

DO BRT AO METRÔ E A GOVERNANÇA MUNICIPAL DE CURITIBA.

Roberto Ghidini¹ (rocktusb@yahoo.es)

“A governança moderna, que por definição tem a ver com a resolução coletiva de problemas, requer que as instituições estatais e não estatais, atores públicos e privados, participem e cooperem na formulação e aplicação de políticas tanto em escala local como global. Não quer dizer com isso, que diminua o protagonismo e a influência das administrações soberanas, mas sim que afeta seu poder absoluto e sua maneira de atuar.” (MONEDERO, 2006)

OBJETIVOS

Este estudo tem por objetivo a análise da situação proposta para a “linha azul” do Metrô de Curitiba desde o ponto de vista da governança e das possibilidades que possam ter origem derivadas desta operação urbanística.

Deseja-se, portanto, contrastar o formato praticado pela administração municipal, desde o início do BRT (*Bus Rapid Transit*), tendo como referência as necessidades e os desejos locais, considerando não somente os marcos legais, bem como as atuais políticas públicas de transparência (*Governo 2.0*², *Governo Aberto*³ - cidadania cívica) e as do setor de transportes públicos urbanos (TOD⁴, MARS⁵, etc. - planejamento e estudos de modelagem da mobilidade urbana).

¹Engenheiro Civil, (UFPR-1982), DEA em Urbanística y Ordenación del Territorio (DUyOT/ETSAM/UPM – 2007). Trabalhou no DER-PR (1982-1990), consultor sobre transportes para FERROESTE (1989-1990), SANEPAR (1991-1992), COMEC (2003-2004), UPM (2006-2010), onde é co-fundador de NeReAs y CEDEX (2008). É membro fundador da Sociedad Peatonal.

²Governo 2.0 Inclusão, participação e inovação como estratégia - <http://www.youtube.com/watch?v=fLAus-3p1bw>.

³Governo Aberto - A expressão governo aberto (open government) refere-se a projetos e ações que visam à promoção da transparência, à luta contra a corrupção, ao incremento da participação social e ao desenvolvimento de novas tecnologias, de modo a tornar os governos mais abertos, efetivos e responsáveis. - http://pt.wikipedia.org/wiki/Governo_aberto.

⁴TOD (Transit Orient Development).

⁵MARS (Metropolitan Activity Relocation Simulator).
http://eprints.whiterose.ac.uk/3691/1/integrated_dynamic_land_use_secure.pdf.

HISTÓRICO RECENTE DO TRANSPORTE PÚBLICO EM CURITIBA

“A identidade urbana de Curitiba está pautada em seu sistema viário e de transporte coletivo, implantados nos anos 1970, que articularam o planejamento de transporte ao zoneamento de uso e ocupação do solo” (DUARTE, 2006).

O Plano Diretor de 1966, que definiu os eixos estruturais para implantação das vias exclusivas para o transporte de passageiros, proporcionou condições para a formatação de um sistema integrado, iniciado na década de 1970, sob o conceito de priorizar o transporte de massa sobre o veículo privado.

Em 1974 iniciou a integração física, com a união das linhas norte e sul com o centro. Entraram em operação duas “linhas expressas”, o BRT, oito linhas alimentadoras e 2 terminais de integração física, com veículos especialmente desenhados para 100 passageiros com comunicação visual especial, cores diferenciadas para as linhas expressas e alimentadoras. Este sistema integrado transportava 54 mil passageiros/dia.

A evolução do sistema foi constante. Em 1977 entraram em funcionamento outras 2 linhas expressas. Em 1979, uma linha interbairros, em 1980 outra linha do “expresso” entra em operação (leste-oeste) e passa-se a utilizar os veículos articulados de 160 passageiros, criando-se então a RIT (Rede Integrada de Transporte) com a integração tarifária, que já respondia por 37% da demanda.

Em 1986, a URBS (Urbanização de Curitiba S.A.)⁶ passa a gerenciar a RIT como concessionária das linhas sendo as empresas operadoras permissionárias, com a remuneração do serviço por km rodados a partir de 1987.

Em 1991, entram em operação os “ligeirinhos”, com paradas em “tubos” com embarque me nível e pagamento prévio da passagem. Os tubos além dos terminais,

⁶Criada no início dos anos 1960, como uma empresa do setor público, porém com a agilidade de uma empresa privada, que a partir de 1980, através da Lei nº 7556 passou a ter competência para a operação, gerenciamento e planejamento operacional do sistema de transporte coletivo de passageiros do Município de Curitiba.

promovem a integração física entre linhas. Em 1992, os “expressos” passam a utilizar veículos biarticulados com capacidade para 270 passageiros. Em 1996, a COMEC (Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba) estabelece convênio com a URBS para que esta última passe a gerenciar as linhas metropolitanas também.

Em 2002, teve início a bilhetagem eletrônica e em 2009 entra em operação a linha expresso da “via verde” (antiga rodovia BR 476) e em 2010, a URBS realiza a licitação do transporte público, tornando os consórcios vencedores em concessionários do transporte público municipal.

Usuários da RIT: Quem são?

Interessante, analisar, quem de fato são os usuários da RIT, uma vez que o sistema foi desenhado com o objetivo de minimizar o uso do veículo privado individual, em favor do transporte coletivo, provendo ao longo dos eixos estruturais o adensamento, necessário para a implantação de qualquer que seja o modal de transporte de massa.

Na figura 1, está a renda per capita da população de Curitiba (em azul) e a renda per capita dos usuários da RIT em uma jornada diária (em vermelho). Ambas linhas somam 100% pois totalizam as duas amostras.

Assim onde existe mais pessoas do que usuários, significa que nesta faixa de renda, não se atinge a um deslocamento por dia e quando existe mais usuários do que pessoas, significa, que há mais de uma “viagem” diária para esta faixa de renda e onde o número de usuários é duas vezes maior que a população significa então que existem duas viagens diárias para aquela determinada faixa de renda.

Nota-se que no início do gráfico, na população, com menos de 3 Salários Mínimos⁷, o número de usuários não atinge duas viagens diárias, o mesmo ocorrendo acima dos 10 Salários Mínimos.

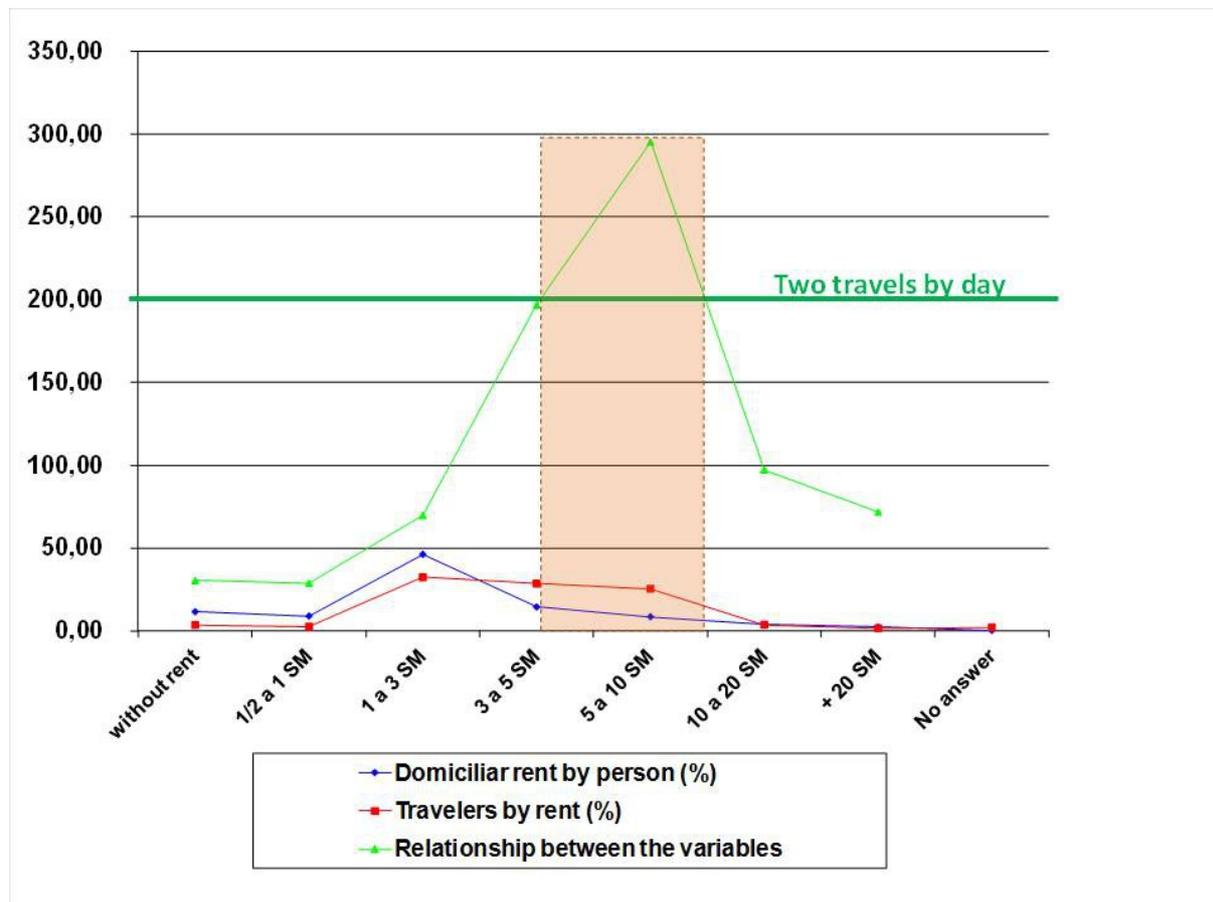


Figura 1 - Relação entre renda per capita e usuários da RIT (GHIDINI 2009)

Portanto, onde existem no mínimo duas viagens diárias, é na faixa dos 3 aos 10 Salários Mínimos (entre US\$ 250 e US\$ 750), que são os usuários efetivos da RIT, pois são os que usam o transporte público para “ir e vir” de casa ao trabalho diariamente.

Fica portanto, evidenciado - figura 2 - que os usuários do sistema RIT não são os moradores dos eixos estruturais e sim os moradores das zonas servidas pelos “alimentadores” do sistema, contrariando portanto a ideia inicial de que seria possível

⁷O Salario Mínimo considerado nesta pesquisa é de aproximadamente US\$ 80 (oitenta dólares) segundo os critérios utilizados pelo IBGE e também adotados pelo IPPUC. A data de referencia deste estudo específico é de 2005.

suprir a necessidade de mobilidade dos moradores destes eixos com um sistema eficiente de transporte coletivo.

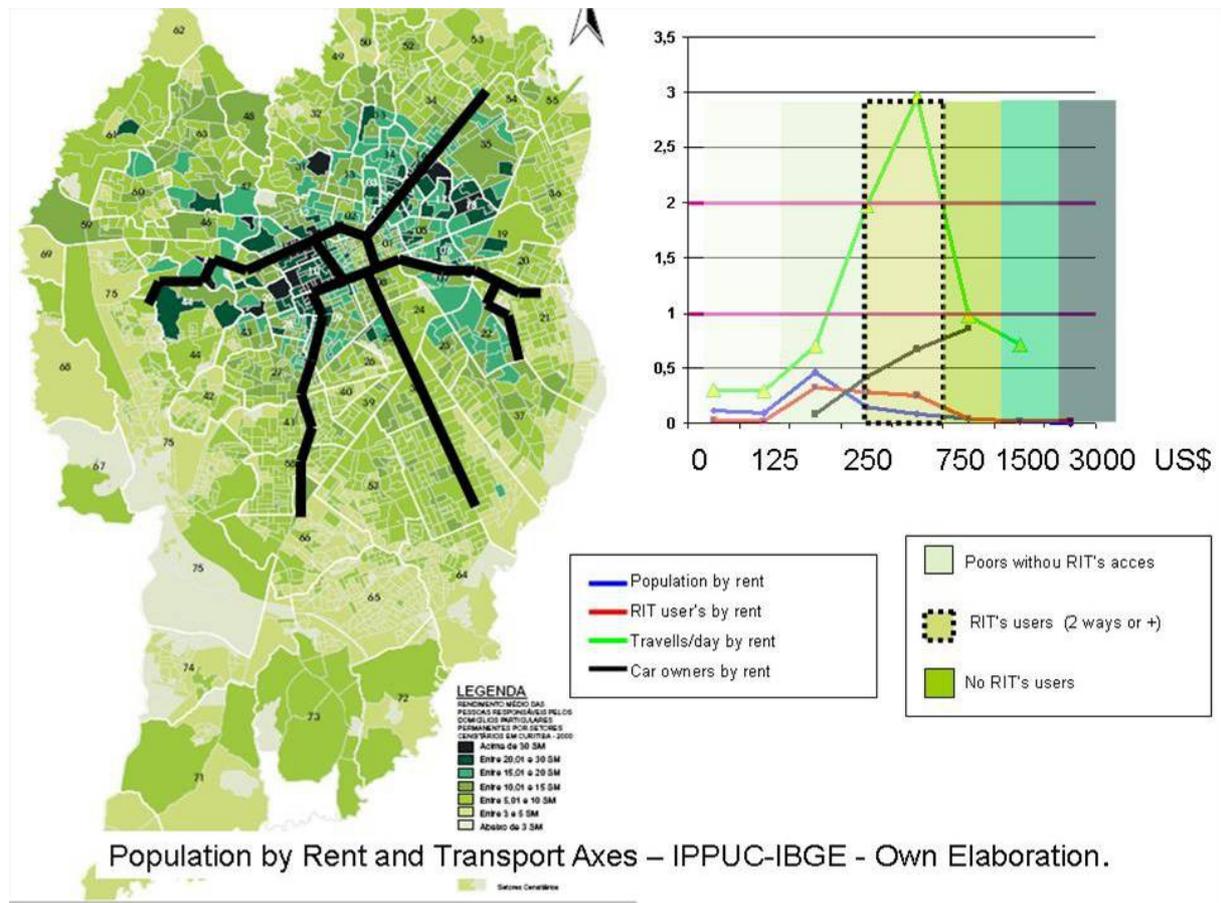


Figura 2 - Associação do gráfico de usuários da RIT, ao mapa da distribuição espacial de renda per capita de Curitiba (IPPUC - 2005), sobreposto ao traçado dos eixos estruturais (GHIDINI 2009).

A participação da sociedade nos distintos períodos

“A política de planejamento urbano de Curitiba, ao privilegiar os investimentos nos eixos estruturais para expansão do transporte coletivo, favorece a valorização fundiária, beneficiando os interesses imobiliários, que investem em estoques de terra para especulação, obrigando a população de menor renda a se deslocarem cada vez mais para a periferia da cidade. Como consequência, aumenta a ocupação das áreas periféricas na capital e na Região Metropolitana, onde o preço da terra é mais acessível ao nível de renda” (NEVES, 2006).

Em Curitiba, as primeiras manifestações do Movimento Popular organizado em associações de bairro e Movimento pela Anistia ocorreram em 1977. Em 1978, o Movimento

Popular de Curitiba, inclui na pauta reivindicatória, a questão do transporte coletivo (ROSA, 1991). As primeiras reivindicações formais, em 1979, foram o congelamento da tarifa com a estatização do transporte coletivo e o horário integral do transporte.

Desde então, houve uma reivindicação popular para a presença de um representante do povo no Conselho Municipal de Transporte, sempre contrária à posição dos empresários do setor, tendo isso ocorrido somente em 1985.

A alternância de poder, entre grupos políticos, promoveu avanços e retrocessos na participação popular.

A Licitação do Transporte Coletivo de 2010

Desde 1955, 13 empresas de transporte coletivo operavam sem licitação. Em 2001, o Ministério Público entra na Justiça para exigir a licitação. Em 2005 uma decisão judicial obriga a prefeitura a abrir licitação, a ser concluída em 18 meses. A prefeitura recorre.

Em março de 2008, é publicada a nova lei que dispõe sobre a organização do transporte coletivo. Em agosto deste ano, o Tribunal de Justiça confirma a decisão que exige a abertura da licitação. Em dezembro é assinado o Decreto 1.356, que regulamenta a nova Lei Geral do Transporte Coletivo.⁸

Em abril de 2009 a URBS promove a audiência pública que antecede a elaboração do edital de licitação e em dezembro deste ano é anunciado o lançamento do edital de licitação para este mês.

⁸SEÇÃO II DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS E SUA COMPETÊNCIA; Art. 2º Compete à URBS - Urbanização de Curitiba S.A., a delegação, a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba - Paraná.

O edital foi contestado de forma consultiva e posteriormente intempestiva por alguns coletivos⁹ por conter alguns marcos incompatíveis com a transparência e com critérios técnicos segundo suas análises.

O documento apresentado com as alegações destes coletivos continha uma pauta de 12 itens, e 8 pedidos que versavam basicamente sobre questões como o custo da passagem, segurança, melhoria da qualidade e flexibilidade contratual, tendo sido ignorado pela comissão de licitação.

Foi homologada em agosto de 2010 a licitação do transporte coletivo em Curitiba e como não havia concorrência, os consórcios Pontual, Transbus e Pioneiro foram habilitados para atuarem nos próximos 15 anos, com a possibilidade de renovação para mais dez sob o regime de “concessionários” da RIT.

Posteriormente, quatro relatórios (Comissão da URBS, TCE, Sindicatos e CPI do Transporte) apontaram para a mesma direção: anulação da licitação de 2010¹⁰.

TENDENCIAS ATUAIS SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO

O termo *Transit Oriented Development* (TOD) implica em vários conceitos respeito à ideia de coordenar o uso do solo próximo às estações de transporte público com a finalidade de incrementar a eficiência do transporte com o aumento do número de usuários. Por algum tempo TOD esteve geralmente aplicado entorno a estações ferroviárias, porém também existem casos (como supostamente o de Curitiba) que se faz entorno ao BRT.

⁹SENGE (Sindicato dos Engenheiros do Paraná), MPL (Movimento do Passe Livre) e Sociedad Peatonal entre outros.

¹⁰São centenas de artigos publicados em diversos meios de divulgação, que trazem opiniões de técnicos, juristas, políticos, etc. sobre os relatórios citados. Apontamos três deles para registro: <http://www.gazetadopovo.com.br/opiniao/conteudo.phtml?id=1415046&tit=A-necessidade-de-invalidar-a-licitacao-do-transporte-coletivo>
<http://www.jornalaguaverde.com.br/noticias-2010/92-licitacao-do-transporte-coletivo-foi-homologada-e-divida-compensada>
<http://www.fabiocampana.com.br/2013/12/licitacao-do-transporte-coletivo-de-curitiba-anulacao-ou-pizza/>

Seu fundamento é de que as pessoas que vivem em torno a estas áreas potenciadas pelo TOD tenham uma mobilidade no transporte maior que as que vivem em outros lugares das mesmas áreas urbanas. Isto se torna possível através da adoção de políticas que permitam melhores usos do solo próximo às estações (BOARNET, 1996).



A reabilitação de zonas urbanas degradadas como o caso de Massená - Paris desenhada pelo arquitecto franco-marroquino Christian de Portzamparc, orientado entorno à biblioteca e à estação de metrô.

Figura 3 - Masséna - Paris: Reabilitação e ordenação territorial em torno ao T.P.

Os princípios do TOD são os de organizar o crescimento a nível regional, de maneira compacta e sustentável para a mobilidade; localizar os usos comerciais, habitacionais, laborais, recreativos (parques) e cívicos, a distâncias que se possa ir caminhando das estações do sistema de transporte (*Transit Stops*); criar redes de vias "amistosas" para o pedestre, e que conectem destinos locais e atrativos; prover uma diversidade de moradias quanto à tipologia, densidade e custo; preservar "habitats" ecologicamente frágeis e espaços abertos de grande qualidade ambiental; fazer dos

espaços públicos, o foco de orientação de edifícios e das atividades dos bairros e promover a renovação urbana.

A reordenação ou reabilitação de bairros atualmente, em muitos casos, passa pela ordenação em torno ao transporte público e seus principais sistemas urbanos, como o exemplo recente em Paris (Figura 3), onde o projeto do bairro Masséna (Christian de Portzamparc)¹¹ inserido no contexto do macroprojecto parisiense “Paris Rive Gauche”, há reabilitado uma antiga zona portuária/industrial em torno a uma estação do metrô e à nova Biblioteca Nacional.

Custo/Benefício de modais e sistemas

“Um BRT custa de 4 a 20 vezes menos que um VLT e de 10 a 100 vezes menos que um sistema metroviário.” (MARCH, 2014)¹²

O sistema de transporte coletivo de passageiros de Curitiba é considerado o primeiro BRT implantado no mundo, em 1974, embora, na pequena “New Town”¹³ de Runcorn, situada a 270 km de Londres, foi onde a ideia surgiu, segregando uma linha de ônibus em via exclusiva, com paradas mais distantes entre si, no ano de 1971.

Os “sistemas” BRT, atualmente designados com BRTS, apresentam vantagens e desvantagens sobre sistemas ferroviários como o VLT ou o Metrô.

Entre as vantagens, podemos citar os custos e as facilidades de implantação e operação e entre as desvantagens a menor capacidade de transporte que os sistemas sobre trilho apresentam.

¹¹Christian de Portzamparc, arquiteto franco-marroquino – PRITZKER 1994 - responsável pelo Plano Parcial de Massená –Paris, levado a cabo recentemente (1995-2005).

¹² MARCH, Juan Antonio – Diretor Geral de GMV Transporte e Mobilidade em “novos esquemas der mobilidade possibilitados pela tecnologia” 13.03.2014 – Madrid - “La Ciudad del Futuro – La Ingeniería y las Ciencias de la Ciudad – MCS.

¹³As “New Towns” foram um conjunto específico de cidades criadas por lei do Parlamento Britânico (New Town Act), em 1946, com o objetivo de retirar parte da população da “Grande Londres”.

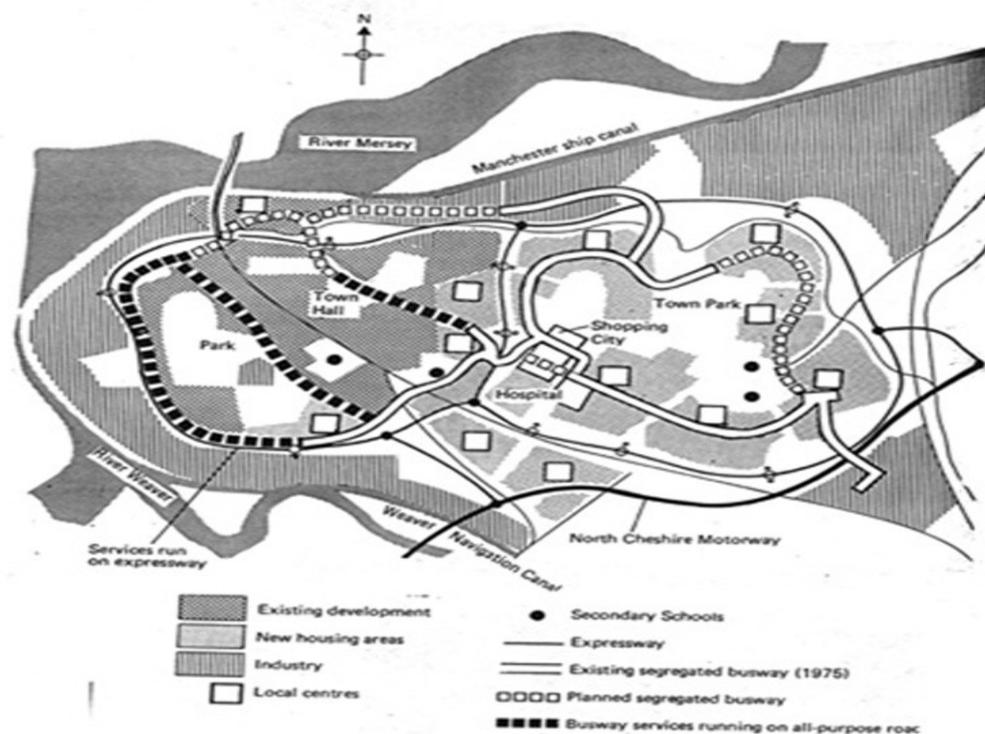


Figura 4 - Grade Busway Planning Guide, Runcorn - England, 1975.

Para determinar que modal utilizar, estudos de oferta e demanda de transporte, bem como os de origem e destino devem ser realizados e sempre com bastante critério para não incorrerem em erros ou informações imprecisas, que poderiam distorcer em muito os resultados.

A figura 5 apresenta, no alto à esquerda, estudos realizados nos anos 1990, com uma pesquisa de O-D, abaixo, também à esquerda, um estudo de modelagem dos usuários da RIT, realizada em 2003 e à direita, dados sobre o carregamento das linhas da RIT, em 2010.

Nota-se a existência de total contradição com respeito ao comportamento dos resultados entre as pesquisas entre si e destas com a realidade dos dados referentes ao carregamento das linhas.

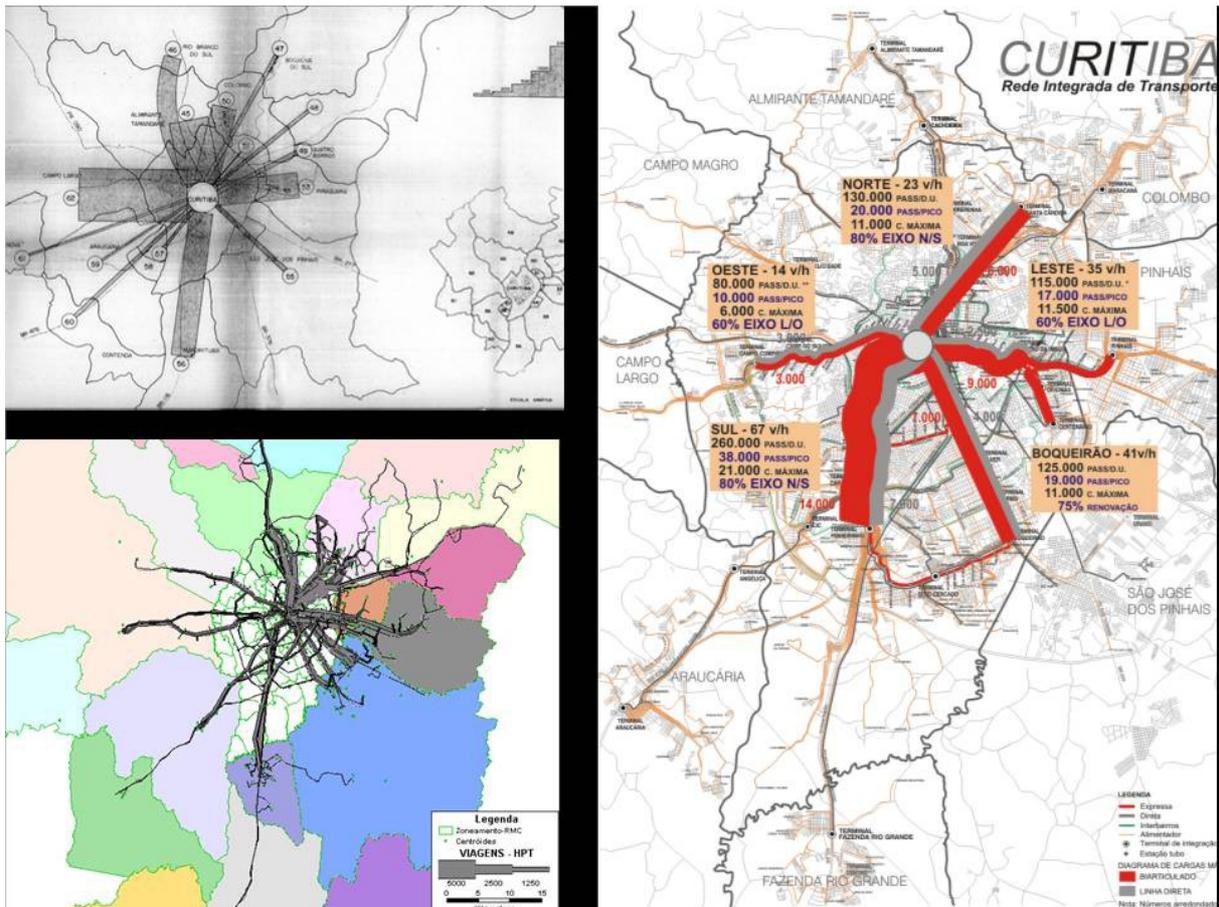


Figura 5 - Estudos e dados sobre a mobilidade em Curitiba e RMC - Elaboração Própria, Fontes COMEC, SETRANSP e URBS

Energia e contaminação oriundas do Transporte Urbano

“Atualmente, os meios de transporte, sobretudo o veículo privado, são os que mais consomem energia e os que mais contaminam o meio ambiente nas grandes urbes.” (FERRÁNDIZ e FRANCO, 2006)

Fica claro por tanto, a necessidade de investimentos em transporte coletivo, com o objetivo de minimizar o consumo e mais que nada o desperdício energético oriundo do uso dos meios de transporte privados e individuais, além da diminuição da contaminação atmosférica.

O livro verde da União Europeia coloca os três pilares estruturantes do transporte urbanos como sendo a planificação do espaço urbano e o controle da expansão das cidades, a restrição do uso do veículo privado em áreas urbanas e o desenvolvimento de transportes públicos de qualidade e o fomento aos modos de deslocamento não motorizados.

AS POLÍTICAS DE TRANSPARENCIA E MODELO DE GESTÃO PARTICIPATIVA

As atuais demandas da sociedade, exigem cada vez mais questões como transparência da administração pública e participação popular, sobretudo, quando se trata de grandes projetos ou projetos estratégicos para um município ou uma região.

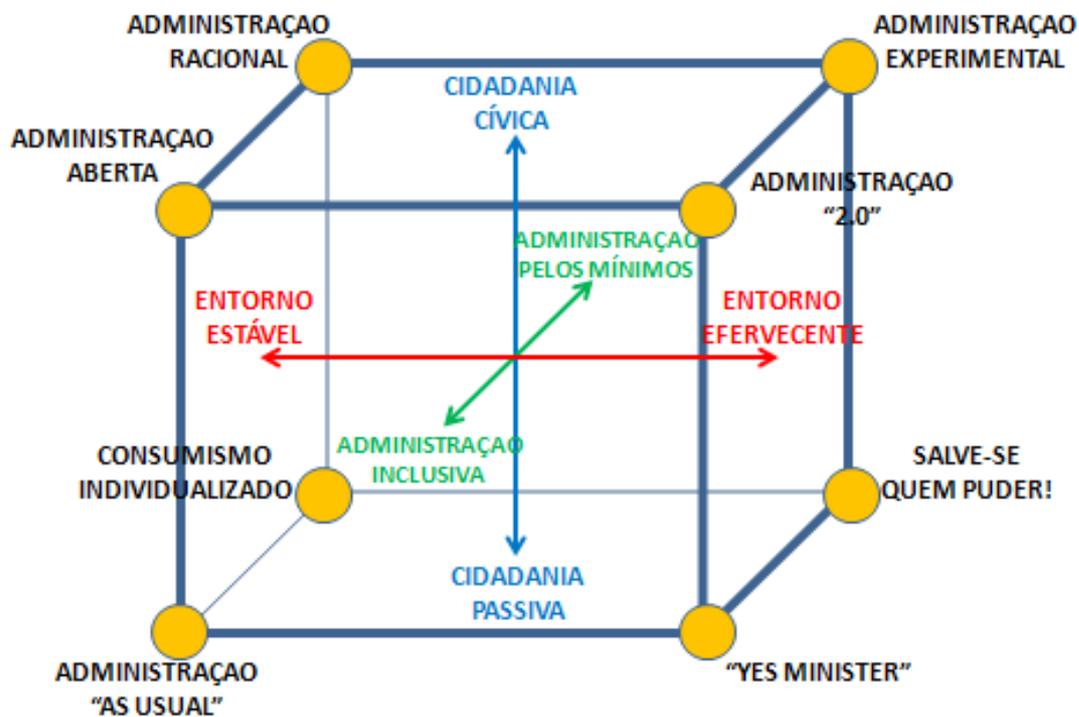


Figura 6 - Eixos da administração, cidadania e entorno, planos e vértices determinados por estes três eixos. Fonte: ALORZA, 2014 - Elaboração Própria.

A figura 6 sintetiza o que Alberto Ortiz de Zarate Tercero nos apresentou sobre distintos cenários da cidadania, considerando a forma de atuação das administrações e o âmbito ou entorno onde estão inseridas, gerando cidadanias ativas ou cívicas e passivas.

No entanto, se houver uma estrutura simples, que possibilite mecanismos de governabilidade e a participação popular, que garanta às associações e aos cidadãos, a cooperação que haja práticas democráticas, autônomas e independentes das administrações e aos técnicos (grupos de trabalho e academias), que possam aplicar seus conhecimentos, as normativas, os mecanismos de ação com transparência, poderia sim chegar a um bom porto.

A esse conjunto de agentes, haveria que somar uma coordenação ou conselho para o plano e uma comissão de seguimento, independentes, que dariam andamento ao projeto.

MODELO DE GESTAO PARTICIPATIVA

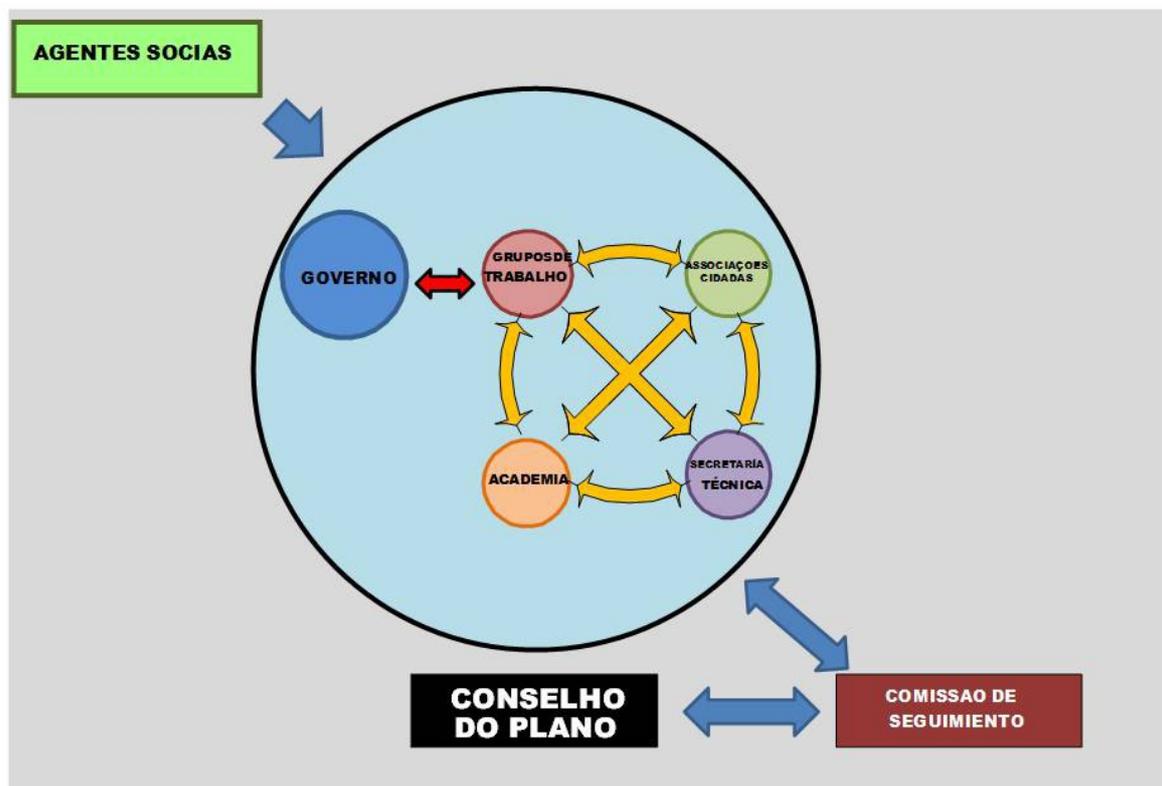


Figura 7 - Modelo de Gestão Participativa - Elaboração Própria.

“OS METRÔS” DE CURITIBA

Desde o Plano Preliminar de Urbanismo de 1965, que estabeleceu o crescimento urbano segundo eixos (Norte/Sul e Leste/Oeste), no lugar do crescimento radiocêntrico do

anterior plano Agache, se propunha a implantação de transporte coletivo de massa nestes mesmos eixos.

Em 1969, iniciam-se os estudos para definir o modal a ser utilizado nestes eixos, que sinalizaram a um VLT ou bem a um metrô e a primeira linha a ser implantada seria entre Santa Cândida (norte) e o Capão Raso (sul), com 14 km de extensão. (IPPUC, 1969).

Entretanto, havia a proposta de inicialmente, implantar esse sistema utilizando ônibus, para criar hábito nos usuários, já que as paradas distariam entre si em média a 900 metros e haveria terminais para a integração e pagamento antecipado da tarifa, diferenciado portanto ao modo vigente do transporte coletivo.

O sistema dos ônibus expressos foi sendo ampliado iniciando assim o conceito do BRT e a proposta do metrô foi sendo deixada de lado.

Em 1979, devido à crise mundial do petróleo, retorna a discussão da implantação de um sistema eletrificado e então uma substituição de modal nos eixos estruturais para o VLT, com trilhos metálicos embutidos no piso. Em 1981, o sistema é redesenhado e denominado de RIT (Rede Integrada de Transporte), tendo o “bonde” como solução. Este projeto foi deixado de lado devido aos custos.

Em 1992, surge o anteprojeto denominado “Bonde Moderno”. Este circularia entre Santa Cândida e Pinheirinho com extensão de 18,5 km com veículos sobre trilhos e com capacidade para 300 passageiros. Teria na região central um trecho subterrâneo e um trecho elevado e haveria estações de integração com o sistema BRT das demais linhas da RIT.

Este projeto não prosperou pois não havia novamente recursos financeiro para implantação e operação e paralelamente a isso, a VOLVO, desenvolveu o projeto dos “biarticulados”, que em 1995 entraram em operação, com capacidade para 270 passageiros

e igual aos “ligeirinhos”, que haviam sido implantados em 1991, tinha o embarque em nível, através das “estações tubo”

Em 1997, através de um convênio entre a PMC e a CBTU¹⁴, foi dado início a um projeto denominado STAC (Sistema de Transporte de Alta Capacidade), para o eixo Norte/Sul. Seria um sistema ferroviário sobre pneus, com capacidade para 450 passageiros e para 24 mil passageiros/hora/sentido. Seria em superfície com um trecho subterrâneo na zona central da cidade.

Em 1999, surge o projeto de um “monorail” em via elevada, para ser implantado no eixo da antiga BR 116 (BR 476), que após a revisão do plano diretor em 2000, seria transformada em uma via urbana e teria então o mesmo tratamento dado no passado aos eixos estruturais, tendo o transporte como indutor do desenvolvimento.

As análises econômicas revelaram que a tarifa deste sistema deveria ser o dobro das vigentes no sistema e o projeto passou a adotar o sistema BRT.

O METRÔ DE 2009

No momento atual, o projeto do metrô surge para realizar promessa não cumprida de várias campanhas eleitorais que elegeram e re-elegeram prefeitos e sua execução É VIABILIZADA, AVALIZADA E APOIADA PELO GOVERNO FEDERAL, que cede verba a fundo perdido, da ordem de 1 BILHÃO de reais para o projeto. (SOCIEDAD PEATONAL, 2011)

Tendo como origem os estudos realizados em 1997 para implantação do STAC, no ano 2005 o convênio foi aditado e reproposto para um sistema metroviário em substituição ao VLT da proposta inicial.

A licitação para o projeto básico foi finalizada em fevereiro de 2009. A linha proposta teria 22 km com 19 estações. Seria executado 16,5 km com o sistema *cut-and-*

¹⁴Companhia Brasileira de Trens Urbanos

cover e 2,5 km com tuneladoras na zona central. Teria ainda 1 km elevado e 2km em nível. Haveria a possibilidade de composições de 4 carros e de 6 carros operando.

Em março de 2011, houve a audiência pública para o licenciamento ambiental do metrô de Curitiba. Data bastante criticada pelo fato de estar ainda em período de férias escolares.

A Ecosistema Consultoria Ambiental, contratada para elaborar o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) das obras do metrô, apresentou os estudos referentes às fases de planejamento, implantação e operação da Linha Azul, que terá 22,4 quilômetros em toda a sua extensão, desde o Terminal CIC Sul (no cruzamento do Contorno Sul com a BR 116) ao Terminal Santa Cândida, no Norte da cidade. Serão 21 estações para veículos compostos por cinco carros e capacidade para 1.450 passageiros.

Em 2012, o então prefeito Ducci, determinou para 15 de maio a data para a audiência pública das obras do metrô e fixou o prazo, de 16 de maio a 18 de junho, de consulta pública do edital de licitação que terá os anexos e minuta do contrato dispostos à partir da audiência pública em página web da PMC.

A obra estava orçada em R\$ 2,33 bilhões, o prazo de execução é de quatro anos e a concessão dos serviços se estenderá por 30 anos. Esperava-se anunciar a licitação, de caráter internacional, até a segunda quinzena de julho e obras deveriam iniciar até o mês de novembro de 2012.

No entanto, em outubro de 2012 houveram as eleições municipais e em vista da impossibilidade da continuidade no cargo, o projeto do metrô, que polarizou boa parte da discussão entre os candidatos, ficou para ser tema da nova gestão, que assumiria em 2013 o executivo municipal.

O PAC da Copa do Mundo de 2014, que terá como uma das cidades-sede Curitiba, há dado luz verde ao projeto. A decisão do governo federal de liberar R\$ 1 bilhão a fundo perdido tornou a construção viável. Outros R\$ 300 milhões serão financiados pelo governo estadual e R\$ 450 milhões, pelo município. Uma parceria público-privada (PPP) irá completar os R\$ 500 milhões restantes.

Em janeiro de 2014, em nova audiência pública sobre o metrô de Curitiba e em presença de aproximadamente 500 pessoas, o atual prefeito Gustavo Fruet declarou: “Completamos um ano de debates públicos, com abertura, transparência e participação popular. A participação da comunidade é desejada, importante e necessária. Todas as contribuições são válidas e todas as perguntas serão respondidas. E, ao final de todo esse processo, teremos o melhor para Curitiba”.

Ainda em janeiro, foi anunciado a tarifa técnica durante evento de lançamento da minuta do edital do metrô, publicado no site do órgão e a disposição ao público para consulta por 30 dias.¹⁵

Através de um procedimento administrativo inédito, previsto na lei das PPP, foi realizado um Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), que teve o objetivo de aprofundar os estudos e encontrar alternativas para o projeto.

Houve participação de quatro propostas¹⁶ tendo sido selecionado o estudo feito pela empresa Triunfo Participações e Investimentos, por critérios de análise da Comissão de Gerência do Programa de Parcerias Público-Privadas do Município (CGPP), com base em um “score” de exigências.

15 <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1438511>. 09/01/2014 | 15:29 | Gazeta do Povo

16 Sociedad Peatonal, Triunfo, CR ALMEIDA e INTERTECHNE apresentaram proposta, que pode ser vista em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/materiais-entregue-na-pmi/1055>

No início de fevereiro, entidades como o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná (Crea-PR), Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Paraná (CAU-PR) e Dieese, após discussões e debates¹⁷ apontaram diversas falhas no projeto do novo modal e criticam o edital do metrô.¹⁸

Em 15 de abril, na Câmara Municipal de Curitiba, tem início com a primeira audiência pública o Fórum do Plano Diretor de Curitiba:

A série de dez de audiências públicas e de seis grupos de estudos, eventos que compõem o Fórum, pretende subsidiar e colaborar com as discussões em torno da revisão do Plano Diretor de Curitiba, prevista para este ano de 2014. O Fórum é aberto à participação de todas as entidades e autarquias da sociedade civil organizada e é uma proposta da Comissão de Urbanismo e Obras Públicas da Câmara Municipal de Curitiba.

Foi anunciado em 25 de abril, a contratação da BM&Fbovespa para operacionalização do processo de licitação, que compreende a análise técnica da minuta da licitação e subsequente envio para a homologação pela Comissão de Gerenciamento do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas (CGPP) que uma vez em marcha, dará o prazo de 45 dias para apresentação de propostas. A BM&F Bovespa também prestará assessoria à comissão especial que será formada para a fase de habilitação dos interessados.¹⁹

¹⁷<http://www.caupr.org.br/?p=8746>, Alternativas para o Metrô Curitiba devem ser apresentadas pelo Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Paraná 10 de fevereiro de 2014

¹⁸ <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1449677&tit=Entidades-criticam-edital-do-metro> Entidades criticam edital do metrô Para órgãos como Crea-PR, CAU-PR e Dieese, minuta do edital é frágil e deve ser revista. Prefeitura descarta alterações drásticas. 24/02/2014

¹⁹<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/licitacao-do-metro-sera-operacionalizada-pela-bmf-bovespa/32707>, 25/04/2014 10:58:00

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

A Revisão do Plano Diretor de Curitiba²⁰ teve início, pelo IPPUC, em 28 de março e prevê, CONSULTA PÚBLICA, no período de 12 de abril de 2014 a 15 de agosto de 2014, para a apresentação de questionamentos, críticas e sugestões. Igualmente o Fórum do Plano Diretor de Curitiba na CMC em 15 de abril de 2014.

A licitação do Metrô de Curitiba está em processo ativado, com um projeto basicamente visando a substituição do modal BRT pelo modal metroviário, no trecho do eixo de maior carregamento do sistema.

O “projeto” da “linha azul” tem *questionamentos, críticas e sugestões* pendentes e outros, quer por meio de apertações das instituições formais e informais, bem como por meio de pessoas da sociedade civil, que nestes períodos de consultas possam surgir no âmbito da Revisão do Plano Diretor.

Nota-se ainda, falta de critérios orientativos às tomadas de decisão prévias ao que seria o processo de formulação de uma concepção para posterior expor para reflexão geral.

CONCLUSÕES

O que se pode verificar, no decorrer do estudo, é que a participação popular, ou bem mesmo o posicionamento da administração para que isso venha e possa ocorrer, é algo bastante tímido, nos dois sentidos.

A falta de estudos que antecedem a qualquer proposta de reordenação em sistemas estruturantes de uma metrópole, como é o caso do transporte coletivo, faz com que não exista argumentação fundamentada e não dá suporte à imaginação gerando somente ideias

²⁰Site do IPPUC, consultado em 26/04/2014 13:24 <http://www.ippuc.org.br/planodiretor2014/arquivos/AVISO%20DE%20AUDI%C3%8ANCIA%20P%C3%9ABLICA%20E%20CONSULTA%20P%C3%9ABLICA%20PLANO%20DIRETOR.pdf>

ou prognósticos sobre determinadas questões e não sobre todos aspectos envolvidos na temática.

Os grupos de trabalho, os coletivos cidadãos, ou são mal informados pelos mecanismos de difusão das “consultas” ou em alguns casos, não estão devidamente a tempo, pelos exíguos prazos para formalizar um processo que deveria ser orientado por uma lógica de uma exposição, reflexão e participação, que alimentariam o termo de referência para o projeto.

A cidadania imposta pelo *status quo* é a do tipo “salve-se quem puder” dentro de um quadro bastante passivo, com a administração pelos mínimos num ambiente buliçoso.

Quer parecer, que a “utopia” apresentada pela Sociedad Peatonal em sua proposta PPPopTZ²¹, quando do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), avança com um modelo sustentável e instiga a uma cidadania cívica, mas que jamais será apreciada dentro deste quadro local.

Parece ainda oportuno ressaltar, que de pouco irá impactar sobre o território a substituição do modal, a não ser em uma eventual redução que possa existir na utilização do veículo privado pela “melhora” dos serviços neste trecho, em algum estrato social específico, não realizando-se com isso, nenhum ganho real ao urbanismo da metrópole, tao somente uma pequena redução das contaminações.

Pode-se ainda dizer, que o interesse “eleitoreiro”, entre todos os atores (administrações, *instituições formais e informais, bem como pessoas da sociedade civil*) volta à cena com a chegada das eleições para presidente e governador que fazem deste assunto uma “fabriqueta” de votos com a manipulação das apertações, que em muitos casos previamente estão descartadas devido ao comportamento já mencionado do *status quo*.

21 http://www.curitiba.pr.gov.br/multimedia/metro/Sociedad_Peatonal.zip. e https://docs.google.com/file/d/0ByK5ID_IarPNakZuUm1OMWV2SUK/edit?pli=1

Por último, deve-se registrar que durante a redação deste artigo, foi tentado, junto ao IPPUC, uma entrevista, após debate realizado no CAU-PR em 10 de fevereiro de 2014 ²² onde realizamos palestra e onde ficou lavrado um documento com quesitos:

“Este documento foi elaborado a partir do debate realizado na sede do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Paraná, no dia 10 de fevereiro de 2014, com o tema “O Metrô curitibano e suas alternativas”. O evento teve palestra do engenheiro civil formado pela UFPR e doutorando em Urbanismo pela Universidad Politecnica de Madrid, Roberto Ghidini, e contou com a participação de mais de 40 pessoas entre arquitetos e urbanistas, engenheiros, estudantes e representantes de entidades da sociedade civil organizada, todos signatários do presente documento.

Além do projeto do Metrô de Curitiba, foram discutidas durante o evento outras possibilidades de melhoria do transporte urbano de alta capacidade na capital paranaense e Região Metropolitana.

Após a exposição do palestrante e os debates que se seguiram, entenderam os presentes:

- Ser necessário que o projeto do Metrô de Curitiba tenha ampla discussão, num debate que envolva, além de representantes da sociedade civil organizada, a Academia e, principalmente, os órgãos e entidades que representam os profissionais diretamente ligados ao tema como CAU/PR, CREA-PR, IEP, SENGE, SindArq, IAB-PR etc

- Que o projeto do Metrô de Curitiba deve ser debatido dentro do processo de revisão do Plano Diretor da cidade que estará em curso durante o ano de 2014.

- Que um projeto de Metrô eficiente deve ter abrangência metropolitana. Neste sentido sua definição precisa envolver as esferas municipal e regional (RMC).

- Que um projeto de Metrô não se limita a construção de apenas uma linha. Antes de tudo deve ser projetada uma rede, para depois sim definir quais trechos e de quais linhas serão construídos, e em que período.

- Que o projeto de Metrô, para ser definido, necessita de estudos técnicos como a pesquisa origem/destino de passageiros, e a identificação dos polos geradores de

²²<http://www.caupr.org.br/?p=8751> CAU debate o metrô da Capital - 10 de fevereiro de 2014

tráfego que abranjam o conjunto da cidade, não se limitando aos eixos do ônibus expresso.

- Que a pesquisa origem/destino pode ser realizada a partir da utilização pelos passageiros do Cartão Transporte (smart card), bastando para isso apenas a implantação de equipamentos de leitura nos pontos de embarque e desembarque.

- Que a implementação da tarifa horária, permitindo que os usuários do transporte urbano possam fazer o transbordo de um ônibus para outro fora dos terminais, pagando apenas uma tarifa, é uma medida de fácil aplicação, trazendo imediato ganho para o sistema.

- Que é necessário um detalhamento do modelo de operação do sistema do Metrô que será adotado, bem como em relação à sua gestão.

- Que é preciso discutir e detalhar a intersecção (interligação) do Metrô com os outros sistemas de transporte urbano.

- Que as estações do Metrô devem ser projetadas através de concurso público de projetos.

- Que as questões de segurança e de qualidade das calçadas no entorno e no acesso das estações devem ser contempladas no projeto do Metrô de Curitiba.

- Ser necessária a criação de uma Agência Reguladora do Metrô, com a participação da sociedade, visando a fiscalização da prestação dos serviços.

- Ser necessário a apresentação de critérios para composição da planilha de custos para definição da tarifa.

- Que, como a Prefeitura Municipal de Curitiba é a representante legal dos usuários, faz-se necessário o estabelecimento, por parte da administração, dos critérios técnicos para o dimensionamento e conforto dos equipamentos resultantes (estações, circulações, área de lazer, comércio etc).

Com base nas demandas desse documento, solicitamos ao IPPUC - onde a convite, em 11 de fevereiro de 2014, também realizamos uma explanação durante o III Curso Internacional em Práticas de Gestão e Sustentabilidade Urbana (TCTP), em parceria com a JICA (Japan International Cooperation Agency) e a Prefeitura Municipal de Curitiba, sobre nossos estudos sobre o tema "A dinâmica territorial em torno ao Transporte Público: casos

de estudo - Metrô de Madrid e a Rede Integrada de Transporte (RIT) em Curitiba", título de nossa tese doutoral - alguns interrogantes que seguem sem resposta até o presente momento, embora com replicantes questionamentos.

Assim, como corolário, podemos dizer que por mais que as admirações, as entidades de classe, os sindicatos, as academias, as associações cidadanias tentem fazer com que algum processo participativo ocorra, essas tentativas são ou tímidas, ou desprovidas de vaidade suficiente para possibilitarem avanços que não sejam somente em causa própria, debilitando o diálogo e o interesse geral

BIBLIOGRAFIA

- BOARNET, Marlon G., and NICHOLAS S. Compin. "Transit-Oriented Development in San Diego County: Incrementally Implementing a Comprehensive Idea". Working paper. Irvine, CA: Department of Urban and Regional Planning, School of Ecology, University of California, Irvine, 1996.
- DUARTE Fábio - Redes de Mobilidade Urbana: Curitiba - São Paulo - Revista dos Transportes Públicos nº111- ANTP, 2006.
- FERRÁNDIZ, José V. Colomer e FRANCO, Ricardo Insa - El consumo energético en el transporte urbano y metropolitano. Los modos ferroviarios - Madrid - I.T. nº 76, 2006.
- GARCEZ, Luiz Armando - Curitiba Evolução Urbana - Rio de Janeiro, 2006.
- GHIDINI, Roberto - Aprendiendo una lección de Curitiba. Efectos perversos de una política orientada al transporte público y al medioambiente - CiUr nº 67 - Madrid, UPM - FASTER, 2009.
- GÜELL, José Miguel Fernández - Planificación Estratégica de Ciudades - Barcelona - Reverté, 2006.
- IPPUC - Estudo preliminar do metrô de Curitiba. Curitiba, 1969.
- IPPUC - Anteprojeto para a implantação de bonde em via exclusiva. Curitiba, 1979.
- IPPUC - Rede integrada de transporte: o bonde como solução. Curitiba, 1981.
- IPPUC - Bonde Moderno: O Caminho do Futuro - Curitiba, 1992.
- IPPUC - STAC no eixo Norte/Sul. Estudo de pré-viabilidade. Curitiba, 1997.
- MONEDERO, Juan Carlos Fernández-Gala - Governabilidade - I Congresso Internacional sobre Desenvolvimento Humano - Madrid, 2006.
- MOURA, Rosa e FIRKOWSKI, Olga L.C.F. - Dinâmicas Intrametropolitanas e Produção do Espaço na Região Metropolitana de Curitiba - Rio de Janeiro - Letra Capital, 2009.

NEVES, Lafaiete dos Santos - Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba (1970 - 1990)- Curitiba - Cefuria, 2006.

REZENDE, Denis Alcides - Planejamento Estratégico Municipal, Rio de Janeiro - Brasport, 2006.

ROSA, Maria Arlete - Movimento de associações de moradores e amigos de bairros de Curitiba: resgate e sua trajetória a partir da constituição - as relações sociais educativas - 1977-1983 Dissertação de Mestrado - PUC, 1991.

SOCIEDAD PEATONAL - O Metrô de Curitiba -

<http://sociedadpeatonal.blogspot.com.br/2011/12/o-projeto-do-metro-de-curitiba.html>.