

ANDERSON FAGUNDES DE MORERA

**A INTERFERÊNCIA DOS INTERESSES
PRIVADOS NO GERENCIAMENTO
DO SERVIÇO PÚBLICO:
O CASO DO TRANSPORTE COLETIVO
EM CURITIBA 1970-1980**

Monografia de Graduação em História -
Departamento de História, da
Universidade Federal do Paraná.
Orientador: Prof. Dr. Dennison de
Oliveira

Curitiba - 1999

“ A compatibilização dos interesses dos empresários com os urbanistas, pelos menores em torno de algumas questões essenciais, é fundamental para êxito de qualquer política de planejamento urbano”

(Dennison de Oliveira)

*Primeiramente a Deus, também à Elizabete e
minha mãe que tantas vezes cooperaram para
que eu me dedicasse de corpo e alma para
este trabalho. Finalmente ao professor
Dennison que orientou toda a pesquisa e a
redação referentes a esta monografia.*

À Heitor e à Heloísa com carinho

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	06
2. O PLANO DIRETOR E O SISTEMA VIÁRIO DE CURITIBA.....	08
3. A 1ª GESTÃO DE JAIME LERNER NA PREFEITURA E MUDANÇAS NO TRANSPORTE COLETIVO.....	18
4. O FUTURO INCERTO DOS PROJETOS URBANOS	34
5. EMPRESÁRIOS: OPOSITORES E COLABORADORES DO NOVO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO	37
5.1 A Imposição do Novo Veículo aos Empresários.....	38
5.2 A "Invasão" das Áreas Seletivas	41
5.3 Associação entre Empresários do Transporte Público e Urbanistas	42
6. OS RECLAMES NÃO ATENDIDOS: COMERCIANTES E USUÁRIOS E A OPOSIÇÃO DE SETORES DA EMPRENSA.....	45
6.1 Prejuízos dos Comerciantes.....	45
6.2 Usuários, pedestres e automóveis do expresso: a oposição da população ao novo sistema de transporte	53
CONCLUSÃO.....	57
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	60

INTRODUÇÃO

O sistema de transporte coletivo de Curitiba atualmente serve como ponto de referência tanto nacionalmente quanto a nível internacional. A cidade de Curitiba consolidou-se como um laboratório onde diversas experiências que obtiveram êxito foram adotadas por várias das mais importantes cidades brasileiras, e por vezes com repercussões até mesmo no exterior. Isto ocorreu, por exemplo em 1992 quando o ônibus chamado “ligeirinho” foi implantado experimentalmente por um breve período em Nova York. Este revolucionário sistema de transporte funcionaria como uma espécie de bonde sob pneus, poucas paradas e circulação feita em ruas onde era então permitido imprimir maiores velocidades. Possuía ainda plataformas de embarque acopladas ao ônibus e estações feitas de acrílico, chamadas “estações tubo”.

O transporte coletivo foi portanto uma das muitas experiências que possibilitou a projeção da cidade de Curitiba e das suas administrações municipais, principalmente durante as três gestões de Jaime Lerner (1971-74; 1979-82 e 1989-92). As modificações iniciadas na primeira gestão irão iniciar a construção de uma imagem que identifica o transporte urbano de Curitiba como o melhor do Brasil. É evidente que esta projeção alcançada pela capital paranaense somente se tornou possível devido a uma certa continuidade das administrações municipais, estas acabaram consolidando um planejamento urbano iniciado na década de 60. A pedra fundamental deste plano era o sistema viário baseado no privilegiamento do sistema de transporte coletivo. Este se organizou de tal forma que o caos urbano tão comum em outras capitais não tomasse conta de Curitiba, por um certo período. Atualmente a

nova legislação nacional referente ao trânsito (1998) e aspectos da municipalização da fiscalização deste trânsito fez com que a cidade instalasse radares e controladores de velocidade o que é indicativo de que o tráfego ficou por demais lento. À medida em que os engarrafamentos aumentaram em Curitiba o caos urbano tornou-se aqui também bastante comum.

No entanto, a mídia que contribuiu para que Curitiba fosse conhecida como cidade bem planejada e com sistema de transporte público exemplar, não revela as contradições bem como as insatisfações e reivindicações de alguns setores da sociedade que se opuseram às primeiras mudanças no transporte urbano de Curitiba iniciadas em setembro de 1974. Do mesmo modo, não leva em consideração que outros setores da sociedade tiveram os seus anseios particulares atendidos em detrimento de toda uma população nem se avança no entendimento dos valores das elites do planejamento urbano. Esta mídia que idolatra a organização administrativa de Curitiba não revela que o processo de urbanização capitalista gera contradições urbanas e lutas sociais. Mais ainda, esta análise largamente vinculada pela mídia quer levar a crer que a única solução possível para o transporte público Curitiba foi implementado graças ao grande saber técnico de seus urbanistas. A análise destes fatos levando-se em conta um olhar mais histórico faz com que se pense que a vitória destes administradores e do seu projeto de transporte de massa não era a única das possibilidades históricas. Isto é, a história é o campo das indeterminações onde nada é previsível. Nosso interesse é interpretar esta indeterminação.

E como tal, poderia ter sido formulada outra solução que fosse adaptável ao transporte curitibano, ou mesmo, este projeto idealizado para Curitiba, poderia não ter atendido todos os anseios depositados nele. Estas possibilidades se realização em muitas outras cidades no mesmo período mesmo sendo muitas vezes os seus urbanistas tão ou mais competentes que os curitibanos. Porém, mesmo sendo muitos os caminhos que podem ser percorridos por CLIO, musa da história, o projeto que acabou sendo vencedor foi o do “ônibus expresso” e do sistema integrado de transporte. Entender como, por que e em que circunstâncias isso se torna possível é o objetivo desse trabalho.

2. O PLANO DIRETOR E O SISTEMA VIÁRIO DE CURITIBA

Foi na gestão do prefeito Ivo Arzua Pereira, Arena (1962-66), que teve início o processo de planejamento urbano de Curitiba que dará origem ao atual plano Diretor Curitibano. Esta delimitação da urbanização da cidade foi elaborado a partir do plano preliminar de urbanismo da empresa Serete Engenharia S/A e Jorge Wilhein Arquitetos Associados, vencedores da concorrência para a elaboração do Plano Diretor da cidade.

O acompanhamento da execução do “Plano Serete”, como foi inicialmente chamado, coube a um grupo local de acompanhamento que possuía profissionais formados pela faculdade de engenharia civil da Universidade Federal do Paraná. Este grupo passa a estudar a estratégias mais adequadas para a execução do plano. Estes profissionais irão posteriormente dar origem à Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (APPUC), que irá mais tarde constituir-se no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), em 1965. Luiz Forte Netto, membro atuante do IPPUC, ressalta a importância deste grupo de acompanhamento:

Plano diretor é um conjunto de duas coisas: a primeira são as diretrizes de desenvolvimento e a segunda é um grupo atuante de acompanhamento, revisão e modificação das diretrizes de desenvolvimento. É aí que nós podemos encontrar a base do Plano Diretor de Curitiba; não era apenas um livro com um plano para a cidade mas um livro com as diretrizes para o desenvolvimento da cidade e a organização de um grupo de acompanhamento, que numa primeira instância, foi chamado APPUC,

era uma assessoria e que em dezembro de 1965, foi transformado em instituto, que é o atual instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba.

(NETTO, 1951, p. 56)

Do IPPUC saíram diversos dos futuros funcionários públicos das administrações municipais da cidade que colaboraram para a implementação do plano, bem como dele também participava o arquiteto Jaime Lerner, que mais tarde assume a presidência deste instituto.

Ao IPPUC, inicialmente cabiam as atribuições de planejar e implementar os projetos urbanos para Curitiba.

De acordo com a Lei que o criou, cabia ao Instituto de Planejamento e Pesquisa Urbana de Curitiba - IPPUC como tarefas principais a elaboração e o detalhamento de projetos, controle e implementação do plano diretor, e a execução - em casos especiais - de projetos em cooperação com outros órgãos da administração, tratava-se, pois, essencialmente de instância de planejamento, vinculado diretamente ao prefeito como órgão de assessoramento.

(OLIVEIRA, 1995, p.151)

Para legitimar o Plano Diretor foi imprescindível envolver os diversos segmentos da sociedade para deste modo equacionar parte das disputas. Durante o mês de Julho do ano de 1965 foram realizados uma série de seminários intitulados “Curitiba do Amanhã”. No decorrer deles foi exposto o plano às elites profissionais e econômicas e aos segmentos organizados das classes populares.

Na seqüência, aconteceram todas aquelas discussões sobre o plano, estimuladas pelo Ivo Arzua. O plano foi democraticamente apresentado em vários locais, discutido exaustivamente. Pretendia-se que a comunidade tomasse conhecimento dele, sugerisse, eventualmente alguma alteração ou se esclarecesse sobre as propostas apresentadas e assim, criar base a que o plano tivesse apoio popular na hora da aprovação pela Câmara Municipal de Curitiba. Isto ocorreu no final do mês de novembro e em desenho do mesmo ano (1965) foi assinada a Lei Plano Diretor de Curitiba, estabelecendo as Diretrizes e instituindo o IPPUC como órgão permanente de planejamento urbano.

(NETTO, 1991, p.56-57)

O seminário atingiu seu intento, a legitimação, do plano, ou seja, a aceitação dele por parte das elites da cidade. Conseguiu-se apoio para o plano entre as diversas elites econômicas, políticas e profissionais que consideraram este processo bastante democrático. Contudo, nenhuma crítica contundente que significasse grandes mudanças no plano foi incorporada sendo também os interesses das elites locais satisfatoriamente atendidas.

No entanto, a implementação do plano teve que ser retardada foi o prefeito que assume a prefeitura municipal no período posterior (1966-70), Omar Sabbag, tinha outros objetivos administrativos e não estava identificando com o grupo de urbanistas que elaborou o Plano Diretor. Omar Sabbag entrou até mesmo em conflito com o IPPUC chegando a ignorar o plano durante sua gestão como atesta Luiz Forte Netto:

Mas chegou um determinado momento em que resolvi me afastar diretamente do processo, porque nós produzíamos muito, íamos amontoando projetos, idéias, decretos, etc. E na verdade a chefia do executivo não acompanhava e não tinha interesse naquele tipo de obras. Possivelmente até por não vislumbrar o que aquelas transformações, e propostas significaram realmente para a cidade. Portanto, saí do IPPUC, mas tive a oportunidade de colaborar para designar o meu sucessor, que foi Jaime Lerner, pessoa a quem eu havia confiado a chefia do setor físico territorial no IPPUC, quando busquei profissionais de várias áreas para reforçar a estrutura do instituto. O Jaime, porém, também não obteve a compreensão da chefia do Executivo para implementar as obras previstas.

(NETTO, 1991, p.63-64)

O plano Diretor possui influências do modernismo, estabelecido através da Carta de Atenas, porém o urbanismo humanista, originado das teses do Padre Lebreton e das críticas à escola modernista, também se fazem presentes no plano. Da abordagem modernista mais tradicional se apropriou da idéia de especialização dos espaços da cidade. Propõe-se então para Curitiba a divisão em zonas residenciais, comerciais e industriais que seriam interligadas através de vias de comunicação velozes. Do Urbanismo humanista foi absorvido a proposta de revitalização dos espaços públicos tradicionais da cidade e até mesmo a criação de novos pontos de encontro. Aqui também pretendeu-se evitar que o tráfego intenso de veículos se dirige-se ao centro tradicional, criou-se então um sistema viário que privilegia o transporte coletivo em detrimento do automóvel particular.

O sistema viário seria então o grande instrumento indutor do crescimento da cidade. Prioriza o crescimento linear e não o circular como pretendido o Plano Agache de 1943. O grande crescimento da linha Norte-Sul, iniciado no Bacacheri passando pelo Centro Cívico e indo para o Pinheirinho, já era uma realidade; previu-se também que futuramente outra linha sairia do Cajuru, passaria pelo centro e se ligaria no Bigorriho, seguindo até a CIC (Leste-Oeste). Isto levou Jorge Wilhelm a pensar no transporte coletivo como orientador ao longo deste sistema de transporte o que evitaria que a população se espalhasse por toda a cidade desorganizadamente.

Do exposto conclui-se que a pedra de toque do plano eram os eixos estruturais, encarregados de direcionar o crescimento da cidade. Neles, haveria oferta de transporte público de massa, de alta qualidade. É aqui que começa a história dos ônibus expressos.

Foi proposto a criação das “estruturais”, vias lineares de circulação, dentro das quais fluiria o transporte coletivo. Surgem também as vias rápidas, paralelas ao eixo central e com tráfegos opostos, sistema então chamado de binário.

Realmente o transporte coletivo teve papel importante no planejamento urbano de Curitiba, pois induziu o crescimento urbano, além do mais, a sucessão de mandatos municipais simpáticos ao plano possibilitou que ele fosse implementado em quase sua totalidade tornando este processo urbano praticamente irreversível.

O contrito autoritário vivido durante a **Ditadura Militar** (1964-85) priorizava o planejamento centralizado. O regime militar pressionado por uma crise energética internacional gerada pela Organização dos produtores e exportadores de Petróleo (OPEP) é forçado a buscar alternativas para o enfrentamento desta crise. Surge daí o interesse do governo federal por formas alternativas de energia priorizando-se a partir então a energia nuclear e o Programa Nacional do Álcool (Proálcool). Fazia-se necessário diminuir o grau de dependência do Brasil em relação ao Petróleo internacional em decorrência da elevação contínua dos preços do barril com o conseqüente agravamento da dívida externa.

Deste modo, a partir da década de 70 o transporte urbano passa a ter um papel central, pois os investimentos federais priorizam os transportes coletivos por meio de ônibus, trens urbanos e metrô. Ou seja, através do transporte de massa eficiente o governo pretendia diminuir o consumo de combustível pelo veículos particulares e até mesmo desestimular o seu uso.

Em 1976 é criada a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) para planejar e implementar uma política nacional para o setor. Neste mesmo período o governo cria o Fundo de Desenvolvimento do Transporte Urbano (FDTU) e o Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano (FNDU). Toda esta organização burocrática do governo federal destinava-se a tentar diminuir a dependência em relação ao petróleo internacional; sendo esta filosofia também presente no II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento - 1974). O período de 1974-78 é marcado então por uma forte centralização na política de Transportes Urbanos.

No entanto, a questão energética não era a única preocupação do governo federal, a questão urbana também havia se agravado devido aos intensos processos

migratórios ocasionados pela modernização rural. As cidades cresciam de modo assustador e com elas os problemas urbanos, entre eles o transporte, principalmente nas grandes cidades e regiões metropolitanas, isto porque este é essencial à locomoção da força de trabalho e ao processo de acumulação capitalista.

Assim sendo, Curitiba por possuir um corpo técnico e um Instituto de Planejamento urbano, elaborou diversos projetos e se antecipou as outras cidades brasileiras para receber recursos governamentais e deste modo para ampliar ainda mais sua rede integrada de transportes.

Porém, como já foi dito, após a administração do Prefeito Ivo Arzua, os projetos do plano Diretor inclusive os referentes ao sistema viário não foram implementadas pelo próximo prefeito, Omar Sabbag. Pois este não fazia parte do grupo que idealizou o Plano Diretor.

Assim, o IPPUC, foi posto na 'geladeira', à espera de melhores dias, os quais fosse possível exercer sua função maior, qual seja, implementar um plano Diretor.
(OLIVEIRA, 1995, p. 155)

Foi na administração que sucedeu Omar Sabbag que se deram a maior parte das obras de implementação do plano, isto devido a sua total identificação com ele.

A escolha do novo prefeito para o período 1971/1975 vai provocar a quebra da inércia referida anteriormente. O novo titular era ex-diretor-presidente do IPPUC, ex-membro do grupo de acompanhamento da SERETE e, conseqüentemente, totalmente identificado com o plano e o propósito de implementá-lo. Usando da posição obtida, ele imediatamente nomeia para todas as funções relevantes na administração os seus companheiros do IPPUC. Desta forma eles assumem os postos char do poder público e por extensão, compõe maciçamente os lugares no Conselho Deliberativo do IPPUC.
(OLIVEIRA, 1995, p. 157)

A respeito desta nova conjuntura Luiz Forte Netto expõe que:

Foi uma atitude extremamente inteligente: aquelas pessoas eram os que planejaram as obras que deveriam ser feitas, portanto, não precisavam ser convencidas de que eram necessárias. Assim no dia seguinte em que assumiu a Prefeitura, o Jaime saiu fazendo obras, porque os programas os projetos estavam prontos.
(NETTO, 1991, p. 64)

Esta nova cúpula administrativa quase que totalmente composta pelos elaboradores do plano Diretor fará com que os recursos federais sejam maciçamente destinados a Curitiba. Pois a tecnoburocracia do governo federal irá exigir projetos bem elaborados para se obterem recursos financeiros.

Luiz Forte Netto tece sobre isto o seguinte comentário:

Eu considero ainda que a essa conjugação de fatores positivos somou-se o fato de que a época era a do planejamento urbano no País todo e o governo federal, também por influência de políticos paranaenses que ocupavam a esfera federal, adotou Curitiba no sentido de fazer da cidade um exemplo de planejamento urbano. E em função disto destinou muitos recursos para Curitiba; era fácil para a administração de Curitiba pedir e obter recursos para executar as obras planejadas.

(NETTO, 1991, p. 65)

Além do mais a prefeitura municipal obteve outra importante fonte de financiamento no período de 1975 à 1979, conforme relata o então prefeito de Curitiba, Saul Raiz:

Então quando começamos esse zoneamento, já estava fixada a Cidade Industrial e já havia essa filosofia de crescimento, os meus assessores entenderam que era preciso pensar objetivamente o Sistema Leste-Oeste, implantar as estações que não existiam, para complementar o plano viário com a rede de alimentadores do sistema de Transporte Coletivo, para evitar que viessem todos ao Centro da cidade, se todas as linhas ocupassem a canaleta dos ônibus-expresso, o sistema não iria funcionar. E daí surgiu aquele plano básico criando a linha Leste-Oeste, as estações de embarque e desembarque e eu fui ao Banco Mundial e “vendi” o projeto. Foi a primeira vez em toda a história desse banco que se financiou um projeto urbanístico, porque nós mostramos que aquele projeto seria um modelo que depois transportaríamos para as cidades de médio porte e que aquilo ajudaria a fixar as populações rurais e evitar o crescimento descontrolado nas grandes cidades”.

(RAIZ, In IPPUC, 1990, p. 59-60)

Todo este suporte de investimentos foi sem dúvida necessário para consolidar o plano Diretor e foi através deste financiamento e por todos os projetos estarem prontos que Lerner tão logo assume a prefeitura, dá início a uma série de obras que irá, segundo seus idealizadores, mudar a “face de Curitiba”.

Eu me lembro que fomos, eu e o Ceneviva, das primeiras pessoas a saber que o Jaime seria prefeito de Curitiba em 1970. Ele foi comunicado e subiu ao nosso escritório para nos dar a notícia e convocar para ajudar e implantar as reformas que realmente viriam a transformar a cidade.

(DELY, In MEMÓRIA DA CURITIBA, 1991, p. 92)

3. A 1ª GESTÃO DE JAIME LERNER NA PREFEITURA E MUDANÇAS NO TRANSPORTE COLETIVO

O sistema de transporte coletivo de Curitiba era até o início da década de 1950 na maior parte composta por lotações. O sistema deixava muito a desejar já que os diversos condutores destas lotações exploravam as rotas mais lucrativas sendo que havia regiões onde não existia nenhuma linha de ônibus. Também não havia por parte destas lotações horários e trajetos fixos. Imperava portanto uma total informalidade sendo ainda grande a competição existente entre estes condutores que formavam nesta época um grupo bastante fragmentado.

No entanto, o poder público faz algumas mudanças neste sistema a partir da gestão do prefeito Ney Braga, isto se deu devido a fortes pressões feitas pela população que se mostrava bastante insatisfeita com o transporte coletivo. A prefeitura municipal passa então a exigir um certo nível de eficiência técnica e profissional o que faz com que os donos de lotações passem a se organizar em cooperativas, estas por sua vez vão preceder às atuais empresas ligadas ao transporte urbano de Curitiba.

Surgem então as “áreas seletivas” onde determinada empresa possui exclusividade no transporte de passageiros da região, nestas áreas são misturadas linhas rentáveis, outras nem tanto e outras totalmente não lucrativas. Estas medidas tentavam tanto restringir o número de lotações fazendo com que apenas as mais eficientes permaneçam quanto impedir que vários bairros tivessem excesso de oferta de ônibus enquanto outros ficavam completamente abandonados.

Para o professor Doutor Dennison de Oliveira, departamento de história da UFPR, foram dois os principais resultados deste novo sistema:

O primeiro foi a radical mudança no perfil desta indústria, que passa de fragmentada a concentrada. Afinal, para participar da concorrência às áreas seletivas dentro dos critérios por ela exigidos, os donos de lotações tiveram de se reunir em cooperativas... O segundo foi a criação de um sistema de transporte coletivo, que se dava algum controle ao poder público sobre os serviços prestados, aumentava desproporcionalmente o poder dos próprios empresários de ônibus.
(OLIVEIRA, 1995, p. 218)

Portanto, esta nova sistemática dará origem a fortes oligopólios que passam a controlar praticamente todo o funcionamento do novo sistema de transporte coletivo. As áreas seletivas dividiram a cidade como se corta uma pizza o que tornou as empresas ligadas ao transporte muito mais concentradas e fortes o que as deixou muito mais preparadas para fazerem valer várias de suas futuras exigências. Ganharam um prazo de concessão das linhas de ônibus por um período de 15 anos, áreas seletivas intocáveis e uma planilha de custos que flagrosamente era favorável aos aumentos dos lucros do setor.

[OJD01] Comentário:

Como já foi dito em 1965 iniciam-se os estudos que darão origem ao Plano Diretor, este tinha como diretrizes gerais do seu planejamento urbano o plano Viário e o Sistema de Transporte de Massa, tentava-se através destas linhas de ação orientar uma espécie de linearização do centro. Ainda deste pensamento, o Plano Diretor tem duas metas principais: propiciar o equipamento mais global da cidade em todos os seus setores e iniciar um processo de industrialização em Curitiba, pois deste modo conseguiria obter suporte econômico para um maior crescimento urbano. Neste ponto o transporte coletivo teria um papel extremamente importante.

Tanto na definição deste zoneamento quanto no detalhamento do Sistema Viário prevalecia a idéia de que tanto a ênfase deveria ser dada ao transporte coletivo.
(OLIVEIRA, 1995, p. 67)

O rápido crescimento da cidade e com ela um aumento considerável das distâncias a serem percorridas em tempos cada vez menores, além do conflito pedestre/veículo, fazem com que torne-se uma necessidade a concepção de um novo sistema Viário Básico para Curitiba.

A idealização dos calçadões como o da Rua XV, iniciada em 1971, pelo então prefeito Jaime Lerner, seguiria uma linha do planejamento urbano que preconizava a conservação dos setores históricos da cidade. O centro de Curitiba, reconhecidamente de valor histórico, deveria ser conservado da constante passagem de veículos particulares que poderiam transformar o seu trânsito num caos. Além do que esta mudança no aspecto de algumas ruas centrais:

... deveria servir como estímulo para que as pessoas se habituassem a fazer compras e frequentar a pé, chegando a ele através do transporte coletivo.

(OLIVEIRA, 1995, p. 67)

Neste contexto todo de forte urbanização de Curitiba devido ao seu grande crescimento das últimas décadas e da necessidade de tornar Curitiba mais industrializada, além dos anseios de preservar o centro do grande fluxo de veículos é que nasceu a idéia e finalmente foi implantado o novo sistema de transporte de massa.

O novo transporte coletivo teve início com a implantação do ônibus expresso em 1974. Este circulava ao longo das vias estruturais em ruas exclusivas, denominadas “canaletas”, ladeado por duas outras vias de tráfego lento. Este novo sistema pretendia garantir aos usuários uma oportunidade de realizar trajetos mais longos sem muitas interrupções. Isto sem dúvida seria possível devido as maiores velocidades dos veículos proporcionada pelas pistas privativas dos ônibus. As estações de embarque e desembarque distavam 400 metros uma da outras o que também deixava o percursos mais dinâmico.

Com o percorrer do mandato será implantado a (RIT), Rede Integrada de Transportes. Criava-se um sistema onde tornava-se possível usar as mais diversas modalidades de ônibus em circulação na cidade de modo muito mais integrado. Nas estruturais transitavam os ônibus expressos e nas áreas intermediárias e nas extremidades das “conectoras” foram construídos os terminais de integração, onde os usuários poderiam usufruir de qualquer linha de ônibus, sem que precisasse para isto pagar outra passagem. A linha interbairros serviria para ligar os terminais de forma radial. A vizinhança do bairro onde se situava tais terminais eram ligados a ele pelos alimentadores. O centro da cidade era atendido pelos circulares uma linha especial de micro ônibus que fazia um trajeto radial.

Esse sistema foi inaugurado a partir de setembro de 1974 quando foi inaugurada a linha que ligava o Capão Raso ao norte. Este sistema foi consolidado na gestão de Saul Raíz (1975-1978) quando foi posto em funcionamento o expresso boqueirão (Sul ao Centro). Posteriormente o expresso foi adotado nos eixos estruturais Norte-Sul e Leste-Oeste (Capão da Imbuia - Campina do Siqueira). A cidade passa a ser cortada em X pelo ônibus expresso o que atingia em cheio a divisão feita em “áreas seletivas”.

No entanto, as mudanças, não se deram apenas nos percursos a serem percorridos pelos ônibus, mudou-se a própria concepção do veículo, queria-se um novo veículo que oferecesse maior conforto e segurança aos usuários. O modelo adotado possuía características consideradas ideais para o transporte urbano de pessoas. A menor altura possibilitava um embarque e desembarque mais rápido, as três portas (uma de entrada e duas de saída) bem distribuídas pelo veículo e um motor traseiro que permitia que fossem imprimidas maiores velocidades com um menor ruído que o modelo antigo, sem dúvida alguma um modelo considerado bastante inovador.

Fui direto no assunto que estava começando a estourar na época, que era o ônibus expresso... Nós modificamos todo “layout” da parte interna e revolucionamos totalmente o ônibus. O motor colocamos atrás, a abertura das portas foi totalmente modificada, o sentido do acesso também.

(TOMIZAWA, 1991, p. 275)

Este veículo especificamente urbano veio a substituir os antigos ônibus que eram apenas “caminhões encarroçados”, segundo os idealizadores do ônibus expresso, ou seja, caminhões com uma carroceria adaptada para o ônibus.

... a nossa participação entre muitas outras, têm interferido até na concepção estética do transporte coletivo. Isso já aconteceu em 72/73 com o ônibus expresso, quando o chassi era mais baixo. Antigamente os ônibus eram puros caminhões encarroçados...

(HAYAKAWA, 1991, p. 221)

Este novo modelo de ônibus era considerado bastante futurista pelos seus idealizadores, realmente o era, pois foi planejado para ser completamente diferente do modelo até então utilizado. No entanto, apesar de toda a capacidade de seus planejadores e das alterações inovadoras feitas no transporte Curitibano, não se pode afirmar que este seja o único motivo para que este projeto tenha sido implementado. Como quer afirmar o discurso ainda hoje utilizado pela mídia simpática aos urbanistas curitibanos. Ou melhor, a história é indeterminada, e como tal, havia a possibilidade de qualquer outro projeto ter sido agraciado ou mesmo este do ônibus expresso não surtir os efeitos esperados quando da sua implementação. Isto se faz notar quando são analisadas algumas oposições feitas a estas mudanças.

A implantação do novo sistema de transporte não se deu sem enfrentamentos entre os setores da sociedade atingidos pelas mudanças. Tanto empresários ligados ao transporte de passageiros, quanto usuários ou até mesmo alguns grupos de comerciantes tiveram dificuldades em se adaptar as novas condições impostas pela nova política municipal, resistindo a ela.

Em alguns casos as prefeitura e o IPPUC se mostram intransigentes, fazendo valer o poder que detinham neste contexto histórico marcado pela ditadura militar (1964-1985) e pelos grandes poderes dados aos executivos contra a total inoperância dos legislativos. Por vezes atendeu algumas reivindicações dos “Cartéis” do transporte com mais frequência do que os pedidos de comerciantes e pedestres. Estes últimos representados por alguns jornais que fizeram valer a sua função de porta voz da “opinião pública”, mesmo assim não tiveram os seus pedidos atendidos. Por fim, prefeito, e a nova burocracia municipal conseguiram consolidar o seu novo sistema que sofreu apenas pequenas adaptações que não chegavam a alterar muito o pensamento original, constroe-se a partir daí uma imagem de Curitiba como possuidora do melhor transporte coletivo do Brasil.

4. O FUTURO INCERTO DOS PROJETOS URBANOS

Todo o projeto urbanístico para chegar a fase de execução deve passar por três etapas: elaboração, legitimação e implementação. Porém, na grande maioria das vezes os planos acabam não atingindo a última etapa, a implementação, pois acabam se perdendo nas nuances políticas, administrativas e técnicas. Curitiba é uma das poucas exceções, pois o plano Diretor é a sua principal inovação. O ônibus expresso foram quase que totalmente implementado. Isto foi de tal forma adotado que é muito difícil qualquer grande alteração nas suas diretrizes urbanas. Seu projeto foi elaborado pelo IPPUC, legitimado pelo “seminário Curitiba do Amanhã” e pelos debates que se deram nas associações de bairros e clubes e, finalmente, foi implementado a partir da gestão do prefeito Jaime Lerner.

No entanto, diversas outras cidades nacionais e internacionais tiveram bons projetos idealizados por urbanistas competentes, contudo, algum episódio ou uma série fatos fez com que se mudasse o rumo desejado por seus planejadores. Ou mesmo quando da sua execução o efeito não foi o esperado, necessitando alterar muitas das diretrizes norteadoras do plano ou até elaborar-se um novo. Como por exemplo se pode mencionar as interferências de grupos de urbanistas nas duas principais cidades brasileiras, Rio de Janeiro e São Paulo no mesmo período do planejamento e execução do plano Diretor Curitibano.

A cidade do Rio de Janeiro elaborou um plano urbano para toda a cidade por volta de 1964/65, mesmo contexto do plano Diretor de Curitiba. O governo local contrata para planejar tal plano o grego Doxiadis.

No entanto, o plano não foi implementado pois em 15 de março de 1975 ocorre a fusão entre os estados do Rio de Janeiro e Guanabara, ocorrendo então uma gigantesca mudança institucional. Formula-se outro plano porém este foi apenas parcialmente realizado.

A mais desenvolvida das cidades brasileiras, São Paulo, teve seu plano Diretor elaborado em 1971. A cidade seria interligada entre as áreas mais densamente povoadas por “vias expressas”, o zoneamento foi planejado. Tal como Curitiba tentava-se induzir o crescimento da cidade nestas vias expressas de trânsito, no caso curitibano foram chamadas de estruturais. Também em São Paulo se pretendeu classificar a cidade em áreas residenciais, comerciais e industriais. Este zoneamento foi implementado até 1992, quando elabora-se uma nova lei orgânica para o município de São Paulo e passa-se a pensar num novo plano Diretor.

Através destes dois rápidos relatos se pode perceber que de maneira alguma a eficácia na elaboração de planos urbanos é exclusivamente dos membros do grupo Serete ou do IPPUC. Portanto, não se justifica o discurso destes urbanistas que afirmam que o plano somente foi realizado devido a sua competência ao elaborá-lo. Teve inclusive posições contrárias ao funcionamento e definitiva adoção do ônibus expresso, transporte privilegiado pelo projeto urbano de Curitiba. Neste modo, atestou Alcindino Pereira, membro atuante do IPPUC, em relação as oposições à implementação do ônibus expresso na CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) do IPPUC referente a suspeitas de irregularidades neste órgão:

É nossa responsabilidade, e um dever que nós temos para com a população, e o faremos, apesar de todas as resistências que possam ser oferecidas a esta proposta renovadora.

(PEREIRA, 1983, p.13)

Jaime Lerner, prefeito neste período, a respeito das contestações sofridas pelo ônibus expresso afirma o seguinte na mesma CPI:

O transporte concedido como um eixo de indução ao crescimento da cidade tem, talvez um dos mais importantes do planejamento da cidade: Daí porque, na ocasião da implantação do ônibus expresso houve uma discussão muito grande naquela fase. É evidente que há uma reação natural em relação a tudo o que é novo, tudo o que procura transformar a realidade existente. Se a reação em relação a uma mudança no ponto de ônibus já era grande, imagine então, a implantação de um sistema novo de transporte”.

(LERNER, 1983, p.5)

Portanto, o destino do plano Diretor e do seu grande trunfo, o transporte urbano, poderia ter sido outro pois a história é uma disciplina pautada na indeterminação. Hoje é muito fácil se afirmar que o plano deu certo porque era um bom plano, feito e implementado por um bom grupo técnico. É necessário então analisar as objeções a este projeto que poderiam tê-lo individualizado e que não o fizeram devido a algumas combinações de condições favoráveis a sua implementação.

5. EMPRESÁRIOS: OPOSITORES E COLABORADORES DO NOVO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

O transporte urbano de Curitiba, quando Jaime Lerner resolve executar as mudanças em 1974, era controlado por empresários que possuem concessões de áreas exclusivas às suas companhias de transporte. A cidade era dividida a partir do centro através de linhas radiais. Além do mais estes proprietários das empresas de ônibus tinham ao seu dispor o poder de influenciar na elaboração de uma planilha de custos. Esta estabelecia o preço das passagens de ônibus de um modo a aumentar os lucros deste setor empresarial. O poder público tinha muito pouco controle sobre a forma como era destinada esta planilha.

Na implementação do ônibus expresso as três novas abordagens incorporadas eram muito suscetíveis a prejudicar os empresários ligados ao transporte coletivo. O novo ônibus possuía características bastante futuristas, no entanto, feria os interesses deste setor do empresariado urbano. Primeiramente a grande extensão de suas linhas com certeza contrariava várias das áreas seletivas. Queria-se que os expressos trafegassem ao longo das vias estruturais nas “canaletas”o que proporcionava ao usuário um maior trajeto possível sem muitas paradas, além do veículo poder imprimir maiores velocidades ao longo do percurso devido ao utilização das pistas exclusivas.

Outra abordagem que não era interessante para os empresários era a mudança no veículo empregado. Os urbanistas curitibanos não viam os antigos veículos com bons olhos. Achavam-no antiquado e não apropriado para o uso urbano

porque tinha uma pequena capacidade de transportar passageiros, além de, lento, barulhento, alto demais e com portas estreitas e mal distribuídas pelo veículo. O novo veículo além de muito mais aerodinâmico possuía uma frente envidraçada que dava maior visão ao motorista; três portas largas, duas de saída, uma de entrada, que permitiam um melhor deslocamento dentro do veículo; motor na parte traseira para evitar o excesso de barulho perto do motorista; maior capacidade de passageiros; além de dispositivos de segurança que impediam que os passageiros ficassem presos nas portas durante o desembarque. Porém, todas estas inovações encareceram o veículo o que implicava em maiores custos aos empresários.

Além disto, finalmente, o novo veículo de transporte seria muito controlado pelo poder público pois exigia-se maior regularidade, implicando no cumprimento de horários baseados em tabelas de tráfego. Esta missão de operar e fiscalizar os serviços de empresas ligadas ao novo sistema de transporte coletivo coube ao IPPUC, isto sem dúvida alguma devido a total integração deste órgão ao plano e a todo o processo ocorrido até então. Já que projetaram um novo ônibus para trafegar nas também criadas vias estruturais, é bastante lógica a sua escolha para também garantir a eficácia do seu funcionamento.

Logo ao entrar em funcionamento o expresso começa a causar intensos atritos entre poder público e empresários devido a ameaçar que ele representava para os interesses dos donos de frotas de ônibus.

5.1 A Imposição do Novo Veículo aos Empresários

A imposição do novo ônibus aos poder público sofreu grandes objeções por parte dos donos das empresas de ônibus. Dante Francheski presidente do sindicato dos proprietários de transporte coletivo de Curitiba em declaração à comissão parlamentar de Inquérito (CPI) do IPPUC, se refere aos ônibus não como modernos mas como mal projetados e não identificados com a realidade curitibana. Este afirma que motor

Cummings, feito pela empresa de mesmo nome, que passou a ser utilizado no expresso não atendia as expectativas:

... ele chegava a “rebentar” o motor e sair as peças para dentro das casas perto da canaleta, teve um bloco de motor Cummings do expresso sul, se não me engano que rebentou e caíram as peças do motor dentro da sala de visitas de uma casa, e se matasse alguém? Eu só tive uma experiência com o Cummings com 4 veículos que comprei para a empresa de São José do Pinhais, a qual eu pertença, também com um grupo de proprietários, foi uma péssima experiência, o freio, a embreagem, a caixa, o deferencial não aguentavam, o motor era horrível, mas vendi graças a Deus esses 4 veículos num negócio com outros veículos novos. Quando eu fiz o cálculo, na época, quanto custava uma troca de óleo do Cumming e uma troca do Mercedes custava 700 Cruzeiros, o Cumming custava em torno de 3.500 (três mil e quinhentos cruzeiros) e tinha que trocar o filtro, não sei o que, por produto químico na água.

(FRANCHESKI, 1983, p.4)

Segundo o depoimento de Francheski, o novo veículo provocou a quebra da empresa Redentor:

... o veículo era uma droga por isto ele não suporta, se o veículo fosse bom, ele suportaria, ele se individualia.

(FRANCHESKI, 1983, P.4)

Os empresários não estavam nenhum um pouco convencidos que o novo ônibus seria um sucesso, so dúbidos em relação ao futuro incerto do novo sistema são a principal tônica como relata FRANCHESKI.

Nós questionamos de que nós tínhamos muito medo principalmente os empresários que iriam operar o novo sistema que este veículo não desse certo.

(FRANCHESKI, 1983 P. 3)

Apesar de todos os questionamentos a respeito deste novo veículo ele acabou sendo imposto aos empresários Isto era devido a certas cláusulas do contrato de concessão que davam-lhe direitos de escolher o veículo a ser utilizado no transporte coletivo. Além disto os contratos de concessão das linhas estavam em final de prazo

como chama a atenção o deputado estadual e dono da Auto Viação Marechal, Erondi Silvério no mesma CPI.

Os contratos estavam por vencer os contratos de todo o sistema de transporte coletivo da cidade. Ninguém quer briga. O empresário vai brigar com o poder concedente?
(SILVIRIO, 1983, p 7)

Aproximidade do término das concessões e esta cláusula no contrato sem dúvida que foi suficiente para esfriar um pouco o ânimo dos donos das frotas de coletivos, porém, não se pode deixar sem relato o fato de que a conjuntura política era extremamente favorável ao executivo municipal. Pois a confiança, os investimentos e os poderes dados a ele pelo regime constense que tomou o poder em 1964 eram bastante grandes.

Mesmo não conseguindo inviabilizar o novo veículo os empresários foram ouvidos quanto a mudança de alguns mecanismos nele que não os agradavam. Um exemplo disto foi o sistema de fechamento das portas implantado no novo ônibus. O veículo não arrancava antes que as portas estivessem fechadas, ou seja, pretendia-se diminuir os acidentes que ocorriam com frequência no embarque e desembarque de passageiros. Os prejuízos causados aos empresários devido este novo mecanismo provocou contestações e pressões por parte destes o que provocou o seu abandono.

O projeto apesar de ser bem socialmente intencionado não era tecnicamente bom, FRANCHESKI assim depõe para os vereadores municipais encarregados da CPI.

Então os motoristas naquele afã de fazer o horário, a porta aberta quando ele já estava fechando, ele ia arrancar o veículo. E no arrancar o veículo, o veículo freado, queimava a embreagem, o freio demolia, porque as linhas estavam presas no tambor.
(FRANCHESKI, 1983, P. 21)

Porém, estas indagações em relação ao expresso não foram suficientes para barrá-los, o veículo foi então imposto apesar de terem ocorrido pequenas mudanças em alguns de seus mecanismos.

5.2 A invasão das Áreas seletivas

As rugas entre empresários e poder municipal, também foram motivados porque o funcionamento do expresso invadia o conceito de “Áreas Seletivas” de diferentes empresas. Isto pois portava-se numa linha interrupta que ocorria ao longo do eixo estrutural norte-sul (inicialmente depois também leste-oeste), é claro que os empresários ligados ao transporte coletivo forma contrários porque este percurso afetava a divisão feita na década de 50 que era baseado numa série de raios que partiam do centro da cidade. Porém, esta partilha era inadequada ao novo sistema de transporte que almejava integrar os pontos extremos da cidade.

Aconteceram discussões bastantes ásperas entre empresários e municipalidade na tentativa dos primeiros de garantir a inviabilidade das suas “áreas seletivas”. No entanto, o prazo final das concessões em 1974 novamente foi decisivo para a implantação do ônibus expresso e posteriormente do interbairros, que circulava pela cidade em linhas que tangenciavam o centro e por isso também feria o acordo das “áreas seletivas”.

Contudo estas linhas forma igualmente divididas entre os empresários de modo que a violação das “Áreas Exclusivas” ocorreu apenas de modo aparente. Além do mais, os tradicionais ônibus alimentadores, que transportam os passageiros dos bairros até o terminal, continuavam a obedecer a divisão feita através das “áreas seletivas”.

Atualmente, pode-se perceber que as empresas ficaram muito mais concentradas. Algumas empresas conseguiram se adaptar ao novo sistema e acabaram falindo, o que provocou fusões que tornaram este negócio restrito a poucas firmas.

Em 1981 eram apenas nove as empresas que controlavam o transporte coletivo em Curitiba, somente o grupo Gulim possui 398 ônibus e três companhias Copa Verde (atual Cidade Sorriso), Glória e Redentor, ou seja, é proprietário de 43% da frota de ônibus de Curitiba.

Portanto, sem dúvida alguma o poder público contribui para o fortalecimento deste monopólio em que se transformou o transporte público em

Curitiba. Em depoimento a CPI que averiguava irregularidades IPPUC o deputado Adhail Spinges Passos refere-se ao fortalecimento das empresas de transporte coletivo:

Ainda estamos com resquícios deste feudalismo, ainda temos os monopólios. Cada empresa tem a sua área seletiva.

... nós temos praticamente um duopólio que são dois grandes grupos econômicos que comodam o transporte coletivo em Curitiba.

...há dois holdings, um do grupo Gulin e outro do grupo Silvério

(PASSOS 1983 P. 10)

A partir disto construiu-se também uma planilha de custos e de vida útil do veículo baseado no princípio auto-financeável, isto é, o sistema é sustentado exclusivamente com base na tarifa paga pelo usuário.

Fica bastante claro que apesar de algumas reivindicações não atendidas, como da escolha do tipo de veículo a ser utilizado as outras exigências da classe dos empresários donos das empresas de ônibus acabaram sendo escutadas. A experiência que o setor detinha a respeito do funcionamento do sistema, pesou bastante para que eles fossem atendidos na mudança de alguns itens do funcionamento do veículo.

A filosofia disto foi certa, visava a segurança, menor risco de acidentes no embarque e desembarque de passageiros. Mas a experiência mostrou o seguinte: com aquele tempo de viagem para fazer, se ficasse ainda esperando a porta fechar direitinho, destravam os sistemas de freios, aí, Deus nos livre, não fazia viagem nunca...

... aí logo em seguida foi permitido, isto foi levado ao conhecimento da prefeitura e foi permitido o isolamento do sistema.

(FRANCHESKI, 1983 P. 21)

5.3 Associação Entre Empresários do Transporte Público e Urbanistas

A influência dos empresários na administração pública do transporte se deu portanto através de reuniões formais no IPPUC e na prefeitura como relata FRANCHESKI:

Nós argumentamos em reuniões com o prefeito e o IPPUC, que achávamos precipitado o projeto do bonde.

...eles pensavam em projetos numa demanda que nós sempre discordávamos.

(FRANCHESKI, 1983 P. 25)

Portanto, mesmo apesar da intransigência inicial da prefeitura ela teve que se curvar aos interesses empresariais, pois como os novos Sistemas Viários e do transporte era o carro-chefe das mudanças urbanas em Curitiba se fazia necessário acordos com os principais fornecedores destes serviços, donos das frotas de ônibus, para que este projeto se tornasse viável.

O meu expresso quando implantei em 1977 eu sentei a mesa em reuniões durante várias horas, discutindo com os técnicos os problemas da minha implantação, e meu expresso não teve os problemas que tiveram os dois primeiros, porque colheu-se uma experiência, buscou-se o que os empresários tinham que falar.

(FRANCHESKI, 1983 P. 281).

O atendimento dos pedidos feitos por pressões empresariais foi essencial para que o projeto do ônibus expresso fosse implantado, e essa é uma das razões para o seu sucesso. A explicação para esta associação entre empresários urbanistas é dado pelo professor Dennison do Departamento de História da UFPR:

Concluindo, acredito que seja útil incorporar, em qualquer proposta de investigação do relacionamento entre urbanistas e capitalistas, o pressuposto que existe de fato, uma dependência estrutural da cidade face ao capital, o qual os planejadores urbanos refletem sobre e/ou gerenciam o desenvolvimento econômico e social de seus municípios.

(OLIVEIRA, 1995 P. 57)

Então esta dependência estrutural, ou seja, a necessidade de manter os investimentos na cidade ou mesmo de atrair outros faz com que os políticos urbanos sejam dependentes do poder econômico.

A compatibilização dos interesses dos empresários é fundamental para o êxito de qualquer política de planejamento urbano.

(OLIVEIRA, 1995, P.18).

Com efeito o poder econômico muitas vezes promove um maior poder de pressão o que faz com que as reivindicações dos empresários sejam atendidas em detrimento a outros grupos. Isto porque o maior poder econômico muitas vezes proporciona um também maior poder de barganha, além de mais canais para pressionar o poder público. Não se pode esquecer reuniões formais e informais com a prefeitura eram o caminho mais fácil para exigir algo, isto porque o voto era neste período praticamente inoperante, já que os principais cargos não eram eletivos mas dependiam de nomeações.

6. OS RECLAMES NÃO ATENDIDOS: COMERCIANTES E USUÁRIOS E A OPOSIÇÃO DE SETORES DA IMPRENSA

A não adaptação inicial ao novo modelo de transporte coletivo e com ela a possibilidade histórica de insucesso do plano Viário não foi exclusivamente dos donos de empresas de ônibus, outros setores da sociedade se mostram descontentes com as mudanças implementadas. Usuários do transporte coletivo e comerciantes ao longo da canaleta foram inicialmente contrários ao funcionamento do ônibus expresso. Suas insatisfações e temores foram noticiadas pelo “Tribuna do Paraná” que fez das suas páginas um porta-voz dos insatisfeitos com o “expresso”. A razão que fez com que o “Tribuna” assumisse esta luta contra o novo meio de transporte curitibano foram certas desavenças palacianas. Dentro do próprio partido governista, ARENA, (Aliança Renovadora Nacional), surgem dois grupos contrários, o grupo de Ney Braga e o de Paulo Pimentel, este último dono do “Tribuna do Paraná”. Se degladiavam pela oportunidade de governar o Estado, já que as eleições praticamente inexistentes alguns cargos eram indicados e no caso o escolhido foi Ney Braga (1970) o que causou grande mal estar entre os partidários de Paulo Pimentel. As oposições deste grupo, retaliações, Paulo Pimentel teve sua concessão de canal de televisão anulada. Este celeuma só foi resolvido quando na outra gestão Paulo Pimentel foi indicado para governar o Paraná. Isto explica esta oposição à mudança no sistema de transporte assumida pela “Tribuna”.

6.1 Prejuízos dos Comerciantes

Os comerciantes que tinham seus estabelecimentos comerciais ao longo das canaletas do ônibus expresso tiveram grandes prejuízos quando o expresso começou a funcionar. Isto por causa da proibição de trafegarem automóveis particulares pela canaleta o que acabou gerando um enaziamento dos fregueses pelo fato de não poderem estacionar seus carros próximo às lojas, isto no caso da Rua Riachuelo na qual não foi construído as outras duas pistas para carros. Isto provava que a rua antes movimentadas agora seja palco de cenas pitorescas:

Antes uma rua bem movimentada excelente para o comércio e para prostituição, hoje depois de receber a regalia do Expresso, detestada pelos comerciantes, a Riachuelo está totalmente mudada. Basta ficar alguns minutos em qualquer de seus pontos para se observar cenas incomuns, como uma mulher carregando uma enceradeira dois rapazes arrastando um fogão: um armário em cima de um carrinho de mão, equilibrado por um senhor idoso: ou um porteiro de hotel carregando várias malas. Todas estas cenas causando sérios prejuízos ao comércio local, e por isso, os comerciantes acusam a prefeitura de responsável pela situação que começa a se tornar insustentável.

(TRIBUNA NO PARANÁ, 17-12-1974, P.9).

Os donos de lojas ao longo da República Argentina, via de acesso da região Sul de Curitiba com o centro da cidade e avenida de circulação do expresso sul, protestaram contra o sistema binário implantado nela e na grande distância entre as vias de sentido oposto paralelos à canaleta.

Com a construção das canaletas para o ônibus Expresso aquela avenida ficou “imprestável para o comércio”. Segundo um dos comerciantes do local. Isto porque as canaletas não permitem convergência à esquerda e para ir de carro de um lado a outro da rua é necessário percorrer mais de dois quilômetros.

(TRIBUNA NO PARANÁ, 18-12-1974, P.9).

O isolamento destes dois grupos de comerciantes devido ao projeto urbanístico desenvolvido pelos técnicos do IPPUC e pelo então prefeito Jaime Lerner acabou fazendo com que eles lançassem uma contra proposta a este plano além de iniciar em algumas lutas judiciais contra a prefeitura.

Agora, enquanto alguns providenciam ações contra a Prefeitura, outros acreditam em algumas soluções como: tráfego de ônibus num sentido pela Riachuelo num sentido e volta, ou pela Barão do Cerro Azul, ou pela Presidente Farias: alargamento da Riachuelo, o exemplo do Barão do Rio Branco: e fechar a Riachuelo ao tráfego de ônibus expresso, ficando, os terminais das linhas Norte e Sul respectivamente nas praças Generoso Marques e 19 de Dezembro”.

(TRIBUNA NO PARANÁ, 17-10-1974, P.9).

O curioso é que atualmente o biarticulado, espécie de ônibus expresso associado a idéias do ligeirinho, ou seja, um ônibus com estações envidraçadas que trafega por canaletas, não passa mais pela Riachuelo, mas pela Maria José Malucelli, técnico do IPPUC, lembra que houveram reclamações na Avenida Marechal Floriano, linha do ônibus expresso Boqueirão, dos comerciantes próximos da região mais central.

Não houve resistências por parte dos comerciantes na área do Boqueirão, e da Vila Hauer, que hoje é um centro, um bairro muito desenvolvido. A resistência foi na área central da cidade, porque a própria Marechal Floriano ficou com a pista dividida. Não havia dinheiro para desapropriar tudo e fazer o trinário, então surgiu a solução intermediária: meia pista para o ônibus e meia para o tráfego. Hove muita reclamação dos comerciantes, principalmente dos lados da canaleta, mas eles acabaram aceitando a idéia.

(MALUCELLI, 1991, p.263)

No entanto, todas estas e as novas propostas não obtiveram êxito na época pois a prefeitura negou-se a realizar qualquer mudanças em seu planos.

É impraticável a tomada de qualquer medida que possibilite a volta do tráfego de veículos particulares na Rua Riachuelo, cujos proprietários se dizem prejudicados com a restrição imposta com a inauguração do Sistema Expresso, segundo informaram, ontem, os arquitetos Carlos Eduardo Ceneviva, o Omar Akel, respectivamente Diretor em exercício do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba e chefe do grupo de Acompanhamento do Ônibus Expresso”.

(TRIBUNA NO PARANÁ, 18-12-1974, P.9).

Sem dúvida alguma, estes comerciantes não foram atendidos devido ao seu pequeno poder de barganha, e por isto principalmente as lojas situadas na Rua Riachuelo quase que desapareceram e, mesmo hoje com a permissão do tráfego de

automóveis e a mudança da Canaleta para a rua Presidente Farias o comércio neste local nunca se desenvolveu satisfatoriamente. Atualmente o abandono e a criminalidade do local inibem qualquer pessoa de andar por ela. Portanto, todos os comerciantes acabam sendo prejudicados devido ao pouco poder de pressão que podiam fazer pois não tinham nenhuma contribuição que pudessem fazer ao plano, na verdade eram verdadeiros impecilhos à sua realização.

As seguintes reportagens mostram na íntegra, a luta assumida entre comerciantes e Tribuna do Paraná contra o funcionamento do Ônibus Expresso, além dos acidentes provocados pelo ônibus expresso referentes ao próximo capítulo.

6.2 Usuários, pedestres e motoristas: a oposição da população ao novo sistema de transporte

O novo sistema de transporte baseado no sistema Trinário, composto de canaletas exclusiva para o trânsito de ônibus ladeados por duas vias de mão única e sentidos opostos, provocou grande confusão entre os usuários que demoraram um pouco até adaptar-se às mudanças imprimidas a partir de 20 de setembro de 1974. Os primeiros meses de funcionamento provocaram grande confusão no trânsito de Curitiba causando um número considerável de acidentes, tanto motoristas de automóveis particulares quanto pedestres não prestavam atenção ao sentido das novas vias e canaletas o que aumentava o risco de colisões. Além do mais, antes do expresso começar a trafegar em Curitiba havia um grande número de ônibus que tinham como destino o centro da cidade e agora existia apenas uma linha para fazer este trajeto.

A “Tribuna do Paraná”, paralelamente ao apoio aos comerciantes que possuíam lojas nas canaletas, destaca os acidentes causados pelo expresso ou em que ele estava envolvido. O destaque aos acidentes, uma das características até hoje presentes neste jornal, foi muito maior que os dados às reclamações dos comerciantes, isto é lógico, pois deste modo conseguia-se conscientizar uma maior parcela da população dos perigos do ônibus expresso.

No quarto dia de funcionamento do expresso ocorre o primeiro acidente, o motivo alegado é confusão no trânsito provocada por ele:

Josélia Borja tentava atravessar a rua quando foi apanhada pelo ônibus da Auto Viação Redentor. Está internada no Pronto Socorro Municipal com fratura no crânio. De maneira geral as pessoas mostram-se confusas com a inclusão de mais um sinal em cada esquina e Dona Josélia foi vítima desta confusão: ela estava no meio da rua quando o sinal fechou e tentou passar para o outro lado e foi apanhada pelo ônibus.
(TRIBUNA NO PARANÁ, 24-07-1974, P.4).

Os modernos ônibus expresso começam a provocar temores por parte da população aprensiva pela pouca segurança dada aos pedestres após a instalação destes veículos. Os acidentes são quase que diários.

Em dois dias de funcionamento os revolucionários ônibus expressos já fizeram oito vítimas em acidentes de trânsito.

(TRIBUNA NO PARANÁ, 25-07-1974, P.4).

Quase que diariamente se registra acidente com veículos dessa nova modalidade de transporte coletivo...

(TRIBUNA NO PARANÁ, 30-07-1974, P.4).

Maria José Malucelli técnica do IPPUC neste período e colaboradora de projetos nos setores de transporte confirma esta série de acidentes.

A implantação foi uma dificuldade, porque as pessoas não estavam acostumadas. Era como um trem passando, como se as canaletas fossem uma linha de trem, havia muitos atropelamentos.

(MALUCELLI, 1991, P.262).

A cor vermelha do ônibus passa a ser identificada com o sangue das vítimas e a população passa a chamá-los de “diabos vermelhos” ou de atleticanos, o veículo passa a ser envolvido por uma aura de superstição, o que é muito bem captada pelas páginas da Tribuna.

No espaço de 13 horas, 17 pessoas foram vítimas do ônibus expresso que já estão sendo chamados de diabos vermelhos.

(TRIBUNA NO PARANÁ, 30-07-1974, P.11).

O dia 7, cercado de tantas superstições não deu certo para o expresso. Na primeira semana do ano, já começou dando prejuízo e tumultuando um cruzamento movimentado.

(TRIBUNA NO PARANÁ, 07-01-1975, P.9).

Lauro Tomizawa, um dos idealizadores do expresso e membro do IPPUC, ressalta este envolvimento da imprensa na oposição ao novo sistema de transporte.

Ninguém esperava um ônibus com uma canaleta exclusiva, a população não estava acostumada com aquela linha especial, diferente. A imprensa chamou o ônibus de Atletico; desceu a linha.

(IOMIZAWA, 1991, p.276).

No entanto, a explicação para a escolha da cor vermelha, que não tinha nada a haver com diabo ou com o tradicional clube de futebol Atlético Paranaense de cores rubro-negras, é dada segundo ele pela adaptação do modelo londrino para Curitiba.

O Rafael tinha ido para Londres e já conhecia a Red Line e o Green Line. Começamos a discutir e fizemos a separação das cores, resolvemos estruturar o sistema de transporte através da cor. A identificação vermelha ficou para o ônibus expresso. Adotamos o sistema inglês. Nessa época os fabricantes de veículos não tinham muitas opções de cores, então escolhemos o vermelho-morte, que era uma cor escura que a linha já tinha, mas que não era o ideal.

(TOMIZAWA, 1991, p.276)

Sem dúvida que as superstições da população apesar de advirem do imaginário popular têm em muitas vezes origens na realidade, as pessoas mostravam-se apreensivas em relação às mudanças que provocaram uma quebra na rotina por elas vivida.

Entre os que se aglomeravam para ver o acidente, os mesmos comentários de sempre, de não aceitação ao novo método coletivo de transporte imposto... Tudo porque estes expressos pensam que são os donos das ruas...

(TRIBUNA NO PARANÁ, 07-01-1975, P.9).

Os rotineiros acidentes envolvendo o expresso não perdoaram nem a visita do então presidente Ernesto Geisel que inaugurou oficialmente este moderno veículo urbano.

Algumas horas após a inauguração oficial pelo presidente Geisel mais um acidente se registrou com o ônibus expresso.

(TRIBUNA NO PARANÁ, , P.11).

Além do temor em relação aos acidentes a troca de veículos não se mostrou inicialmente vantajosa para boa parte da população dos bairros que necessitam deslocar-se para o centro.

No começo havia uma certa resistência, por causa da troca de veículos (antes havia várias linhas convencionais, que vinham até o centro), mas depois as pessoas viram que, no geral, ganhavam tempo.

(MALUCELLI, 1991, p.263)

Portanto, pode-se concluir que tal como os donos de empresas de ônibus ou os comerciantes das canaletas uma boa parcela da população foi contrária à implantação do ônibus expresso. De modo algum esta implantação foi isenta de oposições, apesar de toda a capacidade técnica dos seus planejadores. Porém, em relação a população o seu maior poder de pressão, o voto, era bastante inoperante neste período devido a quase total ausência de eleições. Além do que o poder municipal estava bastante valorizado no período e tinha total apoio das esferas mais elevadas do poder, um exemplo disto é a presença do então presidente, Geisel, em Curitiba para prestigiar o novo sistema de transporte. O contexto ditatorial foi portanto um aliado importante para a implementação deste projeto inovador, pois ele permitia sua execução apesar das posições contrárias. A conjuntura política marcada pelo Ato Institucional nº 5 (AI5) que ainda estava em vigor, e com ela o medo de perecer nos porões da ditadura, fez com que gradativamente esta oposição fosse enfraquecendo. Por isto a capacidade dos urbanistas curitibanos não era suficiente para implementação do novo ônibus, foi necessário além disto o atendimento de algumas reivindicações empresariais.

CONCLUSÃO

Os urbanistas Curitibanos, rotineiramente identificam a sua grande capacitação técnica como principal trunfo da execução de seus planos urbanos. No entanto, a implementação do novo sistema de transporte urbano de Curitiba, iniciado com a inauguração do ônibus expresso, 20 de Setembro de 1974, não foi isenta de contestações. A nova organização do sistema de transporte urbano feria interesses de diversos segmentos da sociedade, tanto os detentores do monopólio do transporte de passageiros urbanos, comerciantes, boa parte dos usuários teriam que se adaptar a uma sistemática totalmente diferente do que estavam acostumados. Nada garantia o seu êxito a priori.

O sistema implantado em Curitiba, era novidade até mesmo a nível nacional. Ônibus muito diferentes dos utilizados até aquele momento que percorriam longos trajetos em canaletas exclusivas; terminais que davam direito a troca de veículos sem precisar pagar nova passagem. Realmente foram mudanças muito significativas realizadas num certo espaço de tempo. Esta brusca alteração do transporte de massa Curitibano gera grandes mudanças que acabam contribuindo para que surjam contestações e focos de resistências contrários às modificações do padrão até então conhecido de transporte. Isto leva a crer que a história do urbanismo e do transporte coletivo de Curitiba não estavam fadados a uma vitória certa. A história

poderia ter sido diferente, não fosse uma combinação de fatores que acabou favorecendo o novo projeto urbano.

Um importante fator que beneficiou a implantação de um novo Sistema Viário e da sua grande novidade o: ônibus expresso, o período histórico vivido naquele momento, a Ditadura Militar, ela permitiu que a boa parte dos reclames não fossem atendidos pois a prefeitura municipal contava com total apoio do governo federal, e como tal a oposição foi aos poucos sendo dominado. Esta conjuntura a nível mundial privilegiava os governos detentores de planos e projetos bem elaborados e detalhados, deste modo o plano Diretor de Curitiba recebeu uma grande soma de investimentos advindos do Banco Mundial e FMI (Fundo Monetário Internacional).

Além do apoio governamental e financeiro, os urbanistas curitibanos tiveram outros aliados importantes para realizar as obras necessárias para funcionamento do expresso, os empresários ligados ao transporte de passageiros. Mesmo sendo contrários à escolha do novo modelo de veículo, a manutenção de seus direitos sobre as áreas seletivas através da criação dos Alimentadores e da divisão equitativa dos expressos fez com que este grupo passasse a apoiar estes urbanistas e seus projetos. A explicação para tal associação se deve à total dependência dos projetos urbanos em relação ao poder econômico, ou seja, é necessário que para os planos sejam implementados o apoio das classes produtivas e da sua capacidade de investimento. Isto advém dos anseios que uma cidade capitalista tem por investimentos, deve-se mantê-los na cidade e se possível atrair outros. A experiência que estes empresários do transporte tinham a respeito da lógica existente no transporte de massa em Curitiba, também forçou os técnicos urbanistas a ouvirem seus pedidos.

Além do mais, pode ser lembrado ainda continuidade administrativas de prefeitos simpáticos ao plano que devido a limitação deste trabalho não foi suficientemente abordado.

Portanto, a história do urbanismo Curitibano tal como é analisado pelos criadores do plano Diretor teria um fim certo, ou seja, baseiam-se em conceitos teleológicas. No entanto, o papel de historiador leva a questionar esta afirmação motivado pelas inúmeras oposições ao projeto que se não o inviabilizaram, criam

novas possibilidades históricas que, contudo, não se concretizam devido a um arranjo bastante favorável à execução do plano diretor e do novo sistema de transporte.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CODATO, Adriano N. **A burguesia contra o estado: tecnologia organizativa e conflito de classe.** In: **Sistema estatal e política econômica no Brasil.** Hucitec/Anpois, 1997, p. 229-342.
- DINIZ, Eli. **Empresário, estado e capitalismo no Brasil.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.
- DINIZ, Eli; BOSCHI, Renato Raul **Empresariado nacional e estado no Brasil.** Rio de Janeiro: Forense-universitário, 1978.
- DINIZ, Eli. **O estado novo: estrutura de poder e relações de classe.** In **História geral da civilização brasileira.** São Paulo: Difet, 1986, p. 77-120.
- DREYFUSS, Rene A. **A reorganização das forças dominantes.** In: **O jogo da direita.** Petrópolis: Vozes, p. 47-108.
- GARCIA, Fernanda Sánches. **Curitiba imagem e mito: reflexão acerca da construção social de uma imagem hegemônica.** Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro, 1993.
- IPPUC, **Memória da Curitiba urbana.** Curitiba, 1991.
- NEVES, Lafaiete Santos. **Movimento popular e transporte coletivo em Curitiba (1979-1990).** Dissertação de Mestrado em história - Universidade Pontifícia Católica - PUC. São Paulo, 1995.
- OLIVEIRA, Dennison de. **A política do planejamento urbano: o caso de Curitiba.** Tese de Doutorado - UNICAMP, 1985.

SALDANHA, Elisabete Xavier. **De vila operária a ecoville.** Monografia de graduação em Ciências Sociais - Universidade Federal do Paraná - UFPR, Curitiba, 1996.

TRIBUNA DO PARANÁ, **Curitiba.** Setembro - 1974 à Março de 1975