

ELISANGELA MIRIAM DA ROSA

A EVIDÊNCIA DOS GASTOS PÚBLICOS DA COPA DO MUNDO 2014:
MOBILIDADE URBANA NA CAPITAL DO PARANÁ

Curitiba
2015

ELISANGELA MIRIAM DA ROSA

A EVIDÊNCIA DOS GASTOS PÚBLICOS DA COPA DO MUNDO 2014:
MOBILIDADE URBANA NA CAPITAL DO PARANÁ

Monografia apresentada ao Departamento de Contabilidade, do Setor de Ciências Sociais e Aplicadas, da Universidade Federal do Paraná, como requisito para obtenção do título de MBA em Auditoria Integral.

Prof. Orientador: Dr. Jorge Eduardo Scarpin

Curitiba
2015

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, que em toda a minha trajetória me fez forte e uma vencedora.

Aos meus pais, irmãos, irmã, sobrinhos e sobrinhas que são a razão de minha dedicação, luta e perseverança.

Ao meu namorado, André, que até mesmo antes da graduação tem um papel muito importante na minha vida, por contribuir de diversas maneiras no incentivo aos estudos.

As minhas amigas que nesse período me compreenderam pelas vezes que tive que abrir mão de convites para algum evento ou atividade.

Os meus agradecimentos a minha querida amiga Carolina, pela sua ajuda, dedicação, carinho e atenção.

A minha querida amiga Zélia, que me incentivou e apoiou para que eu realizasse o curso.

A minha querida amiga Nadia, que me auxiliou nas etapas da elaboração da monografia.

Ao professor Jorge Eduardo Scarpin, pela orientação deste trabalho.

A mente que se abre a uma nova ideia jamais voltará
ao seu tamanho original.

Albert Einstein

RESUMO

A Copa do Mundo da Federação Internacional de Futebol (FIFA), acontecimento quadrienal, constitui um dos mais relevantes eventos esportivos do planeta. O Brasil foi o país que recepcionou o evento em 2014, e Curitiba foi uma das 12 cidades sedes a receber jogos do mundial. Para a realização do evento e com a intensão de resultado satisfatório, houve uma mobilização por parte dos gestores, tanto municipal, quanto estadual com o planejamento em preparar a cidade. O presente trabalho objetiva expressar, em números, os gastos realizados com a mobilidade urbana na cidade de Curitiba, no período pré Copa 2014, apresentando quais foram as reais condições de melhoramento. Serão analisados os 10 projetos contemplados com suas especificidades, apontando as reais melhorias efetivas na cidade e identificando também, o nível de conclusão das obras, valores previstos, contratados e executados de cada projeto. Desse modo, a questão principal do estudo, consiste em evidenciar qual a interação estabelecida entre os gastos públicos e as condições de melhoramento na mobilidade urbana de Curitiba, no período pré Copa 2014. Os dados para as análises do trabalho foram extraídos do Portal da Transparência Copa 2014 da Controladoria Geral da União (CGU), cuja missão é dar mais transparência dos gastos públicos e incentivar o controle social. Para realizar as análises dos dados coletados no Portal da Transparência e interpretação dos resultados, foi utilizado o método estudo de caso e quantitativo. Na pesquisa observou-se que dos 10 projetos selecionados para Curitiba, 6 foram de responsabilidade do governo municipal e 4 de responsabilidade do governo estadual. Notou-se também, que dos projetos de responsabilidade do governo municipal, 1 apenas não foi concluído, porém os que foram de responsabilidade do governo estadual, todas as obras não foram concluídas e o percentual de conclusão foram muito abaixo do esperado. A interação ocorreu, porém, não como o previsto, mas mesmo assim em relação a outras cidades sedes selecionadas a Capital do Paraná se destacou no quesito melhorias em mobilidade urbana.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Gastos públicos. Transparência.

ABSTRACT

The World Cup of International Federation of Association Football (FIFA), a four-year event, stands for one of the most significant sport events of the planet. Brazil was the country where the event took place in 2014, and Curitiba was one of the 12 host cities awarded to hold the games. In order to make the event aim a satisfied result, there was a movement led by both local and state rulers regarding planning and settlement. The current work focus on pointing out the numbers, the expenses spent with urban mobilization invested by the city of Curitiba, during the pre-cup period of 2014, as well as present the real conditions of improvement. We will analyze 10 selected projects with their specific details, showing the true effective improvements in the city and identifying also the degree of conclusion of the works, preview foreseen values contracted and executed for each project. Thus, the main issue studied consists of evaluate what are the connection established between the public expenses and the conditions of improvement of the urban mobility of Curitiba, during the period previous the 2014 Cup. The data for analysis of the work was obtained by the Transparency Portal of the 2014 Cup kept by the Office of the Comptroller General (CGU), whose mission is give publicity to the Government Expenses and encourage social control. In order to accomplish the analyses of the data collected in the Transparency Portal and interpretation of the results, we applied the method of quantity and study case. In the survey, we noticed that of the 10 projects selected for Curitiba, 6 of them were of responsibility of the local Government and 4 of the state Government. We also noticed that of all the projects in charge by the local Government, only 1 was not concluded. However, the ones in charge by the State Government, none of them were concluded and the percentage of conclusion was rather lower than expected. The interaction occurred, however, not as expected, but nonetheless, regarding other selected cities, the capital of Parana was highlighted in the improvement of urban mobility sector.

Key words: Urban mobility. Public expenses. Transparency.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Linha verde sul.....	39
Figura 2	Viaduto estaiado.....	41
Figura 3	Trincheira Guabirota.....	42
Figura 4	Nova iluminação na Av. Comendador Franco.....	42
Figura 5	Acesso a rodoferroviária antes das mudanças.....	43
Figura 6	Novo acesso a rodoferroviária.....	44
Figura 7	Embarque sistema controlado eletronicamente através de catracas	44
Figura 8	Corredor Marechal Floriano trecho estadual inacabado.....	45
Figura 9	Ciclofaixa no corredor Marechal Floriano.....	47
Figura 10	Terminal Santa Cândida em reforma.....	48
Figura 11	Sistema de monitoramento – Informações sobre o tráfego e controle de semáforos.....	50

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Comparativo do quadro geral das obras – entre o previsto <i>versus</i> contratado e o previsto <i>versus</i> executado	38
Gráfico 2	Comparativo do projeto 1 – entre o previsto <i>versus</i> contratado e o previsto <i>versus</i> executado	39
Gráfico 3	Comparativo do projeto 2 – entre o previsto <i>versus</i> contratado e o previsto <i>versus</i> executado	40
Gráfico 4	Comparativo do projeto 3 – entre o previsto <i>versus</i> contratado e o previsto <i>versus</i> executado	41
Gráfico 5	Comparativo do projeto 4 – entre o previsto <i>versus</i> contratado e o previsto <i>versus</i> executado	43
Gráfico 6	Comparativo do projeto 5 – entre o previsto <i>versus</i> contratado e o previsto <i>versus</i> executado	45
Gráfico 7	Comparativo do projeto 6 – entre o previsto <i>versus</i> contratado e o previsto <i>versus</i> executado	46
Gráfico 8	Comparativo do projeto 7 – entre o previsto <i>versus</i> contratado e o previsto <i>versus</i> executado	48
Gráfico 9	Comparativo do projeto 8 – entre o previsto <i>versus</i> contratado e o previsto <i>versus</i> executado	49
Gráfico 10	Comparativo do projeto 9 – entre o previsto <i>versus</i> contratado e o previsto <i>versus</i> executado	50
Gráfico 11	Comparativo do projeto 10 – entre o previsto <i>versus</i> contratado e o previsto <i>versus</i> executado	51
Gráfico 12	Comparativo do quadro geral dos projetos – entre o previsto <i>versus</i> contratado e o previsto <i>versus</i> executado.....	52

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Investimentos em obras de mobilidade urbana Copa 2014.....	25
Tabela 2	Projeto 1: previsão de investimento – matriz de responsabilidade	27
Tabela 3	Projeto 2: previsão de investimento – matriz de responsabilidade	28
Tabela 4	Projeto 3: previsão de investimento – matriz de responsabilidade	29
Tabela 5	Projeto 4: previsão de investimento – matriz de responsabilidade	30
Tabela 6	Projeto 5: previsão de investimento – matriz de responsabilidade	31
Tabela 7	Projeto 6: previsão de investimento – matriz de responsabilidade	32
Tabela 8	Projeto 7: previsão de investimento – matriz de responsabilidade	33
Tabela 9	Projeto 8: previsão de investimento – matriz de responsabilidade	34
Tabela 10	Projeto 9: previsão de investimento – matriz de responsabilidade	35
Tabela 11	Projeto 10: previsão de investimento – matriz de responsabilidade	36
Tabela 12	Quadro geral dos valores sobre as obras da mobilidade urbana em Curitiba com a Copa de 2014	38
Tabela 13	Quadro geral do projeto 1.....	39
Tabela 14	Quadro geral do projeto 2.....	40
Tabela 15	Quadro geral do projeto 3.....	41
Tabela 16	Quadro geral do projeto 4.....	43
Tabela 17	Quadro geral do projeto 5.....	45
Tabela 18	Quadro geral do projeto 6.....	46
Tabela 19	Quadro geral do projeto 7.....	47
Tabela 20	Quadro geral do projeto 8.....	49
Tabela 21	Quadro geral do projeto 9.....	49
Tabela 22	Quadro geral do projeto 10.....	51
Tabela 23	Quadro geral com a apresentação dos valores cedidos mais das contrapartidas sobre as obras da mobilidade urbana em Curitiba com a copa de 2014.....	51
Tabela 24	Porcentual de execução física concluído	53

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	REFERENCIAL TEÓRICO	13
2.1	Gestão pública	13
2.2	Transparência dos gastos realizados com a Copa do Mundo 2014	15
3	METODOLOGIA	18
4	ANÁLISE DOS DADOS	22
4.1	Mobilidade urbana em Curitiba	22
4.1.1	Melhoria nos sistemas de mobilidade urbana – Copa 2014	24
4.2	Obras de mobilidade urbana em Curitiba	26
4.2.1	Projeto 1 BRT: extensão da linha verde sul e obras complementares da requalificação do corredor Marechal Floriano.....	26
4.2.2	Projeto 2: corredor aeroporto/rodoferroviária – trecho estadual	27
4.2.3	Projeto 3: corredor aeroporto/rodoferroviária – trecho municipal	28
4.2.4	Projeto 4: requalificação da rodoferroviária (inclusive acessos).....	29
4.2.5	Projeto 5: requalificação do corredor Marechal Floriano – trecho estadual..	31
4.2.6	Projeto 6: requalificação do corredor Marechal Floriano – trecho municipal	32
4.2.7	Projeto 7: requalificação do terminal Santa Cândida (reforma e ampliação)	32
4.2.8	Projeto 8: sistema integrado de monitoramento – trecho metropolitano.....	33
4.2.9	Projeto 9: sistema integrado de monitoramento – trecho municipal	34
4.2.10	Projeto 10: vias de integração radial metropolitanas	35
5	RESULTADOS	37
5.1	Pontos de melhorias em mobilidade urbana na cidade de Curitiba	53
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	57
	REFERÊNCIAS	59

1 INTRODUÇÃO

A escolha do tema do presente trabalho está relacionada à necessidade de melhores esclarecimentos a respeito dos gastos públicos tendo como base os projetos incluídos no programa PAC da Copa 2014 que foram realizados na área de mobilidade urbana da cidade de Curitiba.

A Copa do Mundo da Federação Internacional de Futebol (FIFA), acontecimento quadrienal, constitui um dos mais relevantes eventos esportivos do planeta. Em 20 de outubro de 2007, após definição de que o Brasil seria o país que recepcionaria o evento de 2014, houve a mobilização nacional dando início ao planejamento para um resultado satisfatório.

Após muitas averiguações, foram selecionadas 12 cidades aptas para sediar as partidas, dentre elas Curitiba, a Capital do estado do Paraná, reconhecida como modelo em planejamento urbano, transporte coletivo e sustentabilidade. Embora considerada uma cidade exemplo, ainda necessitaria de melhorias para mitigar eventuais problemas no quesito mobilidade urbana.

Para realizar as melhorias necessárias, em 2011 o governo federal lançou o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), também chamado, em sua primeira etapa, de **PAC da Copa**, programa criado em 2007. O objetivo deste foi a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país. Com a experiência adquirida em sua primeira etapa, o programa, obteve mais recursos e mais parcerias com estados e municípios para a execução de obras estruturantes afim de elevar a qualidade de vida nas cidades brasileiras.

No PAC da Copa foram selecionados projetos para receber repasses do governo federal visando a melhoria da mobilidade urbana em cada uma das doze cidades–sede. Para a execução dos projetos, bilhões de reais foram investidos, o que representa um montante financeiro significativo de recursos públicos.

Em Curitiba foram contemplados dez projetos, os quais necessitaram de valores expressivos para serem realizados. Com base na temática, o problema de pesquisa delineado é: Qual a interação estabelecida entre os gastos públicos e as condições de melhoramento na mobilidade urbana de Curitiba, no período pré Copa 2014?

Em virtude do exposto, este estudo objetiva expressar, em números, os gastos realizados com a mobilidade urbana na cidade de Curitiba, no período pré Copa 2014, apresentando quais foram as reais condições de melhoramento. Serão descritas as dez obras e suas especificidades, apresentando quais foram as melhorias efetivas na cidade e identificando o nível de conclusão, os valores previstos, contratados e executados de cada projeto.

Para atingir este propósito e evidenciar os gastos com a mobilidade urbana, será utilizada como fonte principal os dados extraídos do Portal de Transparência da Copa de 2014, mantido e atualizado pela Controladoria Geral da União (CGU), cujo cerne é dar transparência aos gastos efetuados pelo poder público para o supracitado evento.

O estudo foi estruturado em cinco partes: (a) Introdução; (b) Referencial Teórico; (c) Metodologia; (d) Apresentação e Análise dos Dados; e (e) Considerações Finais e Referências utilizadas.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

O cenário da Copa do Mundo 2014 na cidade de Curitiba, apresentou dados relevantes em relação aos gastos públicos na mobilidade urbana.

Torna-se importante ressaltar que para um evento desse porte, a mobilidade urbana precisa ser reestruturada para comportar adequadamente o fluxo de pessoas que circulam na cidade neste período. Porém, para que isso ocorra de forma bem sucedida, é preciso recursos para custear os investimentos.

O Sr. José Roberto Bernasconi, presidente do Sindicato da Arquitetura e Engenharia (Sinaenco), acompanhou de perto a movimentação das 17 cidades candidatas a receber a Copa do mundo no Brasil, e em entrevista à Gazeta do Povo Online, relatou: "[...] a capital paranaense pode se considerar inserida em diversos pontos, principalmente os que envolvem a infraestrutura que é necessária a um país que sedia uma Copa. Os investimentos na melhoria da mobilidade urbana em Curitiba é um dos maiores desafios da cidade." (GAZETA DO POVO ONLINE, 2009)

Bernasconi complementa que:

É preciso investir para que o turista consiga se movimentar facilmente pelas cidades, tanto para o lazer, quanto para acompanhar os jogos. Temos de melhorar e aumentar as vias de acesso, o transporte de massa, um sistema segura de táxis, além de toda a retaguarda de serviços de saúde. Diria que ainda estamos mal nestas e em outras questões, por isso a importância de estarmos cientes das responsabilidades que teremos e fazer o que e como fazer (GAZETA DO POVO ONLINE, 2009).

Ou seja, para a realização do evento é imprescindível a reestruturação da mobilidade urbana e em decorrência, o investimento e gastos públicos.

2.1 Gestão pública

Melhoria em mobilidade urbana é importante para todas as cidades independentemente da ocorrência de qualquer evento, pois segundo, Bächtold (2008, p. 27), "A satisfação da necessidade da população deve ser a preocupação principal do governante". E para gerar a mobilidade urbana é imprescindível a existência de recursos financeiros e conseqüentemente de gastos.

De acordo com o dicionário Houaiss (2001, p. 1433) a palavra **gasto** significa “ato ou efeito de gastar”. Já para Martins (2010, p. 25) o termo gasto é todo “[...] sacrifício financeiro com que a entidade arca para a obtenção de um produto ou serviço qualquer, sacrifício esse representado por entrega ou promessa de entrega de ativos (normalmente dinheiro)”.

O conceito do autor é bastante amplo e, é empregado a todo tipo de produto ou serviço que a entidade pretende obter, ou seja, para que se tenha a posse do produto ou serviço é necessário que haja um desembolso financeiro por parte da empresa. O gasto ocorre quando da passagem para o domínio da empresa do produto ou serviço, e a contrapartida é a entrega de um ativo, exemplo: dinheiro.

Para o presente trabalho, convém esclarecer qual o conceito de gasto que se deseja aqui evidenciar. Em comentário a essa questão, Riani (2013, p. 54) explica que “Existe uma diferenciação básica entre os chamados gastos governamentais e os gastos públicos”.

Os gastos públicos “[...] constituem-se na principal peça de atuação do governo. Por meio deles, o governo estabelece uma série de prioridades no que se refere à prestação de serviços públicos básicos e aos investimentos a serem realizados”. (RIANI, 2013, p. 53). O autor ainda conceitua em última instância, os gastos públicos como “[...] uma escolha política dos governos no que se refere aos diversos serviços que prestam à sociedade” (RIANI, 2013, p. 54). Além dos gastos públicos serem a principal peça de atuação do governo, também representam o custo que correspondem a quantidade e qualidade dos serviços e bens públicos oferecidos pelo governo (RIANI, 2013).

Apesar do estudo estar direcionado a gastos públicos torna-se importante, em breve comentário, explanar as suas diferenças.

Compreende-se como gastos governamentais, somente as despesas realizadas pela administração governamental direta e indireta. Desse modo, abrange nesse conceito exclusivamente os gastos realizados pelas esferas de governo mais suas autarquias e fundações.

No entanto, conceitua-se gastos públicos o total dos gastos governamentais mais as despesas do governo com as suas atividades produtivas, incluindo as empresas estatais.

Os gastos públicos também são conhecidos como despesas públicas, a Secretária de Orçamento Federal (SOF), vinculada ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG) conceitua despesa pública como:

Todo desembolso efetuado pela Administração Pública, nos termos da legislação financeira, licitatória e orçamentária, subordinado à classificação e aos limites dos créditos orçamentários, com vistas a realizar suas competências constitucionais. Em sua acepção financeira, é o gasto (aplicação de recursos pecuniários, ou seja, dinheiro) para a implementação das ações governamentais (BRASIL, [200-?]).

Em comentário a essa questão, Lima e Castro definem despesa pública sendo:

[...] o conjunto de dispêndio do Estado ou de outra pessoa de Direito Público, para o funcionamento dos serviços públicos. Nesse sentido, a despesa, como parte do orçamento, compreende as autorizações para gastos com as várias atribuições e funções governamentais. Em outras palavras, as despesas públicas correspondem à distribuição e ao emprego das receitas para custeio de diferentes setores da Administração e para os investimentos (LIMA; CASTRO, 2000, p. 53).

Por fim, pode-se dizer que para a implantação das ações governamentais, como as obras realizadas para o evento da Copa do Mundo 2014 em Curitiba, foi necessário o dispêndio pelo Estado, destinado à execução dos serviços públicos.

Pode-se somar a este quesito a questão da relevância sobre a transparência dos gastos públicos e o direito de acesso à informação, ambas constitucionalmente fulcradas no artigo 37 da Carta Magna pátria, como facetas do Princípios da Publicidade, o qual norteia a atuação da Administração Pública (BRASIL, 1988).

2.2 Transparência dos gastos realizados com a Copa do Mundo 2014

A transparência dos gastos públicos com a realização da Copa do Mundo 2014 é uma peça fundamental, visto que, a transparência consiste em evidenciar ao cidadão as benfeitorias e os resultados gerados por determinada ação governamental:

A expressão transparência possui sonoridade de límpido, claro, visível, sem mácula. Na linguagem cotidiana transparência pode referir-se a alguém ou alguma coisa sobre a qual não paira quaisquer dúvidas. A transparência permite que se veja por entre – para além da visualização da primeira imagem. Como regra, o termo transparência pode ser visto ou interpretado com o sentido de clareza, visibilidade (EVANGELISTA, 2010, p. 11).

Com a finalidade de que os gastos realizados com a Copa de 2014 tivessem transparência e que o direito constitucional do acesso à informação fosse assegurado, a Controladoria Geral da União (CGU) lançou em 4 de maio de 2010 o Portal **Copa 2014**. O site Portal da Transparência Copa 2014, teve a finalidade de "[...] facilitar o controle social dos recursos públicos que serão investidos na preparação e execução dos jogos da Copa do Mundo de Futebol em 2014 a serem realizadas no Brasil" (BRASIL, [entre 2010 e 2014a]).

Segundo a Assessoria de Comunicação Social da CGU:

O objetivo dos portais é dar ampla transparência às ações do governo federal para a realização desses eventos esportivos no País, permitindo o acompanhamento pela sociedade. Os cidadãos terão informações detalhadas e regularmente atualizadas sobre os investimentos feitos para a realização dos dois eventos, tais como: programa e ação governamental, fonte de recursos, órgãos executores, cronogramas, editais, convênios, operações de crédito realizadas por instituições financeiras oficiais de fomento e fotografias, entre outros (CGU, 2010).

Afere-se que a criação do site de iniciativa do Governo Federal é uma ferramenta que tem o objetivo de dar transparência a sociedade das ações e despesas relativas a alocação dos investimentos do dinheiro público com a Copa do Mundo 2014.

De acordo com Tristão (2002, p. 01), "Considera-se transparência a democratização do acesso às informações, em contraposição ao sigilo das mesmas". A partir desta reflexão podemos dizer que o acesso à informação deve ser acessível a todos para que ele seja transparente, desde que não tenha caráter sigiloso.

O acesso à informação é um direito previsto na Constituição Federal (BRASIL, 1988), no inciso XXXIII, do Capítulo I, dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos, que dispõe: "[...] todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestados no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do estado."

As informações podem ser transmitidas de diversas maneiras. Bernardi (2012, p. 194) assinala que, "A forma de divulgação deve ser a mais ampla possível (Diário Oficial, internet, fixação no mural das prefeituras, etc.) e objetiva proporcionar transparência e controle das contas públicas para a população".

No que concerne a Copa do Mundo de 2014, pode-se afirmar que é importante a transparência dos gastos realizados independentemente da forma de divulgação, desde que seja ampla.

Para que esta divulgação ocorra de fato e que existam limites para os gastos públicos, foram criadas normas na administração pública especificamente visando à gestão e ao controle das atividades administrativas do governo. A esse respeito, Ciro Bächtold (2008, p. 25) aduz que, “[...] como é o caso, aqui no Brasil, da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar n.º 101/00), que estabelece limites para os gastos públicos e prevê responsabilização do gestor.

Mediante a Lei de Responsabilidade Fiscal é que todos os gestores, das três esferas de governo, federal, estadual e municipal, precisam obedecer às normas e limites para a administração das finanças públicas. É preciso prestar contas sobre o quanto e como gastam os recursos públicos. A Lei tem como objetivo aprimorar a administração das contas públicas e, por meio da Lei os governantes terão a obrigação com os orçamentos e as metas, as quais devem ser apresentadas e aprovadas pelo respectivo Poder Legislativo.

Além dos governantes terem de cumprir com suas obrigações, a participação da população é muito importante para um melhor controle, segundo Evangelista:

A participação ativa da sociedade é imprescindível para garantir o bom uso dos recursos públicos, nesse sentido, por meio da CGU, o Governo tem se orientado pela missão de promover cada vez mais a transparência dos gastos públicos e atuado firmemente no sentido de incentivar o controle social para que as práticas da Administração Pública sejam pautadas pela legalidade e pela ética. Conforme indicado nas páginas da Transparência, o Governo brasileiro acredita que a transparência é o melhor antídoto contra corrupção, dado que ela é mais um mecanismo indutor de que os gestores públicos ajam com responsabilidade e permite que a sociedade, com informações, colabore com o controle das ações de seus governantes, no intuito de checar se os recursos públicos estão sendo usados como deveriam (EVANGELISTA, 2010, p. 23).

Diante do exposto a importância de se ter transparência com os gastos realizados com as melhorias em mobilidade urbana e Curitiba com o evento da Copa do mundo 2014, e também da importância de se ter um controle por parte da população, para a garantia do bom uso dos recursos públicos.

3 METODOLOGIA

Os procedimentos metodológicos empregados na realização do presente trabalho será apresentado nesta seção, procurando responder o problema de pesquisa: Qual a interação estabelecida entre os gastos públicos e as condições de melhoramento na mobilidade urbana de Curitiba, no período pré Copa 2014?

De acordo com Diehl e Tatim (2004, p. 47), existem inúmeras possibilidades de abordagens teóricas e metodológicas "A metodologia pode ser definida como o estudo e a avaliação dos diversos métodos, com o propósito de identificar possibilidades e limitações no âmbito de sua aplicação no processo de pesquisa científica."

Com vistas a compreender a interação ocorrida entre os gastos públicos e as reais condições de melhoramentos na mobilidade urbana de Curitiba, pré Copa 2014, as abordagens metodológicas escolhidas para a realização da presente pesquisa, foram o estudo de caso e o método quantitativo.

A metodologia de estudo de caso, oferece ferramentas para a compreensão do contexto real da situação, principalmente quando não estão claramente apresentadas.

Caracteriza-se pelo estudo profundo e exaustivo de um ou de poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e detalhado conhecimento, tarefa praticamente impossível mediante os outros delineamentos considerados. Atualmente adotado na investigação de fenômenos das mais diversas áreas do conhecimento, o estudo de caso pode ser visto como técnica psicoterápica, como método didático ou como método de pesquisa. Neste último sentido pode ser definido como um conjunto de dados que descrevem uma fase ou a totalidade do processo social de uma unidade, em suas diversas relações internas e suas fixações culturais, quer essa unidade seja uma pessoa, uma família, um profissional, uma instituição social, uma comunidade ou uma nação (DIEHL; TATIM, 2004, p. 61).

Segundo Yin (2005, p. 19), em geral, os estudos de caso representam a estratégia preferida quando se colocam questões do tipo **como e por que**, quando o pesquisador tem pouco controle sobre os acontecimentos e quando o foco se encontra em fenômenos contemporâneos inseridos em algum contexto da vida real.

[...] o estudo de caso permite uma investigação para se preservar as características holísticas e significativas dos acontecimentos da vida real – tais como ciclos de vida individuais, processos organizacionais e administrativos, mudanças ocorridas em regiões urbanas, relações internacionais e a maturação de setores econômicos (YIN, 2005, p. 20).

O autor ainda complementa:

[...] embora os estudos de casos e as pesquisas históricas possam se sobrepor, o poder diferenciador do estudo de caso é a sua capacidade de lidar com uma ampla variedade de evidências – documentos, artefatos, entrevistas e observações – além do que pode estar disponível no estudo histórico convencional (YIN, 2005, p. 26–27).

No que tange ao método quantitativo, que contribui em especial neste trabalho para elucidar os dados referentes aos projetos de mobilidade urbana em Curitiba, este, se traduz em números e utiliza de técnicas estatísticas para classificar e analisar as opiniões e informações. Conforme assevera Mascarenhas:

A pesquisa quantitativa baseia-se na quantificação para coletar e, mais tarde, tratar os dados obtidos. Nesse tipo de pesquisa, é fundamental usar técnicas estatísticas, como porcentagens, médias e desvio padrão, por exemplo - tudo isso para tornar o estudo mais imparcial, evitando assim a influência do pesquisador sobre os resultados (MASCARENHAS, 2012, p. 45).

Diehl e Tatim comenta que a pesquisa quantitativa:

Caracteriza-se pelo uso da quantificação tanto na coleta quanto no tratamento das informações por meio de técnicas estatísticas, desde a mais simples, como porcentual, média, desvio-padrão, às mais complexas, como coeficiente de correlação, análise de regressão etc., com o objetivo de garantir resultados e evitar distorções de análise e de interpretação, possibilitando uma margem de segurança maior quanto às inferências (DIEHL; TATIM, 2004, p. 51).

A maioria dos dados coletados foram extraídos do Portal da Transparência, Diehl e Tatim (2004, p. 65-66), explicam que “[...] é possível trabalhar com dados existentes na forma de arquivos, bancos de dados, índices ou relatórios e fontes bibliográficas”.

A pesquisa foi realizada basicamente por meio de documentos em meio eletrônico disponibilizados via internet, este fato ocorreu devido a carência de obras bibliográficas sobre o tema. A Copa do Mundo 2014 na cidade de Curitiba, apesar de sua relevância histórica, ainda não gerou muitas fontes de estudo. Diehl e Tatim, (2004, p. 72), reforçam a ideia de que, “[...] é necessário buscar os materiais já elaborados relacionados ao assunto – principalmente livros, artigos científicos, monografias, teses e documentos em meio eletrônico”.

Outras fontes foram utilizadas para fomentar o estudo, principalmente no que diz respeito ao referencial teórico, metodologia, o entendimento sobre a transparência dos gastos públicos e também para descobrir se houve ou não melhorias na cidade de Curitiba com as obras realizadas no período pré Copa, mesmo que parcialmente. De acordo com Diehl e Tatim:

Existem diversos instrumentos de coleta de dados que podem ser empregados a fim de se obter informações. As técnicas de coleta de dados devem ser escolhidas e aplicadas pelo pesquisador conforme o contexto da pesquisa, porém deve-se ter em mente que todas elas possuem qualidades e limitações, uma vez que são meios cuja eficácia depende de sua adequada utilização (DIEHL; TATIM, 2004, p. 65).

Após a coleta dos dados referentes aos projetos de mobilidade urbana para a cidade de Curitiba, houve a necessidade de prepará-los para análise e interpretação. Em comentário a esta questão, Diehl e Tatim esclarecem que:

[...] existe a necessidade de organizar os dados coletados para que eles possam ser interpretados pelo pesquisador. Existem instrumentos específicos de análise dos dados, os quais se ajustam aos diferentes tipos de pesquisa e de material colhido (DIEHL; TATIM, 2004, p. 82).

Os autores complementam que “Na pesquisa de caráter quantitativo, normalmente os dados coletados são submetidos à análise estatística com a ajuda de computadores (se o número de casos pesquisados ou número de itens é pequeno, utiliza-se uma planilha para a codificação manual dos dados)” (DIEHL; TATIM, 2004, p. 83).

Ao analisar as informações coletadas no Portal houve a necessidade de delimitar a pesquisa, a qual foi analisado os dados inseridos até 31/07/2014. Também se utilizou de uma planilha para se chegar a soma de cada projeto com seus respectivos valores cedidos e de contrapartidas para assim chegar aos percentuais apresentados nos resultados.

No decorrer do estudo serão apresentadas as análises sobre os 10 projetos contemplados para Curitiba, cabe esclarecer que em alguns momentos eles serão retratados por números ao invés dos nomes extensos que eles têm. Segue a lista com a forma, a qual serão denominados:

- Projeto 1** – BRT: Extensão da Linha Verde Sul e Obras Complementares da Requalificação do Corredor Marechal Floriano;
- Projeto 2** – Corredor Aeroporto/Rodoferroviária – Trecho Estadual;
- Projeto 3** – Corredor Aeroporto/Rodoferroviária – Trecho Municipal;
- Projeto 4** – Requalificação da Rodoferroviária (inclusive acessos);
- Projeto 5** – Requalificação do Corredor Marechal Floriano – Trecho Estadual;
- Projeto 6** – Requalificação do Corredor Marechal Floriano – Trecho Municipal;
- Projeto 7** – Requalificação do Terminal Santa Cândida (reforma e ampliação);
- Projeto 8** – Sistema Integrado de Monitoramento – Trecho Metropolitano;
- Projeto 9** – Sistema Integrado de Monitoramento – Trecho Municipal; e
- Projeto 10** – Vias de Integração Radial Metropolitanas.

4 ANÁLISE DOS DADOS

Em 13 de janeiro de 2010 foi assinado entre a União, Estado do Paraná e o Município de Curitiba o documento chamado Matriz de Responsabilidades, com o objetivo de definir as responsabilidades de cada ente para a execução de medidas conjuntas e projetos imprescindíveis para a realização da Copa do Mundo FIFA 2014.

O inciso I, da Cláusula Terceira – Das responsabilidades dos Partícipes, do Termo de Responsabilidade, diz que: "Compete ao Estado e/ou ao Município, sem prejuízo da repartição de atribuições prevista nos anexos, executar e custear as intervenções associadas às "Competições" e expressas nesta Matriz, referente a: i) Mobilidade Urbana; [...]" (BRASIL, 2010).

4.1 Mobilidade urbana em Curitiba

A mobilidade urbana é um problema mundial que afeta todos independentemente da situação econômica, pois os problemas enfrentados com deslocamentos, congestionamentos, poluição, etc., são crescentes em todas as regiões.

Mobilidade é um processo integrado de fluxos de pessoas e bens que envolvem todas as formas de deslocamento dentro do ambiente urbano, ou seja, o transporte público coletivo e individual, o transporte privado motorizado ou não e até a condição de pedestre além dos modos rodoviário, ferroviário e hidroviário, entre outros (BERNARDI, 2012, p. 293).

O autor expõe que a mobilidade está relacionada ao deslocamento de pessoas e bens dentro de um espaço urbano, independentemente de qual meio se utilize.

Já para Vaccari e Fanini (2011, p. 11), mobilidade urbana "[...] é um dos fatores fundamentais para o desenvolvimento econômico, inclusão social e para a equidade de apropriação do espaço urbano, sendo determinante para a qualidade de vida dos habitantes de qualquer cidade".

Deste modo, a questão da mobilidade urbana é um fator fundamental para o desenvolvimento econômico de um espaço urbano, ou seja, para que haja qualidade de vida dos habitantes é preciso investir em meios de transportes para a população.

A mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas e fatores econômicos no meio urbano que, de diferentes formas, buscam atender e suprir suas necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura etc. Para cumprir tal objetivo, os indivíduos podem empregar o seu esforço direto (deslocamento a pé), recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) ou motorizados (coletivos e individuais) (VACCARI; FANINI, 2011, p. 10).

De acordo com o Caderno de referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, para os projetos da copa 2014, foram instituídas políticas públicas para a melhoria na acessibilidade e na mobilidade urbana:

Mobilidade urbana: ações para a melhoria da infraestrutura do transporte público coletivo, por meio da requalificação e implantação de sistemas estruturantes de transporte público coletivo com ampliação de capacidade, terminais de integração e equipamentos que visam à integração, controle e modernização dos sistemas. Exemplos práticos desses sistemas são os corredores de ônibus, o BRT, o Veículo Leve sobre Pneus – VLP, o Veículo Leve sobre Trilhos – VLT e os sistemas metroferroviários. Além dos sistemas de transporte estruturantes, engloba ações para a elaboração e a implantação de sistemas de transporte não motorizados, como passeios com acessibilidade e ciclovias (BRASIL, 2015, p. 23).

No que se refere à cidade de Curitiba, capital do Paraná, situada na Região Sul do Brasil, criada em 29 de março de 1693, núcleo central de uma região metropolitana formada por 29 municípios e conforme os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2014), a população estimada é de 1.864.416 habitantes. É considerada a cidade modelo com estrutura no quesito de transporte coletivo comparado a outras cidades do país e do mundo.

Mesmo Curitiba sendo considerada como uma cidade que tem estrutura adequada para o transporte coletivo urbano no seu dia a dia entende-se que uma manifestação esportiva desta grandeza necessita de um planejamento adequado para atender os espectadores. A alta capacidade para deslocamentos bem como conforto e segurança necessitam de projetos que venham contemplar as necessidades inerentes deste processo (REZENDE *et al.*, 2010, p. 8).

O Presidente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), em artigo publicado na Revista Espaço Urbano, explanou que:

Curitiba tem sido pioneira e é vanguarda nacional nas práticas de Pesquisa, Planejamento e Gestão Urbana. Estamos entre cidades do mundo que dão ênfase aos pedestres e ao transporte coletivo. A grande maioria dos novos instrumentos urbanísticos reguladores ofertados a sociedade brasileira pelo Estatuto das Cidades já eram prática de Curitiba há uma ou duas décadas. Somos a cidade brasileira pioneira, ainda, na criação de instrumentos reguladores de proteção ao meio ambiente, de habitação para as populações de menor poder aquisitivo e acessibilidade a um transporte coletivo público de qualidade (CANTO NETO, 2008, p. 3).

Entretanto, para acolher um acontecimento das proporções da Copa do Mundo, a cidade sempre necessita de melhorias para atender, de forma segura e confortável, a população e os turistas que transitam no período do evento.

A cidade é responsável por apoiar e providenciar a estrutura mínima necessária para o sucesso do evento: infraestrutura, mobilidade, segurança, acessibilidade e transporte, criando um ambiente favorável para que os turistas possam usufruir do melhor que a cidade tem a oferecer (IPPUC, 2010, p. 30).

4.1.1 Melhoria nos sistemas de mobilidade urbana – Copa 2014

As cidades–sede do evento da Copa 2014 receberam algumas melhorias na mobilidade urbana, conforme apontam as informações do Portal da Transparência – Copa 2014:

Um dos principais legados da Copa do Mundo de 2014 serão as melhorias nos sistemas de mobilidade urbana para as cidades–sede do evento. As ações e os investimentos nesta área têm o objetivo de promover a articulação das políticas de transporte, trânsito e acessibilidade, a fim de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

Os empreendimentos priorizam a implementação e a melhoria de sistemas de transportes coletivos e de meios não motorizados – voltados para pedestres e ciclistas –, bem como a integração entre diversas modalidades de transportes, com a constante preocupação de se alcançar o conceito de acessibilidade universal, garantindo a mobilidade de idosos e de pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade (BRASIL, [entre 2010 e 2014b]).

A Tabela 1 mostra o panorama geral da quantidade e valores previstos nas obras de mobilidade urbana para a Copa de 2014. A cidade de Curitiba que é o objeto de estudo deste trabalho, apresenta o total de dez obras, resultando no valor total de R\$ 526.984.528,82, o que equivale a 6% do total previsto.

Tabela 1 – Investimentos em obras de mobilidade urbana Copa 2014

UF	Cidade Sede	N.º Obras	Valor (R\$ milhões)	%
RJ	Rio de Janeiro	3	2.256.706.211,94	26
MT	Cuiabá	3	1.706.500.000,00	20
MG	Belo Horizonte	7	1.413.360.487,82	16
PE	Recife	7	1.027.136.469,19	12
CE	Fortaleza	6	651.919.777,86	7
SP	São Paulo	1	610.507.000,00	7
PR	Curitiba	10	526.984.528,82	6
RN	Natal	2	444.047.996,91	5
DF	Brasília	1	54.250.000,00	1
BA	Salvador	2	19.600.000,00	0
RS	Porto Alegre	2	16.700.000,00	0
AM	Manaus	0	0,00	0
TOTAL		44	8.727.712.472,54	100

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014c]).

Os recursos para o investimento em mobilidade urbana em Curitiba, referente ao total de R\$ 526.984.528,82 das obras previstas até 31/07/2014, tem origem do:

- . Governo Federal: responsável pelo maior aporte financeiro. O equivalente a R\$ 305.000.000,00, representando 58% do custo total.
- . Governo Municipal: aparece como o segundo maior investidor com R\$ 148.344.735,10 e uma participação de 28%.
- . Governo Estadual: responsável pelo investimento de R\$ 73.639.793,72, o equivalente a 14% do custo total.

Dada a importância da mobilidade urbana nas cidades sede da Copa do Mundo 2014, os projetos contemplados em Curitiba serão apresentados na próxima seção, apontando os valores previstos, contratados e executados, como também suas características.

4.2 Obras de mobilidade urbana em Curitiba

As obras de melhoria nos sistemas de mobilidade urbana em Curitiba se concentraram em 10 projetos, sendo que a responsabilidade pelos trechos estadual e metropolitano foi assumida pelo Governo Estadual do Paraná e o de trecho municipal pela Prefeitura Municipal de Curitiba.

Cabe ressaltar que essas obras, independentemente de qualquer evento, são investimentos considerados necessários para que a população possa usufruir de melhores condições no ir e vir no seu cotidiano. Com a oportunidade de Curitiba receber os jogos da Copa do Mundo de Futebol FIFA 2014, estas foram selecionadas como prioritárias.

A execução de cada projeto ocorreu de forma diferenciada. No Portal da Transparência estão disponibilizados alguns dados, os quais foram compilados para compor esta pesquisa.

4.2.1 Projeto 1 BRT: extensão da linha verde sul e obras complementares da requalificação do corredor Marechal Floriano

A extensão da Linha Verde Sul é um projeto de mobilidade urbana que está voltado à região sul de Curitiba, cujo objetivo é a ampliação da linha verde entre os bairros Pinheirinho e o Contorno Sul. Já as obras complementares da requalificação do corredor Marechal Floriano se referem ao alargamento do viaduto sobre a linha férrea, após o terminal do Boqueirão, no qual haverá a duplicação das pistas, com o objetivo de melhorar o tráfego da rua e assim tornar a via como mais uma alternativa de ligação com São José dos Pinhais e acesso ao aeroporto. A previsão de investimento é de R\$ 28.123.951,30. A Tabela 2 apresenta valores, prazos previstos para início e conclusão das obras, como também os responsáveis pelos recursos e execução.

Tabela 2 – Projeto 1: previsão de investimento – matriz de responsabilidade

Ação	Valor (em R\$ milhões)	Prazo		Responsabilidades	
		Início	Conclusão	Recursos	Execução
BRT: Extensão da Linha Verde Sul – Obras	14.700.000,00	mar./12	maio/14	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Municipal
Obras Complementares da Requalificação da AV. Marechal Floriano – Obras	3.800.000,00	abr./12	maio/14	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Municipal
Total 1	18.500.000,00				
BRT: Extensão da Linha Verde Sul – Obras	9.623.951,30	mar./12	maio/14	Governo Municipal	Governo Municipal
Obras Complementares da Requalificação da AV. Marechal Floriano – Obras		abr./12	maio/14		
Total 2	9.623.951,30				
Soma (Total 1 + Total 2)	28.123.951,30				

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014d]).

Os dados fornecidos pelo Portal da Transparência do Governo Federal, relata que a cidade de Curitiba:

[...] foi pioneira a adotar o sistema BRT de transporte no Brasil, que será alvo de melhoria em virtude dos jogos da Copa 2014. Segundo a Prefeitura Municipal de Curitiba, uma das obras previstas é a ampliação, em três quilômetros, da Linha Verde entre o Pinheirinho e o Contorno Sul. O BRT (Bus Rapid Transit), ou TRO (Trânsito Rápido de Ônibus), é um transporte coletivo sobre pneus integrado à uma rede de corredores e linhas, com estações fechadas niveladas ao piso do ônibus para reduzir os tempos de embarque e desembarque de passageiros (BRASIL, [entre 2010 e 2014e]).

4.2.2 Projeto 2: corredor aeroporto/rodoferroviária – trecho estadual

A obra localiza-se na divisa entre Curitiba e São José dos Pinhais até o acesso ao aeroporto e de acordo com a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC):

[...] é o principal eixo de ligação do Aeroporto Internacional Afonso Pena à Rodoferroviária de Curitiba. Para dar maior fluidez ao trânsito, em São José dos Pinhais serão retirados os sinaleiros e as torres de energia para implantação de mais uma pista, em ambos os sentidos.

A obra compreende a requalificação da Av. das Torres (divisa entre os dois municípios), da rua Comandante Aviador José Paulo Lepinski e da rua Rocha Pombo. Também serão construídas três trincheiras para veículos e passagens em desnível para pedestres. Também serão feitos serviços de pavimentação, iluminação, calçamento, ciclovia e paisagismo. A via será totalmente urbanizada e ligará os parques locais (PARANÁ, [201–a]).

A ligação do Aeroporto a Rodoferroviária com a execução do projeto tende a trazer maior fluidez ao trânsito e uma visão mais bonita das vias com a nova urbanização. A previsão de investimento foi de R\$ 65.200.000,00. A Tabela 3 apresenta valores, prazos previstos para início e conclusão das obras, como também os responsáveis pelos recursos e execução.

Tabela 3 – Projeto 2: previsão de investimento – matriz de responsabilidade

Ação	Valor (em R\$ milhões)	Prazo		Responsabilidades	
		Início	Conclusão	Recursos	Execução
Corredor Aeroporto/Rodoferroviária (trecho Divisa Municipal/Aeroporto) – Obras	42.300.000,00	jul./12	dez./13	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Estadual
Corredor Aeroporto/Rodoferroviária (trecho Divisa Municipal/Aeroporto) – Obras	22.900.000,00	jul./12	dez./13	Governo Estadual	Governo Estadual
Total	65.200.000,00				

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014f]).

4.2.3 Projeto 3: corredor aeroporto/rodoferroviária – trecho municipal

A obra integra um trecho de 15,79 km, que liga a Rodoferroviária e a divisa Municipal, o qual tem por objetivo é melhorar as condições de acesso do aeroporto até o centro da cidade segundo o Portal Curitiba na Copa 2014:

Corredor aeroporto–rodoferroviária, na Avenida das Torres: a via está recebendo novo pavimento, calçadas, ciclovias e iluminação. O pacote de obras inclui ainda a construção de um viaduto estaiado no cruzamento da Avenida das Torres com a Coronel Francisco H. Dos Santos e da trincheira da Rua Guabirota (CURITIBA, [201–]).

A principal ligação entre o Aeroporto Afonso Pena situado no Município de São José dos Pinhais e a Rodoferroviária no centro de Curitiba é feita através da Avenida Comendador Franco, também conhecida como Avenida das Torres. A importância do projeto nesta via deve-se ao grande fluxo de veículos e pessoas. Para a realização das obras, a previsão de investimento foi de R\$ 165.300.000,00. A Tabela 4 apresenta valores, prazos previstos para início e conclusão das obras, como também os responsáveis pelos recursos e execução.

Tabela 4 – Projeto 3: previsão de investimento – matriz de responsabilidade

Ação	Valor (em R\$ milhões)	Prazo		Responsabilidades	
		Início	Conclusão	Recursos	Execução
Corredor Aeroporto/ Rodoferroviária (trecho Rodoferroviária/ Divisa Municipal) – Obras	62.500.000,00	maio/12	dez./13	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Municipal
Corredor Aeroporto/ Rodoferroviária (trecho Rodoferroviária/ Divisa Municipal) – Obras	102.800.000,00	maio/12	dez./13	Governo Municipal	Governo Municipal
Total	165.300.000,00				

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014g]).

4.2.4 Projeto 4: requalificação da rodoferroviária (inclusive acessos)

A obra abrange a reforma do prédio, a construção de um novo terminal de desembarque e melhorias no acesso ao empreendimento melhorando o trânsito no entorno.

A Rodoferroviária de Curitiba (PR), inaugurada em novembro de 1972, localiza-se na Avenida Presidente Affonso Camargo e integra os sistemas de transporte metropolitanos da cidade. Segundo a URBS (Urbanização Curitiba S.A), empresa pública vinculada à Prefeitura Municipal de Curitiba, a Rodoferroviária comporta um movimento mensal médio de 680 mil passageiros de ônibus, que contam com serviços comerciais de 50 lojas, entre restaurantes, agências de passagens, farmácias, livrarias e outros.

Segundo a Prefeitura Municipal de Curitiba, as obras abrangem a reforma da edificação e melhorias na acessibilidade do equipamento, por onde chegarão turistas à cidade durante a Copa 2014. A rodoferroviária será requalificada para melhorar as condições de entrada e saída dos ônibus rodoviários (BRASIL, [entre 2010 e 2014h]).

O projeto tem como objetivo a modernização da Rodoferroviária e seus acessos, e a previsão para a realização da obra foi de R\$ 47.830.783,80. A Tabela 5 apresenta valores, prazos previstos para início e conclusão das obras, como também os responsáveis pelos recursos e execução.

Tabela 5 – Projeto 4: previsão de investimento – matriz de responsabilidade

Ação	Valor (em R\$ milhões)	Prazo		Responsabilidades	
		Início	Conclusão	Recursos	Execução
Requalificação da Rodoferroviária (inclusive acessos) – Obras	35.000.000,00	maio/12	set./13	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Municipal
Requalificação da Rodoferroviária (inclusive acessos) – Obras	12.830.783,80	maio/12	set./13	Governo Municipal	Governo Municipal
Total	47.830.783,80				

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014i]).

Segundo a empresa, Urbanização de Curitiba S. A. (URBS), que é responsável pelas ações estratégicas de planejamento, operação e fiscalização que envolvem o serviço de transporte público:

Com as obras, a Rodoviária de Curitiba passa a ser um terminal moderno, com mais conforto, segurança e agilidade na operação. Agora, os usuários dispõem de quatro conjuntos de escadas rolantes e quatro elevadores, com portas que abrem para os dois lados, facilitando entrada e saída de usuários de cadeira de rodas e pessoas com muita bagagem. Dos 16 sanitários, 12 têm acessibilidade e estão instalados em áreas de fácil acesso. As passarelas que fazem a ligação do piso superior dos dois blocos ganharam iluminação e teto mais alto. Uma delas agora conta com plataforma elevatória com cabine, permitindo que o usuário de cadeira de rodas acesse a passarela, o que antes só era feito por escada (GALOR, 2014).

4.2.5 Projeto 5: requalificação do corredor Marechal Floriano – trecho estadual

O corredor Aeroporto/Rodoferroviária é a principal ligação entre o Aeroporto e a Rodoferroviária localizada no centro de Curitiba, por meio da Av. das Torres. O Corredor Marechal Floriano, também faz ligação ao centro de Curitiba e necessita de melhorias, as obras tem como objetivo aprimorar o trânsito de pessoas nos dias dos jogos da Copa 2014.

Segundo a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC):

O Corredor Marechal Floriano é um importante eixo de ligação viária entre o aeroporto e o centro de Curitiba. O projeto tem 3,41 quilômetros de extensão e prevê a requalificação da Avenida das Américas, em São José dos Pinhais. A obra compreende a construção de duas trincheiras (nas ruas Joaquim Nabuco e Claudino dos Santos), ampliação da ponte sobre o Rio Iguazu, restauração de pavimento, pavimentação, iluminação, calçamento, ciclovia e paisagismo.

Também será feito o prolongamento da canaleta exclusiva do sistema integrado de transporte da Av. Marechal Floriano (em Curitiba) até o Terminal Central de São José dos Pinhais (PARANÁ, [201–b]).

A Tabela 6 mostra a previsão do investimento para atender todas as obras do corredor, com o total de R\$ 30.500.000,00 e os prazos previstos para início e conclusão das obras, como também os responsáveis pelos recursos e execução.

Tabela 6 – Projeto 5: previsão de investimento – matriz de responsabilidade

Ação	Valor (em R\$ milhões)	Prazo		Responsabilidades	
		Início	Conclusão	Recursos	Execução
Requalificação do Corredor Marechal Floriano (trecho Divisa Municipal/ Aeroporto – Obras	10.000.000,00	dez./12	mar./14	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Estadual
Requalificação do Corredor Marechal Floriano (trecho Divisa Municipal/ Aeroporto) – Obras	20.500.000,00	dez./12	mar./14	Governo Estadual	Governo Estadual
Total	30.500.000,00				

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014j]).

4.2.6 Projeto 6: requalificação do corredor Marechal Floriano – trecho municipal

O Corredor Boqueirão faz parte do Corredor da Avenida Marechal Floriano Peixoto e o trecho que compreende as obras vão do terminal de ônibus do Carmo ao terminal Boqueirão. O trecho terá asfalto, calçadas e iluminação novos, além de ciclofaixa e a previsão de investimento foi de R\$ 39.430.000,00. A Tabela 7 apresenta valores, prazos previstos para início e conclusão das obras, como também os responsáveis pelos recursos e execução.

Tabela 7 – Projeto 6: previsão de investimento – matriz de responsabilidade

Ação	Valor (em R\$ milhões)	Prazo		Responsabilidades	
		Início	Conclusão	Recursos	Execução
Requalificação do Corredor Marechal Floriano (trecho Linha Verde/Divisa Municipal) – Obras	20.000.000,00	abr./12	dez./13	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Municipal
Requalificação do Corredor Marechal Floriano (trecho Linha Verde/Divisa Municipal) – Obras	19.430.000,00	abr./12	dez./13	Governo Municipal	Governo Municipal
Total	39.430.000,00				

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014k]).

Segundo o Portal Copa Transparente:

Requalificação do corredor Boqueirão, acesso secundário ao Aeroporto Afonso Pena, adequando a Av. Marechal Floriano com a implantação de uma nova linha direta de transporte público, além do recape das pistas laterais da Av. Mar. Floriano Peixoto, a implantação de paisagismo, ciclovias, calçadas, sinalização horizontal e vertical e iluminação (BRASIL, [entre 2010 e 2014]).

4.2.7 Projeto 7: requalificação do terminal Santa Cândida (reforma e ampliação)

O Terminal Santa Cândida fica situado na região norte de Curitiba e obra tem como objetivo proporcionar aos usuários do transporte coletivo mais conforto e segurança e também a integração com a Região Metropolitana, segundo o Portal Curitiba na Copa 2014:

Serão mais 4 mil metros de área construída, com espaço para comércio e serviços. A obra vai permitir a integração do transporte da capital com municípios vizinhos e a implantação de uma nova linha de ônibus, o Ligeirão Norte, que vai ligar essa região da cidade à do Batel (CURITIBA [201–]).

Para a reforma e ampliação do terminal foi previsto um investimento de R\$ 12.600.000,00. A Tabela 8 apresenta valores, prazos previstos para início e conclusão das obras, como também os responsáveis pelos recursos e execução.

Tabela 8 – Projeto 7: previsão de investimento – matriz de responsabilidade

Ação	Valor (em R\$ milhões)	Prazo		Responsabilidades	
		Início	Conclusão	Recursos	Execução
Requalificação do Terminal Santa Cândida (reforma e ampliação) – Obras	12.000.000,00	out./10	out./12	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Municipal
Requalificação do Terminal Santa Cândida (reforma e ampliação) – Obras	600.000,00	out./10	out./12	Governo Municipal	Governo Municipal
Total	12.600.000,00				

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014m]).

4.2.8 Projeto 8: sistema integrado de monitoramento – trecho metropolitano

O Sistema de Monitoramento Metropolitano é um sistema tecnológico que tem como objetivo coletar dados e transformá-los em informações que são repassadas aos operadores de um Centro de Controle Operacional. Dados esses que auxiliam na tomada de decisão de gestores do trânsito, como exemplo: aumentar o tempo do sinal verde de um semáforo para que uma viagem de ônibus seja mais rápida, solicitar que uma viatura se dirija ao um local de acidente visualizado por uma das câmeras, ou seja, é possível tomar decisões rápidas e eficazes, garantido a fluidez do tráfego, segurança e conforto dos usuários. A previsão para este investimento é de R\$ 20.390.326,50. A Tabela 9 apresenta valores, prazos previstos para início e conclusão das obras, como também os responsáveis pelos recursos e execução.

Tabela 9 – Projeto 8: previsão de investimento – matriz de responsabilidade

Ação	Valor (em R\$ milhões)	Prazo		Responsabilidades	
		Início	Conclusão	Recursos	Execução
Sistema Integrado de Monitoramento – Obras	10.000.000,00	jan./11	dez./12	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Estadual
Sistema Integrado de Monitoramento – Obras	9.990.326,50	jan./11	dez./12	Governo Estadual	Governo Estadual
Sistema Integrado de Monitoramento – Obras	400.000,00	jan./11	dez./12	Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC	Governo Estadual
Total	20.390.326,50				

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014n]).

Segundo a COMEC:

O Sistema Integrado de Monitoramento Metropolitano (SIMM), vai dar agilidade e segurança nas principais vias de acesso a Curitiba por permitir o monitoramento em tempo real.

O SIMM é complementar ao sistema de Curitiba e será feito em quatro plataformas: circuito fechado de TVs (CFTV), painéis de informação variáveis, tecnologia embarcada no transporte coletivo e controladores de semáforos. As câmeras de circuito fechado vão monitorar o fluxo dos veículos enquanto os painéis variáveis vão repassar aos usuários as orientações sobre a situação do trânsito. Todas as informações serão direcionadas a um Centro de Controle de Operações, onde técnicos vão monitorar a mobilidade (PARANÁ, [201–b]).

4.2.9 Projeto 9: sistema integrado de monitoramento – trecho municipal

Similar ao Sistema de Monitoramento Metropolitano, esse sistema tem como objetivo proporcionar mais eficiência, fluidez e segurança no trânsito de Curitiba por meio de central de controle e a previsão do investimento foi de R\$ 61.260.000,00. A Tabela 10 apresenta valores, prazos previstos para início e conclusão das obras, como também os responsáveis pelos recursos e execução.

Tabela 10 – Projeto 9: previsão de investimento – matriz de responsabilidade

Ação	Valor (em R\$ milhões)	Prazo		Responsabilidades	
		Início	Conclusão	Recursos	Execução
Sistema Integrado de Monitoramento – Obras	58.200.000,00	jan./11	dez./12	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Municipal
Sistema Integrado de Monitoramento – Obras	3.060.000,00	jan./11	dez./12	Governo Municipal	Governo Municipal
Total	61.260.000,00				

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014o]).

Os dados fornecidos pelo Portal da Transparência do Governo Federal, relata que:

Segundo a Prefeitura Municipal de Curitiba, o Sistema Integrado de Monitoramento, obra prevista para melhorar a locomoção das pessoas na cidade durante a Copa 2014, ajudará a gerir o sistema viário e de transporte público da cidade.

O sistema contará com o controle de semáforos, um novo sistema de segurança no transporte coletivo e monitoramento de veículos pelo uso de câmeras distribuídas pela cidade em tempo real. Serão disponibilizadas informações sobre as condições de tráfego e caminhos alternativos em painéis de mensagens ao longo das principais vias. (BRASIL, [entre 2010 e 2014p])

4.2.10 Projeto 10: vias de integração radial metropolitanas

A obra abrange 2 vias, a Via Radial de Integração – Avenida da Integração e a Via radial de Integração – Rua da Pedreira, a obra na Av. da integração, tem como objetivo melhorar a mobilidade entre Curitiba e a Região Metropolitana de Pinhais, através da requalificação das vias já existentes. Em contrapartida a da Rua da Pedreira tem como objetivo melhorar a mobilidade entre Curitiba e a Região Metropolitana de Colombo, a previsão do investimento são de R\$ 56.349.467,22. A Tabela 11 apresenta valores, prazos previstos para início e conclusão das obras, como também os responsáveis pelos recursos e execução.

Tabela 11 – Projeto 10: previsão de investimento – matriz de responsabilidade

Ação	Valor (em R\$ milhões)	Prazo		Responsabilidades	
		Início	Conclusão	Recursos	Execução
Vias de Integração Radial Metropolitanas – Projeto Básico/ Executivo	1.400.000,00	jul./11	set./12	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Estadual
Vias de Integração Radial Metropolitanas – Av. Salgado Filho (Curitiba/ São José dos Pinhais) – Obras	6.000.000,00	jan./13	dez./13	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Estadual
Vias de Integração Radial Metropolitanas – Via da Integração (Curitiba/ Pinhais) – Obras	12.600.000,00	jun./12	jul./13	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Estadual
Vias de Integração Radial Metropolitanas – Rua da pedreira (Curitiba/ Colombo) – Obras	16.500.000,00	set./12	set./13	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	Governo Estadual
Vias de Integração Radial Metropolitanas	19.849.467,22	jul./11	dez./13	Governo Estadual	Governo Estadual
Total	56.349.467,22				

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014q]).

De acordo com os dados fornecidos pelo Portal da Transparência do Governo Federal:

As obras nas Vias de Integração Radial Metropolitanas foram concebidas para facilitar o acesso ao centro de Curitiba (PR), pois interligam a malha urbana local ao Corretor Metropolitano, principal acesso aos núcleos urbanos periféricos do Norte, Leste e Sul.

Segundo o Ministério das Cidades, estão previstas obras, em uma extensão de 27,1 km, na alça de acesso Avenida Salgado Filho; na Rua Francisco Derosso – trecho Curitiba/São José dos Pinhais; na Via da Integração – trecho Curitiba/Pinhais; e na Rua da Pedreira – trecho Curitiba/Colombo (BRASIL, [entre 2010 e 2014r]).

Apesar da previsão para as obras de mobilidade ter sido mais de R\$ 500 milhões, os gastos totais não atingiram esta meta. Conquanto os gastos terem ultrapassado o montante de R\$ 450 milhões, como serão apresentados nos resultados, o prometido legado não foi como previamente estimado.

5 RESULTADOS

Quem esteve em Curitiba para os jogos da Copa do Mundo FIFA 2014 ou reside no local, encontrou uma cidade melhor no quesito mobilidade urbana. Os dez projetos que estavam na matriz de responsabilidade foram executados, na sua totalidade ou parcialmente, antes da abertura do mundial.

Todas as informações sobre a execução de cada projeto apresentada neste trabalho foram retiradas do Portal da Transparência do Governo Federal, dados estes alimentados pelos responsáveis das obras, a Prefeitura Municipal e o Governo Estadual.

Os dados analisados de cada projeto compuseram os valores previstos, contratados e executados. Entende-se que:

- . **Valor Previsto:** é o valor que foi previsto na matriz de responsabilidade para a realização de cada projeto, nesta inclui o valor previsto cedido pelo governo federal mais as contrapartidas do estado e município;
- . **Valor Contratado:** é o valor que foi assinado em contratos com empresas para a execução das obras. Os valores apresentados, somente se referem ao valor cedido pelo governo federal, sem as contrapartidas do estado e município.
- . **Valor Executado/Pago:** é o valor pago as empresas contratadas, porém o valor apresentado somente se refere ao valor cedido pelo governo federal, sem as contrapartidas do estado e município.

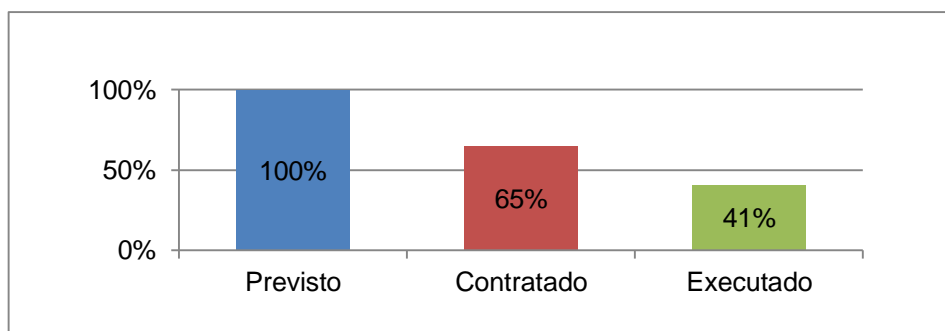
No site do Portal da Transparência Copa 2014, encontra-se o quadro geral com os dados sobre os dez projetos que evidenciam a soma dos valores de cada obra, sendo o previsto, o contratado e o executado. Nesta primeira etapa da pesquisa verificou-se que, do total dos valores contratados e executados, só foram informados os que eram da parte do governo federal, conforme apresenta a Tabela 12. E no Gráfico 1 se encontra o comparativo do quadro geral das obras, que representa o quanto dos projetos foram contratados e realizados em relação ao previsto. Observa-se que dos 100% previstos, apenas 65% foram contratados e, dos mesmos 100% previstos apenas 41% foram executados até a data de 31/07/2014.

Tabela 12 – Quadro geral dos valores sobre as obras da mobilidade urbana em Curitiba com a Copa de 2014

Total Previsto	R\$ 526.984.528,82
Total Contratado	R\$ 344.240.028,48
Total Executado (Pago)	R\$ 213.569.291,73

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014s]).

Gráfico 1 – Comparativo do quadro geral das obras – entre o previsto *versus* contratado e o previsto *versus* executado



Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014s]).

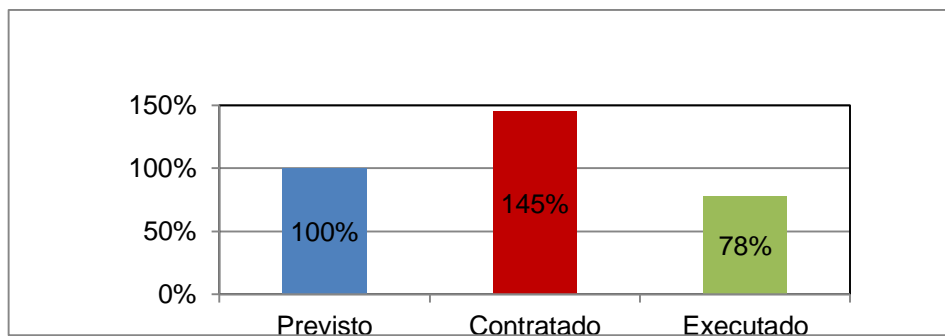
A partir da Tabela 13 são apresentados os gastos de cada projeto. Nas tabelas pode-se conferir não apenas o valor que foi cedido pelo governo federal, por meio de financiamentos junto a Caixa Econômica Federal (CEF), mas também os valores das contrapartidas e de recursos próprios dos governos estadual e municipal.

A Tabela 13 apresenta o quadro geral do Projeto 1: BRT: Extensão da Linha Verde Sul e Obras Complementares da Requalificação do Corredor Marechal Floriano, com os respectivos valores cedidos pelo governo federal e as contrapartidas do governo municipal. Já o Gráfico 2, expõe o comparativo do projeto, que representa o quanto foi contratado e realizado em relação ao previsto. Além disso, nota-se que dos 100% previstos o valor contratado excedeu em 45% e, dos 100% previstos, o valor executado foi de 78% até a data de 31/07/2014.

Tabela 13 – Quadro geral do projeto 1

Previsão de Investimento: R\$ 28.123.951,30			
	Valor Cedido	Valor da Contrapartida	Total
Total Contratado	33.923.251,83	6.960.295,16	40.883.546,99
Total Executado (Pago)	15.195.271,28	6.781.798,64	21.977.069,92

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014t]).

Gráfico 2 – Comparativo do projeto 1 – entre o previsto *versus* contratado e o previsto *versus* executado

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014t]).

Na Figura 1 pode-se visualizar o trecho pronto da Extensão da Linha Verde Sul, projeto realizado pela Prefeitura Municipal de Curitiba.

Figura 1 – Linha verde sul



Fonte: Costa ([201-?]).

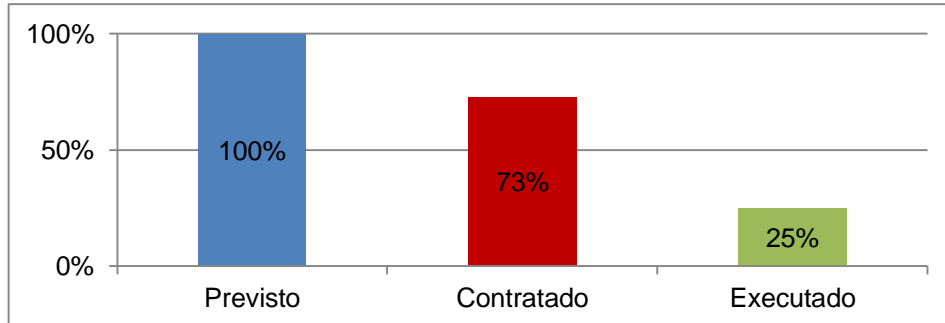
O quadro geral do Projeto 2: Corredor Aeroporto/Rodoferroviária – Trecho Estadual, com os respectivos valores cedidos pelo governo federal e as contrapartidas do governo estadual, encontram-se na Tabela 14. E o Gráfico 3 mostra o comparativo do projeto, que representa o quanto do foi contratado e realizado em relação ao previsto. Observa-se também, que dos 100% previstos, apenas 73% foi contratado e dos 100% previstos apenas 25% foi executado até a data de 31/07/2014.

Tabela 14 – Quadro geral do projeto 2

Previsão de Investimento: R\$ 65.200.000,00			
	Valor Cedido	Valor da Contrapartida	Total
Total Contratado	42.300.000,00	5.303.366,49	47.603.366,49
Total Executado (Pago)	12.525.339,19	3.674.190,90	16.199.530,09

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014u]).

Gráfico 3 – Comparativo do projeto 2 – entre o previsto *versus* contratado e o previsto *versus* executado



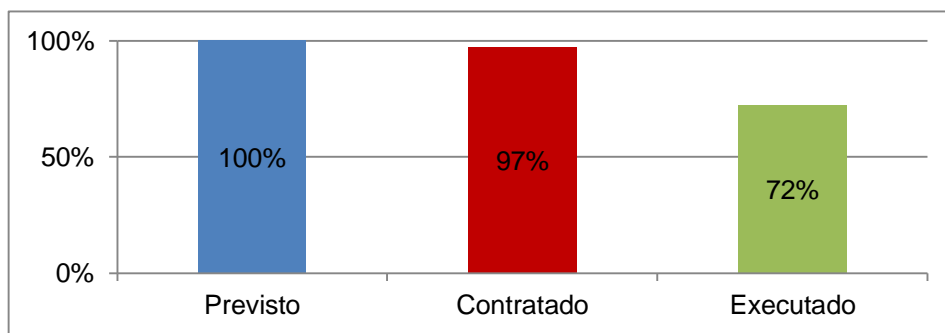
Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014u]).

Com relação ao Projeto 3: Corredor Aeroporto/Rodoferroviária – Trecho Municipal, a Tabela 15 apresenta o quadro geral com os respectivos valores cedidos pelo governo federal e as contrapartidas do governo municipal. Em seguida, o Gráfico 4 exibe o comparativo do projeto, que representa o quanto foi contratado e realizado em relação ao previsto. Observa-se ainda que dos 100% previstos, 97% foi contratado e dos 100% previstos 72% foi executado até a data de 31/07/2014.

Tabela 15 – Quadro geral do projeto 3

Previsão de Investimento: R\$ 165.300.000,00			
	Valor Cedido	Valor da Contrapartida	Total
Total Contratado	90.315.359,45	70.843.238,50	161.158.597,95
Total Executado (Pago)	55.601.649,67	62.790.401,92	118.392.051,59

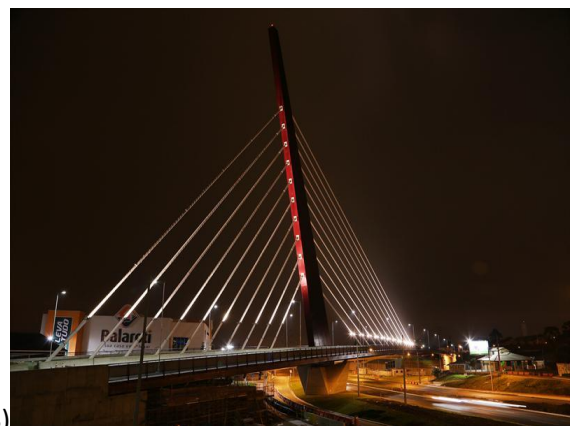
Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014v]).

Gráfico 4 – Comparativo do projeto 3 – entre o previsto *versus* contratado e o previsto *versus* executado

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, entre 2010 e 2014v).

Os resultados dos projetos referentes ao Corredor aeroporto/rodoferroviária – Trecho municipal podem ser visualizados nas Figuras 2, 3 e 4.

Figura 2 – Viaduto estaiado



Fonte: Costa (2014a, 2014b).

Figura 3 – Trincheira Guabirotuba



Fonte: Curitiba (2013).

Figura 4 – Nova iluminação na Av. Comendador Franco



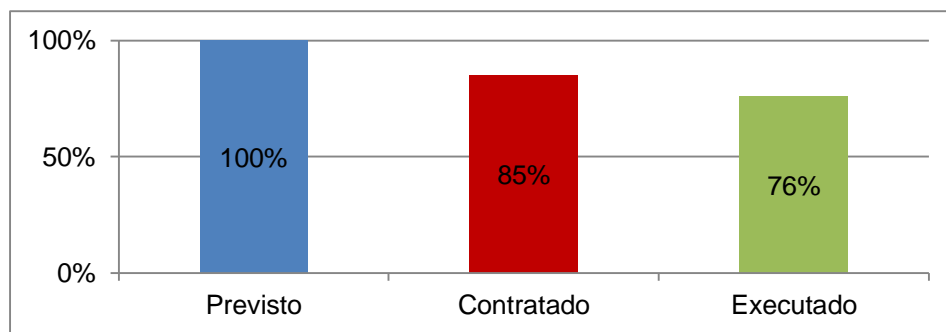
Fonte: Brustolin (2014).

A Tabela 16 contempla o quadro geral do Projeto 4: Requalificação da Rodoferroviária (inclusive acessos), com os respectivos valores cedidos pelo governo federal e as contrapartidas do governo municipal. Já o Gráfico 5 ilustra o comparativo do projeto, que representa o quanto foi contratado e realizado em relação ao previsto. Além disso, nota-se que dos 100% previstos, 85% foi contratado e dos 100% previstos 76% foi executado até a data de 31/07/2014.

Tabela 16 – Quadro geral do projeto 4

Previsão de Investimento: R\$ 47.830.783,80			
	Valor Cedido	Valor da Contrapartida	Total
Total Contratado	29.304.759,22	11.148.002,97	40.452.762,19
Total Executado (Pago)	24.009.205,12	12.117.789,70	36.126.994,82

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014w]).

Gráfico 5 – Comparativo do projeto 4 – entre o previsto *versus* contratado e o previsto *versus* executado

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014w]).

A Figura 5, mostra como era o acesso à rodoferroviária antes das mudanças, já nas Figuras 6 e 7 pode-se localizar exemplos de melhorias, como: a construção de mais um meio de se ter acesso a Rodoferroviária e a implantação de catracas que registram dados da passagem e do viajante, que possibilita mais agilidade e segurança.

Figura 5 – Acesso a rodoferroviária antes das mudanças



Fonte: Alves (2014).

Figura 6 – Novo acesso a rodoferroviária



Fonte: Costa (2014c).

Figura 7 – Embarque sistema controlado eletronicamente através de catracas



Fonte: Galor (2014).

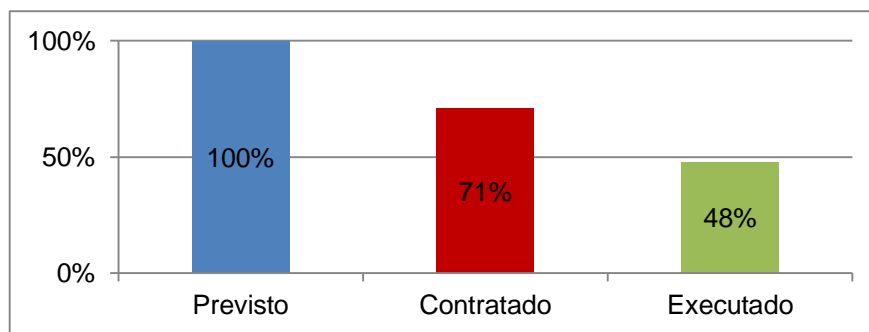
A Tabela 17 apresenta o quadro geral do Projeto 5: Requalificação do Corredor Marechal Floriano – Trecho Estadual, com os respectivos valores cedidos pelo governo federal e as contrapartidas do governo estadual. Em seguida, o Gráfico 6 expõe o comparativo do projeto, que representa o quanto foi contratado e realizado em relação ao previsto. Observa-se ainda que dos 100% previstos, 71% foi contratado e dos 100% previstos apenas 48% foi executado até a data de 31/07/2014.

Tabela 17 – Quadro geral do projeto 5

Previsão de Investimento: R\$ 30.500.000,00			
	Valor Cedido	Valor da Contrapartida	Total
Total Contratado	10.351.674,37	11.165.702,72	21.517.377,09
Total Executado (Pago)	3.179.771,74	11.534.124,85	14.713.896,59

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014x]).

Gráfico 6 – Comparativo do projeto 5 – entre o previsto versus contratado e o previsto versus executado



Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014x]).

A Figura 8 apresenta a obra do Corredor Marechal Floriano que liga Curitiba a São José dos Pinhais inacabada. O objetivo do prolongamento da canaleta era para que se tivesse uma ligação direta entre o sistema que já existe no corredor Marechal Floriano trecho municipal até o Terminal Central de São José dos Pinhais.

Figura 8 – Corredor Marechal Floriano trecho estadual inacabado



Fonte: Marchiori (2015).

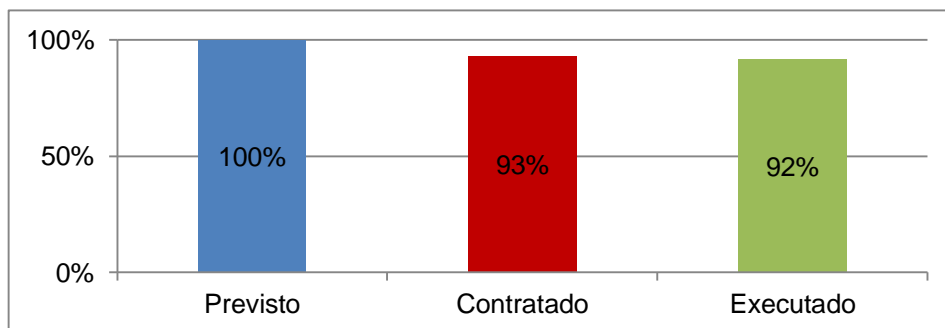
O quadro geral do Projeto 6: Requalificação do Corredor Marechal Floriano – Trecho Municipal, com os respectivos valores cedidos pelo governo federal e as contrapartidas do governo municipal, encontra-se na Tabela 18. E o Gráfico 7 mostra o comparativo do projeto, que representa o quanto foi contratado e realizado em relação ao previsto. Observa-se também, que dos 100% previstos, 93% foi contratados e dos 100% previstos 92% foi executados até a data de 31/07/2014.

Tabela 18 – Quadro geral do projeto 6

Previsão de Investimento: R\$ 39.430.000,00			
	Valor Cedido	Valor da Contrapartida	Total
Total Contratado	20.190.792,99	16.352.869,13	36.543.662,12
Total Executado (Pago)	20.151.995,60	16.174.852,10	36.326.847,70

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014y]).

Gráfico 7 – Comparativo do projeto 6 – entre o previsto *versus* contratado e o previsto *versus* executado



Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014y]).

A Figura 9 ilustra a ciclofaixa e o recape da pista lateral na Av. Marechal Floriano.

Figura 9 – Ciclofaixa no corredor Marechal Floriano



Fonte: Covello (2012).

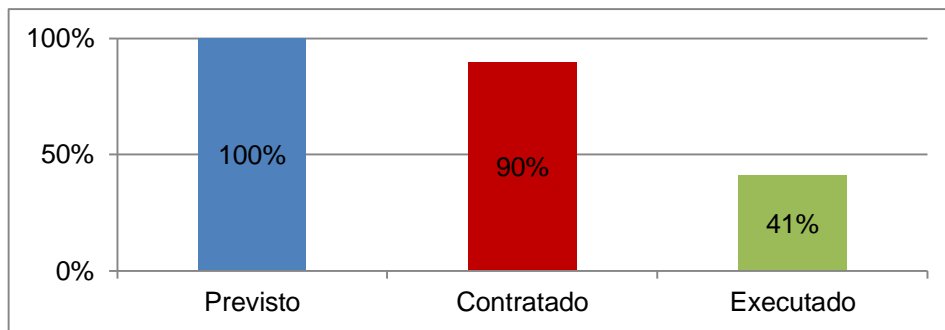
A Tabela 19 apresenta o quadro geral do Projeto 7: Requalificação do Terminal Santa Cândida (reforma e ampliação), com os respectivos valores cedidos pelo governo federal e as contrapartidas do governo municipal. E o Gráfico 8, contempla o comparativo do projeto, que representa o quanto foi contratado e realizado em relação ao previsto. Pode-se observar ainda, que dos 100% previstos, 90% foi contratados e dos 100% previstos apenas 41% foi executados até a data de 31/07/2014.

Tabela 19 – Quadro geral do projeto 7

Previsão de Investimento: R\$ 12.600.000,00			
	Valor Cedido	Valor da Contrapartida	Total
Total Contratado	R\$ 10.745.791,28	R\$ 565.567,96	R\$ 11.311.359,24
Total Executado (Pago)	R\$ 4.566.754,35	R\$ 603.352,19	R\$ 5.170.106,54

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014z]).

Gráfico 8 – Comparativo do projeto 7 – entre o previsto *versus* contratado e o previsto *versus* executado



Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014z]).

A Figura 10 mostra o Terminal Santa Cândida em reforma.

Figura 10 – Terminal Santa Cândida em reforma



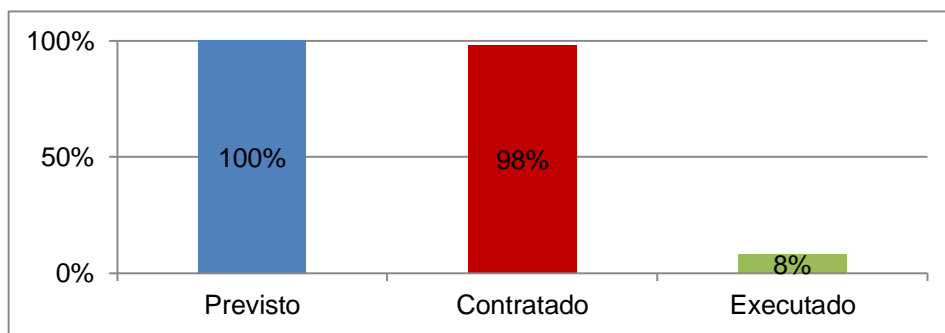
Fonte: Marchiori (2014).

Em relação ao Projeto 8: Sistema Integrado de Monitoramento – Trecho Metropolitano, a Tabela 20 apresenta o quadro geral com os respectivos valores cedidos pelo governo federal e as contrapartidas do governo estadual. Em seguida, o Gráfico 9 expõe o comparativo do projeto, que representa o quanto foi contratado e realizado em relação ao previsto. Além disso, pode-se observar que dos 100% previstos, 98% foi contratados e dos 100% previstos apenas 8% foi executados até a data de 31/07/2014.

Tabela 20 – Quadro geral do projeto 8

Previsão de Investimento: R\$ 20.390.326,50			
	Valor Cedido	Valor da Contrapartida	Total
Total Contratado	R\$ 10.000.000,00	R\$ 9.990.326,50	R\$ 19.990.326,50
Total Executado (Pago)	R\$ 736.507,80	R\$ 907.999,92	R\$ 1.644.507,72

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014aa]).

Gráfico 9 – Comparativo do projeto 8 – entre o previsto *versus* contratado e o previsto *versus* executado

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014aa]).

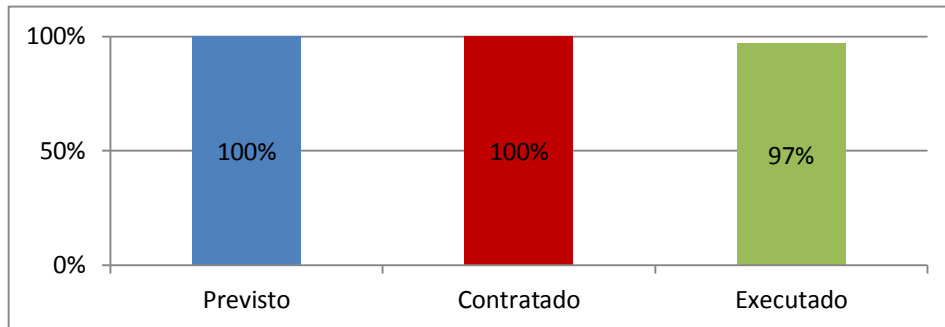
Na Tabela 21 encontra-se o quadro geral do Projeto 9: Sistema Integrado de Monitoramento – Trecho Municipal, com os respectivos valores cedidos pelo governo federal e as contrapartidas do governo municipal. Já o Gráfico 10, compõe o comparativo do projeto, que representa o quanto foi contratado e realizado em relação ao previsto. Em seguida, nota-se que dos 100% previstos, o projeto foi contratado em sua totalidade e dos 100% previstos 97% foi executado até a data de 31/07/2014.

Tabela 21 – Quadro geral do projeto 9

Previsão de Investimento: R\$ 61.260.000,00			
	Valor Cedido	Valor da Contrapartida	Total
Total Contratado	R\$ 58.094.334,58	R\$ 3.057.596,55	R\$ 61.151.931,13
Total Executado (Pago)	R\$ 57.564.739,97	R\$ 1.695.016,16	R\$ 59.259.756,13

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014bb]).

Gráfico 10 – Comparativo do projeto 9 – entre o previsto *versus* contratado e o previsto *versus* executado



Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014bb]).

A Figura 11 mostra um dos painéis instalado nas vias e também de controle de semáforos.

Figura 11 – Sistema de monitoramento – Informações sobre o tráfego e controle de semáforos



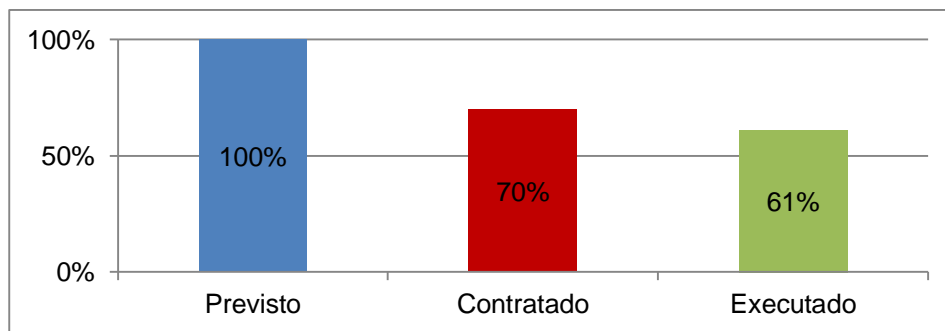
Fonte: Paraná ([201–c]).

A Tabela 22 apresenta o quadro geral do Projeto 10: Vias de Integração Radial Metropolitanas, com os respectivos valores cedidos pelo governo federal e as contrapartidas do governo estadual. Já o Gráfico 11, exibe o comparativo do projeto, que representa o quanto foi contratado e realizado em relação ao previsto. Observa-se ainda, que dos 100% previstos, 70% foi contratados e dos 100% previstos 61% foi executados até a data de 31/07/2014.

Tabela 22 – Quadro geral do projeto 10

Previsão de Investimento: R\$ 56.349.467,22			
	Valor Cedido	Valor da Contrapartida	Total
Total Contratado	R\$ 39.014.064,76	R\$ 602.323,57	R\$ 39.616.388,33
Total Executado (Pago)	R\$ 20.038.057,01	R\$ 14.576.763,24	R\$ 34.614.820,25

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014cc]).

Gráfico 11 – Comparativo do projeto 10 – entre o previsto *versus* contratado e o previsto *versus* executado

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014cc]).

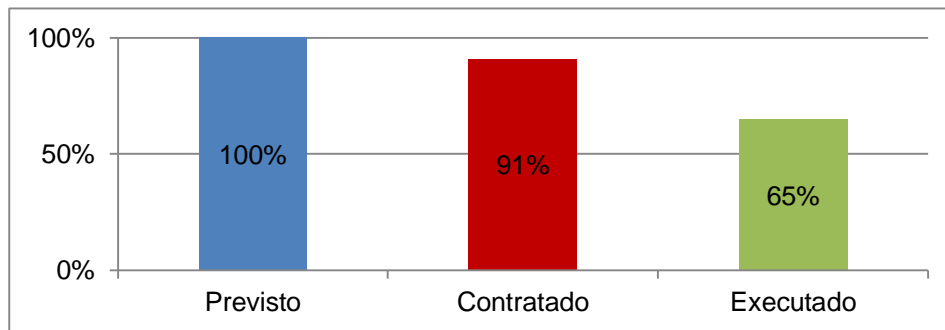
Para finalizar esta etapa, a Tabela 23 mostra um panorama geral dos 10 projetos com os valores apurados por meio da pesquisa. Para se chegar aos valores totais, soma-se os valores cedidos mais as contrapartidas. Já no Gráfico 12, pode-se contemplar o comparativo do quadro geral das obras, que representa o quanto dos projetos foram contratados e realizados em relação ao previsto. Observa-se também, que dos 100% previstos, 91% foram contratados e dos 100% previstos apenas 65% foram executados até a data de 31/07/2014.

Tabela 23 – Quadro geral com a apresentação dos valores cedidos mais das contrapartidas sobre as obras da mobilidade urbana em Curitiba com a copa de 2014

Previsão de Investimento: R\$ 526.984.528,82			
	Valor Cedido	Valor da Contrapartida	Total
Total Contratado	R\$ 344.240.028,48	R\$ 135.989.289,55	R\$ 480.229.318,03
Total Executado (Pago)	R\$ 213.569.291,73	R\$ 130.856.289,62	R\$ 344.425.581,35

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014t], [entre 2010 e 2014u], [entre 2010 e 2014v], [entre 2010 e 2014w], [entre 2010 e 2014x], [entre 2010 e 2014y], [entre 2010 e 2014z], [entre 2010 e 2014aa], [entre 2010 e 2014bb], [entre 2010 e 2014cc]).

Gráfico 12 – Comparativo do quadro geral dos projetos – entre o previsto *versus* contratado e o previsto *versus* executado



Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014t], [entre 2010 e 2014u], [entre 2010 e 2014v], [entre 2010 e 2014w], [entre 2010 e 2014x], [entre 2010 e 2014y], [entre 2010 e 2014z], [entre 2010 e 2014aa], [entre 2010 e 2014bb], [entre 2010 e 2014cc]).

Existe uma diferença entre o quadro geral apresentado na Tabela 12 com o da Tabela 23, devido aos valores não informados das contrapartidas. Na tabela 12, os percentuais do contratado e executado são menores do que os da Tabela 23. Ou seja, quando se leva em consideração os valores das contrapartidas o percentual contratado é de 91%, e quando se leva em consideração os valores das contrapartidas o percentual é de apenas 65%. O mesmo acontece com os percentuais executados, sendo que, com as contrapartidas representa 65% do previsto e sem as contrapartidas é de apenas 41%.

Mediante a análise das tabelas e gráficos referentes aos 10 projetos, observou-se que, dos 6 projetos em que o município foi o responsável pela execução física, teve 1 em que o valor dos contratos excedeu o da previsão em 45%, 1 em que o valor alcançou os 100% e os outros 4 com os valores abaixo do previsto, porém, não tão dispersos. Convém notar que, levando em consideração os quadros comparativos dos projetos, em relação aos valores previstos versus executados, 1 projeto teve seus pagamentos abaixo dos 50% previstos, porém os outros 5 tiveram suas execuções próximas dos 100%.

Já os 4 projetos de responsabilidade do governo estadual tiveram todos os seus contratos abaixo do que foi previsto, porém as suas execuções foram muito abaixo da previsão, o que representou muita obra parada antes e após o mundial.

Outro aspecto observado na análise dos 10 projetos refere-se aos percentuais das execuções financeiras, que apresentou o quanto foi desembolsado para o pagamento dos contratos. O percentual das execuções físicas e o percentual da

conclusão da obra informada, encontra-se na Tabela 24 conforme o Portal da Transparência Copa 2014.

Tabela 24 – Porcentual de execução física concluído

N.º	Obras	(%)
1	BRT: Extensão da Linha Verde Sul e Obras Complementares da Requalificação do Corredor Marechal Floriano	97
2	Corredor Aeroporto / Rodoferroviária – Trecho Estadual	59
3	Corredor Aeroporto / Rodoferroviária – Trecho Municipal	99
4	Requalificação da Rodoferroviária (inclusive acessos)	100
5	Requalificação do Corredor Marechal Floriano – Trecho Estadual	60
6	Requalificação do Corredor Marechal Floriano – Trecho Municipal	99
7	Requalificação do Terminal Santa Cândida (reforma e ampliação)	42
8	Sistema Integrado de Monitoramento – Trecho Metropolitano	51
9	Sistema Integrado de Monitoramento – Trecho Municipal	99
10	Vias de Integração Radial Metropolitanas	54
Data da Informação de Porcentual de Execução Física Concluído: 31/07/2014		

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Portal da Transparência (BRASIL, [entre 2010 e 2014dd], [entre 2010 e 2014ee], [entre 2010 e 2014e], [entre 2010 e 2014h], [entre 2010 e 2014j], [entre 2010 e 2014ff], [entre 2010 e 2014gg], [entre 2010 e 2014hh], [entre 2010 e 2014p], [entre 2010 e 2014r]).

Com relação a análise dos percentuais apresentados na Tabela 24, percebe-se que, dos 6 projetos de responsabilidade do município, apenas 1, o da requalificação do Terminal do Santa Cândida, teve a sua execução física em apenas 42 %, os outros 5 foram praticamente concluídos até 31/07/2014.

No entanto, não foi o mesmo que aconteceu com os 4 projetos de responsabilidade do governo estadual, que não teve nenhum projeto com a execução física concluída até 31/07/2014.

5.1 Pontos de melhorias em mobilidade urbana na cidade de Curitiba

Apesar das análises anteriores mostrarem que a maioria dos projetos não alcançaram a execução final, mesmo assim, ainda se observa melhorias em alguns pontos da cidade de Curitiba. No entanto, também constatou pontos negativos durante e pós obra.

Com o legado da Copa do Mundo 2014, pode-se apresentar pontos positivos de melhoria para Curitiba:

1. Após requalificação da Avenida Comendador Franco, segundo levantamento feito pela Secretaria Municipal de Trânsito (CURITIBA, 2014):
 - . O tempo médio de percurso entre o Aeroporto Afonso Pena e Rodoferroviária foi reduzido em 10 minutos;
 - . A avenida ganhou mais fluidez e segurança ao tráfego;
 - . As obras dotaram de ciclovias, calçadas preparadas para acessibilidade e paisagismo.
2. Após a requalificação da Rodoferroviária, conforme Lucas (2013) e Ribeiro (2015):
 - . Os usuários ganharam mais conforto e segurança;
 - . Desde a reforma não houve registros de assaltos;
 - . O empreendimento ficou mais acessível para pessoas com deficiência.
3. O acesso a São José dos Pinhais pela Avenida Marechal Floriano Peixoto teve uma grande melhora, segundo informações da Prefeitura de Curitiba (CURITIBA, 2014):
 - . A avenida antes era estreita com apenas duas pistas, agora o viaduto sobre a via foi alargado e tem seis pistas sendo duas exclusivas para ônibus e quatro para os demais veículos;
 - . Pedestres e ciclistas ganharam mais segurança para transitar pela via, graças às passarelas exclusivas construídas nas laterais do viaduto.
4. O Sistema Integrado de Monitoramento apesar de não estar atuando como previsto, devido ao trecho metropolitano não concluído, foi uma das áreas em que se pode perceber a diferença. Com a implantação à Segurança Pública foi uma das áreas mais atendidas:
 - . O estado ganhou caminhões equipados para receber e transmitir dados em grandes eventos;
 - . 622 câmeras de monitoramento do transporte, instaladas em estações tubo e terminais;
 - . 89 câmeras de monitoramento do trânsito instaladas em pontos chave de ruas e avenidas;
 - . 694 painéis eletrônicos em terminais e estações tubo, para informar horários de ônibus, e 44 de trânsito. (CURITIBA, 2014; RIBEIRO, 2015)

Em relação aos pontos negativos, muito se tem a dizer. De acordo com o informativo da Gazeta do Povo Online publicado no dia 6 de junho de 2015, a quase

um ano da abertura da Copa do Mundo no Brasil, Paraná ainda não terminou obras da Copa. (RIBEIRO, 2015)

Na lista das obras de responsabilidade do governo do estado, as melhorias nas avenidas Marechal Floriano e Comendador Franco, a criação do Sistema Integrado de Monitoramento e a implantação do sistema viário metropolitano na avenida da integração, não ficaram prontas e a nova previsão para a conclusão é entre dezembro de 2015 e fevereiro de 2016.

Segundo o diretor técnico da Coordenação da Região Metropolitana (PARANÁ, [entre 2010 e 2014a]), Sandro Setim, as obras atrasaram devido à imprevistos e às eleições. Ele explicou que os projetos do complemento das obras da Avenida Comendador Franco, em São José dos Pinhais e da Avenida Marechal Floriano, foram revistos após sondagens realizadas no solo perto do Rio Iguaçu, o que ocasionou os atrasos. Porém, mesmo assim o diretor defende os benefícios das reformas.

Já na lista das obras de responsabilidade do governo municipal, apenas uma obra não foi concluída, que é a do terminal do bairro Santa Cândida e, segundo o secretário municipal de Planejamento, o Sr. Fábio Scatolin, o atraso é por parte da prestadora do serviço e a previsão de término, ainda consta para 2015.

Em entrevista a Gazeta do Povo, o secretário comenta que:

[...] sem a Copa não seria possível amealhar perto de R\$ 500 milhões para o que foi e está sendo feito na cidade. Ele concorda quando se fala que o viaduto estaiado, por exemplo, não teve impacto sobre a qualidade de vida da população, mas defende o que aconteceu no entorno e na Avenida das Torres. [O benefício] Não é uma coisa a curto prazo. A gente faz essas obras para a próxima geração (RIBEIRO, 2015).

Porém houve intervenções que não ficaram como planejadas e causaram transtornos a moradores vizinhos das obras. Como é o caso de 13 famílias vizinhas ao viaduto alargado sobre a linha férrea na Avenida Marechal Floriano, no bairro Boqueirão, que sofrem com veículos transitando por onde era para ser calçadas, com custos de telhas quebradas pela trepidação da obra, com desvalorização dos imóveis, com lixos e restos de comida deixados por moradores de rua e usuários de drogas deixado embaixo do viaduto, entre outros.

Outro ponto negativo é relatado por comerciantes do trecho incompleto da avenida Marechal Floriano, que perderam clientes e fornecedores devido a dificuldades no acesso aos estabelecimentos.

A extensão da Linha Verde Sul levou benefícios para vários frequentadores da região, de moradores a funcionários de empresas que margeiam a via. Entretanto, a estação tubo da linha Ligeirinho Fazenda Rio Grande, implantada na região no mês de outubro de 2014 foi desativada em março de 2015, pela Comec sob o argumento que era pouco utilizado, dificultando a vida de muitos trabalhadores.

A interação estabelecida entre os gastos públicos e as condições de melhoramento na mobilidade urbana em Curitiba no período pré Copa 2014, ocorreu não como o esperado. Assim, como em outras cidades sedes escolhidas para sediar jogos do evento, a capital do Paraná foi uma das cidades que se destacou como citado no jornal on-line da folha: “Em três cidades, as principais obras de mobilidade ficaram prontas, tornando menos difícil o dia a dia de cerca de 600 mil passageiros que usam os BRTs no Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Curitiba.” (AMORA, 2015)

No quesito mobilidade urbana, ainda que com projetos não concluídos, a cidade se destaca no cenário nacional, como publicado no BBC Brasil:

[...] apenas a expansão do BRT e a reforma da Rodoferroviária foram entregues – ambas de responsabilidade da prefeitura. Os outros, divididos entre governos municipal e estadual, estão em andamento – alguns estão 70% concluídos –, com prazos para serem entregues entre o fim desse ano e o início do próximo. Segundo o governo estadual, os principais motivos dos atrasos foram "adequações de projetos; trâmites burocráticos pendentes; problemas no pagamento; problemas climáticos (MENDONÇA, 2015).

Em relação à interação estabelecida entre os gastos públicos e as condições de melhoramento, pode-se dizer que frente aos resultados pesquisados se faz notar que houveram divergências, como por exemplo, a não conclusão das obras dentro do prazo estabelecido. Em algumas situações os valores foram liberados, porém, as obras ainda não estão concluídas, isto é, existe um procedimento o qual não está sendo cumprido para que a interação entre os gastos públicos e as condições de melhoramento em Curitiba seja exata. No mesmo sentido, compreende-se que a interação seria satisfatória se todas as obras tivessem sido executadas e entregues a população antes do mundial.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo em questão visou evidenciar os gastos públicos com mobilidade urbana na cidade de Curitiba na realização do evento da Copa do Mundo 2014, utilizando o Portal da Transparência Copa 2014, como principal ferramenta na coleta de dados.

O objetivo principal deste trabalho constituiu em analisar de forma comparativa os gastos previstos com a mobilidade urbana na cidade de Curitiba em confronto com os contratados e executados, como também, abordou as reais condições de melhoramento na cidade de Curitiba. Soma-se a este fato que os objetivos foram alcançados e por meio deles verificou-se que muitas metas previstas para o período não tinham e não foram concretizadas. Constatou-se ainda que existiram pontos positivos de melhoramento na cidade com a realização dos projetos, ainda que, com projetos não concluídos.

A pesquisa mostrou que dos 10 projetos previstos para a cidade sede Curitiba, 4 eram de responsabilidade do governo estadual e 6 do governo municipal. Os de responsabilidade municipal, apenas 1 obra não foi concluída e que segundo informação por parte do secretário municipal de Planejamento, o Sr. Fábio Scatolin o atraso é por parte da prestadora do serviço. Já em relação às responsabilidades do governo estadual, nenhuma obra foi concluída e continuam em andamento.

Além disso, os projetos concluídos trouxeram melhorias à população, como é o caso da extensão da Linha Verde Sul, da requalificação da rododiferroviária e seus acessos, do corredor Aeroporto/Rododiferroviária na Avenida Comendador Franco, no trecho municipal, da Implantação do Sistema Integrado de Monitoramento Municipal, ou seja, das obras concluídas houve melhoramento para a população. Já das obras que se arrastam para a conclusão, além de provocarem transtornos à população, estas provavelmente terão os valores de previsão na matriz de responsabilidades alteradas.

Como pode ser observado, este estudo foi limitado em fonte de pesquisa, pois para a construção do trabalho houve dificuldades em localizar materiais para uma melhor abordagem do tema proposto. Este motivo fez do Portal da Transparência Copa 2014 a fonte mais utilizada. No início, as expectativas eram de encontrar

variedades de pesquisas e opiniões relacionados ao tema, uma vez que o assunto abordado tornou-se parte da história da cidade.

O enfoque deste período não deve ficar apenas marcado pelos resultados dos jogos, mas também e com maior relevância, pelo contexto que abrangeu a cidade de Curitiba com os resultados das obras de mobilidade urbana.

Dos projetos abordados neste trabalho não se pode desprezar a quantidade de obras inacabadas, o que sugere a continuidade de futuras pesquisas com o tema proposto, sendo um novo desafio no quesito de analisar qual será o tempo real para a conclusão das obras e os valores do desembolso final.

REFERÊNCIAS

ALVES, A. **Obras vão melhorar acesso à rodoviária e o trânsito da região.**

Curitiba: Urbanização de Curitiba. 26 jan. 2014. 1 fotografia, color. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/obras-vao-melhorar-acesso-a-rodoviaria-e-o-transito-da-regiao>>. Acesso em: 1 maio 2015.

AMORA, D. A copa que não acabou. **Folha de S. Paulo**, 10 junho, 2015. Disponível em: <<http://arte.folha.uol.com.br/mercado/2015/06/11/a-copa-que-nao-acabou/>>. Acesso em: 11 jun. 2015.

BÄCHTOLD, C. **Noções de administração pública.** EdUFMT; Curitiba: UFPR, 2008. Disponível em: <http://ftp.comprasnet.se.gov.br/sead/licitacoes/Pregoes2011/PE091/Anexos/servi%E7o_publico_modulo_I/Nocoas_de_Administracao_Publica.pdf>. Acesso em: 24 maio 2015.

BERNARDI, J. L. **A organização municipal e a política urbana.** Curitiba: Ibpex, 2012.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Constituição da República Federativa do Brasil.** 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 30 abr. 2015.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Orçamento Federal. **Despesa pública.** [200-?]. Disponível em: <http://www.orcamentofederal.gov.br/glossario-1/glossario_view?letra=D>. Acesso em: 30 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria-Geral da União. **Matriz de Responsabilidades que entre si celebram os entes federativos abaixo nominados com objetivo de viabilizar a execução das ações governamentais necessárias à realização da copa das confederações FIFA 2013 e da copa do mundo FIFA 2014.** 2010. Não paginado. Disponível de: <<http://multimedia.curitiba.pr.gov.br/2013/00135847.pdf>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria-Geral da União. **A CGU na copa 2014.** [entre 2010 e 2014a]. Disponível em: <<http://transparencia.gov.br/copa2014/saibamais.seam?textoldTexto=23>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria-Geral da União. Fortaleza. **Mobilidade urbana.** [entre 2010 e 2014b]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/tema.seam;jsessionid=D1DEAC468171F3ECDE9326D100AC0943.portalcopa?tema=8&cidadeSede=5>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Mobilidade urbana**. [entre 2010 e 2014c]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/empreendimentos/tema.seam?tema=8>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **BRT: extensão da linha verde sul e obras complementares da requalificação do corredor Marechal Floriano. Previsão de investimentos – matriz de responsabilidade 2010**. [entre 2010 e 2014d]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/previsao.seam?empreendimento=158>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Corredor aeroporto/rodoferroviária – trecho municipal**. [entre 2010 e 2014e]. Disponível em: <<http://www.portaldatransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucao.seam;jsessionid=4879132136BC918810513501AC292940.portalcopa?empreendimento=154>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Corredor aeroporto/ rodoferroviária – trecho estadual. Previsão de investimento para esta ação: R\$ 65.200.000,00**. [entre 2010 e 2014f]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/previsao.seam?empreendimento=469>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Corredor aeroporto/ rodoferroviária – trecho municipal. Previsão de investimentos – matriz de responsabilidade 2010**. [entre 2010 e 2014g]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/previsao.seam?empreendimento=154>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Requalificação da rodoferroviária (inclusive acessos): previsão**. [entre 2010 e 2014h]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucao.seam;jsessionid=B02358C88F72BFD7C1E5F169C897D7D3.portalcopa?empreendimento=157>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Requalificação da rodoferroviária (inclusive acessos)**. [entre 2010 e 2014i]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/previsao.seam?empreendimento=157>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Requalificação do corredor Marechal Floriano – trecho estadual**. [entre 2010 e 2014j]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucao.seam?empreendimento=160>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Requalificação do corredor Marechal Floriano – trecho municipal. Previsão de investimento para esta ação:** R\$ 39.430.000,00. [entre 2010 e 2014k]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/previsao.seam?empreendimento=468>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Copa Transparente. Portal de Acompanhamento de Gastos para a Copa de 2014. **Requalificação do corredor Av. Marechal Floriano – projeto executivo de engenharia viária – trecho municipal.** Justificativa. [entre 2010 e 2014l]. Disponível em: <<http://www.copatransparente.gov.br/acoes/curitiba-requalificacao-do-corredor-av.-marechal-floriano-projeto-executivo-de-engenharia-viaria>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Requalificação do terminal Santa Cândida (reforma e ampliação):** Previsão de Investimentos – Matriz de Responsabilidade 2010. [entre 2010 e 2014m]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/previsao.seam?empreendimento=159>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Sistema integrado de monitoramento – trecho metropolitano:** Previsão de investimento para esta ação: R\$ 20.390.326,50. [entre 2010 e 2014n]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/previsao.seam?empreendimento=457>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Sistema integrado de monitoramento – trecho municipal:** Previsão de Investimentos – Matriz de Responsabilidade 2010. [entre 2014 e 2014o]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/previsao.seam?empreendimento=155>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Sistema integrado de monitoramento – trecho municipal.** [entre 2010 e 2014p]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucao.seam;jsessionid=CDE57979DF927853E7A504A3E55F18A9.portalcopa?empreendimento=155>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Vias de integração radial metropolitanas:** Previsão de Investimentos – Matriz de Responsabilidade 2010. [entre 2010 e 2014q]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/previsao.seam?empreendimento=162>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Vias de integração radial metropolitanas.** [entre 2010 e 2014r]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucao.seam?empreendimento=162>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Curitiba. Mobilidade urbana.** [entre 2010 e 2014s]. Disponível em: <<http://portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/tema.seam?tema=8&cidadeSede=4>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **BRT: Extensão da Linha Verde Sul e Obras Complementares da Requalificação do Corredor Marechal Floriano. Execuções financeiras vigentes.** [entre 2010 e 2014t]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucoesFinanceiras.seam?empreendimento=158>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Execuções financeiras - contrato nº 10.** [entre 2010 e 2014u]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucoesFinanceirasDetalle.seam?execucaoFinanceira=333&empreendimento=469>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Corredor aeroporto/rodoferroviária - trecho municipal. Execuções financeiras vigentes.** [entre 2010 e 2014v]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucoesFinanceiras.seam?empreendimento=154>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Requalificação da rodoferroviária (inclusive acessos). Execuções financeiras vigentes.** [entre 2010 e 2014w]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucoesFinanceiras.seam?empreendimento=157>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Requalificação do corredor Marechal Floriano - trecho estadual. Execuções financeiras vigentes.** [entre 2010 e 2014x]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucoesFinanceiras.seam?empreendimento=160>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Requalificação do corredor Marechal Floriano - trecho municipal. Execuções financeiras vigentes.** [entre 2010 e 2014y]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucoesFinanceiras.seam?empreendimento=468>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Execuções financeiras - contrato nº 21-FUC/2012.** [entre 2010 e 2014z]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucoesFinanceirasDetalle.seam?execucaoFinanceira=302&empreendimento=159>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Sistema integrado de monitoramento - trecho metropolitano. Execuções financeiras vigentes.** [entre 2010 e 2014aa]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucoesFinanceiras.seam?empreendimento=457>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Sistema integrado de monitoramento - trecho municipal. Execuções financeiras vigentes.** [entre 2010 e 2014bb]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucoesFinanceiras.seam?empreendimento=155>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Vias de integração radial metropolitanas. Execuções financeiras vigentes.** [entre 2010 e 2014cc]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucoesFinanceiras.seam?empreendimento=162>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **BRT: extensão da linha verde sul e obras complementares da requalificação do corredor Marechal Floriano.** [entre 2010 e 2014dd]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucao.seam;jsessionid=7908828BF784A4F9DE4B674D9B88DBE6.portalcopa?empreendimento=158>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Corredor aeroporto/ rodoferroviária – trecho estadual.** [entre 2010 e 2014ee]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucao.seam;jsessionid=7908828BF784A4F9DE4B674D9B88DBE6.portalcopa?empreendimento=469>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Requalificação do corredor Marechal Floriano – trecho municipal.** [entre 2010 e 2014ff]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucao.seam;jsessionid=7908828BF784A4F9DE4B674D9B88DBE6.portalcopa?empreendimento=468>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Requalificação do terminal Santa Cândida (reforma e ampliação).** [entre 2010 e 2014gg]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucao.seam;jsessionid=7908828BF784A4F9DE4B674D9B88DBE6.portalcopa?empreendimento=159>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Portal da Transparência. Controladoria–Geral da União. **Sistema integrado de monitoramento - trecho metropolitano.** [entre 2010 e 2014hh]. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucao.seam;jsessionid=7908828BF784A4F9DE4B674D9B88DBE6.portalcopa?empreendimento=457>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana.** 2015. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

BRUSTOLIN, C. **Iluminação do corredor aeroporto/rodoviária está mais potente com a troca de 836 lâmpadas**. Curitiba: Prefeitura Municipal. 04 nov. 2014. 1 fotografia, color. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/fotos/album-iluminacao-do-corredor-aeroportorodoviaria-esta-mais-potente-com-a-troca-de-836-lampadas/21593>>. Acesso em: 15 maio 2015.

CANTO NETO, A. Curitiba consolida modelo de gestão democrática. **Revista Espaço Urbano**, Curitiba, nº 10, p. 2–9, nov. 2008.

CONTROLADORIA GERAL DA UNIÃO. **CGU lança portais para acompanhamento da copa do mundo e dos jogos olímpicos**. 04 maio 2010. Disponível em: <<http://www.cgu.gov.br/noticias/2010/05/cgu-lanca-portais-para-acompanhamento-da-copa-do-mundo-e-dos-jogos-olimpicos>>. Acesso em: 07 jun. 2015.

COSTA, L. **Prefeitura abre editais para licitação**. Curitiba: Prefeitura Municipal. [201?]. 1 fotografia, color. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/fotos/album-prefeitura-abre-editais-para-licitacao/18152>>. Acesso em: 1 maio 2015.

COSTA, L. **Liberação do viaduto estaiado muda trânsito na região**. Curitiba: Prefeitura Municipal. 01 abr. 2014a. 1 fotografia, color. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/fotos/album-liberacao-do-viaduto-estaiado-muda-transito-na-regiao/20102>>. Acesso em: 13 maio 2015.

COSTA, L. **Liberação do viaduto estaiado muda trânsito na região**. Curitiba: Prefeitura Municipal. 11 abr. 2014b. 1 fotografia, color. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/fotos/album-liberacao-do-viaduto-estaiado-muda-transito-na-regiao/20102>>. Acesso em: 13 maio 2015.

COSTA, L. **Novo acesso à rodo é liberado para ônibus e vai desafogar trânsito na região**. Curitiba: Urbanização de Curitiba. 03 jul. 2014c. 1 fotografia, color. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/novo-acesso-a-rodo-e-liberado-para-onibus-e-vai-desafogar-transito-na-regiao>>. Acesso em: 16 maio 2015.

COVELLO, B. **Ciclofaixa deixa as pedaladas mais seguras na Marechal Floriano**. 08 maio 2012. Curitiba: Prefeitura Municipal. 1 fotografia, color. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/fotos/album-ciclofaixa-deixa-as-pedaladas-mais-seguras-na-marechal-floriano/15876>>. Acesso em 16/05/2015.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. **As obras em Curitiba**. [201–]. Disponível em: <<http://www.copa2014.curitiba.pr.gov.br/conteudo/as-obras-em-curitiba/709>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Melhorias viárias e qualificação profissional compõem legado da Copa**. 29 jun. 2014. Curitiba. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/melhorias-viarias-e-qualificacao-profissional-compoem-legado-da-copa/33416>>. Acesso em: 24 maio 2015.

CURITIBA. Secretaria Municipal de Trânsito de Curitiba. **Trincheira da rua Guabirotuba é aberta**. 14 out. 2013. Disponível em: <<http://www.setran.curitiba.pr.gov.br/noticias/30989>>. Acesso em: 24 maio 2015.

CURITIBA. Secretaria Municipal de Trânsito de Curitiba. **Melhorias viárias e qualificação profissional compõem legado da Copa**. 2014. Disponível em: <<http://www.setran.curitiba.pr.gov.br/noticias/33416>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

DIEHL, A. A.; TATIM, D. C. **Pesquisa em ciências sociais aplicadas: métodos e técnicas**. São Paulo: Prentice Hall, 2004.

EVANGELISTA, L. **Controle social versus transparência pública: uma questão de cidadania**. 2010. 33 f. Trabalho de conclusão de curso (Especialização em Orçamento Público). Brasília, DF. Disponível em: <http://www.cge.pr.gov.br/arquivos/File/Transparencia_e_Acesso_a_Informacao/controlesocialxtransparencia.PDF>. Acesso em: 13 maio 2015.

GALOR, V. **Modernizada e mais segura, rodoviária volta a funcionar com dois blocos**. 02 jun. 2014. Curitiba: Urbanização de Curitiba. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/modernizada-e-mais-segura-rodoviaria-volta-a-funcionar-com-dois-blocos>>. Acesso em: 16 maio 2015.

GAZETA DO POVO ONLINE. **Bernasconi: “teremos uma tarefa gigantesca pela frente”**. 4 fev. 2009. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/esportes/bernasconi-teremos-uma-tarefa-gigantesca-pela-frente-beomg3froahdo25l130ztj0pa>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

HOUAISS, A. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Paraná**: Curitiba. 2014. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=410690&search=parana|curitiba>>. Acesso em: 12 abr. 2015.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA. Gol de placa. **Revista Espaço Urbano**, Curitiba, n. 11, p. 28–31, maio 2010.

LIMA, D. V.; CASTRO, R. G. de. **Contabilidade pública: integrando União, Estados e Municípios (Siafi e Siafem)**. São Paulo: Atlas, 2000.

LUCAS, J. **Acessibilidade e conforto são destaques na nova Rodoviária**. 17 out. 2013. Curitiba: URBS. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/acessibilidade-e-conforto-sao-destaques-na-nova-rodoviaria>>. Acesso em: 07 jun. 2015.

MARCHIORI, R. Terminal do Santa Cândida pode ficar para depois. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 04 jan. 2014. 1 fotografia, color. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/esportes/copa/2014/terminal-do-santa-candida-pode-ficar-para-depois-96416xo3gphs0f9vpaqhxpe6>>. Acesso em: 02 maio 2015.

MARCHIORI, R. Obra inacabada da Copa empaca Ligeirão até São José. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 21 fev. 2015. 1 fotografia, color. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/obra-inacabada-da-copa-empaca-ligeirao-ate-sao-jose-ek49a6lcjysudj3vgr61a>>. Acesso em: 16 maio 2015.

MARTINS, E. **Contabilidade de custos**. 10. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2010.

MASCARENHAS, S. A. **Metodologia científica**. São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2012.

MENDONÇA, R. Um ano depois da copa, metade do 'legado' ainda não foi entregue. **BBC Brasil**, 8 jun., 2015. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/06/150605_um_ano_copa_obras_rm>. Acesso em: 08 jun. 2015.

PARANÁ. Governo do Estado. Coordenação da Região Metropolitana. **Programa pró transporte - PAC Copa 2014**. [entre 2010 e 2014a]. Disponível em: <<http://www.comec.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=148>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

PARANÁ. Governo do Estado. Secretaria do Desenvolvimento Urbano. Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. **Programa pró transporte – PAC copa 2014**. [201–a]. Disponível em: <<http://www.comec.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=148>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

PARANÁ. Governo do Estado. Secretaria do Desenvolvimento Urbano. Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. **PAC da mobilidade/copa 2014: obras do PAC da copa na região metropolitana de Curitiba**. [201–b]. Disponível em: <<http://www.comec.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=120>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

PARANÁ. Governo do Estado. Secretaria do Esporte e Turismo – Coordenação Geral da Copa do Mundo 2014. **Informações sobre o tráfego. Controle de semáforos**. [201–c]. 1 fotografia, color. Disponível em: <<http://www.copa2014.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=34>>. Acesso em: 02 maio 2015.

REZENDE, M. A.; FRASSON, A. C.; PILATTI, L. A.; MACEDO, D. C. Transporte público para a copa do mundo de 2014 no Brasil: perspectivas, tendências e o caso de Curitiba. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 30., 2010, São Carlos, SP. **Anais...** São Carlos, SP: ENEGPE, 2010. Disponível em: <[http://pg.utfpr.edu.br/dirppg/ppgep/ebook/2010/CONGRESSO S/ENEGEP/29.pdf](http://pg.utfpr.edu.br/dirppg/ppgep/ebook/2010/CONGRESSO%20S/ENEGEP/29.pdf)>. Acesso em: 02 out. 2014.

RIANI, F. **Economia do setor público: uma abordagem introdutória**. 5. ed. Rio de Janeiro: LTC, 2013.

RIBEIRO, D. Um ano depois, Paraná ainda não terminou obras da Copa. **Gazeta do Povo Online**, 06 jun. 2015. Disponível em:<<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/um-ano-depois-parana-ainda-nao-terminou-obras-da-copa-bgi3ghuyz5rzycrtzyhzzivkq>>. Acesso em: 07 jun. 2015.

TRISTÃO, G. Transparência na administração pública. In: CONGRESSO INTERNACIONAL CLAD SOBRE A REFORMA DO ESTADO E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, 7., 2002. Lisboa. **Anais...** Lisboa: CLAD. 2002. Disponível em: <<http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/clad/clad0043714.pdf>>. Acesso em: 29 mar. 2015.

VACCARI, L. S.; FANINI, V. **Mobilidade urbana**. Série de Cadernos Técnicos da Agenda Parlamentar. 2011. Disponível em: <https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CB0QFjAAahUKEwiLrZuelevGAhWJkZAKHXIZB8w&url=http%3A%2F%2Fwww.crea-pr.org.br%2Findex.php%3Foption%3Dcom_phocadownload%26view%3Dcategory%26download%3D538%3Amobilidade-urbana%26id%3D37%3Acadernos-tecnicos&ei=66ytVcuLCImjwgTyspzgDA&usg=AFQjCNFmpKyMTWFlueG4-MTI8q4hxsHPXQ&sig2=fAlBp7yHNikeMNoZFA_RrA&bvm=bv.98197061,d.Y2I>. Acesso em: 15 out. 2015.

YIN, R. K. **Estudo de caso**: planejamento e métodos. 3. ed. São Paulo: Editora Bookman, 2005.