Curitiba, located in southern Brazil, whose objective is to analyze the current transport system in Curitiba in its relationship with the metropolitan area, seeking a reflection on the advances and setbacks of public transport policy and its impacts on daily mobility in the territory in question, for this purpose, it intends to characterize the current transport system in Curitiba, analyze the forms of management, physical and tariff integration of the metropolitan area and identify new ways of providing transport services and their impacts on the existing macro system.

Keywords: urban mobility, public transport, metropolitan integration

1 INTRODUÇÃO

A partir da perspectiva do conjunto metropolitano de Curitiba realizou-se uma análise dos avanços e retrocessos do Sistema de Transporte e seus impactos no cotidiano da mobilidade no território em questão. A análise percorreu aspectos como a gestão do transporte metropolitano, integração física e tarifária do Sistema de Transporte; a identificação de novas formas de prestação de serviços de transportes e seus impactos no macro sistema existente.

Apresenta-se uma revisão conceitual através da pesquisa bibliográfica e documental para compreensão do atual plano de transporte para Curitiba e região, observando a necessidade de diálogo entre os entes federados na oferta de serviço de transporte em Curitiba e Região Metropolitana. Neste sentido, verificou-se a existência de um planejamento integrado envolvendo o conjunto de municípios conurbados territorialmente e a postura adotada pelas prefeituras, as quais se constituem indicadores do atual sistema em operação no território. Através da caracterização do sistema e pela observação etnográfica que já revela problemas de perda de qualidade de transporte, principalmente em municípios do entorno imediato e que fazem parte da Área de Concentração de População (ACP) da Região Metropolitana de Curitiba (RMC), de acordo com Firkowski, Paese e Nagagime (2014). Na perspectiva metropolitana o objetivo é compreender as regras de planejamento integrado e sua operacionalização diante da demanda existente no sistema, fazendo a análise dos avanços e retrocessos do transporte.

As hipóteses iniciais deste trabalho recaíram para as causas da situação em que se apresenta o atual sistema, pelo entendimento de que estas advêm de políticas públicas insuficientes, em níveis federal, municipal e, ainda, mais visivelmente, em nível metropolitano, pelas características inerentes às dificuldades de gestão entre municípios integrantes para a oferta dos serviços à população usuária. Ou seja, as dificuldades em

realizar o planejamento metropolitano se mostram evidentes quando se envolve território e instâncias de poder a fim de se estabelecer regras e critérios necessários ao uso e ocupação do solo urbano. É difícil estabelecer políticas metropolitanas com identidade regional, o que tem prevalecido é a vinculação individual de agentes políticos em seus territórios onde se elegeram como representantes políticos, colocando em segundo plano ou mesmo refutando a ideia de território integrado para alavancar o planejamento estratégico em perspectiva metropolitana. Sabe-se que quando não se afina a gestão com os aspectos técnicos, tem-se uma desintegração da política de transporte que representa na prática custos e perdas de direitos civis para a população, nomeadamente a de baixa renda que utiliza este modo de transporte no seu deslocamento diário.

As dificuldades que se apresentam em nível da gestão metropolitana têm se evidenciado principalmente por: diferenças de projetos políticos entre as municipalidades envolvidas, interesses econômicos, e dificuldades de uma articulação mínima em termos de uma estrutura gerencial. Sabe-se que as políticas públicas integradas são determinantes para a mobilidade urbana, mas também é notória a influência - e em grande parte dos casos determinante - dos grupos de investimentos em projetos urbanos, ou em setores específicos que impactam os sistemas de transportes. Dessa forma, não é possível deixar de lembrar que o setor automobilístico e os interesses em investimentos imobiliários podem ser determinantes para a configuração urbana e as condições para a mobilidade. No caso da Região Metropolitana de Curitiba há que se destacar que existe um caso de sucesso em planejamento urbano, o que privilegiou o transporte público, mas que na atualidade apresenta taxas significativas de motorização individual, que atualmente com a introdução dos serviços de transporte individuais por UBER e similares tem redimensionado o sistema como um todo.

Reconhece-se que há muitas questões envolvidas quando se avalia a mobilidade urbana e, mais ainda, a mobilidade metropolitana. Entende-se que as perspectivas de análise envolvem aspectos relacionados ao uso do solo, às políticas de planejamento do crescimento urbano, à oferta de serviços, o arranjo para a gestão do transporte, e, por fim, a infraestrutura para os deslocamentos, nos mais diversos modais que compõem a mobilidade urbana. Na perspectiva aqui apresentada, destacou-se o Sistema de Transporte Público coletivo na RMC, com a discussão sobre a forma como este tem sido gerido ao longo do tempo, e suas perspectivas futuras. No entanto, tal análise é um recorte do que se entende mais amplamente como mobilidade urbana numa perspectiva metropolitana.

2 BREVE HISTÓRICO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE CURITIBA

O Sistema de Transporte de Curitiba e Região foi implantado a partir da década de 1970, no desdobramento do Plano de 1964/1965, resultado de uma concorrência nacional, vencida pela empresa Serete, de São Paulo e associada ao escritório de arquitetura de Jorge Whilhem. Este plano posteriormente teve modificações muito importantes tendo por protagonista o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) (Oliveira, 2000).

De acordo com Oliveria (2000) as inovações no campo do urbanismo e um elaborado plano de *City Marketing*, levaram Curitiba a ser uma referência em urbanismo. Isso se deu em um contexto em que um único grupo político, em administrações consecutivas, realiza as proposições do Plano Diretor de 1965, a este também incluindo algumas inovações. No que diz respeito ao sistema de transporte, o Plano Diretor de Curitiba, de 1965, e suas atualizações posteriores, inova ao colocar como norteador do uso do solo, os eixos estruturais organizados, tendo como prioridade o transporte coletivo (Oliveira, 2000). Para Oikawa (2016) o Plano Diretor de 1965, tem como inovação principal a criação do sistema Trinário de Vias, onde há uma via central, cujo objetivo é garantir o fluxo maior, e duas vias laterais, que seriam responsáveis pela circulação nos bairros circunvizinhos aos eixos centrais. Tal inovação foi possível pela atuação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC). Tanto Oliveira (2000) quanto Oikawa (2016) destacam que o adensamento e as regras para o uso e ocupação do solo permitiram maior número de pavimentos ao longo dos eixos centrais, também foram responsáveis pelo sucesso no direcionamento das proposições e aplicações do Plano Diretor. Para Mercier et. Al. (2015), não se pode compreender o sucesso do caso de Curitiba, no Planejamento e Gestão do Transportes, sem que se reconheça o papel do IPPUC, enquanto planejador, e da Urbanização de Curitiba (URBS), responsável pela operacionalização do sistema. Para Oliveira (2000) o sucesso Curitibano se deve não somente a uma boa conformação técnica das proposições, mas também a uma composição política que se comprometeu a realizar o plano, aliada a uma continuidade que garantiu seu desenvolvimento e aperfeiçoamento.

Embora o Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba seja considerado modelo para a Mobilidade Urbana, o mesmo enfrenta crises na atualidade, especialmente se tal sistema for analisado sob a perspectiva metropolitana. Para Mercier et. Al. (2015) o modelo bem-sucedido do transporte urbano em Curitiba utilizou ferramentas políticas

descritas como tecnocráticas, e, algumas vezes criticadas por este fato. Para esses autores as políticas implantadas desde a década de 1970, atualmente enfrentam desafios especialmente relacionados à metropolização, mas que, ainda assim têm um potencial de inovação muito presente. Se, por um lado o sistema integrado de Curitiba foi responsável pela permanência da metrópole como modelo nacional e internacional em mobilidade urbana, por outro apresenta-se como impedimento para pensar outros modos de transporte, como o caso do metrô, por exemplo. Para Mercier et. Al. (2015) as políticas implantadas para o transporte urbano e a mobilidade em Curitiba, ao longo do tempo, se apresentaram como pró-ativas, ou seja, partem dos gestores públicos e incluem instrumentos como: ordenamento do território, legislações de comando e controle, direcionamentos relativos ao uso da terra, regulação e criação de organizações, restrição ao automóvel e investimento em transporte público. Há pouco uso de mecanismos mais interativos. Estes elementos destacados por Mercier, et al. (2015) nos levam a pensar que a gestão pública, para a análise do caso curitibano é mais determinante, do que, por exemplo, a verificação das características de governança, já que essas não ocorrem de maneira significativa.

3 A MOBILIDADE E O TERRITÓRIO

A Região Metropolitana de Curitiba (RMC) de acordo com a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC) possui oficialmente 29 municípios. Nos estudos sobre os fenômenos urbanos, foi elaborado, em 2006, pelo IBGE com a contribuição de vários pesquisadores, o conceito de Áreas de Concentração de População (ACPs), para grandes aglomerados urbanos. Neste estudo, a ACP é definida em áreas de grande aglomeração de população, pelos seguintes atributos: aspectos demográficos (tamanho e densidade), contiguidade, atividade predominantemente urbana e integração com os municípios vizinhos por movimento pendular – deslocamento de pessoas para trabalho ou estudo. Dessa forma a metrópole Curitiba apresenta 14 municípios em sua ACP, quais sejam: Almirante Tamandaré, Araucária, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Curitiba, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Rio Branco do Sul e São José dos Pinhais [(Moura et. Al , 2015);]. A influência, no entanto, da Região Metropolitana de Curitiba, transcende o estado do Paraná, atingindo municípios em Santa Catarina e em São Paulo (IPARDES, 2009).

Para Moura et. al. (2015) se no passado havia uma relação polo-periferia, entre Curitiba e os outros municípios, com processo de conurbação se consolidando com São José dos Pinhais, na atualidade, se observa uma relação que se pode chamar metropolização difusa, com a dispersão e ocupação em pontos diferenciados do território da metrópole.

Curitiba por constituir se em município da sede administrativa se coloca em destaque no conjunto metropolitano e atrai para seu território desejos de deslocamentos, de moradores dos municípios limítrofes, que convergem para o seu território em função de dispor de maior dinâmica econômica. O processo de ocupação do território através da conurbação entre os municípios que compõem o conjunto metropolitano, atinge um grau de complexidade que coloca como desafio a integração do transporte com os demais municípios. Essa complexidade, no caso da metrópole Curitiba apresenta as características de metropolização difusa (Moura et. al, 2014) e abrange os 14 municípios constituintes da ACP. É como analisa CASTELLS: “o que caracteriza o fenômeno da metropolização é a influência que ela exerce, em termos funcionais, econômicos e sociais, num dado conjunto territorial” (Castells, 1983, p.34) Esse aglomerado num determinado espaço, pressupõe uma unidade que determina e gera outras unidades que se agregam à cidade primaz em função de sua influência socioeconômica em relação às demais unidades, formando uma cadeia de relações num determinado contexto espacial. A atual forma urbana de Curitiba já revela seu processo de metropolização que vem impor novas formas de planejamento e trato com a questão do território e sua função social o que remete a análise não somente da política urbana em si mesma, mas também a mediação com o processo de acumulação capitalista e seus desdobramentos a nível nacional, regional e local. Portanto, não pode ser entendido exclusivamente no âmbito da relação de reprodução local, mas perpassando todo o processo de relações sociais inerentes ao modo de produção dominante. Para Vasconcelos (2000) as relações de produção dominantes são responsáveis por novos fenômenos no espaço urbano, dentre elas o binômio centro x periferia, que refletem as contradições colocadas pelo processo de acumulação capitalista presentes no espaço urbano e que, todavia se manifestam em necessidades de reprodução da força de trabalho, dentre elas, o transporte coletivo. Becker & Davidovich (1995) ao analisar o processo de urbanização no Brasil, acrescenta:

Cabe ainda reconhecer que, no segmento metropolitano do país, se acumulam problemas, alguns dos quais estruturais, que o crescimento econômico não

equacionou. São os bolsões de miséria, de desemprego e de subemprego, são os contingentes de desalentados e de desabrigados. Trata-se, neste caso, de uma população ocupada em atividades de baixa remuneração e produtividade que, incapaz de sustentar o custo de transporte, dada a grande distância entre o local de moradia e local de trabalho, permanece na cidade central durante os dias úteis, só retornando ao lar nos fins de semana. Tais contingentes expressam, certamente, relações perversas que se estabelecem entre centro e periferia metropolitanos, constituída essa em territórios de 'invasões', de precários conjuntos habitacionais e de proliferação de seitas religiosas. (BECKER & DAVIDOVICH, 1995, p.86).

O sistema de transporte acompanha o movimento inerente do espaço urbano, na medida em que este, ao produzir áreas carentes de infraestrutura urbana, torna-as dependentes da área central dotada de equipamentos urbanos e infraestrutura. Essa dependência da periferia vem aumentando a necessidade de deslocamento dessas áreas para os núcleos de maior dinâmica econômica, que se transformam em ponto de convergência por concentrar uma expressiva demanda de atividades e serviços, gerando um volume expressivo de viagens. Na Região Metropolitana de Curitiba (RMC), de acordo com Delgado et. al. (2014, p.364), 16% da população realiza o movimento pendular para atividades de trabalho e estudo, sendo que o trabalho representa, 79% do movimento pendular total. Esta taxa é a maior entre as Regiões Metropolitanas do Paraná. Os fluxos de movimento são bastante complexos e há maior taxa relativa de três tipos de movimentos intra-metropolitanos, que são os seguintes: polo-periferia; periferia-polo; e periferia-periferia. Além disso há vários fluxos multidirecionais, abrangendo diferentes municípios. É como analisam Firkowski, Paese e Nagagime (2014) acrescentando mais uma informação à descrição dos fluxos de deslocamento na RMC, conforme estes autores, as condições materiais para a mobilidade, a partir da avaliação do que ocorre em sua ACP, observam que as condições materiais para os deslocamentos nos municípios onde a renda é menor são mais onerosos.

4 CARACTERIZAÇÃO DA MOBILIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA

O termo mobilidade urbana é entendido como um conceito amplo. A Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) brasileira define como mobilidade urbana a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (artigo 4º, inciso III da Lei 12.187 de 29/12 de 2009). Nesse sentido discorrer sobre a mobilidade urbana pode abranger tanto as condições físicas do espaço utilizado

para o deslocamento, as vias, quanto o tipo de modo de transporte utilizado, motorizado ou não motorizado. Além disso pode ser amplo no sentido de se discutir parâmetros muito diversos tais como conforto, acessibilidade, eficiência, políticas relacionadas ao transporte e ao uso do solo. Neste trabalho, se destacam, entre os elementos da mobilidade urbana, em perspectiva metropolitana os modos de transporte motorizado, discussões sobre a infraestrutura viária e seu uso, bem como apresentação de alguns instrumentos políticos e de gestão pública. Dessa forma não se acrescentou as caracterizações relativas ao transporte não motorizado, mas reconheceu-se que tal modalidade de transporte existe em áreas muito conurbadas, na região Metropolitana de Curitiba.

A mobilidade urbana na grande Curitiba não é homogênea, mas composta de várias modalidades de prestação de serviço de transporte motorizado, se tomarmos como exemplo o Município de Curitiba já se pode perceber algumas características comuns entre os municípios limítrofes, conforme demonstrará a Tabela 01 abaixo:

Tabela 1- Modos de Transporte Motorizado em Curitiba.

MODALIDADE	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS/DIA	FROTA
Ônibus	1.394.558 (URBS, 2017)	1.226 (URBS, 2017)
Táxi	Sem estatísticas	2.955 (URBS, 2017)
Aplicativos de mobilidade urbana.	99 Pop (600 cidades brasileiras com aproximadamente 14 milhões de usuários)	99 Pop (mais de 300 mil motoristas)
Veículo	Sem estatísticas	959.832 (DETRAN, 2018)
Moto	Sem estatísticas	129.537 (DETRAN, 2018)

Fontes: URBS, DETRAN e 99. 2018.

Os dados já permitem fazer algumas colocações acerca da mobilidade em Curitiba e grande região. A população da RMC, que depende dessa forma de deslocamento é atualmente transportada por essas modalidades de transporte sob gerência das municipalidades locais e hoje alguns municípios estão sob gestão metropolitana de transporte por ônibus. Dentre os modos visualizados o transporte por aplicativos foi regulamentado pelo Decreto nº 1.302, da Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) de 19 de julho de 2017.

O sistema de transporte público de Curitiba é atualmente coordenado pela Urbanização de Curitiba S.A. - URBES, criada em 2008 através da Lei 12.597/2008, cuja

competência recai sobre a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba–PR.

Conforme dados levantados junto a URBES (2018):

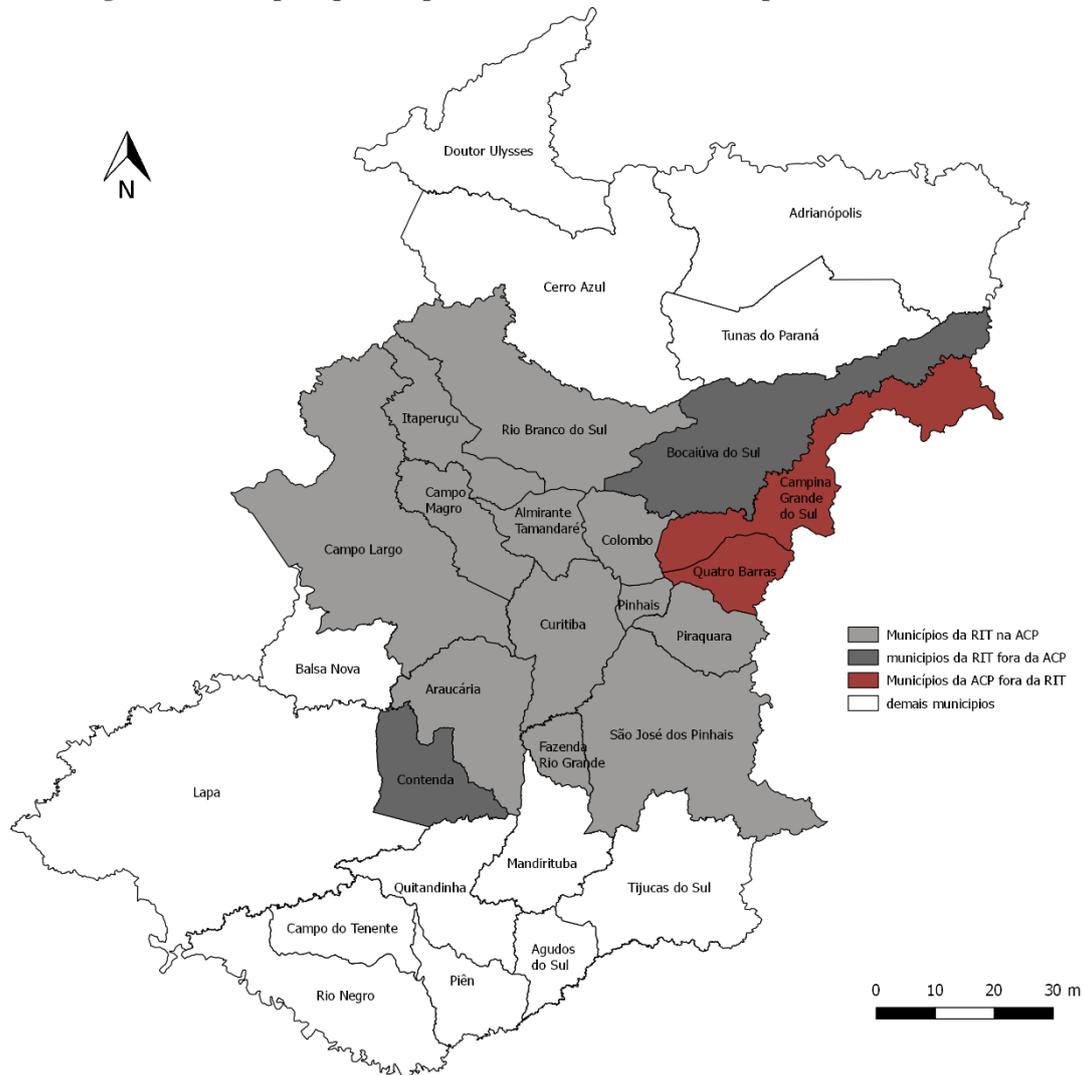
A Rede Integrada de Transporte Coletivo de Curitiba (RIT) permite ao usuário a utilização de mais de uma linha de ônibus com o pagamento de apenas uma tarifa. O processo de integração ocorre a partir de terminais de integração onde o cidadão pode desembarcar de uma linha e embarcar em qualquer outra dentro daquele espaço sem um novo pagamento. Assim, o usuário pode compor o seu próprio trajeto para se deslocar por diversos bairros de Curitiba.

Na perspectiva metropolitana Curitiba assume um papel central em subsidiar e manter a rede integrada com os demais municípios da região, com forme URBES (2018), onde lê-se: “Curitiba mantém a infraestrutura de transporte da RIT à disposição do Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano para integrações físicas tarifárias”.

A gestão metropolitana é realizada pelo governo do Estado do Paraná através da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC) criada através da Lei Estadual nº 6. 517, com a finalidade de coordenar as ações de interesse público e planejar soluções conjuntas para as necessidades da Região Metropolitana de Curitiba (RMC) composta por 29 municípios. Destes apenas 14 municípios atualmente compõem a RIT, a saber: Almirante Tamandaré, Araucária, Bocaiúva do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Contenda, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Rio Branco do Sul, São José dos Pinhais, Pinhais e Piraquara.

É interessante notar que quase todos municípios que compõem a RIT, são integrantes da ACP da RMC, exceto Campina Grande do Sul e Quatro Barras. Por outro lado, dois municípios que não estão na área de Concentração de População da Região Metropolitana de Curitiba, quais sejam: Contenda e Bocaiuva do Sul, integram a RIT. O mapa abaixo contém a descrição da RIT e da ACP na RMC.

Figura 1: Municípios que compõem a RIT em face dos municípios da ACP na RMC.

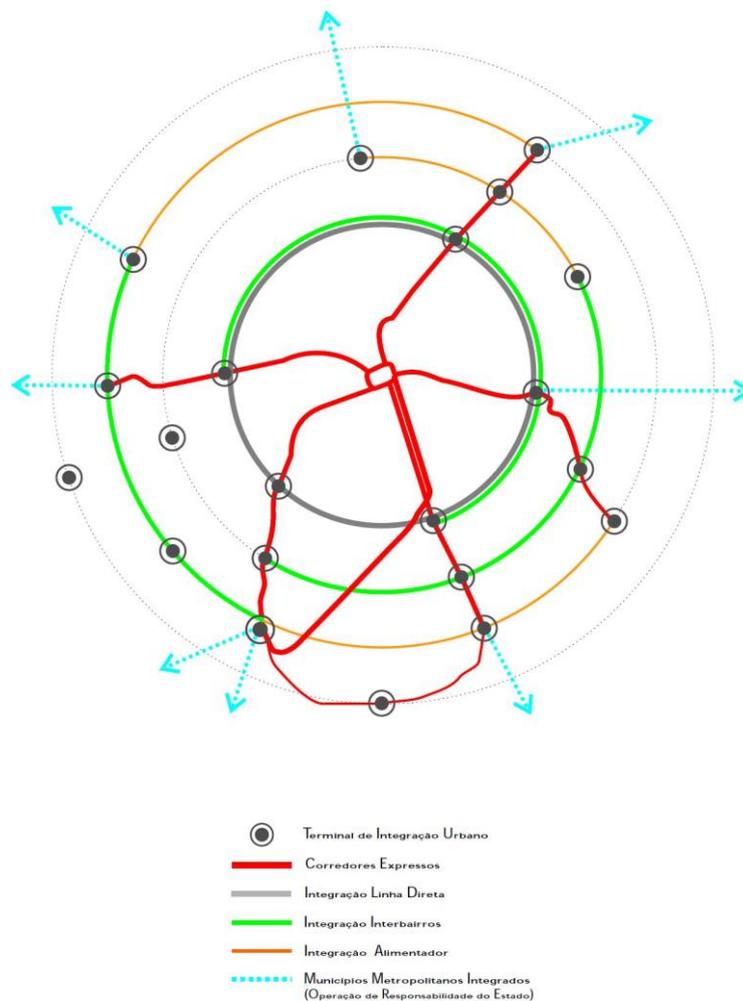


Fonte: Adaptado de Firkowski, Paese e Nagagime (2014), p. 377 . Fontes dos dados da elaboração original IBGE e Núcleo Curitiba do Observatório das Metrôpoles.

A integração metropolitana de transporte público de Curitiba e região sem dúvida constitui-se um avanço inovador de política em perspectiva metropolitana, o sistema possui 83 quilômetros de canaletas, vias ou faixas exclusivas, caracterizando corredores de transporte, com 21 terminais de integração distribuídos estrategicamente no sistema com características tronco/alimentador e mais de 300 estações tubo. A RIT de Curitiba por muitas décadas vem sendo modelo em nível nacional e internacional sabe-se que algumas das características dessa inovação como, por exemplo, a ampliação da acessibilidade com tarifa integrada impacta na economia da população que utiliza o transporte coletivo que é a grande maioria da população urbana, nomeadamente a de baixa

renda. Este sistema também tem reforçado a ideia de priorização do transporte coletivo sobre o individual.

Figura 2: Utilização da RIT pelo Sistema Metropolitano



Fonte: URBS (2018). <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte/18>

É importante salientar que há linhas que não são integradas à RIT, são gerenciadas pela COMEC, com tarifas diferenciadas no deslocamento². De acordo com o estudo da FIPE/COMEC (2014, p.3) as linhas metropolitanas na RMC totalizam 211, destas 128 são integradas à RIT e outras 83 não são integradas.

O transporte coletivo tem uma importância social na mobilidade urbana e deve ser prioridade dentro do sistema como um todo. Sua hegemonia no sistema de mobilidade

² <http://www.comec.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=194>

urbana se deve ao fato de ser responsável pelo deslocamento da maioria da população dos centros urbanos e nomeadamente da população trabalhadora e de baixa renda, o transporte coletivo via *Bus Rapid Train* (BRT) da RMC é responsável pelo deslocamento diário de 1.394.558 passageiros, o que já demonstra a importância do transporte coletivo para a maioria da população da grande Curitiba. A COMEC contratou em 2014 uma pesquisa de Origem e destino à Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE) da Universidade de São Paulo, cujos resultados apontaram que os passageiros essencialmente urbanos da RIT representavam 68,80% do volume diário, enquanto os passageiros metropolitanos representavam 31,20%. A tabela 2 abaixo detalha estes resultados

Tabela 2- **Origem e Destino dos Passageiros que utilizam a RIT na RMC**

Origem	Destino	Percentual de Passageiros na RIT
Curitiba	Curitiba	56,819%
Curitiba	Demais municípios da RMC na RIT	18,228%
Demais municípios da RMC na RIT	Curitiba	17,355%
Demais municípios da RMC da RIT	Demais municípios da RMC na RIT	7,597
Total		100%

Fonte: Adaptada de FIPE/COMEC, (2014, p. 16)

Em 2015 ocorreram uma série de mudanças na RIT, com a diminuição nos percursos feitos para alguns municípios e também na forma de integração de algumas linhas, por uma decisão da COMEC. Os municípios mais afetados por essas mudanças foram: Araucária, Campo Largo, Colombo e São José dos Pinhais. Essa mudança significou que em alguns trechos houve uma desintegração, levando os passageiros a pagar mais de uma tarifa no seu deslocamento³ 4). A desintegração também se apresentou em virtude de fatores políticos, que envolveram uma quebra de contrato entre a URBS e a COMEC, em função de desentendimentos sobre a política de subsídios para o transporte. Conforme lê-se no Diário do transporte:

Até maio de 2012, não havia cooperação financeira entre Governo do Estado e Prefeitura de Curitiba para bancar as diferenças de custos para a integração

³ <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/urbs-altera-operacao-de-ligeirinhos-para-que-passageiro-nao-pague-duas-vezes/35513>

www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/fim-da-tarifa-unica-da-rit-dificulta-vida-de-usuarios-ek2pazxvyu2pfjq043cle8e/

entre os ônibus metropolitanos e urbanos. O subsídio começou em maio de 2012, quando estava no poder o prefeito de Curitiba, Luciano Ducci, do mesmo partido do governador Beto Richa – PSBD. Mas quando, em 2013, assumiu a prefeitura de Curitiba Gustavo Fruet – PDT, opositor político a Richa, as relações entre estado e município começaram a ficar abaladas. O convênio entre Comec – Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba, órgão do Governo do Estado, e a Urbs – Urbanização de Curitiba S. A., foi renovado em 2013 e 2014. Neste período, foram destinados R\$ 181 milhões ao FUC – Fundo de Urbanização de Curitiba, que era responsável pelos repasses, do Governo do Estado. Apesar disso, dados conflitantes, trocas de acusações e indisposições marcaram esse período até que no início de 2015 houve de fato a desintegração financeira da RIT. Um total de 106 das 356 linhas de ônibus da RIT passou a ser de responsabilidade da Comec – Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba, do Governo do Estado. (Diário do transporte, 2018).

Observa-se que há algumas dificuldades nos acordos entre os gestores envolvidos no sistema de transporte coletivo por ônibus, neste caso, URBS e COMEC. As pesquisas de base, como as de origem e destino, ainda não são periódicas e não permitem a conformação de um planejamento técnico, com uma margem menor de erros. Apesar da RIT, há um número considerável de linhas não integradas - são 83, que responde a 39% do total de linhas existentes que são 211- de acordo com FIPE (2014).

5 RESULTADOS E DISCUSSÃO SOBRE AS QUESTÕES DE MOBILIDADE METROPOLITANA EM CURITIBA

Para o entendimento da mobilidade na RMC é importante também observar o que não pode ser medido no sistema de transporte metropolitano e que pode representar uma demanda reprimida, ou um desinteresse no sistema oferecido, por não atender às necessidades e às possibilidades de se arcar com os custos dos deslocamentos. Estudo sobre os fluxos para o trabalho na RMC mostram que, houve um aumento da motorização e isto pode indicar que a RIT, e até mesmo as linhas metropolitanas não integradas, gerenciadas pela COMEC, não são suficientes para abarcar a demanda dos deslocamentos, especialmente ACP, da RMC. Em um estudo realizado para o período de 2002 a 2012, Firkowski, Paese e Nagamine (2014), observaram as dinâmicas populacional e de deslocamento pendular para o trabalho, constatando que houve uma diminuição no número de passageiros que utilizavam a RIT, ao mesmo tempo que houve um aumento da frota de veículos, que passou de 879.796 veículos em 2002 para 1.709.716 em 2012. O crescimento de veículos, teve uma taxa maior nos municípios do entorno imediato, excetuando-se Curitiba e, a característica do aumento da frota, nesses

municípios foi de veículos usados ou velhos. Este pode ser um indicativo de que o Sistema de Transporte está menos atrativo.

Como se pode observar, uma metrópole como Curitiba, não deve prescindir do transporte coletivo, principalmente o ônibus, que atende à população de baixa renda, entretanto, o sistema apresenta dificuldades, especialmente no que se refere às linhas da Região Metropolitana, cujo percentual de não integração corresponde à 39% do total das linhas existentes, de acordo com a FIPE (2014). As referências apresentadas aqui neste trabalho apontam que houve uma diminuição do uso do sistema de transporte e um aumento da motorização, de acordo com Firkowski, Paese e Nagamine (2014). Não é possível afirmar com exatidão se somente estes fatores estão ligados, no entanto eles representam sim um indício de falhas do sistema metropolitano de transporte coletivo. A existência de linhas não integradas e gerenciadas pela COMEC – 83 de acordo com FIPE (2014), já é um indicativo de que há um fluxo grande de passageiros que se dirige à Curitiba, sem que haja plena integração com o transporte urbano. Este também é um indicativo de que, para os passageiros metropolitanos que utilizam as linhas não integradas, pode haver um custo mais elevado em seu deslocamento.

No conjunto dessas alternativas de transporte existentes, o ônibus é o principal veículo de deslocamento da população de baixa renda. Dada a sua importância social, constitui-se elemento de definição de políticas públicas para o setor de transporte, por seu caráter de necessidade imperiosa para o funcionamento das atividades fundamentais do espaço urbano e seu processo de acumulação. É como diz VASCONCELOS (2000)

O transporte é contraditoriamente essencial, pois ao mesmo tempo em que desloca trabalhadores para seus postos de trabalho, a escola, ao lazer e outras formas de mobilidade, o que garante a sua própria reprodução e legitimidade, também é funcional ao capital, na medida em que proporciona a acessibilidade do trabalhador para a produção e reprodução da mais-valia sob os diferentes setores da economia local e regional na sua relação com a acumulação global. A hegemonia das empresas de transportes se desenvolve através do monopólio em detrimento da concorrência; dos interesses individuais de acumulação em detrimento do interesse coletivo. Daí porque o transporte se torna um setor fundamental nos espaços urbanos, pois ele garante o deslocamento dos trabalhadores para os seus postos de trabalho, portanto, constitui-se subsídio necessário à acumulação do capital. (VASCONCELOS, 200. p. 28).

Outro aspecto que merece ser destacado nessa reflexão é fato do transporte coletivo ser subsidiado pelos trabalhadores, inclusive todas as formas de isenções e abatimentos. Portanto, o subsídio do transporte, inclusive a rede de infra- estrutura é

rateado pela sociedade e o lucro é privado ao pequeno grupo empresarial que explora a atividade neste setor: os empresários de empresas operadoras de transporte urbano.

Esse agente é um elemento fundamental na análise da política de transporte, em virtude do papel que desempenha, pois, além de se constituir o grupo economicamente dominante no setor, não se pode subestimá-lo em sua capacidade de organização, por se constituir em grupo relativamente pequeno e, portanto, com maior capacidade de coesão frente as correlações de forças existentes nesta área da política pública. Em *A Lógica da Ação Coletiva*, M. Olson (1999) ao analisar o comportamento dos grupos, corrobora com esse aspecto, reforça a argumentação da eficiência dos pequenos grupos para alcançarem seus objetivos, principalmente quando esses objetivos giram em torno do lucro, o incentivo e o esforço são maiores à obtenção sempre de um resultado favorável ao seu negócio.

É como ressalta VASCONCELOS (2000) o transporte público, é uma atividade que tem como finalidade a extração de mais valia, seguindo a lógica da acumulação do capital com características inerentes a esse modo de produção. Portanto, não se pode subestimar a força política destes grupos que tem o monopólio econômico e político da política de transporte e mobilidade urbana, colocando grandes desafios ao poder público e a classe não proprietária formada pela população usuária dos serviços de transporte que compõe a esfera do consumo, essencial para completar o ciclo do capital hegemônico.

O conjunto de usuários não aparece na realidade de forma homogênea, mas fragmentado de acordo com os vários segmentos que a compõem. Várias formas de ações coletivas se identificam, tais como: movimento dos idosos, dos estudantes, dos portadores de deficiência física, dos rodoviários, dos trabalhadores, e suas representações no âmbito da sociedade civil organizada, que são a expressão de estratégias mais organizadas na luta pelo transporte urbano. Como se pode verificar são vários segmentos de manifestação através do movimento popular organizado que completa esse polo de classe produtora e ao mesmo tempo consumidora dos serviços de transporte coletivo urbano, constituindo-se o campo que mantém ativo o setor, quer seja na operacionalização da prestação do serviço - tarefa dos rodoviários, quer seja na esfera do consumo - os usuários do ônibus. Esses atores são imprescindíveis na tarefa da conquista de uma política eficaz, com padrões de qualidade satisfatória.

Os empresários de transporte e as lideranças populares são os principais atores desta política e convivem em permanentes conflitos de interesses se constituindo forças de pressão na máquina municipal, portanto são eles os principais elementos de reforma político-estrutural na área de transporte urbano. Entretanto, o segmento formado pelos empresários, em função do seu poder econômico e organização, vem ao longo destes anos influenciando decisivamente na política de transporte. Todas as vezes que o grupo dominante se sente ameaçado na perda de hegemonia, busca novas formas de fortalecimento da sua organização como estratégia de garantir a sua manutenção no espaço do poder público local e regional.

O histórico do transporte metropolitano de Curitiba, ganha destaque o aspecto mais gerencial e a grande influência de grupos políticos e empresariais neste contexto. Uma das indicações nesse sentido é o trabalho de Mercier et al (2015) que afirma que as políticas que permaneceram foram aquelas denominadas por esses autores como pró-ativas, com forte atuação da gestão pública e dos grupos empresariais responsáveis pela manutenção do sistema de transporte.

Essas condições gerais incorporam o desenrolar desta política formando uma rede de fenômenos a serem cuidadosamente analisados e interpretados de maneira coerente com o processo em curso. Essa não é tarefa fácil de se realizar, mas é o que este estudo pretende desenvolver nas pesquisas futuras.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora Curitiba tenha sido por muitas décadas o mito da cidade modelo, observa-se que ela vem enfrentado muitas dificuldades em manter-se em um nível de eficiência em mobilidade urbana.

O racional uso do solo urbano mediado pela efetivação de um plano urbanístico realizado no passado para atender uma demanda a longo prazo, vem sofrendo uma tendência de estagnação e como foi demonstrado neste trabalho de alguns retrocessos em níveis de integração do transporte metropolitano tão importante para o fluxo de mobilidade de seus usuários, ressaltando-se neste caso a desarticulação da integração do sistema transporte coletivo - a Rede Integrada de Transportes (RIT). Tal desarticulação tem impactos muito significativos especialmente para maior parte da população desta metrópole, que passou a pagar mais por seu deslocamento e teve grandes perdas em qualidade do serviço ofertado.

Considera-se que a mobilidade urbana, em uma perspectiva metropolitana, em Curitiba, apresenta sinais de perda de qualidade em processos recentes. Tais perdas geram questionamentos quanto ao futuro da mobilidade na metrópole, apresentando um cenário tendencial de aparecimento de crises ou seu agravamento. Em um breve balanço do Sistema de Transporte de Curitiba, observa-se que o mesmo vivenciou por décadas muitos avanços em função dos determinantes abaixo, a saber:

- a) políticas urbanísticas, nomeadamente o sistema trinário de vias que priorizou o transporte coletivo no planejamento do uso do solo urbano;
- b) implantação do projeto BUS RAPID TRAIN (BRT);
- c) expansão do projeto BRT para a metrópole;
- d) modelo de mobilidade para o Brasil e o mundo.

No entanto, Curitiba e sua região metropolitana enfrentam problemas de saturação de seu modelo, ainda que apresente algumas condições em níveis de qualidade melhores que outras metrópoles brasileiras. Dentre os fatores que levaram o atual sistema de transporte ao retrocesso, destaca-se:

- a) desintegração de parte do sistema em 2015;
- b) dificuldade de gestão em nível metropolitano;
- c) custo mais alto para pessoas com menor renda;
- d) grande número de linhas não integradas (39%) que circulam entre os municípios da RMC.

Do ponto de vista da mobilidade metropolitana destaca-se neste trabalho o transporte coletivo. Evidencia-se que a cidade de Curitiba apresenta boa qualidade em seu sistema e tecnologicamente ainda se mantém como referência nacional e mundial. Entretanto, quando o sistema é analisado numa perspectiva metropolitana, percebe-se que as condições de deslocamentos dos moradores ficam mais vulneráveis. Isso ocorre porque alguns municípios não estão integrados a RIT pelos motivos já expostos neste trabalho. A RIT de Curitiba necessita de monitoramento e avaliação por parte do poder público no sentido de recuperar a integração na sua complexidade e totalidade como forma de melhoria de transporte público para os usuários da RMC como um todo.

Destaca-se a introdução e expansão dos serviços de transporte individuais que prestam serviço de mobilidade urbana através de aplicativos móveis. A introdução desta

modalidade de transporte tem impactado nos sistemas de transporte como um todo, embora existam poucas pesquisas em relação a este modal, sabe-se que o mesmo tem atraído uma demanda que utilizava veículos particulares, reduzindo o número de automóveis circulando nas ruas, além de diminuir a demanda por estacionamentos, principalmente no centro das cidades.

E por fim, sinaliza-se que as regiões metropolitanas necessitam realizar planos de desenvolvimento urbano integrado, pesquisas de origem e destino, e, ampliar a implementação de políticas públicas macrointegradas no território urbano/metropolitano.

REFERÊNCIAS

BECKER, Bertha; DAVIDIVICH, Fany (Org.). **Geografia e Meio Ambiente**. Ed. Hucilec. Rio de Janeiro. 1995.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Tradução de Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

DELGADO, P. CINTRA, A. e MOURA, R. Organização social do território e mobilidade urbana. In: FIRKOSXKI, O. L. C. de F. e MOURA, R. (Orgs) [RIBEIRO, L. C. de Q. (Coord.)] - 1. ed. Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, Rio de Janeiro 2014. <http://www.comec.pr.gov.br/arquivos/File/transporte/Relatorio_PesquisaOD.pdf> , acesso em novembro de 2018.

DIÁRIO DO TRANSPORTE, Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2016/11/04/integracao-do-sistema-de-onibus-de-curitiba-e-regiao-metropolitana-sera-concluida-em-seis-meses-afirma-beto-richa/>. Acessado em: Out/2018.

FIPE/COMEC (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da USP/ Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba) Pesquisa de Origem e Destino- Relatório de Pesquisa: Definição de Modelagem para concessão do Sistema de Transporte de Passageiros na RMC. Novembro de 2014.

FIRKOWSKI, O. L. C. de F. PAESE, D. N. G. e NAGAGIME, L. Y. Condições materiais da mobilidade na ACP de Curitiba: transporte público e particular. In: FIRKOSXKI, O. L. C. de F. e MOURA, R. (Orgs) [RIBEIRO, L. C. de Q. (Coord.)] - 1. ed. Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, Rio de Janeiro 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil / IBGE, Coordenação de Geografia. - 2. ed. - Rio de Janeiro : IBGE, 2016. e-Book (PDF). ISBN 978-85-240-4406-9

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL Comentários sobre os resultados do REGIC 2007 / Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. – Curitiba : IPARDES, 2009. 34 p. 1. Rede urbana. 2. Regiões metropolitanas. 3. Geografia urbana. 4. Sul do Brasil. I. Regiões de Influência das Cidades. II. Título. CDU 911.3:711.432 (816)

MERCIER, Jean. DUARTE, Fabio. DOMINGUE, Julien e CARRIER, Mario. *Understanding continuity in sustainable transport planning in Curitiba*. **Urban Studies**. 2015, Vol. 52(8) 1454–1470.

MOURA, R. DELGADO, P. R. e CINTRA, A. P. de U. A metrópole de Curitiba na rede urbana brasileira e sua configuração interna In: FIRKOSXKI, O. L. C. de F. e MOURA, R. (Orgs) [RIBEIRO, L. C. de Q. (Coord.)] - 1. ed. Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, Rio de Janeiro 2014.

OLSON, Mancur. *The Logic of Collective Action*. **Cambridge, Massachusetts e Londres, Inglaterra, Harvard University Press. 1971.**

OLIVEIRA, Dennison de. Curitiba e o Mito da Cidade Modelo. **Editora da UFPR, 2000.**

OIKAWA, Marcelo. Curitiba: o fazimento de uma cidade. **Editora Banquinho. 2016.**
ISBN-10: 8568835015. ISBN-13: 978-8568835012

VASCONCELOS, E. M. A. **Gestão e Participação: uma análise da política de transporte do Município de Belém.** Belém, 2000. Dissertação. Programa de Pós Graduação em Serviço Social – Universidade Federal do Pará, 2000.

REFERÊNCIAS DIGITAIS

DETRAN:

http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/planejamento/2018/FROTAAGOSTO_2018.pdf

URBS: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/estatisticas>

<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/taxis>