

02.08.2019

mesa 1

10h30 - 12h00

**direito
à mobilidade**

coordenação
Eduardo Vasconcelos
mediação
Ailton Brasiliense

Transporte público de Curitiba, o modelo e a mobilidade

Cidade modelo, cidade ecológica, cidade sorriso. Esses são alguns dos “apelidos” que foram dados à Curitiba desde a década de 1990. No entanto, o sistema de transporte público de Curitiba já vinha sendo elogiado (e chamado de modelo) por consultores governamentais e privados desde sua concepção e implantação, nos meados dos anos 1970.

Elaborado a partir de um plano preliminar para uma futura implantação do metrô, o sistema conhecido hoje como BRT se consolidou com pernas próprias para competir de frente com sistemas metroviários no mundo todo, sendo inclusive replicado em outras grandes metrópoles. Sua grande vantagem: comportar menores custos de implantação (leia-se investimento) em infraestrutura física do que o metrô. Neste caso o metrô demandaria grandes custos de movimentação de terra e estruturação de túneis, além de implantação de trilhos e de estações, o que comparado com os custos de um sistema de ônibus, ainda que com canaletas e estações tubo, é consideravelmente mais caro.

Esta é, também, um pouco da história dos ônibus no Brasil. A substituição dos bondes elétricos para os ônibus, nos meados dos anos 1940 trouxe uma perspectiva de inovação e flexibilidade nas rotas traçadas para a mobilidade coletiva. Enquanto as cidades cresciam e as linhas de desejo mudavam, o ônibus se apresentavam, aparentemente, como modal de baixo custo de implantação e flexível em sua forma operacional, pois poderia mudar rapidamente de trajeto se fosse o caso.

O que Curitiba realizou em termos práticos foi a simbiose de um sistema metroviário com um sistema rodoviário: o BRT, que foi chamado (e ainda é) de transporte modelo. Para isso, enfrentou um dos maiores desafios aparentes na mobilidade urbana contemporânea, a falta de espaço. Com a estruturação dos eixos norte, sul, leste e oeste, e a priorização do transporte de alta capacidade em cada um deles, Curitiba adotou o BRT e conseguiu, durante algum tempo, racionalizar o sistema de transporte com uma integração física em terminais e ainda um sistema interbairros.

A proposta, no entanto, era convergir o uso do solo com as estratégias de estruturação do sistema viário e oferta de transporte público. Nesse sentido, a valorização das terras em torno do BRT curitibano nos mostra outra realidade que não aquela planejada: em regra geral quem usa o sistema não mora nos arredores deste. Podemos discutir se isto faz parte do processo de metropolização de Curitiba, onde a partir da oferta de transporte coletivo de alta capacidade foi viabilizado morar nos municípios limítrofes à cidade, mas devemos sempre considerar que o transporte coletivo sozinho não induz muita

coisa se não inserido em uma lógica imobiliária/especulativa e de produção do espaço na cidade capitalista.

De fato, o transporte público de Curitiba se tornou um espetáculo a céu aberto, não só pelo fato de racionalizar as viagens em um sistema tronco alimentador, mas por viabilizar a produção de vias públicas exclusivas para sua operação¹. A instalação da Volvo em Curitiba permitia que a prefeitura estabelecesse tecnologias próprias à serem implantadas em Curitiba. Isto aconteceu durante a década de 1980 e 1990, quando o IPPUC começou a pensar uma tipologia de ônibus exclusiva para Curitiba: o ônibus articulado (e depois o biarticulado). O próximo passo era ganhar tempo no embarque e desembarque. Para isso, o sistema metrôviário foi mais uma vez espelhado: paga-se a tarifa antes e se embarca no mesmo nível do ônibus. Com um toque de futurismo barato e city-marketing, nasceu as simbólicas Estações-tubo. Estava consolidado o sistema como o conhecemos hoje.

Mas até aqui abordamos apenas sua aparência. Sua evolução enquanto sistema também dependeu de um modelo que não aquele pelo qual ficou famoso: o modelo concessionário. Desde a primeira licitação do serviço em sua fase mais contemporânea (1960), o poder público desenvolveu junto aos empresários do setor de transporte uma relação por vezes conflituosa, por vezes amigável. O fato é: hoje não se pode falar em transporte público de Curitiba sem elencar como ator fundamental o Sindicato das Empresas de Transporte Público de Curitiba e Região Metropolitana, o SETRANSP. A atuação dos empresários no sistema, através da concessão do serviço, não se limita à relação contratual e formal entre poder concedente e poder concessionário, permeando a política partidária local e até contatos informais de natureza legal duvidável.

Durante os períodos mais conflituosos ou mais amistosos, os empresários do transporte de Curitiba acumularam capital político e financeiro para dominar o circuito do capital à qual se refere a mobilidade coletiva. Com isso, colocaram na balança da evolução do sistema seus interesses privados e construíram conjuntamente o cenário vivido hoje, cenário este de plena decadência do modal coletivo na cidade.

Se os dados anuais de demanda (passageiros/ano) são incertos e em grande medida questionáveis, a análise em valores reais sobre o balanço do Fundo de Urbanização de Curitiba (fundo que administra a receita e remuneração das tarifas) nos mostra a perda real de receita e remuneração desde 2011, ano em que foram homologados os mais recentes contratos de concessão do serviço para as mesmas empresas que já vinham operando o sistema, grosseiramente falando, desde os anos 1960. Se ainda considerarmos que o valor real da tarifa técnica e da tarifa pública se manteve estável e mais recentemente apresentou valorização real ao longo do mesmo período analisado,

¹ Aqui cabe um parênteses: de acordo com o relatos do ex-prefeito Gustavo Fruet (PDT), Curitiba paga até hoje parcela dos custos de desapropriação das vias estruturais por onde passam as canaletas.

isto mostra uma real evasão de usuários do transporte público para outros modais e uma decadência da viabilidade do serviço como negócio, ou como circuito específico de acumulação. Mesmo assim, as empresas de transporte, através de um processo dominatório dos aparelhos de Estado que controlam sua política, expande sua atuação e drena através da tarifa o último suspiro da mobilidade coletiva em Curitiba.

A partir dessa perspectiva podemos tentar entender o equilíbrio da matriz modal da cidade de Curitiba. Os dados da última pesquisa Origem-Destino, realizada pelo IPPUC, mostram que o transporte individual por automóvel concentra cerca de 47,5% das viagens diárias na capital, restando 24,3% para as viagens realizados por transporte coletivo e 27,6% para as viagens realizadas por modais não motorizados. Estes dados nos mostram rapidamente como Curitiba não foge da realidade de outras metrópoles brasileiras, realidade prevista por Jane Jacobs nos anos 1960 e reforçada por Ermínia Maricato nas últimas décadas: a predominância e a predatorialidade do carro no meio urbano. No entanto, o alto índice de utilização do modal não motorizado nos faz questionar se a evasão de passageiros do transporte coletivo se deu realmente para o carro e a moto.

Aqui há um debate central na mobilidade urbana das grandes cidades brasileiras e uma conclusão encomendada: o transporte público perdeu passageiros para o carro e a moto, através de incentivo do Governo Federal (redução do IPI) e das linhas de financiamento de automóveis. No entanto, o cenário atual do transporte público brasileiro, que já vinha sendo anunciado desde o começo do século, tem sua própria culpa na decadência do modal, uma vez que este modal está na mão de poucos grupos empresariais em todo o território brasileiro que pouco promovem o serviço em termos de qualidade e agilidade, mas que se mostram unidos e capazes de qualquer coisa pelos aumentos tarifários.

O peso da atuação empresarial no setor do ônibus urbano, aliado com a atuação do setor imobiliário (muitas vezes comandada pelos mesmos agentes que comandam a mobilidade coletiva) limitou a transformação das cidades brasileiras nas últimas décadas e trouxe a tona os modais individuais motorizados ou não motorizados. Na lógica atual, cada um se vira como pode, tendo acesso ou não ao veículo motorizado. Isto indica uma transformação da capacidade do Estado na gestão urbana, uma vez que o transporte público coletivo pode ser visto como instrumento de políticas públicas afirmativas na balança dos deslocamentos urbanos. Além disso, o movimento de individualização dos deslocamentos vai de encontro com as capacidades das cidades brasileiras e com a definição mais clara do que é a mobilidade urbana: uma relação social onde ninguém se desloca sozinho sem que isto impacte o deslocamento do outro. Dado este conceito, nos cabe enquanto grupo trabalhar as soluções para a retomada da mobilidade urbana curitibana e (porque não)

brasileira, de forma a resgatar a mobilidade coletiva e os processos de sustentabilidade na sua forma mais crítica ao modelo econômico vigente.

Mobilidade, uso do solo e gestão urbana

Listamos aqui algumas reflexões para que possamos debater a retomada da mobilidade coletiva e sustentável nas cidades brasileiras. Para isso devemos entender a insuficiência de discutir a mobilidade como setor na cidade, colocando inclusive os atuais instrumentos de planejamento sobre olhar crítico, questionando de fato em que cidade estes instrumentos estão inseridos e de que forma eles incidem sobre o real.

Ora, discutir o Plano Diretor e o Plano Setorial de Mobilidade Urbana nos parece um primeiro passo, mas é preciso entender também como são organizadas e colocadas as políticas habitacionais no espaço urbano e, em última análise, de que forma é constituído esse espaço na cidade capitalista. A setorialização do planejamento nos deu a possibilidade de trabalhos mais específicos em torno de um só tema mas também nos concedeu a ilusão de achar que estes circuitos funcionam por si só.

Outro ponto à se discutir é a o papel das administrações públicas locais e regionais sobre a mobilidade urbana nos termos da gestão urbana. É preciso desconstruir a ideia de indução de investimentos imobiliários pela gestão urbana e direcionar a produção de espaço urbano para a coletividade. Para isso devemos retomar a discussão sobre a gestão urbana e seus instrumentos de controle sobre o solo urbano.

Dentro do circuito da mobilidade devemos questionar o modelo concessionário hoje posto como única regra para o serviço de transporte coletivo. Devemos questionar até que ponto a tarifa de transporte deve ser baseada nos custos dos sistemas e porque os serviços são concedidos por longos períodos, como o caso de Curitiba onde o contrato com as empresas vale por 15 anos com possibilidade de ser renovado por mais 10.

Devemos colocar sob perspectiva a atuação dos órgãos municipais de gestão do transporte e em que medida estes realmente fiscalizam os custos do transporte e como o fazem. Nesse sentido, a operação pública de linhas de transporte poderia dar uma dimensão maior sobre quais são os reais custos de cada sistema e portanto se configura como estratégia de fiscalização do cálculo da tarifa.

Modelos híbridos de concessão do transporte coletivo também devem ser pensados, onde os municípios possam investir em frota pública e conceder a operação ou que operem parte das linhas deficitárias ou mesmo que operem as linhas superavitárias para que possam direcionar estes recursos para políticas habitacionais ou de saneamento. A partir da frota pública podem ser pensados contratos de concessão de menor duração.

Devemos também retomar os espaços da mobilidade para os pedestres e ciclistas, quebrando o paradigma da motorização. Para isso, é imprescindível traçar estratégias para por em prática a Política Nacional de Mobilidade Urbana, colocando-a sob olhar crítico e entendendo sua importância e suas deficiências enquanto instrumento e discurso. Ações locais de promoção à bicicleta e ao pedestrianismo devem ser multiplicadas não só em termos de promoção mas também de ações afirmativas e concretas.

O processo de retomada da mobilidade coletiva na cidade passa por retomar a cidade em todos seus aspectos, desde a dimensão mais cotidiana e concreta até a dimensão mais política e subjetiva. Disputar a cidade aqui deve ir além da transformação individual, onde a noção de cultura deve ser retorcida e modificada. A questão da mobilidade é uma questão concreta, onde existe uma necessidade do sujeito se locomover e uma condição para isto, e portanto devemos entender os processos que levam este sujeito a se deslocar do jeito que se desloca e quem determina estas condições do ponto de vista do poder. Isto passa pela compreensão de como chegamos ao ápice da motorização individual e ao abandono da mobilidade enquanto questão coletiva. Entender a questão da mobilidade sobre o prisma da questão urbana é entender mais um aspecto da cidade capitalista e a importância da subversão de tal ordem.