

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

FELIPE DE SOUZA ALVES

CLIENTELISMO E DESENVOLVIMENTO URBANO: A CONSOLIDAÇÃO DE
INTERESSES PRIVADOS NA POLÍTICA PÚBLICA DE TRANSPORTE COLETIVO DE
CURITIBA

CURITIBA
2020

FELIPE DE SOUZA ALVES

CLIENTELISMO E DESENVOLVIMENTO URBANO: A CONSOLIDAÇÃO DE
INTERESSES PRIVADOS NA POLÍTICA PÚBLICA DE TRANSPORTE COLETIVO DE
CURITIBA

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Sociologia, no Curso de Pós-Graduação em Sociologia, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, da Universidade Federal do Paraná.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Tarcisa Silva Bega

CURITIBA
2020

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO SISTEMA DE BIBLIOTECAS/UFPR –
BIBLIOTECA DE CIÊNCIAS HUMANAS COM OS DADOS FORNECIDOS PELO AUTOR

Fernanda Emanoéla Nogueira – CRB 9/1607

Alves, Felipe de Souza

Clientelismo e desenvolvimento urbano : a consolidação de interesses privados na política pública de transporte coletivo de Curitiba. / Felipe de Souza Alves. – Curitiba, 2019.

Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Setor de Ciências Humanas da Universidade Federal do Paraná.

Orientadora : Prof^ª. Dr^ª. Maria Tarcisa Silva Bega

1. Clientelismo. 2. Transporte urbano – Curitiba - PR. 3. Política de transporte urbano. 4. Transporte urbano – Empresários. I. Bega, Maria Tarcisa Silva, 1953-. II. Título.

CDD – 388.40981622



TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em SOCIOLOGIA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da Dissertação de Mestrado de **FELIPE DE SOUZA ALVES** intitulada: **Clientelismo e desenvolvimento urbano: a consolidação de interesses privados na política pública de transporte coletivo em Curitiba.**, sob orientação da Profa. Dra. MARIA TARCISA SILVA BEGA, que após terem inquirido o aluno e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de mestre está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 29 de Maio de 2020.

Assinatura Eletrônica

29/05/2020 17:05:21.0

MARIA TARCISA SILVA BEGA

Presidente da Banca Examinadora (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

29/05/2020 16:59:02.0

RICARDO COSTA DE OLIVEIRA

Avaliador Interno (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

01/06/2020 15:03:14.0

LUIZ BELMIRO TEIXEIRA

Avaliador Externo (INSTITUTO FEDERAL DO PARANÁ)

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, gostaria de agradecer a Professora e Doutora Maria Tarcisa Silva Bêga, por ter me acompanhado durante a trajetória acadêmica, desde a graduação até o presente momento. Certamente, há muito do seu esforço e dedicação, como professora e orientadora, na forma como hoje posso interpretar a realidade. Agradeço à Universidade Federal do Paraná e seus funcionários, dos trabalhadores terceirizados aos estatutários, por manterem e concederem aos alunos este espaço público de compartilhamento e desenvolvimento do conhecimento. Além disso, devo meus agradecimentos ao corpo de professores do Programa de Pós-Graduação em Sociologia que me formaram enquanto sociólogo ao longo destes dois anos de pesquisa, além dos meus colegas do Grupo de pesquisa Sociologia e Políticas Sociais, os quais me auxiliaram na realização desta dissertação. Todos estes, agentes fundamentais para permanência dos investimentos em pesquisa, ensino e extensão no nosso país. Devo agradecimentos aos meus antigos companheiros do Movimento Tarifa Zero, com os quais tive o privilégio de militar pela causa do transporte coletivo de Curitiba. Além deles, quero agradecer aos meus camaradas da Locomotiva Makhnovista, grandes amigos que compartilharam das felicidades e angústias durante estes anos de estudos e de ataques à Democracia. À Priscila de Souza Alves Bezerra, minha irmã, que auxiliou-me na revisão do trabalho, sendo muito paciente e prestativa durante os últimos meses de trabalho. Uma ótima profissional e, acima de tudo, uma irmã amiga e companheira. Aos meus pais, Teresinha das Dores Martiol de Souza e Antonio Pereira Alves, devo a vida e os meus valores. Obrigado por terem me ensinado a lutar pela dignidade e por desejar uma sociedade justa. A todos vocês, dedico esta dissertação.

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo compreender o tipo de relação estabelecido entre os grupos empresariais do transporte de Curitiba com a administração pública do serviço desde 1955, ano em que iniciou a formalização do serviço. A consolidação de um monopólio e a permanência do grupo empresarial Gulin na concessão do serviço de transporte coletivo de Curitiba é um fenômeno econômico e político observado pelo menos desde 2013, entretanto, ganhou maiores proporções após a divulgação da Operação Riquixá, em 2018. Segundo a investigação realizada pelo GAECO, o grupo conseguiu interferir sobre o Edital n°005/2009 a fim de que fossem beneficiados com a concessão do serviço. O relatório da investigação demonstrou haver uma relação de favorecimento entre diretores da Urbanização de Curitiba SA – a URBS – com os empresários do Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana –SETRANSP- hegemônico pelo grupo Gulin. Tal acontecimento, levou a presente pesquisa a trabalhar com a hipótese de que a institucionalização do serviço de transporte coletivo na capital se assentou por meio de relações clientelistas ao longo de mais de 65 anos. Para isto, a pesquisa se propôs a abordar teorias que tratam do fenômeno clientelista; analisar o relatório final da operação; realizar a revisão histórica da institucionalização do sistema e analisar a biografia de agentes públicos e privados por meio da Prosopografia, a fim de encontrar padrões entre campos e capitais sociais comuns a ambos atores.

Palavras-chave: clientelismo; transporte coletivo; política pública.

ABSTRACT

The goal of this thesis is understanding the kinds of relationship established between the transportation companies of Curitiba and the public administration of this service since 1995, the year it was formalized. The consolidation of a monopoly by the Gulin group in the area of public transportation in Curitiba is a political and economic phenomenon observable at least since 2013, but which gained momentum after some revelations made by the Rickshaw Operation in 2018. According to the investigation carried out by GAECO, the Gulin group managed to interfere in Bidding Notice n °005/2009, in order to gain the concession. The report of the investigation pointed to a relationship of favor between directors of Urbanização de Curitiba SA (Urbanization of Curitiba Inc.) - URBS, in portuguese - and businessmen from the Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana (Union of Bus Companies of Curitiba and Metropolitan Area) - SETRANSP, in portuguese - hegemonized by the Gulin group. This event led us to entertain the hypothesis that the institutionalization of the public transportation service in Curitiba has been based on clientelist relationships for over 65 years. In order to test it, we have made use of theories that deal with clientelism, analysed the final report of Operation Rickshaw, made the historical review of the institutionalization of the public transportation system and analysed the biography of public and private actors through Prosopography, in order to find patterns in fields and social capital common to both types of actors.

Keywords: clientelism; public transportation; public policy.

LISTA DE FIGURAS

1. Figuras - Árvore genealógica da Família Gulin.....	43
2. Figuras - Oficiais de Justiça de São José dos Pinhais vistoriam ônibus resgatados.....	55
3. Figuras - Logomarca da revendedora FNM do grupo Gulin.....	60
4. Figuras - Veículo de chassi FNM e carroceria Nimbus no eixo Norte, em 1972.....	60
5. Figuras - Empresários assinam o termo de compromisso de renovação de frota em 1972. .	65

LISTA DE QUADROS

1. Quadros - Subgrupos GPD.....	43
2. Quadros - Lotes do Edital N°005/2009.....	44
3. Quadros - Prosopografia dos diretores do transporte (1955-2020).....	118
4. Quadros - Relação de gestores da administração pública com empresas vinculadas ao serviço de transporte de Curitiba.....	124

LISTA DE TABELAS

1. Tabela - Impacto da tarifa sobre o salário-mínimo (1973-1974).....	72
2. Tabela - Impacto da tarifa sobre o salário-mínimo (1975-1979).....	75
3. Tabela - Impacto da tarifa sobre o salário-mínimo (1979-1983).....	79
4. Tabela - Impacto da tarifa sobre o salário-mínimo (1983-1985).....	83
5. Tabela - Impacto da tarifa sobre o salário mínimo (1986-1988).....	88

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	DA TEORIA DO ESTADO EM WEBER AO CLIENTELISMO BRASILEIRO ... 17	
2.1	AS DOMINAÇÕES EM WEBER E AS INTERPRETAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES BRASILEIRAS.....	17
2.2	O CLIENTELISMO NA CIÊNCIA POLÍTICA.....	22
2.3	ESTUDOS DE CASO DA INFLUÊNCIA EMPRESARIAL NO CAMPO POLÍTICO..	26
3	O EDITAL DE LICITAÇÃO Nº 005/2009	31
3.1	A OPERAÇÃO RIQUIXÁ.....	31
3.2	O EDITAL DE LICITAÇÃO Nº005/2009.....	33
3.3	O GRUPO GULIN.....	41
4	HISTÓRIA DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DO TRANSPORTE COLETIVO	46
4.1	O GOVERNO NEY BRAGA E A FORMALIZAÇÃO DAS ÁREAS SELETIVAS (1954-1958).....	49
4.2	OS GOVERNOS DE IBERÊ DE MATTOS, IVO ARZUA E OMAR SABBAG.....	54
4.3	DÉCADA DE 1970: O PLANO DIRETOR E O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE.....	60
4.4	A IMPLANTAÇÃO DO PLANO DIRETOR E O GOVERNO JAIME LERNER (1971-1974).....	65
4.5	O GOVERNO DE SAUL RAIZ (1975-1979).....	73
4.6	O SEGUNDO GOVERNO JAIME LERNER (1979-1982).....	75
4.7	O GOVERNO MAURÍCIO FRUET (1982-1985).....	80
4.8	O GOVERNO DE ROBERTO REQUIÃO (1986-1989) E O TERCEIRO MANDATO DE JAIME LERNER (1989-1992).....	84
5	BIOGRAFIAS DOS PREFEITOS E PROSOPOGRAFIA DO TRANSPORTE DE CURITIBA	97
5.1	BIOGRAFIAS DOS PREFEITOS, DIRETORES E EMPRESÁRIOS.....	98
5.1.1	Biografia do prefeito Ney Braga	98
5.1.1.1	Biografia do diretor Alípio Ayres de Carvalho.....	100
5.1.2	Biografia do prefeito Jaime Lerner	102
5.1.2.1	Biografia do diretor Bernardo Fedalto.....	106
5.1.2.2	Biografia do diretor Tancredo Lombardi Cunha.....	107

5.1.3	Biografia do prefeito Roberto Requião	107
5.1.3.1	Biografia do diretor Stênio Salles Jacob.....	111
5.1.4	Biografia do prefeito Beto Richa	111
5.1.4.1	Biografia do diretor Marcos Valente Isfer.....	113
5.1.4.2	Biografia do diretor Fernando Eugênio Ghignone.....	113
5.1.5	Biografia do empresário Erondy Silvério	115
5.1.6	Biografia do empresário Donato Gulin.....	117
5.1.7	Biografia do empresário Alfredo Gulin	118
5.2	A PROSOPOGRAFIA DOS DIRETORES DO TRANSPORTE.....	118
5.3	A APROXIMAÇÃO E INSERÇÃO DE INTERESSES PRIVADOS NA ADMINISTRAÇÃO DO TRANSPORTE DE CURITIBA.....	123
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	128
	REFERÊNCIAS	130

1 INTRODUÇÃO

Esta dissertação tem como objetivo compreender a especificidade da relação social mantida entre empresas de transporte e os governos de Curitiba desde o ano de 1955, quando formalizaram as primeiras concessões públicas do serviço na cidade. Há anos um mesmo grupo detém o monopólio deste mercado, conhecidos como Grupo Gulin, os quais também foram alvo de investigações ao longo deste tempo, devido a uma série de motivos, desde o valor das tarifas cobradas até os contratos firmados com a municipalidade. A hipótese levantada é a de que o grupo, e demais empresários, sejam clientes dos governos municipais desde o início da formalização destes contratos e por isso conseguem se manter como concessionárias históricas do serviço de transporte coletivo de Curitiba.

O interesse pelo tema não surgiu apenas da vontade em desmistificar o discurso dominante da cidade modelo, mas principalmente da necessidade de se compreender o fenômeno político recente em nossa história. O ano de 2013 marcou um período em que o transporte coletivo esteve no topo da agenda pública: devido ao aumento em R\$0,20 da tarifa em São Paulo que acabou servindo como o estopim das chamadas *Jornadas de Junho*, manifestações colossais que ocuparam os centros das metrópoles, grandes e médias cidades brasileiras no mês de junho daquele ano. Devido à dimensão que tomou o conjunto de protestos e o impacto gerado sobre o Governo Federal, o poder Executivo aprovou um investimento de mais de R\$ 50 milhões para a Mobilidade Urbana nos municípios¹, além do Congresso Nacional aprovar o serviço de Transporte como um dos Direitos Sociais².

Em algumas metrópoles, além da revogação dos aumentos, as manifestações de junho tiveram um saldo político positivo para os grupos partidários e movimentos sociais que procuravam maior transparência e controle sobre o serviço de transporte. Em Curitiba, abriu-se uma CPI na Câmara Municipal da cidade, algo que desde a década de 1990 se tentava realizar, mas que faltavam as condições políticas. Além disso, o Tribunal de Contas do Paraná (TCE-PR) abriu uma Auditoria Pública sobre a Urbanização de Curitiba S/A (URBS), empresa pública responsável pela

1 (TOKARNIA, 2013).Disponível em: < <https://memoria.ebc.com.br/noticias/brasil/2013/10/dilma-anuncia-investimento-de-r-53-bilhoes-no-transporte-coletivo-de/> >. Acesso em 12 de maio de 2018.

2 (BRASIL, 2015).Disponível em: < <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/09/09/transporte-passa-a-ser-direito-social-na-constituicao> >. Acesso em 12 de maio de 2018.

administração do transporte. Ambos relatórios apresentaram acusações de que havia fraude na tarifa e de que o serviço era controlado por um cartel³.

A CPI dos transportes foi instalada para analisar quatro questões específicas: o lucro excessivo, as irregularidades no processo licitatório, a planilha de custo tarifário e a arrecadação do ISS das empresas da RIT. O Tribunal de Contas, por sua vez, analisou a planilha de custo tarifário, os custos por quilômetro rodado, o método empregado, os reajustes e subsídios, assim como a administração dos recursos ingressos do sistema de transporte da capital. Embora as conclusões atentem a uma série de problemas encontrados em todos estes documentos e procedimentos administrativos, alguns dos apontamentos feitos por estes órgãos ocupam a lacuna que esta pesquisa procura responder.

De acordo com a Auditoria Pública realizada na URBS S/A, havia indícios de que algumas empresas concessionárias teriam agido em conluio para vencerem a Concorrência Pública que determinou os atuais contratos do transporte. Segundo o TCE-PR, algumas constatações justificavam a acusação: a primeira se referia ao fato de que as empresas tinham apresentado propostas de desconto muito baixas para concorrerem aos lotes, além disso, havia uma alta concentração de ativos entre agentes de uma mesma família, o grupo Gulin. A terceira constatação foi a de que outras empresas também apresentavam concentração econômica sob outros agentes que não somente correspondentes da família Gulin e, por fim, observou-se mudanças entre a minuta apresentada à Diretoria Jurídica da URBS e o Edital de Licitação (TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ, 2013).

Com a apreciação total da planilha, chegou-se a resultados que confirmaram uma considerável redução no valor da tarifa. Foram levantados 16 itens da planilha que seriam passíveis de redução no valor cobrado; entretanto o relatório conseguiu precificar somente oito do total dos itens, o que já reduziria em 25% o valor então praticado em 2013. Portanto, de R\$ 2,95 a tarifa poderia ser reduzida a R\$ 2,25. Entre estes itens cobrados na tarifa estão uma sobretaxa de

3 Denomina-se “cartel” um grupo de empresas que atuam conjuntamente para terem controle sobre o mercado e assim poderem aumentar os preços dos produtos ou serviços que ofertam. Quanto mais empresas disputarem um mercado, maior será a competitividade e conseqüentemente haverá maior produção e redução dos preços; entretanto, ao dominarem um setor, o cartel tem a possibilidade de combinar a redução de produção ou oferta de serviços, aumentando os preços e impactando o consumo da população. Geralmente, é pré-condição para a formação de um cartel a existência anterior de um oligopólio (quando poucas empresas que dominam um mercado), entretanto, a diferença entre um e outro reside no fato de que o cartel é uma ação deliberada entre empresas para manterem o controle do mercado, enquanto o oligopólio se trata de uma concentração de capitais em poucas empresas. O cartel também pode se assemelhar a um monopólio (quando uma empresa domina o mercado), porém, este antes se aproxima de uma imperfeição gerada no mercado e não se configura ilegalmente.. No Brasil, a cartelização é considerada crime contra a ordem econômica, de acordo com a Lei nº 12.529/11, podendo receber pena de 2 a 5 anos de detenção o empresário que estiver envolvido no conluio, sendo Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, autarquia federal vinculada ao Ministério da Justiça, o órgão responsável pela fiscalização dos mercados.

gerenciamento (embora as empresas recebam 12% de taxa de lucro sobre a tarifa técnica), uma taxa para aquisição de *Hibribus*⁴ (ônibus que atende bairros nobres de Curitiba) e uma taxa referente aos impostos exclusivos das próprias empresas. A pedido da Auditoria, os empresários apresentaram os custos de cada item da planilha, entretanto conforme constatado pelo TCE, a URBS não acompanhou a prestação de contas das empresas por meio das notas fiscais de aquisição dos produtos e insumos, assim, não houve como se comprovar se os valores repassados nas planilhas à administração da URBS de fato conferiam com os preços apresentados nas notas fiscais. Sobre este ponto, a conclusão do relatório foi de que a gestão contábil e o controle de custos eram ineficientes e de que a URBS estava aquém da responsabilidade prevista em contrato, pois era de sua diretoria o dever da fiscalização contratual.

Ao todo, a Auditoria apontou 40 irregularidades no sistema de transporte e nos contratos da licitação. Os diretores que compunham a cúpula da empresa em 2009, formada por Marcos Valente Isfer⁵ (Presidente da URBS) Fernando Eugênio Ghignone⁶ (Diretor de Transporte) e Rosângela Maria Battistella (Diretora de Trânsito) foram multados de acordo com cada uma das irregularidades constatadas e o TCE-PR determinou a anulação dos contratos de prestação de serviço com as empresas ganhadoras da licitação.

Apesar disso, desde 2013 os contratos não foram rompidos e as empresas se mantêm na concessão do serviço de transporte, embora as denúncias realizadas pelo TCE-PR e pela CPI dos transportes tenham sido resgatadas em 2016, quando o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) começou uma investigação em 19 municípios do Brasil acusados de estarem envolvidos em esquemas de cartel e fraude à licitação⁷. Dentre os investigados estavam o Grupo Gulin, Sacha Reck e a empresa Logitrans, investigados no âmbito da Operação Riquixá⁸. Em Curitiba o Ministério Público do Paraná (MP-PR) instalou a operação pois houve a acusação de que

4 O Hibribus é um automóvel movido a eletricidade e a biodiesel e que poluem 90% a menos do que os ônibus comuns. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2012/09/onibus-que-poluem-90-menos-comecam-circular-em-curitiba.html>>. Acesso em 23 de agosto de 2018.

5 Marcos Valente Isfer nasceu em 3 de outubro de 1955, em Curitiba. Filho de Eliete Valente Isfer e Luyr Isfer. Formado em Direito pela Faculdade de Direito de Curitiba, assumiu como suplente de vereador em 1986 (PFL); eleito vereador em 1988 (PFL); e reeleito em 1992 (PFL). Ficou como suplente de deputado estadual em 1994. Foi diretor do DETRAN, no governo estadual de Jaime Lerner entre 1995 e 1997; secretário do Governo Municipal de Curitiba em 1997 e em 1999, com Cassio Taniguchi; e deputado estadual em 1998 (PFL) e reeleito em 2002 pelo PPS. (NAZARENO, 2005, p. 145).

6 Sua biografia será analisada no último capítulo

7 PASSARINHO, 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/politica/noticia/2016/08/cade-investiga-cartel-em-esquema-de-fraude-de-licitacao-de-onibus.html>> Acesso: 1 de fevereiro de 2019.

8 A investigação foi nomeada de Operação Riquixá, pois riquixá é um veículo de transporte indiano puxado por uma pessoa.

o Edital de Licitação nº005/2009 havia sido manipulado para favorecer o grupo empresarial. Os resultados compilados no relatório final da investigação são materiais empíricos analisados nesta dissertação.

Antes do transporte estar sob a administração da URBS, o serviço esteve sob a tutela, primeiramente do Departamento do Plano da Cidade, Projetos e Fiscalização, entre os anos de 1949 e 1955. Depois disto, com a prefeitura de Ney Braga, o serviço passou a estar sob a administração do Departamento de Serviços e Utilidade Pública (DSUP), no qual estava a então Secção de Fiscalização de Transporte Coletivo. Em 1961, o serviço passou a estar sob um departamento específico, o Departamento de Transporte Coletivo, na gestão de Iberê de Matos. Em 1965, o transporte coletivo, por determinação de Ivo Arzua, voltou a uma pasta de caráter amplo, o Departamento de Concessões e Permissões (DCP), no qual estava a Divisão de Transporte Coletivo. Esta estrutura de administração do serviço de transporte coletivo se mantém até a gestão de Roberto Requião, o qual transforma a URBS em gerenciadora do transporte coletivo e institui a ela o controle total da arrecadação, assim como a tornou uma das empresas que exploravam o serviço. Esta estrutura se mantém até hoje, embora em 1991, Jaime Lerner tenha retirado todas as possibilidades de estatização do sistema de transporte de Curitiba, garantindo até o ano de 2009 as mesmas empresas, sem riscos de haver ruídos acerca da questão.

No início do processo de urbanização e da criação de departamentos e seções públicas havia quatro departamentos e duas companhias responsáveis por obras e administração dos serviços urbanos, além do IPPUC, responsável pelo planejamento da cidade: Departamento de Obras, de Serviços de Utilidade Pública (DSUP), de Concessões e Permissões (DCP), Bem Estar e Social, Rodoviário Municipal, a Companhia de Urbanização e Saneamento Municipal (URBS) e a Companhia de Habitação Popular de Curitiba (COHAB). Estas instituições trabalharam juntas em dados momentos da implantação dos eixos estruturais de transporte coletivo, embora nesta pesquisa se procure enfatizar o papel dos agentes que assumiram os órgãos específicos de administração do transporte coletivo. A URBS por sua vez é a única gerenciadora do transporte coletivo de Curitiba desde 1986, a qual realiza toda a programação operacional do transporte coletivo, composta por: planejamento para a criação de novas linhas; definição de itinerário; demarcação de pontos de parada; dimensionamento de frota operante e reserva; tipo de veículo a operar em cada linha; definição de horários das linhas; controle e gerenciamento da receita (por ser pública); fiscalização do programado através de sistema comparativo (programado x realizado), com fiscalização própria e monitoramento, em tempo real, da operação através do Centro de Controle Operacional - CCO;

elaboração de planilha tarifária própria considerando as particularidades do sistema e remuneração dos consórcios pelo número de passageiros transportados. Cabe lembrar que também foi a instituição que promoveu o Editalº 005/2009, que concedeu o direito das atuais empresas explorarem o serviço até 2025. (URBS, 2018).

Entretanto, a autarquia passou por um processo de institucionalização antes de propriamente tratar do gerenciamento do transporte coletivo. Em 1963 foi criada a empresa, ainda como Companhia de Urbanização e Saneamento, com atuação em infraestrutura urbana, como obras, paisagismo, iluminação e habitação. Além disso, foi criado o Fundo de Urbanização e Saneamento, a FURBS, destinado ao financiamento de obras de urbanização e saneamento no Município de Curitiba, bem como para prover recursos para a integralização da capital. Era um fundo de natureza contábil. Em 1972, a área de saneamento foi desmembrada, restando as obras de infraestrutura. Em 26 de junho de 1980, foi sancionada pelo prefeito Jaime Lerner a autorização para se alterar a denominação da Companhia de Urbanização de Curitiba e, assim, a constituir nova sociedade. Desta cisão, surgiu a URBS - Urbanização de Curitiba S.A., sob a forma de sociedade de economia mista, com sede e foro no município de Curitiba⁹.

A frente do serviço de transporte coletivo estiveram diversos agentes públicos, alguns dos quais adentraram em postos de direção e, posteriormente, continuaram carreira política. Outros não tiveram a mesma ascensão social, embora tenham participado dos momentos decisivos da institucionalização do serviço. Entretanto, a indicação destes sujeitos aos postos de direção somente ocorreram através da concordância do prefeito. Neste sentido, alguns prefeitos e suas correspondentes equipes administrativas tiveram papéis mais decisivos do que outros quanto às questões em torno do transporte coletivo. Destes, pode-se afirmar que Ney Braga, Jaime Lerner, Roberto Requião e Beto Richa foram os chefes do Executivo municipal que instauraram as principais diretrizes em torno serviço público.

O governo municipal de Ney Braga (PSP), exercido entre 1954 e 1958, trouxe modificações administrativas, as quais incluíram o serviço de transporte, visando atender as demandas não contempladas ou não supridas pelo Plano Agache dando início a um processo de instituição de um novo Plano Diretor da cidade. O prefeito, por meio da Lei Nº 1127/1955, instituiu novas comissões, departamentos e seções, dentre as quais determinou o serviço de transporte sob a responsabilidade do Departamento de Serviços e Utilidade Pública (DSUP), o e em 22 de setembro de 1958 criou Conselho Municipal de Transporte Coletivo (CMTC), por meio da Lei Nº1681/1958(CMC, LEI

⁹ CURITIBA, 1972; CURITIBA, 1980; GAZETA DO POVO, 14 de outubro de 2016.

Nº1681/1958). Mas sua principal contribuição em torno do serviço de transporte, realizou-se através da regulamentação das empresas concessionárias veio por meio do decreto 503/55¹⁰, através do qual o governo estabeleceu grandes “fatias” da cidade, em que cada empresa teriam de atuar em seu respectivo perímetro de exploração, conhecidas como *áreas seletivas*. Posteriormente, Jaime Lerner (ARENA) ao implantar as vias estruturais em Curitiba, negociou junto dos empresários a instauração das canaletas sobre as áreas seletivas de Curitiba, sendo que, a princípio, se estabeleceu que para ir da Região Norte até a Sul da cidade, o passageiro teria de pagar uma outra tarifa no centro da cidade, devido ao fato de que duas diferentes empresas cobriam a via que ligava um ponto a outro. Ademais, Lerner (agora no PDS) também renovou o contrato das empresas no ano de 1981, que em 1987 foram anulados por Roberto Requião (PMDB), por compreender que havia irregularidades quanto aos valores repassados na planilha de custos do transporte. Por sua vez, Requião foi o responsável pela tentativa de se implantar uma frota pública em Curitiba, além de decretar que as imprensas seriam rebaixadas à função de permissionárias, sendo a URBS a única concessionária do serviço de transporte. Um dos motivos pelos quais foi possível o rompimento com as empresas do transporte, se deve ao fato de que os anos da redemocratização possibilitaram a inserção de pautas dos movimentos sociais para dentro das instituições do Estado, de modo que a inversão da correlação de forças permitiu a quebra da hegemonia das empresas do transporte coletivo de Curitiba. Em 1988, os embates com os empresários do transporte acabaram por desgastar politicamente Roberto Requião, que não conseguiu reeleger o candidato do PMDB, Maurício Fruet, derrotado por Jaime Lerner (agora no PDT) em uma campanha que durou apenas 12 dias. Com isto, o arquiteto decretou o fim do fundo de urbanização no ano de 1991, e manteve a hegemonia do seu grupo a frente do Executivo municipal, até a saída de Beto Richa da prefeitura em 2010, para assumir o governo do estado do Paraná. Entretanto, antes de sair da Prefeitura Municipal de Curitiba, Beto Richa foi o prefeito responsável pela Lei Municipal nº. 12. 597/ 2008, a qual previa que o serviço de transporte coletivo delegaria uma nova concessão. Fernando Ghignone e Marcos Isfer, na época Diretor de Transportes e Presidente, respectivamente, como pessoas próximas de Beto Richa, foram acusados de auxiliar as empresas de transporte coletivo na confecção do Edital Nº005/2009, no âmbito da Operação Riquixá.

Os empresários, por sua vez, foram representados na Câmara Municipal de Curitiba e Assembleia Legislativa do Paraná, por meio de Erondy Silvério, Donato Gulin e Alfredo Gulin,

10 Buscou-se acessar este documento, entretanto, a URBS notificou que não tinha o registro do Decreto e de outros documentos devido à uma inundação que ocorreu em 1992. Apesar disso, o site da URBS notifica que o início da regulamentação ocorreu por meio deste decreto. Disponível em: <<http://urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/historia-transporte>>. Acesso em 23 de janeiro de 2020.

entre a década de 1950 e 1990. Isto demonstra que a capacidade de influência destes empresários extrapolava a esfera local e abrangia a esfera estadual de poder. Erondy Silvério e Donato Gulin chegaram a assumir interinamente a Prefeitura de Curitiba, devido ao fato de serem presidentes da Câmara Municipal entre a década de 1960 e 1980. Mas a capacidade de intervenção destes empresários necessita de um aprofundamento analítico quanto aos meios de se garantir seus interesses. Obviamente que a representação política no parlamento possibilita a consolidação de suas pautas, entretanto, as investigações demarcam que a manutenção destes grupos econômicos a frente do serviço de transporte de Curitiba ultrapassam o limite do poder Legislativo. Segundo Avelino (1994), uma das características das ações clientelistas é a de que o benfeitor possibilita que seu cliente indique pessoas de sua confiança para ocupar cargos públicos, em troca do apoio político. Desta forma, por meio da análise da biografia dos diretores do serviço de transporte coletivo de Curitiba, busca-se observar se, em meio às trajetórias, há evidências da relação de diretores com empresários do transporte de Curitiba.

Deste modo, com base nos relatórios, elaborou-se a hipótese norteadora da pesquisa de que a institucionalização do serviço de transporte coletivo de Curitiba consolidou-se por meio de relações clientelistas. Isto se deve ao fato observado de que a manutenção das mesmas empresas, após uma série de denúncias de cartelização, de beneficiamento e de comprovações de fraudes não ocorreriam por meio de um tipo de administração puramente orientada por preceitos racionais. Certamente, a proteção deste empresários ocorria por razões que transcendiam as orientações burocráticas, visto que até mesmo quando da formulação dos novos contratos por meio do Edital 005/2009, a URBS acatou as determinações do documento que restringiam a concorrência de novas empresas. No mínimo, esta atitude comprometeu a Prefeitura, que poderia influenciar as empresas a fazerem melhores ofertas de serviço, garantindo outras concorrentes.

Devido a estes fatores, esta dissertação se organiza da seguinte forma: primeiramente, buscou-se determinar um conceito de clientelismo, visto que não há um consenso quanto à sua definição na Ciência Política. Para isso, por meio da obra de Max Weber, compreende-se as relações mantidas entre sociedade e Estado no Brasil, que possui características da administração estamental-burocrática¹¹, para embasar os estudos posteriores sobre o conceito de clientelismo. No

11 Segundo Weber, toda dominação possui um vínculo com algum tipo de administração específica e todo tipo de administração precisa de alguma forma de dominação consequente, para que demais agentes possam ter autoridade para exercerem o seu poder de mando. Três são as principais formas de dominação presente nestas estruturas para Weber, a saber: a dominação Tradicional, a Carismática e a Burocrática (ou racional-legal). O Estamento seria a administração dos tipos tradicionais de sociedade, em que a estrutura de estratificação social de baixa mobilidade social, que possibilita maior transição entre estratos sociais do que a estrutura de castas e menos do que a estrutura de classes sociais. (WEBER, 2012)

final do segundo capítulo, procura-se apresentar os estudos que correlacionam os grupos políticos dominantes da capital aos representantes do empresariado local e regional, para observar interações relatadas na literatura que auxiliem na interpretação das fontes coletadas nesta pesquisa. No terceiro capítulo, apresenta-se o relatório final da Operação Riquixá, no qual estão as denúncias de fraude à atual licitação de transporte, em que os empresários do Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana (SETRANSP) são acusados de intervenção sobre o edital de licitação nº 005/2009, que consolidou a vitória do grupo frente aos concorrentes. No quarto capítulo, realiza-se a revisão histórica da institucionalização do sistema, adentrando aos movimentos políticos realizados por empresários e governos no decorrer dos 65 anos de desenvolvimento do transporte coletivo da cidade e, no último capítulo, analisa-se a biografia dos principais agentes públicos e privados que atuaram na política pública de transporte ao longo destes anos, utilizando-se da metodologia da prosopografia para encontrar padrões entre campos e capitais sociais comuns a ambos atores. Por meio deste caminho, portanto, procura-se verificar a hipótese da relação clientelista sugerida pelo autor desta pesquisa, assim como trazer contribuições científicas para o campo de análise dos grupos políticos do poder no estado do Paraná.

2 DA TEORIA DO ESTADO EM WEBER AO CLIENTELISMO BRASILEIRO

As pesquisas realizadas neste trabalho, ao longo de dois anos do mestrado permitiram a construção de uma questão de pesquisa que norteia este estudo. Como hipótese central, afirma-se que os empresários do transporte de Curitiba mantêm relações clientelistas com grupos dentro do Estado em virtude do monopólio formado ao longo dos anos. No desenrolar da investigação, verificou-se a necessidade de apurar a relação específica que existia entre agentes públicos e empresários, visto que a literatura sobre o tema é vasta e considera diversos aspectos. Para dar conta dessa hipótese, foi necessário lançar mão de um conjunto de bibliografias derivadas da discussão weberiana sobre a patrimonialismo e racionalização do Estado, atualizada pelos autores brasileiros clássicos, buscando assim a compreensão das relações mantidas entre o âmbito público e o privado no transporte coletivo de Curitiba. Em seguida, define-se o conceito de clientelismo para fins analíticos e, posteriormente, apresenta-se alguns dos estudos que tratam das relações mantidas entre grupos políticos dominantes e grupos empresariais no âmbito municipal e estadual, a fim de orientarem a interpretação das fontes coletadas na pesquisa.

2.1 AS DOMINAÇÕES EM WEBER E AS INTERPRETAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES BRASILEIRAS

Segundo Weber, toda ação social prevê um complexo de dominação que a influencia e, de acordo com cada ação, existirá uma estrutura de dominação que a ampara. Nem todo poder e nem toda forma de dominação visa objetivos econômicos, embora o poder sobre bens e recursos seja um meio de se adquirir e até mesmo um fim para conservar a dominação. Neste sentido, existem dois tipos de dominação que Weber afirma serem completamente opostas: a forma em virtude de interesses e a outra em virtude da autoridade. No primeiro caso, o domínio se estabelece por meio da propriedade de algo ou de uma habilidade e que se exerce sobre a ação formalmente “livre” numa aparente ação voltada aos interesses dos dominados, enquanto a segunda dominação se fundamenta no fato de que os dominados se sentem no dever de obedecer sem que ali haja

necessariamente quaisquer interesses. O primeiro caso se aproxima muito de qualquer tipo de monopólio de mercado que se possa dar como exemplo, inclusive o do transporte de Curitiba, porém, a questão é que esta dominação se dá sobre as forças “livres” que se estabelecem nesta rede de trocas que acabam por serem persuadidas por um grupo ou empresa que detenha maior poder econômico do que outras empresas. Portanto, compreende-se que a concentração do poder econômico, neste caso, ocorre por meio da livre concorrência. Todavia, é de suma importância ressaltar que este tipo de dominação não é suficiente para explicar a dominação do Estado sobre a sociedade civil, e para este problema as formas de dominação inerentes ao segundo caso são mais coerentes.(WEBER, 2012, p. 188-189).

Na dominação tradicional, Weber distingue duas estruturas existentes: o patriarcalismo e o patrimonialismo. O primeiro tem seu germe na autoridade do chefe de comunidade e se sustenta com base na tradição, na crença na inviolabilidade daquilo que foi assim desde sempre, enquanto no patrimonialismo ocorre a descentralização do poder doméstico centralizado no senhor, ainda que sustentado pelo poder da tradição. Neste segundo caso, os complexos administrativos que sustentaram esta forma de domínio foram extraordinariamente amplos, a exemplo, Weber ilustra que no Egito se apresentava como um único *oikos* gigantesco do faraó, o Estado dos Incas, de economia feudal, eram administrados na forma de um senhorio territorial; além destes, também os sultões no Oriente, os príncipes medievais, entre outros modelos, representavam formas de distribuição da dominação patriarcal, reconhecidas como formas patrimoniais de dominação. (WEBER, 2012, p. 238-240).

A partir do momento em que este poder superior estrutura a sua dominação através de um complexo administrativo ramificado e complexo para com uma população sobre um território – em outras palavras, exerce uma dominação não-doméstica – considera-se como uma formação estatal-patrimonial. De início, o senhor recrutava seus funcionários em seu círculo pessoal, em virtude do seu senhorio corporal, entretanto, com a sua complexificação adquirindo novas funções e maior racionalização, o Estado assumiu traços burocráticos. Originalmente, porém, o cargo estamental teve por característica atender as prescrições “privadas” ao invés das “oficiais”. Isto quer dizer que a posição do funcionário é, antes, produto de sua relação puramente pessoal para com o senhor do que propriamente a um estatuto em específico. A fidelidade do funcionário para com a sua função não está baseada num corpo de regras objetivadas, mas sim na fidelidade e piedade que este tem para com o senhor. (WEBER, 2012, p. 253-255).

Agora, Weber também se aprofundou na definição da dominação racional-legal, que tem na burocracia o seu tipo-ideal de formação, a associação ocorre através de relações puramente racionais. Tem por base de sustentação das ações o estatuto, a regra, a lei ou o regulamento administrativo. Diferente das formas tradicionais de dominação, aqui a obediência se deve à lei e não mais ao senhor, ao príncipe, como no patriarcalismo ou no patrimonialismo. Há também um princípio hierárquico de cargos que determina com quem deve estar o poder de mando, a quem rege tais determinações, bem como estabelece que a autoridade é legalmente garantida, de modo que o seu poder está prescrito em lei ou em documento equivalente. Por conseguinte, diversamente às dominações tradicionais, o poder não está sujeito ao arbítrio do mandão, da pessoa, mas sim a um estatuto ou em lei que estabelece e rege a ordem social. Nesses casos não há pessoalidade, afinal a lei não vê a pessoa, e se aplica a todos, independentemente de origem social, familiar ou de classe. O cargo é a profissão exercida neste modelo de administração, de modo que é exigido ao funcionário uma formação prévia sobre o exercício de uma dada atividade e, geralmente, sua contratação requer exames específicos para avaliar a qualificação profissional e neste caso, o tipo puro do funcionário burocrático é aquele nomeado por uma instância superior, pois está subordinado a um sistema hierárquico, próprio da forma burocrática. (WEBER, 2012, p. 200-201).

Certamente, Raymundo Faoro e Sergio Buarque de Holanda foram dois dos principais autores influenciados pelo paradigma weberiano no Brasil, ao tratarem das dominações inerentes às instituições nacionais. Ambos encontraram na cultura as explicações para as relações de mando e subserviência ao longo da história política do Brasil, e algumas de suas obras se tornaram referências no pensamento social brasileiro. *Raízes do Brasil*¹²(1936), de Holanda, e *Os Donos do Poder*¹³ (1958), de Faoro, encontraram lugar na prateleira de livros clássicos da Sociologia Brasileira, principalmente por terem dados novos ares às explicações fundadas sobre o desenvolvimento do Estado nacional. Um dos temas mais recorrentes na obra Holanda foi a questão da racionalização do Estado brasileiro, que em sua concepção, ainda carregava fortes traços da cultura ibérica personalista e, portanto, pouco racionalizada. Segundo ele, o Estado brasileiro continha em sua essência as raízes do Império português, como a ausência do princípio da hierarquia e a exaltação do prestígio pessoal, além da repulsa ao trabalho, características estas (e outras) que definiu serem as explicações para a frouxidão das instituições nacionais (HOLANDA, 2014). Em *Os Donos do Poder, a formação do patronato brasileiro* Faoro concentra sua atenção à

12 *Raízes do Brasil* foi publicada em 1936, três anos depois de *Casa Grande & Senzala* (1933), de Gilberto Freyre, e assim como esta, foi influenciada pelo naturalismo vigente na Antropologia Cultural norte-americana do início do século XX.

13 *Os donos do Poder- Formação do patronato Política Brasileiro* foi publicado em 1958 pela editora Globo.

dimensão política e afirma que o fenômeno de dominação entre classes se explica pela consolidação de uma estrutura social de baixa mobilidade e com um tipo de Estado que mantém características tradicionais. Uma das críticas de Faoro às teses economicistas se deve ao fato de que o autor considerava que a sociedade brasileira não teria consolidado uma burguesia em seus moldes típicos e que por isso não poderia se afirmar que esta classe seria capaz de desenvolver o país ao ponto de se criar as condições objetivas para a revolução socialista, algo que era compartilhado por autores brasileiros marxistas do início do século XX. Esta classe é definida por oligarquias que possuem domínio sobre dada região há séculos e que permanecem no poder devido às características estamentais do Estado brasileiro, ou seja, de baixa mobilidade dentro deste campo político. A característica burocrática se deve ao fato de que o aparato estatal nacional se complexificou, e se modernizou desde a Colônia, adquirindo novas funções administrativas – de planejamento, de ordenamento social entre outras atribuições – além das formas de controle de tributos e demais processos que concernem à manutenção da vida pública sobre um regime moderno, entretanto, a estrutura social ali permanece, ou seja, aqueles que são empossados em cargos públicos mantêm a forma de dominação tradicional, de alguns grupos dominantes sobre o restante da população (FAORO, 1998).

Em seu artigo *Mandonismo, Coronelismo, Clientelismo: Uma Discussão Conceitual* (1997), Carvalho defende que em disputa com a tese patrimonialista, Durante anos, outros autores procuraram defender teses pautadas em leituras mais econômicas do que propriamente culturais para se interpretar o desenvolvimento do Estado nacional. Dois dos principais autores desta corrente econômica são Nestor Duarte e Oliveira Vianna, que defendiam a tese do Brasil feudal, a qual acentua o poder dos proprietários de terra diante do Estado desde o início da colonização. Além disto, neste artigo o autor traz uma importante contribuição para as produções acadêmicas, quando define certos conceitos que acabaram sendo utilizados em ambas correntes, entretanto, por certas vezes acabaram sendo utilizados de modo equivocado. Carvalho procura definir os conceitos de mandonismo, coronelismo e clientelismo, e organiza as pesquisas entre aquelas que são afetas à interpretação da formação do Estado patrimonialista brasileiro enquanto a outra se atém à perspectiva do desenvolvimento do feudalismo e suas subsequentes formas de relações sociais. Para ele, mandonismo não é um sistema e sim uma característica da política tradicional e se refere a existência de estruturas personalizadas de poder em um dado local, sendo que este sujeito tem o controle de algum recurso estratégico na região, geralmente, a terra e isto permite a ele ter domínio sobre uma dada população, que devido a isto é impedida de ter acesso livre a mercados e a

sociedade política. Deste modo, o mandonismo enfraquece a partir do momento em que a sociedade passa a ter acesso a direitos civis e políticos, portanto, quando há o fortalecimento da cidadania. (CARVALHO, 1997, p. 230). O coronelismo, por sua vez, é definido como um sistema político que funciona dentro de uma estrutura social. O conceito foi cunhado por Victor Nunes Leal em *Coronelismo, Enxada e Voto* (1948) e significa um tipo de relação de mando e subserviência que ocorreu na República Velha. Com o advento da nova forma de governo, os estados acabaram por adquirir maior poder, assim como novos cargos administrativos foram incorporados, de modo que coronéis e agentes públicos acabaram por desenvolver relações recíprocas de concessão de favores, o que Leal definiu como coronelismo. Esta relação tinha como característica principal o compromisso mantido entre as partes, visto que, diferentemente do período anterior, em que os latifundiários eram os soberanos locais, agora o Estado passava a adquirir maior poder de barganha do que o proprietário da terra, visto que em nível local detinha o erário, os empregos, os favores e a força policial. Deste modo, o compromisso coronelista se fundava no apoio incondicional do chefe local para com os candidatos do oficialismo nas eleições que, por sua vez, concediam aos coronéis a possibilidade de indicarem funcionários públicos locais. Percebe-se, portanto, que a República permitiu a expansão do privatismo, pois com a distribuição de poder à esfera local, o município se tornou refém das práticas patrimonialistas. (LEAL, 1986). Deste modo, o coronelismo seria um momento particular do mandonismo, exatamente aquele momento em que os mandões começam a perder a suas forças e passam a recorrer aos governos para garantirem o poder econômico da região. (CARVALHO, 1997, pp. 230-231). Assim como o mandonismo, o clientelismo também é um fenômeno que perpassa toda a história política do país, embora de trajetórias distintas, pois diferentemente do mandonismo, o clientelismo não enfraqueceu ao longo do tempo, pois o aumento de possíveis parceiros numa relação de troca de favores foi um fator que fortaleceu a prática clientelista. Além disso, no meio rural, o mandonismo era uma prática comum devido ao fato de que o controle estratégico estava nas mãos de um grande proprietário de terras, enquanto no meio urbano os recursos estão sob a posse do Estado, de modo que são os agentes que estão dentro dos governos os responsáveis pelas trocas de favores. Deste modo, é possível afirmar que o clientelismo se fortaleceu com o enfraquecimento do poder privado do mandonismo e, do mesmo modo, beneficiou-se também do fim do coronelismo, pois com a saída do coronel do sistema político, as trocas de favores passou a ocorrer diretamente entre sociedade civil e representantes do poder Legislativo e Executivo. Em linhas gerais, na medida em que os chefes locais perderam o poder de controlar votos, deixaram de ser parceiros interessantes aos governos, que passaram a fazer esta

relação direta com o eleitor assim como pode se afirmar que o enfraquecimento do poder político daqueles que tinham o poder econômico de uma dada localidade, favoreceu a prática clientelista dos agentes dentro do Estado. (CARVALHO, 1997, pp. 230-231).

Todos estes conceitos podem ser aplicados tanto em leituras que determinam ao Estado o maior poder na relação quanto às leituras que veem os potentados como o lado de maior poder na história. Nesta dissertação específica, como já mencionado, parte-se da concepção de que o Estado concentra estes poderes por, ao mesmo passo, ter o controle de políticas que regulam os mercados. Obviamente que se trata de uma pesquisa que analisa estas relações no meio urbano, em que do lado dos empresários há o capital do serviço de transporte e seus ônibus e, portanto, não são grandes propriedades de terras como relatado nas teses feudalistas. Deste modo, define-se a interpretação patrimonialista para compreender a relação específica estudada nesta dissertação.

Do mesmo modo, durante a análise das fontes utilizadas nesta pesquisa, observou-se que dentre as relações entre Estado e mercado, o clientelismo foi o conceito que mais se aproximou do tipo de interação mantida entre a municipalidade de Curitiba e os empresários do transporte. Apesar disso, é notório que os autores que trabalharam este conceito, em sua maioria, se focaram nas relações desiguais entre agentes políticos que estão no Estado com pessoas dos estratos sociais mais baixos, tais como trabalhadores e até indivíduos da classe média. Agora, entre representantes das frações dominantes e Estado, até então, pouca literatura foi encontrada, até porque se torna muito mais difícil comprovar a relação de troca de favores entre estes dois grupos, pois isto pode acarretar conclusões consideradas escusas ao interesse público, como a troca do financiamento de campanha por licitações, entre outras práticas. Deste modo, por ora, procura-se compreender a prática clientelista de acordo com a literatura existente para embasar as análises decorrentes dos próximos capítulos.

2.2 O CLIENTELISMO NA CIÊNCIA POLÍTICA

Em comparação com as análises weberianas, muitos dos estudos clássicos da Ciência Política no Brasil e em outros países buscaram igualmente compreender a relação do poder político com o poder econômico, dando enfoque sobre a especificidade da relação clientelista. Segundo

George Avelino Filho o conceito de clientelismo veio à Ciência Política a partir dos anos finais de 1950 como o paradigma capaz de explicar os “desajustes” entre o desenvolvimento econômico-social e a falta de estabilidade das instituições políticas. O conceito, antes utilizado na Antropologia, trouxe consideráveis avanços metodológicos ao campo da Ciência Política, que do seu ponto de partida, começou tratando do clientelismo como expressão de um dado momento em determinado tipo de sociedade. Segundo a teoria, a sociedade tradicional é caracterizada pela dependência dos recursos pessoais do patrono, que se reflete num poder doméstico e tem por característica a relação afetiva; já no tipo posterior, chamada de “sociedade de transição”, o poder do patriarca é enfraquecido e os recursos passam a ter predominância sob o âmbito do Estado, de modo que partidos políticos disputam suas posições no aparelho estatal, ao mesmo passo em que as relações entre patrono e cliente ganham um caráter mercantil; o terceiro e último tipo entende a “sociedade mobilizada”, na qual existem partidos políticos ideológicos e prevalece o planejamento e execução de políticas de longo prazo, além da existência de legitimidade do sistema político a partir de valores públicos e morais. Dessa forma, o clientelismo em sua versão mais estatal e partidária, seria o produto do desajuste da estrutura social com o sistema político. (AVELINO FILHO, 1994, p. 226).

Avelino continua a sua definição do fenômeno afirmando que a sociedade de transição demarca os dois momentos de transformação, um em que a sociedade deixa de ser propriamente tradicional e no outro em que passa a ser uma sociedade mobilizada, e durante esses momentos, as instituições não se encontram plenamente fortalecidas e sem características pessoais, de modo que as máquinas clientelistas surgem da incapacidade das instituições de atenderem a diversidade de demandas que passam a incidir sobre o Estado e, assim, a disputa por recursos torna ainda mais competitiva com a modernização da sociedade, enquanto suas relações menos afetivas e mais instrumentais. Contemporaneamente, o clientelismo se mantém pois, em substituição aos antigos laços de lealdade pessoal, a oferta de bens materiais em troca de favores permite que a relação se dê de modo mais pragmático. Para o agente patronal da relação, evitar conflitos e maximizar o seu arco de influência eleitoral são as finalidades de sua benfeitoria, enquanto sua prática se assemelha à de mediador, que permite à sua clientela a obtenção de dados recursos. Segundo Avelino, o caso brasileiro nesta perspectiva evolutiva, se assemelha à transição para uma sociedade mobilizada, pois resguarda em si elementos de um sistema clientelista e institucionalizado. Apesar disso, o autor concorda com a tese de que o clientelismo apresenta algumas características positivas e que as teorias evolucionistas, embora tenham dado um ponto de partida para os estudos, apresentaram as

diferenças entre os tipos de sociedade de forma maniqueísta, contrapondo mecanicamente universalismo e privatismo, quando estes polos se assemelham mais a um *continuum* do que a uma oposição, de modo que o clientelismo exerceria uma função de solidariedade em sociedades em que a confiança em outros atores é fraca acrescenta que, o clientelismo por si não possibilitaria o desenvolvimento de instituições democrático-representativas, mas que precisa delas para existir e por isso, embora seja uma alternativa perversa, o coronelismo é parte de um caminho contínuo para a consolidação da confiança e certeza entre atores, numa sociedade mobilizada. (AVELINO FILHO, 1994, p.227).

Ao tratar do tipo de clientelismo eleitoral, aquele que promove um patrono para ordenar os recursos sociais, certos clientes têm a capacidade de interferir sobre os resultados da eleição mais do que outros. A capacidade que um trabalhador tem de mobilizar recursos para a campanha de um candidato é muito menor do que o potencial de um grande empresário. Além disso, a relação clientelista mantém a sua natureza mesmo em condições institucionais complexas. O sistema eleitoral e os partidos políticos, por exemplo, podem ser importantes instituições para a reprodução das relações clientelistas. O caráter fragmentado dos partidos políticos no país é uma das características apontadas por Avelino como mantenedora das relações clientelistas no Brasil, principalmente depois da redemocratização. Segundo o autor, o sistema eleitoral prioriza a eleição de agentes individuais em vez de grandes blocos partidários, repercutindo assim sobre a forma como políticas públicas são definidas. Os sujeitos empossados de poder dão preferência ao amparo de suas clientelas políticas, apresentando assim maior regionalização, de modo que pouco se observa a busca por estabelecimento de políticas de caráter geral. Simultaneamente os parlamentares optam por uma relação mais individualizada com o Executivo, responsável por concentrar e distribuir políticas às bancadas políticas. (AVELINO FILHO, 1994, p. 2228-234)

Por fim, Avelino conclui que a desmoralização dos partidos e as regras eleitorais que permitem a proliferação de partidos e legendas contribuem para a competição individualizada entre candidatos e aumentam a insegurança do eleitorado em relação à política em longo prazo, e que as mediações individuais entre parlamentares e executivo é uma das formas possíveis de amenizar as opressivas incertezas do jogo político. Portanto, o clientelismo não teria somente características disruptivas, mas também aspectos positivos para o estabelecimento de confiança da clientela. O clientelismo possibilita a segurança ao eleitorado, uma vez que o acirramento da competição entre potenciais mandatários e os custos de manter uma clientela aumentam para o mandão, sendo a

condição mínima para a adesão que o eleito deva garantir benefícios a longo prazo. (AVELINO FILHO, 1994, p 239).

Por sua vez, Alcindo Gonçalves afirma que durante anos esta dualidade acerca do clientelismo habitou a Ciência Política e reforçou demais ambiguidades, tal como a política feita por representantes de classes sociais *versus* representantes de interesses particulares. Para definir o conceito de clientelismo, Gonçalves apresenta algumas interpretações sobre o fenômeno, partindo da concepção de Landé (LANDÉ, 1977, p. xiii) que considera o clientelismo como uma relação diádica e, por isso, pode ser voluntária ou obrigatória a um dos dois atores, difusa ou claramente estabelecida, entre duas pessoas de status socioeconômicos iguais ou diferentes, de longa ou curta duração, mas o que todas estas relações clientelistas têm em comum é o fato de serem determinadas por dois indivíduos que possuam vínculo pessoal direto. Por outro lado Graziano (1983) criticou o caráter diático presente nas perspectivas até então conhecidas do clientelismo. Segundo ele, ela se originou na Antropologia e depois se moveu para o campo da Ciência Política entre os anos de 1950 e 1960, que com o passar do tempo, deu ao conceito de clientelismo uma outra conotação, referindo-se à distribuição de cargos públicos por partidos políticos ou à troca de votos por favores de um candidato. É nesta diferença que se concentra Graziano, ao afirmar que os estudos sobre clientelismos se aproximam da perspectiva antropológica do que da Ciência Política, ou seja, observa a relação de poder desigual entre dois indivíduos considerando seus interesses imediatos, enquanto os politólogos acrescentaram a estrutura social às suas observações. Como alternativa, portanto, Graziano incluiu à compreensão do clientelismo o conhecimento da classe política que compõe a relação e a função aglutinadora que possui a relação clientelista quando as instituições estão com a credibilidade abalada. O fato de incluir a estrutura social e ver o clientelismo como uma reparação das brechas institucionais, permite-se, portanto, considerar também que o clientelismo não é uma etapa do desenvolvimento social e nem um reparo às brechas institucionais, mas é um elemento inerente ao sistema político do qual se trata. O clientelismo pode ocorrer em trocas específicas ou generalizadas, embora ambas tenham em comum o fato de agravarem a distância entre as classes sociais. Para Graziano, isto ocorre pois 1) a solidariedade é contingente e porque o pacto, em si, limita o acesso da clientela aos recursos do mercado aberto; 2) viola as premissas universais da sociedade. (GRAZIANO, 1983 apud GONÇALVES, 2011, p. 106–107)

Deste modo, o acesso aos recursos se dá somente por mediação de um patrão e é ele quem determina a possibilidade do outro acessar bens e serviços, o que leva Gonçalves a concluir que a proteção e a mediação, muito mais do que um serviço prestado à clientela, é uma imposição por

meio de meios coercitivos. A avaliação permite desnudar a ideia de que é uma escolha dos indivíduos, quando realmente é onerado a buscar a mediação dos patrões, que por sua vez, são os responsáveis por limitar o acesso dos estratos sociais mais baixos aos mercados e centros de poder. O controle destes recursos depende do acesso aos centros de poder e, portanto, isto ocorre manipulando os direitos políticos dos sujeitos, e por outro lado, impede-se as frações mais pobres de acessarem bens e serviços públicos, como saúde, educação e segurança. Além destes, os patronos impõe a relação de clientela quando dificultam o acesso dos baixo estratos a postos na burocracia estatal e à licenças e concessões para comércio e construção cívil, além de comprometer a chegada destes grupos a posições qualificadas na estrutura de produção e a mercados por meio de créditos bancários. Conclui-se, que estes motivos conformam o monopólio das fontes de benefício e solidificam a relação desigual de clientela. (AVELINO, 1994; GONÇALVES, 1989, p.107).

Mas o clientelismo não é um fenômeno que somente se reproduz pela desigualdade social, pois também ocorre no seio da classe dominante, entre elites políticas e representantes do capital. Neste caso, isto ocorre por meios mais difíceis de serem comprovados, como o financiamento de campanhas em troca de favorecimentos políticos, garantindo a eles contratados, permissões e concessões públicas ao longo do mandato. (GONÇALVES, 1989, p.123). Portanto, para fins analíticos esta dissertação parte do pressuposto de que as relações clientelistas são por características interações entre dois agentes com poderes assimétricos, embora possam ocorrer entre representantes do poder político e do poder econômico. Como tratar da assimetria de uma relação que, de certo modo, não é tão assimétrica, afinal, os empresários possuem poder econômico, enquanto a elite detém o poder político local e por isto o próximo subcapítulo procura revisar os estudos que abordaram a relação entre os mercados e os grupos políticos no estado do Paraná, a fim de verificar padrões de relação entre estes agentes e as formas de manutenção no poder destes grupos econômicos e políticos no estado do Paraná.

2.3 ESTUDOS DE CASO DA INFLUÊNCIA EMPRESARIAL NO CAMPO POLÍTICO

No exercício de procurar encontrar aqueles que poderiam se encaixar como os principais grupos de controle de recursos em Curitiba, procurou-se analisar algumas pesquisas que tratam especificamente das relações de mando e de influência de quadros políticos na cidade e algumas

destas demonstram a presença de grupos políticos estabelecidos na capital paranaense. O Núcleo de Estudos Paranaenses (NEP), sediado na Universidade Federal do Paraná acumula uma série de contribuições referentes ao tema, os quais exploram a influência da Classe Dominante Tradicional (CDT)¹⁴ sobre a estrutura social brasileira e em especial do estado do Paraná. Em meio a um sistema político no qual os partidos políticos se encontram fragmentados e demais instituições modernas enfraquecidas, a família se apresenta como as instituições que possibilita o estabelecimento de dados grupos políticos no país. No livro *A Construção do Paraná Moderno* (OLIVEIRA, 2004) há um compêndio de estudos que analisam a trajetória política e ascensão de importantes quadros políticos paranaenses como Moisés Lupion, Bento Munhoz da Rocha, Ney Braga, demonstrando que, em comum, estes políticos têm o fato de, ou terem nascido ou terem se inserido por meio do casamento em famílias tradicionais de dadas regiões do estado. Portanto, o estabelecimento de instituições complexas, do desenvolvimento paranaense por meio da indústria, do comércio e demais características ditas de uma sociedade moderna, foram promovidas por grupos políticos estabelecidos a séculos no país.

No caso específico da capital paranaense, Rehbein (2008) identifica as forças políticas mais influentes de Curitiba desde 1947, a primeira eleição para a Câmara Municipal, após o Estado Novo. O autor aponta a existência de grupos políticos estabelecidos no cenário local, os quais herdaram capitais políticos de representantes anteriores e conformam novos grupos, e se reproduziram desta forma ao longo dos anos. De acordo com Rehbein, entre os anos de 1945 e 1964, os três partidos conservadores tradicionais (PSD, UDN, PR) declinaram e houve uma reordenação dos grupos neste período, no qual o PDC foi um dos partidos que mais cresceu na capital, devido à popularidade de Ney Braga em Curitiba que, neste período, foi o quadro político mais influente, conseguindo eleger Ivo Arzua em 1962, porém, não conseguindo estabelecer o PDC na prefeitura em 1958, ano em que assumiu Iberê de Matos (PTB), do campo da esquerda, representando a oposição não só a Ney Braga como ao então governador Moyses Lupion (PSD). O PTB, por sua vez, foi o partido que se destacou nas eleições para a Câmara Municipal de Curitiba, tendo como base política os bairros mais populares da capital, onde se encontravam os operários da cidade. Entre os anos de 1964 e 1983, marcado pelo Regime Civil-Militar, a Arena, partido de sustentação dos militares hegemonizou todo o período, em que as eleições eram realizadas entre os deputados estaduais, embora a partir de 1974 tenha começado a perder força no parlamento frente ao MDB que aumentava a sua bancada em proporção. Lerner por sua vez, foi o quadro político

14 Este termo cunhado pelo Núcleo de Estudos Paranaenses, da UFPR, demarca o grupo de famílias herdeiras do capital social dos grupos dominantes desde o Brasil Colônia.

principal de Curitiba durante a década de 1970. Indicado por Leon Perez, em 1971, e por Braga em 1979, as duas administrações de Lerner lhes deram respaldo para ser reeleito em 1988, pelo voto direto, e assim consolidar um grupo político que Rehbein afirmava existir até o ano de 2008. Desta forma, de 1985 a 2004, o pesquisador afirma ter havido a hegemonia do grupo político ligado a Jaime Lerner, que conquistou a Prefeitura em 1988 e desde então elegeu três quadros ligados ao seu grupo: Cássio Taniguchi, Rafael Greca e Beto Richa. Como a pesquisa de Rehbein é de 2008, cabe demarcar que houve a continuidade do grupo de Lerner no poder municipal, pois Beto Richa se reelegeu prefeito em 2008 e em 2010 se elegeu governador, enquanto na prefeitura assumiram o seu vice, Luciano Ducci (PSB), e em 2012 Gustavo Fruet (PDT) foi eleito (que não fazia parte do grupo de Lerner), mas em 2016, novamente um quadro ligado ao grupo de Lerner foi reeleito, Rafael Greca, agora pelo PMN (embora em 2019 tenha mudado para o DEM). (REHBEIN, 2008).

Nazareno (2005), por sua vez, afirma que a rede de sustentação de Jaime Lerner em Curitiba se deve à herança de relações políticas muito anteriores ao seu primeiro mandato, em específico, às articulações políticas fundamentadas ainda no período de Ney Braga como prefeito e que ao longo do tempo se incrementou com elementos novos, principalmente após 1989, quando ampliou a sua rede de influência, com quadros políticos que saíram do PMDB e foram para outros partidos (como o PDT, partido de Lerner na época) com a eleição de Roberto Requião (PMDB) em 1985. Estes sujeitos, inclusive fizeram parte do chamado grupo *Pró-cidade*, responsável pelo apoio de Jaime Lerner na CMC em sua terceira gestão, ainda se mantendo mesmo após o fim do mandato do pedetista. Além disso, a autora afirma que, mesmo havendo clivagens partidárias entre partidos de esquerda e de direita, dentre os quais pode-se citar o PDT, o PFL e o PMDB, existem relações cruzadas entre quadros políticos destes diferentes espectros políticos, enfatizando-se a coesão existente em torno do grupo político consolidado por Lerner, principalmente.

Os estudos feitos por Rehbein e Nazareno andam no mesmo sentido das observações feitas por Avelino ao se referir à capacidade das relações individualizadas – e menos partidárias – embora não se possa afirmar o mesmo quanto à inexistência de grupos políticos consolidados, afinal, os quadros políticos ligados a Jaime Lerner mantiveram-se a frente da prefeitura de Curitiba por pelo menos 21 anos consecutivos. Algumas pesquisas aprofundam a questão da influência de Lerner em Curitiba, principalmente relacionando a sua intervenção com a esfera da iniciativa privada, a qual foi beneficiada pelas políticas adotadas pelo representante ao longo de sua trajetória. Dennison de Oliveira (2000), em *Curitiba e o Mito da Cidade Modelo*, demonstra como os capitais ligados ao desenvolvimento urbano foram beneficiados pelas políticas públicas implantadas desde o Plano

Direto de Curitiba, quando Lerner estava a frente do Executivo municipal. Segundo ele, o sucesso das políticas urbanísticas de Curitiba dependeu do apoio da elite empresarial de Curitiba. Ligada ao capital imobiliário e dos transportes. Em sua ampla pesquisa, Oliveira apresentou os interesses capitalistas em torno do planejamento urbano da cidade de Curitiba, no qual, são demonstrados com base na teoria da Dependência do Estado frente ao capital que a cidade promoveu um plano que visava o crescimento econômico, principalmente de sua indústria, enquanto outros setores da classe dominante local, também se beneficiaram das políticas adotadas no Plano Diretor, tal como os empresários do transporte coletivo de Curitiba. Para os autores que trabalham na lógica da Dependência do Estado Frente ao capital, diante dos bens produzidos pela iniciativa privada e da arrecadação de tributos arrecadados pelo Estado, a iniciativa privada consegue consolidar uma ideia de que o seu interesse atende ao interesse comum de toda sociedade, portanto, seria o crescimento econômico um fator de investimentos de governos que queiram se manter no poder. (OLIVEIRA, 2000).

Por sua vez, Couto (1998), demonstrou as relações existentes entre o poder econômico e o poder político ao tratar da influência do Grupo Empresarial de Curitiba (GEC) na década de 1990, período de baixo crescimento econômico e de ascensão de políticas neoliberais, em que um grupo de empresários de Curitiba, lotados na Associação Comercial do Paraná (ACP), com o objetivo de influenciar as políticas governamentais através do financiamento de campanhas ou através das associações representativas da classe. No início daquela década, sabe-se que Lerner estava a frente do poder Executivo municipal e em 1994 tornou-se governador do Paraná, período em que privatiza empresas estatais do estado, contando com grande parte dos empresários do GEC para financiar a sua campanha. A grande identificação de Lerner com o setor empresarial data da implantação do Plano Diretor (em 1975), como demonstrado por Dennison, e posteriormente fortificado com a sua ascensão ao governo do Paraná na década de 1990.

Portanto, com base nestas pesquisas, pode-se afirmar que Jaime Lerner além de manter grande influência sobre o campo político municipal também manteve articulações com a iniciativa privada, de modo que a sua atuação como político, seja em na Prefeitura de Curitiba, seja no Governo do Paraná, pode ser considerado uma atuação digna de um patrono, visto que as diferenças partidárias não foram suficientes para o rompimento do grupo político ligado ao urbanista em Curitiba. Por outro lado, nas pesquisas elencadas, não se apresentam comprovações de que Lerner, de fato, tenha mantido algum tipo de relação clientelista com os empresários, seja na década de 70 ou 90, afinal, o máximo do que se tem registro público é do fato de Lerner ter sido financiado por

empresários, o que não comprova um tipo de relação clientelista, visto que da parte de Lerner não há a demonstração da troca de favores. Apesar disso, os estudos elencados apresentam o fundamental apoio da elite empresarial de Curitiba para que o urbanista e seu grupo político se mantivesse no poder na esfera municipal.

3 O EDITAL DE LICITAÇÃO Nº 005/2009

3.1 A OPERAÇÃO RIQUIXÁ

No dia 13 de julho de 2018, o Ministério Público do Paraná apresentou ao Juiz da 1º Vara Criminal da Comarca de Guarapuava a denúncia de que quatorze pessoas atuaram conjuntamente para o direcionamento do Edital de Concorrência Pública nº005/2009 da Prefeitura de Curitiba, que previa a seleção de consórcios para a prestação e exploração dos serviços de transporte coletivo na cidade. Através desta ação, o Grupo de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado - GAECO abriu a *Operação Riquixá*, a qual apontou para um suposto esquema criminoso de fraude a licitações públicas em cidades do Paraná e de outros estados, a fim de beneficiar empresas de transporte coletivo. Em Curitiba, os quatorze suspeitos foram denunciados por *organização criminosa, fraude à licitação e falsidade ideológica*, embora dois dos três crimes prescreveram e somente o primeiro ainda está em andamento, visto que os crimes de fraude à licitação e de falsidade ideológica ultrapassaram o prazo de oito anos. Atualmente, o único crime pelo qual os quatorze réus ainda respondem é o de associação criminosa. (MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ., 2018).

Entre os denunciados estavam Fernando Eugênio Ghignone e Marcos Valente Isefer, ambos diretores da URBS, os mesmos já acusados pelo TCE-PR em 2013. Além deles foram investigados membros do Grupo Gulin e demais sujeitos ligados às empresas de transporte e à administração pública. Os então empresários que prestavam o serviço, organizados por meio do Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana (SETRANSP), contrataram os serviços do escritório de advocacia Guilherme Gonçalves & Associados e de engenheiros ligados à empresa Engevias Construções e Serviços Ltda, para os auxiliarem – como o GAECO afirma – a *fraudar* o futuro edital de licitação. De acordo com a polícia do Ministério Público, empresários, agentes públicos e demais agentes investigados fraudaram a licitação, pois *restringiram* a competitividade e *direcionaram* o resultado¹⁵.

15 A denominação dos atos cometidos foi feito pelo Ministério Público, como consta no relatório do processo da Operação Riquixá.

Dos empresários, o Grupo Gulin teve maior participação no esquema, sendo os maiores beneficiados pelo edital. Para continuarem como os agentes majoritários do transporte de Curitiba distribuíram seus capitais nos três consórcios que dividem a cidade: Pioneiro, Pontual e Transbus. As empresas da família que compõem cada um dos consórcios possuem em comum o fato de comporem a *holding* GPD - Serviços Administrativos LTDA que, segundo o relatório, foi criada com o intuito de administrar a atividade econômica e de licitações da família ou, nas palavras de Donato Gulin ¹⁶ aos investigadores “para manter a família unida”. Além do grupo e dos diretores da URBS, membros do SETRANSP e da família Gulin, contaram com Guilherme Gonçalves e Sacha Reck, ambos investigados em outros municípios e sócios do escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Associados. Euclides Rovani¹⁷, ex-funcionário da URBS e sócio da Engevia – Engenharia S/A Ltda (uma das empresas contratadas para operar o esquema) também teve papel fundamental para a confecção do edital, conforma aponta o Ministério Público.

Antes de adentrar ao processo, é fundamental pontuar que todos os acontecimentos descritos neste capítulo se referem aos resultados das investigações realizadas no âmbito da Operação Riquixá e disponibilizado na internet – portanto de acesso público - de modo que todas as afirmações, acusações ou demais explanações presentes neste trabalho e que venham de algum modo comprometer a identidade dos acusados, foram totalmente reproduzidas da redação do processo feito pelo Ministério Público do Paraná¹⁸.

3.2. O EDITAL DE LICITAÇÃO Nº005/2009.

Em 24 de março de 2008, o então Prefeito de Curitiba Beto Richa, sancionou a Lei Municipal nº. 12. 597/ 2008, a qual previa que o serviço de transporte coletivo delegaria uma nova concessão. Desde 1955, quando foram assinados os primeiros contratos entre as empresas e municipalidade, o serviço de transporte não tinha passado por um processo de Concorrência Pública, pois até então, as mesmas empresas mantinham seus contratos de permissão renovados

¹⁶ Sua biografia será analisada especificamente no quarto capítulo.

¹⁷ Sua biografia será apresentada no terceiro capítulo.

¹⁸ MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ, 2018. Disponível em: < <https://contraponto.jor.br/mp-mostra-como-atuava-o-grupo-que-fraudava-licitacoes-do-transporte/> >. Acesso em: 05 de julho de 2019.

com a Prefeitura. Passados mais de 8 meses, após a sanção da Lei, no dia 30 de dezembro, Beto Richa assinou o Decreto nº 1.356/2008, que estabelecia o regulamento dos serviços de transporte coletivo de passageiros, constando no documento os requisitos necessários que empresas interessadas na Concorrência Pública deveriam atender para adentrarem ao certame. Até 2008, Paulo Schmidt foi presidente da URBS S/A e subscreveu o Decreto nº. 1.356/2008. Em 2009 Marcos Isfer assumiu a presidência da empresa e Fernando Ghignone a Diretoria de Transportes, além de Luiz Filla¹⁹, funcionário de carreira da URBS S/A, assumindo a Diretoria Administrativa. Os três foram denunciados no âmbito da Operação Riquixá, e conforme a acusação do MP, foram fundamentais para execução do edital.

No segundo semestre daquele ano, no dia 19 de outubro de 2009, iniciou-se o Processo Administrativo de Licitação nº 100/2009-ALI/DTP, que documentou os contratos da Concorrência Pública Nº 005/2009, a pedido de Fernando Ghignone. Neste mesmo dia, Marcos Valente Isfer designou a formação de uma Comissão Especial de Análise da Licitação, composta pelo próprio Ghignone e por Luiz Filla. Além desta Comissão Especial, formou-se uma Comissão Técnica, composta por juristas e técnicos da URBS com a responsabilidade de subsidiar atuação da Comissão Especial. Ao final daquele ano, no dia 29 de dezembro de 2009, os trabalhos das Comissões finalmente resultaram no documento que dali para frente regeria as novas empresas do transporte coletivo: o Edital de Licitação Nº 005/2009. Além das comissões, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano (IPPUC) trabalhou ativamente no edital, dividindo a cidade em três grandes lotes, os quais receberam as suas respectivas outorgas²⁰. Com o edital publicado, as empresas interessadas em vencer a licitação tiveram de apresentar propostas à URBS, de caráter técnico e comercial, além de comprovarem ciência do acordo. Após o julgamento, três consórcios foram classificados com a nota máxima: o consórcio Pontual, o consórcio Transbus e o consórcio Araucária. No dia 9 de agosto de 2010, Marcos Isfer homologou o resultado e com isso os Contratos de Concessão de Serviços de Transporte coletivo foram celebrados no dia 1 de setembro de 2010.

Em linhas gerais, este foi o processo oficial que decretou o atual serviço público de transporte coletivo, porém, segundo as delações e investigações realizadas no âmbito da Operação

¹⁹ Nascido em Curitiba, Luiz Filla é filho de Irene Filla e Edmundo Filla. Foi funcionário de carreira da URBS e assim como Antonio Carlos Araujo (presidente em 1992 e 1996 e ex-Diretor de Transportes) e Celso Bernardo (que atuou na Comissão Especial de Licitação) estavam na empresa desde a década de 1970. Filla, quando da formulação do Edital Nº 005/2009 estava na Direção da Operação de Transporte Coletivo. Segundo fonte do jornal Gazeta do Povo, tanto ele quanto Antonio Carlos de Araujo eram refratários a mudanças no sistema de transporte coletivo, por isso que em 2017 se retiraram da empresa.

²⁰ Os valores de cada outorga foram realizados pela Peritus Economia & Sistemas Ltda, contratada pela URBS.

Riquixá, houve relações e associações não oficiais que determinaram os resultados do processo. Como aponta o GAECO, representantes dos consórcios vencedores e diretores da URBS, contando com um grupo de advogados e engenheiros, se associaram para direcionar e restringir a participação de outras empresas por meio do Edital nº005/2009. Para compreender a denúncia, faz-se necessário retomar o processo desde seu início.

Com base no relatório, os empresários organizados no SETRANSP procuraram se adiantar à publicação do edital, ao terem conhecimento do disposto no art. 40, da Lei Municipal 12.587/2008, sancionada por Beto Richa, a qual dizia que os permissionários em exercício poderiam ser indenizados mediante comprovação de investimento não amortizados. Segundo o artigo: “ Eventual indenização às atuais contratadas será feita pela URBS na forma do disposto pelos §§ 3º a 6º do art. 42 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a nova redação que lhe foi dada pelo art. 58 da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007”. Conforme consta no §3º, II, da Lei nº11.445:

II - celebração de acordo entre o poder concedente e o concessionário sobre os critérios e a forma de indenização de eventuais créditos remanescentes de investimentos ainda não amortizados ou depreciados, apurados a partir dos levantamentos referidos no inciso I deste parágrafo e auditados por instituição especializada escolhida de comum acordo pelas partes”. (BRASIL, 2007).

O artigo nº. 40, portanto, sinalizava uma possível compensação que poderia ser útil à futura licitação, mas para isto, seria necessário constituir uma equipe capacitada, a fim de inserir tais cláusulas no edital. Assim, o SETRANSP entrou em contato com a Engevias, de Felipe Gulin, Euclides Rovani, Antonio Vellozo e Julio Vianna²¹, assim como com o escritório de advocacia Guilherme Gonçalves & Associados, de Guilherme Gonçalves e Sacha Reck.

Como se sabe, o Decreto nº 1.356/2008, que estabelecia o regulamento dos serviços e os requisitos para as empresas adentrarem ao processo de concorrência, foi publicado no dia 30 de dezembro de 2008, embora, como consta no processo da Operação Riquixá, Sacha Reck e Antonio Vellozo tivessem uma versão do documento em suas mãos no início do mês, pois no dia 4 de dezembro, o advogado enviou um e-mail a empresários do Grupo Gulin, a Rodrigo Hoezl (presidente do SETRANSP) e a sócios da Engevias dizendo que havia conversado com Antonio Vellozo e pontuado sugestões para o decreto, e por isso precisavam marcar uma reunião com os demais. O e-mail dizia o seguinte: “Prezados, segue, em anexo, verso do decreto com sugestões

21 Julio Vianna, casado com Anna Íria Gulin e sócio do Grupo Gulin por meio de participações na Fag Participações Ltda.

apontadas e discutidas entre Sacha e Vellozo. Precisamos marcar reunião com urgência para fechamento de nossa versão final. Atenciosamente, Sacha” (MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ, 2018, p.20).

Após a apresentação da proposta de Decreto, foi definida uma equipe técnica que executaria o edital, formada pelos sócios da Engevias: Julio Vianna, Felipe Busnardo Gulin e Euclides Rovani; e os sócios do escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Advogados Associados: Guilherme Gonçalves e Sacha Reck. Determinada a equipe, Rodrigo Hoelzl iniciou as negociações sobre os valores do serviço com a equipe técnica, e se chegou ao seguinte acordo: R\$ 450.000,00 seria dado a Engevias e R\$ 450.000,00 ao escritório Guilherme Gonçalves & Advogados. Além disso, os empresários teriam de arcar com metade da carga tributária das notas fiscais geradas pelos serviços prestados.

Segundo o procurador da Auto Viação Água Verde, ex-permissionária de Curitiba, as reuniões entre equipe e empresários, para discutir a confecção do edital, ocorriam no interior do SETRANSP, e a URBS estava ciente disto: “[...] o Sindicato de Transporte Coletivo, com o conhecimento da URBS, participou da confecção do edital, formou os consórcios vencedores e neles não se incluiu a Sociedade (diga-se a Auto Viação Água Verde). [...]” (MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ, 2018, p. 28).

Como resultado das reuniões, ficou decidido dividir a frota em três grandes lotes, de modo que em todos pudessem conter ônibus biarticulados. Isto foi definido, pois a intenção era colocar no edital uma exigência de que as empresas interessadas em concorrer aos lotes deveriam se adequar aos requisitos exigidos no documento dentro de um prazo de 90 dias, ou seja, teriam de adquirir ônibus biarticulados dentro do prazo de três meses. Por e-mail, no dia 24 de abril de 2009, Euclides Rovani, que na época era funcionário da URBS, descreve o procedimento:

A estratégia seria a seguinte: A divisão de lotes das empresas grandes envolveria os ônibus biarticulados. Por exemplo, faríamos dois lotes da atual Empresa Glória com divisão proporcional da frota existente, principalmente de biarticulados. Como o edital vai estabelecer um prazo de 90 dias para início de operação qualquer empresa que queira um desses lotes não teria capacidade ou tempo hábil para aquisição desse ônibus. Também, é preciso um acordo entre eles do contrário as coisas vão ficar complicadas”. (MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ, 2018, p. 37).

Enquanto isso, Marcos Isfer, presidente da URBS e a Diretora Jurídica da empresa, Marilena Winter, fizeram uma série de reuniões com o empresário Dante Gulin²² e com o advogado Sasha Reck (na ocasião como advogado do empresário), no complexo da empresa pública, no intuito de se chegar a um acordo referente ao cabimento de eventual indenização às permissionárias, como constava no art. 40 da Lei Municipal 12.597/2008. Ficou acordado entre as partes que se faria uma auditoria independente para se calcular as indenizações devidas às empresas, contabilizando, inclusive, os veículos que não tinham terminado o seu tempo de uso. Em uma destas reuniões, entre diretores da URBS e empresários, no dia 11 de novembro de 2009, Fernando Ghignone, Diretor de Transportes, entregou uma minuta do edital à Diretora Jurídica da URBS e, conforme o relatório da Operação Riquixá, este documento era o edital formulado pelas empresas do transporte.

Como descrito no relatório do processo da Operação Riquixá, menos de um mês após a entrega da minuta, no dia 1 de dezembro, o IPPUC enviou um documento nomeado *Estudo de Divisão dos Lotes Componentes da Licitação* e um *Estudo da Influência do Modal de Alta Capacidade*, como parte do processo de formulação do edital. Acontece que, em e-mails coletados pelo GAECO, consta que os lotes apresentados pelo IPPUC eram os mesmos previstos pela equipe técnica dos empresários.

Apesar disso, a Diretoria Jurídica da URBS não acatou alguns pontos apresentados na minuta. A Diretora Marilena Winter e Rodrigo Binotto Gravetti, emitiram, no dia 18 de dezembro de 2009, o parecer de que havia irregularidades que obstavam o prosseguimento do feito: o Parecer Jurídico DJU/1.401/2009. Este documento foi enviado, em seguida, à Área de Operação do Transporte Coletivo, cujo diretor era Luiz Filla, para que se fizesse as devidas alterações. Entretanto, o parecer do diretor, do dia 29 de dezembro 2009, foi contrário à necessidade de alterações, sem que houvesse qualquer justificativa técnica para tal decisão, conforme solicitado pela Direção Jurídica e, no mesmo dia, como consta no relatório do processo, em frente a URBS, Donato Gulin e Sacha Reck entregaram, em mãos, ao presidente do órgão, Marcos Valente Isfer, um documento com mais alterações para a concorrência pública. Horas depois, foi publicado o Edital nº 005/2009, com as devidas alterações feitas, assinado pelo presidente da entidade. Segundo a CPI dos Transporte de 2013, entre o edital que a Diretora Jurídica da URBS deu parecer contrário, no 18 de dezembro, e o Edital nº005/2009, publicado em 29 de dezembro, constavam significativas

²² Dante Gulin, filho de Lary Tranquila Beltrame Gulin e David Gulin, natural de Curitiba/PR, nascido em 13 de setembro de 1949. Foi Presidente do SETRANSP entre os anos de 2011 e 2013. Além disso, o empresário ficou conhecido pelo registro fotográfico seu com o recém-eleito Prefeito Rafael Greca no Curitiba Country Club, em 2018, além de ter sido delatado na Operação Riquixá. Dante José Gulin, também é dono do aplicativo 55, serviço que congrega taxis e carros particulares para transporte de passageiros. (MURÁ, 2018).

alterações nas condições do processo concorrencial, sem a devida justificativa técnica e tampouco sem manifestação jurídica que aprovasse o prosseguimento do procedimento. (CURITIBA, 2013).

Uma destes pontos não apresentados ao parecer da Diretoria Jurídica se refere ao valor de cada um dos lotes. A cláusula 2.3, que trata do preço outorga de cada lote, dizia o seguinte: “o Lote 1 custava R\$ 81.072.1000,50, o Lote 2 R\$ 74.577.233,88 e o Lote 3 R\$96.350.665, 62”. Sob estes valores, somente através de consórcios é que outras empresas conseguiriam concorrer; posto que eram valores muito altos e a junção de capitais seria a única forma de adquiri-los. Entretanto, a fixação da outorga, neste caso, deveria seguir o disposto no art.3º da Lei nº 8.666/1993, a qual diz que:

Art.3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a

I- admitir, prever, incluir ou tolerar, nos atos de convenção, cláusulas ou condições que comprometam, restrinjam ou frustrem o seu caráter competitivo, inclusive nos casos de sociedades cooperativas, e estabeleçam preferências ou distinções em razão da naturalidade, da sede ou domicílio dos licitantes ou de qualquer outra circunstância impertinente ou irrelevante para o específico objeto do contrato, ressalvado o disposto nos § 5º a 12 deste artigo e no art.3º da Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991; (BRASIL, 1993).

Para justificar o valor correspondente às outorgas, o então presidente da URBS Marcos Valente Isfer, apresentou à 1º Promotoria de Proteção ao Patrimônio Público de Curitiba, o laudo feito pela empresa Peritus Economia & Sistemas Ltda, no qual estavam fundamentados os valores correspondentes a cada lote. Acontece que este laudo datava de 28 de dezembro de 2009 e a publicação do edital foi feita no dia posterior. Portanto, no parecer jurídico de fato não havia sido apresentado o “estudo técnico” das outorgas. Além disso, o relatório “*Comparativo entre as versões do Edital de licitação do Transporte Coletivo de Curitiba*” concluiu que os valores estavam determinados antes mesmo do parecer de 18 dezembro de 2009, pois segundo a CPI, seria inviável realizar uma perícia contábil num prazo de 11 dias. Conforme a Diretoria Jurídica, Marilena Winter:

As mudanças deveriam ter sido submetidas novamente ao departamento jurídico, pois isso constitui um descumprimento da Lei das Licitações [...] O esperado era que o edital fosse novamente analisado, eu desconheço o motivo de isso não ter acontecido. O presidente da Urbs (na época era Marcos Isfer, já ouvido pela CPI) afirmou que entendeu que o parecer apontava caminhos. (Ele) entendeu que por conta disso, se adotasse aquelas indicações do primeiro parecer, teria cumprido as exigências”. (CURITIBA, 2013, p. 53-54).

Além desta cláusula, outro item que beneficiou os empresários se referia aos valores da compensação, integrada ao edital como forma de amortização do preço das outorgas. Esta questão, como descrito antes, já estava sendo negociada entre a URBS e as empresas, e quase que “num passe de mágica” apareceu no Edital de Licitação N°005/2009. Segundo Auditoria do Tribunal de Contas do Paraná, um dos valores que compunha a compensação se referia ao FGTS que os empresários teriam de arcar pela demissão sem justa causa de seus funcionários. Como as empresas não foram desligadas, o desconto foi praticamente lhes dado. Segundo a Auditoria, este valor correspondeu a R\$ 41.317.129,41 abatidos em suas outorgas. Contando com esta e outras "compensações" que a URBS supostamente devia aos antigos operadores do sistema, o abatimento total foi de aproximadamente R\$ 193.653.662, visto que as antigas permissionárias teriam de pagar R\$ 54.7776.088,10 (considerando correções monetárias), enquanto outras empresas teriam de arcar com R\$ 252.000.000,00 (valor correspondente à soma das três outorgas). Conforme o voto proferido pelo conselheiro relator Nestor Baptista na Auditoria, com base nos dados apresentados "a operação de pagamento da outorga, indiscutivelmente favoreceu os operadores [...]".(MINISTÉRIO PÚBLICO DO PARANÁ, 2018, p.49).

Concluindo, a exigência de outorga foi uma das cláusulas que proporcionou o direcionamento e a restrição da Concorrência Pública N° 005/2009 pois, mediante o item, os empresários primeiro conseguiram quitar parte do valor das outorgas utilizando a compensação que a URBS lhes devia, além de usarem crédito inexistente no caso da compensação por mobilidade do FGTS; e segundo, estabeleceram valores exorbitantes às outorgas para restringirem a participação de outras empresas.

A cláusula 6.1.4 do edital, que trata da capacidade Técnica Operacional, demonstrou também fortes indícios de restrição da concorrência pois, nela dizia que as empresas deveriam ter experiência em transporte coletivo urbano de passageiros por meio de ônibus e, para cada lote, apresentar uma frota mínima de 125 ônibus, operados por um período igual ou maior a 24 meses, sendo que esta frota devia ter experiência pertinente ao objeto da licitação, o que incluía a operação em canaletas. Estas determinações do edital, obrigavam as empresas a se consorciarem, na medida em que as menores, por não terem uma frota de 125 veículos, teriam de se unir às maiores empresas para poderem alcançar a quantidade exigida. Acontece que somente o grupo Gulin possuía empresas em cada um dos lotes, as quais poderiam alcançar o capital de 125 ônibus, de modo que todas as empresas menores teriam que se consorciar com o grupo, caso quisessem explorar algumas linhas da cidade.

Somente a existência desta cláusula foi suficiente para impedir a participação de uma série de potenciais empresas, como a Trans Isaak Turismo LTDA que acionou a 1ª Promotoria de Justiça de Proteção ao Patrimônio Público para impugnar a Concorrência Pública nº 005/2009, devido às exigências do edital que impediam a participação de empresa. Por isso, o pai de Ricardo Isaak, proprietário da Trans Isaak, chegou a receber ameaças anônimas por telefone, para que o empresário mentisse no depoimento ao Ministério Público, embora, posteriormente, o inquérito tenha sido impugnado. (MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ, 2018, p.58).

Além disso, no item 7, em sua alínea 7.1.3, dizia-se que as empresas receberiam pontuação pela possibilidade de antecipação do prazo de início de operação. Aquelas que comprovassem a capacidade de operacionalizar o serviço 90 dias antes do início determinado receberiam 20 pontos, de 60 dias a 89 dias 15 pontos, de 30 dias a 59 dias 10 pontos, de 10 dias a 29 dias 5 pontos e em menos de 10 dias, nenhum ponto. Acontece que isto favorecia diretamente as antigas concessionárias, pelo fato de que, antes mesmo de uma possível assinatura de contrato, as empresas já teriam a frota suficiente e nenhuma outra empresa correria o risco de adquirir o montante necessário antes da assinatura do contrato, sem que tivesse a garantia de que pudessem vencer a concorrência. Como visto, tal cláusula estava prevista no e-mail enviado por Euclides Rovani à equipe, quando afirmou que seria inviável outras empresas conseguirem uma grande frota de veículos em 3 meses. Cabe pontuar, novamente, que essa antecipação foi sinalizada como cabível de alteração pela Diretoria Jurídica da URBS, mas não só foi ignorada, como foi alterada da minuta entregue no dia 22 a Marilena Winter. Anteriormente previa um prazo de 180 dias e, nesta nova versão o prazo foi encurtado para 90 dias, como consta do Edital nº005/2009. Às concorrentes foi exigido que adquirissem garagens com área de abastecimento, manutenção, inspeção e administração suficiente para toda a frota, num prazo de 90 dias após a assinatura do contrato e, caso não cumprissem o acordo, estariam sujeitas a uma multa de dez milhões de reais.

Por sua vez, os documentos de garantia, que comprovavam a capacidade técnica das concessionárias do SETRANSP, foram assinados por Fernando Gihgnone e Luiz Filla que, na ocasião, eram os representantes da Comissão Especial de avaliação do edital. Obviamente que assim todos os consórcios nos quais estavam estas empresas, em sua maioria da família Gulin, foram aceitos e habilitados. Rodrigo Hoelzl assinou pelo Consórcio Pioneiro, Dante José Gulin pelo Consórcio Pontual e José Luiz Cury pelo Consórcio Transbus. Entretanto, conforme o GAECO, o grupo teve de falsificar documentos, pois inseriram comprovantes de habilitação os quais afirmavam não haver irregularidades nos documentos apresentados, enquanto os três consórcios

tinham sócios comuns entre si, o que estava vedado pelo Edital N° 005/2009. No documento constava o seguinte: “[...] será vedada a participação de empresas [...] que tiverem controle societário ou sócios comuns, independente da participação societária, com outro proponente ou com empresa integrante de outro consórcio”., conforme consta em sua cláusula 4.” (URBS, 2009, p.5).

No edital também estava descrito que seriam analisadas as melhores propostas de acordo com critérios técnicos e de melhor preço. Com relação a estes quesitos, conforme consta no item 7, ficou estabelecido que a proposta técnica levaria em consideração: a) experiência na operação dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros com utilização de ônibus; b) experiência na operação de linhas de transporte coletivo de passageiros em canaletas, corredores, vias ou faixas exclusivas; c) experiência na operação de linhas de transporte coletivo de passageiros com cobrança eletrônica de tarifa; d) transporte de interesse social; e e) projeto de melhoria operacional. Entretanto, o subitem “b”, que tratava da experiência na operação de canaletas, somente teria utilidade para a escolha das empresas caso tivesse pertinência técnica. Segundo Marcos Isfer em ofício à 1º Promotoria de Justiça e Defesa do Patrimônio Público de Curitiba, a operação em linhas de canaletas era parte do histórico e da cultura de Curitiba e que, portanto, se justificava a inclusão do item, embora tal defesa não tenha apresentado nenhuma motivação técnica para a inserção do subitem. O art.30, § 3º e 5º da Lei nº8.666/1993, prevê que a "Administração não pode exigir que o sujeito comprove experiência anterior na execução de um objeto exatamente idêntico àquele licitado - a não ser que exista alguma justificativa lógica, técnica ou científica que dê respaldo a tanto."(JUSTEN FILHO, 2009, p.425). Além disso, conforme o art.33 da Lei de 8.666/1993²³, os consórcios podem atingir o exigido através da soma de seus quantitativos, portanto, não há a exigência de que uma empresa deva atender a todos os requisitos.

No dia 02/08/2010, os três consórcios foram classificados com nota máxima na Sessão Reservada para Apuração de Resultado Final das Propostas Técnicas e Comerciais, com o aval de Fernando Ghignone e Luiz Filla. No dia 05/08/2010, o presidente da Comissão encaminhou os autos do processo à “autoridade superior” para homologação do resultado, acompanhado de um relatório da Comissão Especial de Licitação. No dia 09/08/2010, Marcos Valente Isfer homologou o resultado. Com isto, os Contratos de Constituição de Consórcio e os Termos de Compensação de Dívidas para o desconto do valor das outorgas foram assinados e, por fim, os Contratos de Concessão de Serviços de Transporte coletivo foram celebrados no dia 01/09/2010.

23 Conhecida também como “Lei de Licitações”, a norma rege as diretrizes referentes a licitações e contratos administrativos no Brasil.

Conforme o relatório final da Operação Riquixá, não há dúvidas do direcionamento às antigas permissionárias e da restrição da participação de outras empresas. Os representantes do SETRANSP que estiveram nos processos de negociação do edital foram exatamente os beneficiados do resultado da licitação, que ocorreu ausente de concorrência. Como aponta o GAECO,

(...) as cláusulas não foram incluídas por mero equívoco administrativos, pois há evidência da existência de uma aliança entre as empresas consorciadas para a garantia do controle do transporte e de um acordo delas com a URBS, que vão além da forte influência que exerceram na elaboração do edital, a partir da conivência de Marcos Valente Isfer e Fernando Eugênio Ghignone (grifo nosso) (MINISTÉRIO PÚBLICO, 2018, p.77-78).

3.3. O GRUPO GULIN

Como o relatório supracitado descreve, na ocasião da confecção do Edital nº 005/2009 os agentes que ocuparam os cargos de direção na empresa pública foram fundamentais para os interesses privados. Se no momento do certame tivessem acatado as diretivas técnicas, o processo não teria continuidade, mas, como aponta a Operação Riquixá, as diretivas que coordenaram as ações dos técnicos investigados não foram de ordem técnica, e sim pessoal.

De acordo com a CPI da Câmara de Vereadores, este edital configurou o sistema de transporte coletivo de Curitiba de modo que aproximadamente 60,9% dos capitais se concentraram em torno do grupo Gulin. Já de acordo com as investigações da Operação Riquixá, nos três lotes licitados estavam representadas as empresas da família.

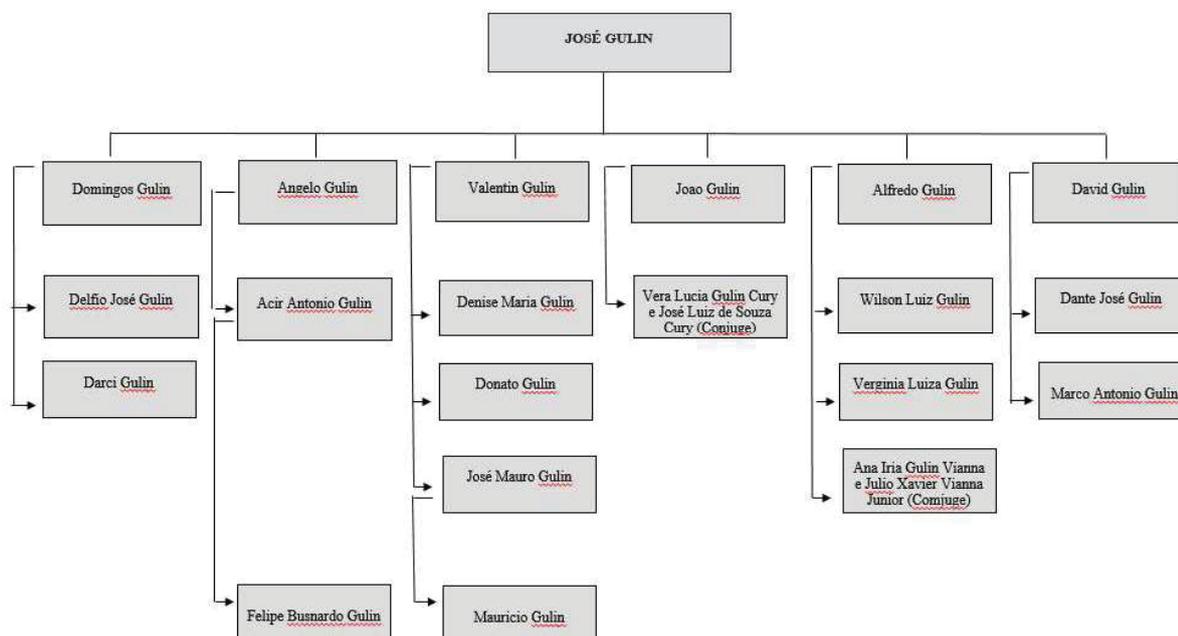
A origem do grupo no serviço de transportes no estado do Paraná remete à década de 1940, tendo em uma única empresa (possivelmente a Domingos & Irmãos Gulin²⁴) a origem dos diversos outros empreendimentos que se desenvolveram ao longo dos anos. Conforme a apuração do MP, atualmente os capitais estão distribuídos em quatro empresas de responsabilidade limitada, todas organizadas em uma única *holding*, a GPD Serviços Administrativos LTDA. A GPD funciona como

24 Esta foi a primeira empresa encontrada nas fontes que determina o estabelecimento de uma empresa do grupo Gulin. Quanto a Domingos Gulin, ele foi representante do grupo familiar na Associação Comercial do Paraná, desde a década de 1960 e chegou a participar de uma chapa que tinha Cláudio Fernando Bley, da família Bley, Rubens Requião e Antonio Fruet em 1962. Domingos Gulin também foi membro do Conselho Deliberativo da ACP em 1972.(DIÁRIO DO PARANÁ, 26 de junho de 1962; DIÁRIO DO PARANÁ, 16 de julho de 1972).

um centro contábil administrativo comum, sendo que, conforme a apuração do GAECO, os documentos das empresas referentes à participação nas concorrências públicas estariam centralizados na sede da *holding*.

Em 10 de julho de 1986, o Grupo Gulin reuniu suas empresas na GPD, responsável por manter a integração das empresas da família²⁵. Os ativos ficaram distribuídos em quatro subgrupos, e coincidente estes quatro ramos estão separados entre os descendentes dos quatro filhos do patriarca da família José Gulin: descendentes de Valentin Gulin no subgrupo 1, de Alfredo Gulin no subgrupo 2, de David Gulin e Domingos Gulin no subgrupo 3 e de Ângelo Gulin e João Gulin no subgrupo 4 (Figura 1). Os subgrupos que compõem a GPD são os seguintes: Senestra Participações Ltda. (administrada por Donato Gulin), Fag Administração e Participações Ltda (administrada por Beatriz do Rocio Golin Guariello), Glória Participações Ltda. (administrada por Dante José Gulin) e Citinvest Participações Ltda. (administrada por José Luiz de Souza Cury) (Quadro 1) .

1. Figuras - Árvore genealógica da Família Gulin



Fonte: MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ, 2018, p.16. Elaboração do autor.

25 O curioso deste fato é que, naquele ano, Roberto Requião havia assumido a Prefeitura de Curitiba, e uma de suas promessas de campanha era o rompimento dos contratos com as empresas de transporte, algo que o prefeito realizou no dia 30 de janeiro de 1987, por meio do Decreto N°44/87. Há a possibilidade de que a unificação das empresas da família tenha sido uma medida de antecipação à quebra dos contratos, possibilitando a compensação de empresas menores com as maiores da família.

1. Quadros - Subgrupos GPD

PESSOA FÍSICA	PESSOA JURÍDICA	ATUAÇÃO (Exemplos)
<p>Subgrupo 1 - Senestra:</p> <p>Donato Gulin, José Mauro Gulin, Carlos Frederico Gulin, Maurício Gulin, Denise Maria Gulin, Elizeu Gulin, Marlene Puccinelli, Denny Gulin Crivelaro Soares</p>	<p>Subgrupo 1 - Senestra:</p> <p>Senestra Participações Ltda, Viação Cidade Sorriso Ltda., Viação Sorriso de Minas S/A, Viação Cidade de Porto Seguro Ltda., Viação Sorriso de Foz Ltda., Viação Rocio Ltda.</p>	<p>Subgrupo 1 – Senestra:</p> <p>Paranaguá (PR), Curitiba (PR), Foz do Iguacu (PR), Porto Seguro (BA).</p>
<p>Subgrupo 2- FAG:</p> <p>Wilson Luiz Gulim, Verginia Luiza Macedo, Ana Iria Golin Vianna (esposa de Julio Xavier Vianna Jr.)</p>	<p>Subgrupo 2- FAG:</p> <p>Fag Administrações e Participações Ltda., Auto Viação Santo Antônio Ltda., Viação Rocio Ltda.</p>	<p>Subgrupo 2- FAG:</p> <p>Paranaguá (PR), Curitiba (PR)</p>
<p>Subgrupo 3 – Glória</p> <p>Dante José Gulin, Délfio José Gulin, Marco Antonio Gulin, Darci Gulin</p>	<p>Subgrupo 3 – Glória</p> <p>Glória Participações Ltda., Transporte Coletivo Glória Ltda., Auto Viação Marechal Ltda., Viação Campos Gerais Ltda.</p>	<p>Subgrupo 3 – Glória</p> <p>Ponta Grossa (PR); Guarapuava (PR); Curitiba (PR).</p>
<p>Subgrupo 4 – Citinvest</p> <p>Acir Antonio Gulin, Felipe Busnardo Gulin, José Luiz de Souza Cury, Arlindo Gulin</p>	<p>Subgrupo 4 – Citinvest</p> <p>Citinvest Participações Ltda., Auto Viação Redentor, Transportes Coletivos Pérola do Oestes Ltda.</p>	<p>Subgrupo 4 – Citinvest</p> <p>Guarapuava (PR), Curitiba (PR)</p>

Fonte: MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ, 2018, p.10. Elaboração do autor.

Quando foi anunciado o novo edital, o grupo Gulin procurou se adiantar para que pudessem continuar como os majoritários nos três consórcios que dividem a cidade: Pioneiro, Pontual e Transbus. Para isto, distribuiu suas empresas nos três lotes licitados. Isto foi conveniente, pois se apresentaram como firmas independentes umas das outras, embora estivessem escondendo o seu mecanismo de integração real. Cometem, portanto, uma ilicitude pois de acordo com a lei de Licitações uma mesma empresa não pode concorrer a mais de uma outorga por licitação. Portanto, a

distribuição foi um fator determinante para que sagraassem empresas majoritárias no certame: o Subgrupo 2 e o Subgrupo 3 ocuparam o Consórcio Pontual, o Subgrupo 4 o Consórcio Transbus e o Subgrupo 1 o Consórcio Pioneiro. (Quadro 2).

2. Quadros - Lotes do Edital N°005/2009

<p>Lote 1: Consórcio Pontual:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Auto Viação Santo Antônio Ltda. 2. Auto Viação Marechal Ltda. 3. Transporte Coletivo Glória Ltda. 4. Orlando Bertoldi & Cia Ltda. 	<p>A Auto Viação Santo Antônio integra a GPD por meio da Fag participações.</p> <p>A Auto Viação Marechal e a Transporte Coletivo Glória integram a GPD por meio da Glória Participações.</p>
<p>Lote 2: Consórcio Transbus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Auto Viação Redentor Ltda 2. Expresso Azul Ltda. 3. Araucária Transporte Coletivo Ltda. 	<p>A Auto Viação Redentor integra a GPD por meio da Citinvest Participações.</p>
<p>Lote 3: Consórcio Pioneiro:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Viação Cidade Sorriso Ltda. 2. Viação Tamandaré Ltda. 3. Auto Viação São José dos Pinhais 4. CCD. Transporte Coletivo Ltda.. 	<p>A Viação Cidade Sorriso integra a GPD por meio da Senestra Participações.</p>

Fonte: MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ, 2018, p.14. Elaboração do autor.

Foi desta forma que o grupo conseguiu alcançar praticamente 61% do capital do transporte coletivo de Curitiba atualmente. Entretanto, o processo de desenvolvimento de seu poder econômico dependeu de janelas de oportunidades aliados as jogadas de mercado realizados pelo grupo, conforme se observa no próximo capítulo. Por ora, cabe pontuar que, como aponta o relatório, o poder demonstrado pelo grupo Gulin não são puramente econômicos, embora concentrem os capitais do serviço em suas mãos, e sim de natureza política, a ponto de atuar, como apresenta o Ministério Público, diretamente sobre a produção de um Edital de Licitação da Prefeitura de Curitiba.

4. HISTÓRIA DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DO TRANSPORTE COLETIVO

Algumas das principais avenidas e estradas da cidade de Curitiba e Região Metropolitana remetem a tempos passados, muito antes da implantação do seu Plano Diretor em 1974. Estes trajetos também dizem muito a respeito da circulação de mercadorias e das formas de transporte pelas quais a cidade abasteceu a si e a outras regiões. A estrada da Graciosa, por exemplo, foi construída por escravos ainda no período imperial, para o escoamento das produções agrícolas da região norte de Curitiba para o litoral paranaense; já as avenidas República Argentina e João Gualberto, onde hoje trafegam os biarticulados, foram descampadas até a segunda metade do século XIX e escoavam a produção de famílias imigrantes para o centro comercial da cidade. Ao longo das décadas a industrialização e a mudança da base de produção nacional e do estado do Paraná contribuíram para o processo de urbanização das cidades, de modo que algumas destas avenidas – de origem que remontam o século XIX - tiveram de ser alargadas, estendidas ou até mesmo destruídas para que se adaptassem à realidade do desenvolvimento urbano de Curitiba. (CAMARGO, 2004).

O abastecimento da cidade era feito por meio de carroças que traziam frutas ao centro da cidade, legumes e verduras cultivadas, em sua maioria, por famílias de imigrantes poloneses, alemães e italianos das regiões do Sul e do Norte da cidade, onde hoje estão os bairros do Portão, da Barreirinha, Boa Vista e Santa Cândida. Somente a partir de 8 de novembro de 1887 é que em alguns desses caminhos foram instalados trilhos, nos quais trafegavam bondes puxados por mulas, sendo a *Ferro Carril Curytibano* a primeira concessionária a ter o direito de exploração do serviço de transporte da cidade. Boaventura Clapp²⁶, em 1883 adquiriu a concessão para construir a linha que partia da estação ferroviária na Avenida Sete de Setembro até o Batel - na época ainda um bairro comercial com algumas indústrias²⁷- e vendeu a sua empresa em 1895 ao italiano Santiago

26 Empresário brasileiro dono da *Ferro Carril Curytibano*. Era tio de Leôncio Correia. (VILELA, [s.d.]) Disponível em: <<http://expagcrj.rio.rj.gov.br/correia-leoncio/>>. Acesso em 24 de abril de 2020.

27 Não há um consenso sobre o ponto de partida do bonde em Curitiba. Há relatos de que partia da Rua Barão do Rio Branco, da casa de Ildefonso Pereira Correia, o Barão de Serro Azul, no Fontana, ou do Boulevard Dois de Julho, onde está a Rua João Gualberto. (CMC, 6 de setembro de 2012). Disponível em: <https://www.cmc.pr.gov.br/ass_det.php?not=19182#&panel1-1> acesso em 24 de setembro de 2019.

Colle²⁸. Para se ter noção, até o ano de 1890 existiam apenas 20 carros que operavam em 18 quilômetros de trilhos²⁹, sob um modo de serviço puxado por animais. (CAMARGO, 2004, p.35).

O crescimento da cidade de Curitiba, no início do século XX, impulsionado pela chegada de imigrantes e pelo ciclo econômico da erva-mate, sinalizava a necessidade de complexificação dos transportes. Santiago Colle, em 1910, vendeu sua empresa à *South Brazilian Railways*, marcando o início de um novo modo de transporte, agora por meio de bondes elétricos. O prefeito Joaquim Macedo assinou o contrato para o funcionamento dos novos veículos e a empresa encomendou 29 bondes elétricos da *Les Ateliers Métallurgiques*, da Bélgica, e contratou a *Brown, Boveri & Cie*, da Suíça, para a eletrificação do serviço, com início no ano de 1913. Em 1924 a Prefeitura assumiu a *South Brazilian Railways* e, em 1928, as concessões de energia elétrica e dos bondes passaram a Companhia Força e Luz do Paraná (CFLP), subsidiária da *Electric Bond & Share*, um conglomerado americano que teve a concessão de energia elétrica até o início dos anos de 1950³⁰.

Em 1945 a CFLP vendeu a frota de 38 bondes e 28 km de trilhos para a Companhia Curitibana de Transportes Coletivos (CCTC), de Aurélio Fressato³¹, continuando apenas com a prestação de energia elétrica. A CCTC passou a trocar os bondes por ônibus durante a Segunda Guerra Mundial, primeiro na linha Batel, depois nas que atendiam aos bairros do Bacacheri, Guabirotuba e a rua Trajano Reis, de modo que em 1952 restava somente o bonde do Portão. Com a falência, neste ano, da CCTC, a maioria dos serviços de transporte coletivo da cidade passou a ser feito pelas autolotações³². Até o ano de 1952, a concessionária e o transporte autônomo concorriam por passageiros, entretanto, com a saída da CCTC do páreo, restou às próprias empresas cumprirem com os itinerários. Estas lotações, *a priori*, não tinham regulações que limitassem as suas áreas de exploração, os padrões de cada veículo, os valores a serem cobrados e demais diretivas necessárias para o cumprimento de uma atividade pública. Naquele momento os proprietários de autolotações viram a oportunidade para comprarem novos veículos, para expandir suas frotas e aproveitar do fato

28Santiago Colle era um empresário italiano, que chegou a ser proprietário da *Ferro Carril Curytibano*, quando a garagem dos bondes ainda ficava no cruzamento das ruas Barão do Rio Branco com a Avenida Visconde de Guarapuava, de frente a Praça Eufrásio Correia. (MARTINS, 2013).Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.leg.br/informacao/noticias/a-historia-da-garagem-de-bondes-de-curitiba>>. Acesso em 12 de setembro de 2019..

29 (MORRISON, [s.d.]

30 (MORRISON, [s.d.]Disponível em:< <http://www.tramz.com/br/ct/ctp.html>> acesso em 24 de setembro de 2019;

31 Empresário do transporte de Curitiba que comprou ônibus excedentes da Segunda Guerra Mundial para assumir a exclusividade do serviço de transporte com a saída da Companhia Força e Luz do serviço de mobilidade, no início dos anos 1950. Devido ao estado precário dos ônibus de Fressato, o serviço da capital se encontrava em condições aviltantes antes do início da regulamentação do serviço em 1955. (ÔNIBUS DE CURITIBA, [s.d.]) Disponível em: <<https://onibusdecuritiba.com/historia/>>. Acesso em 11 de março de 2020.

32 (ÔNIBUS DE CURITIBA, [s.d.]). Disponível em:< <https://onibusdecuritiba.com/historia/>> .Acesso em 12 de março de 2019.

de inexistir uma concessionária regulamentada pela municipalidade para atender os principais trechos da cidade.

Ao mesmo passo, as políticas de desenvolvimento industrial do Paraná, iniciadas na década de 1930, aceleraram os processos de industrialização/urbanização das cidades, impondo por consequência planejamentos que viabilizassem o uso mais racional do território. O Plano Agache³³, implantado em 1943, começou a se demonstrar obsoleto já uma década depois. Na década de 1950 a cidade chegava aos seus 180.000 habitantes e apresentava problemas como o crescimento do número de loteamentos clandestinos, o *déficit* de unidades habitacionais, as inundações frequentes no centro da cidade, o estado precário da rede viária e um centro em deterioração, com circulação atravancada por vias estreitas, cercadas por prédios decadentes³⁴.

Em nível nacional, o governo de Juscelino Kubitschek implementava o *Plano de Metas*, visando a substituição de importações e o desenvolvimento de uma indústria nacional, projeto este continuado durante o Regime Civil – Militar que, por sua vez, encontrou no mercado financeiro internacional um grande aliado para financiar o crescimento econômico do país (NEVES, 2006, p. 31). Assim, os estados e municípios tiveram de fortalecer seus órgãos de planejamento e infraestrutura urbana, a fim de que também pudessem ser beneficiados pelas políticas de almeçadas pelos governos desenvolvimentistas. No nível municipal, o governo do recém-eleito Ney Braga adotou certas medidas que visavam ordenar o crescimento urbano de Curitiba, alterando a estrutura administrativa e criando novos departamentos e seções, para que pudessem desenhar um novo plano diretor para a cidade. O prefeito desenvolveu obras de infraestrutura, acompanhadas por outros planos que visavam sustentar o crescimento urbano que se previa. O transporte coletivo teve um plano próprio, que procurou dar organização ao sistema de transporte ainda muito precário de veículos e com fortes traços autônomos.

33 O Plano Agache tinha como intuito desenvolver e organizar a cidade através de vias radiais concêntricas, acompanhado da criação de zonas funcionais distribuídas pela cidade. As diretrizes do plano se identificavam claramente com a perspectiva do urbanismo modernista, que na época buscava distribuir zonas funcionais específicas pela cidade, de modo que funcionassem como um sistema, ligando um ponto a outro. Isso se concretizou em Curitiba com a criação de uma região central de comércio (onde hoje é o centro tradicional), um centro administrativo (o Centro Cívico), a cidade-universitária (o Centro Politécnico), um setor militar (as instalações militares do Bacacheri), um setor industrial (o Capanema e o Rebouças) e um centro de abastecimento (onde hoje é o Mercado Municipal), e nestes casos, os bondes elétricos eram os meios pelos quais a população da cidade de Curitiba se mobilizava de um ponto a outro da cidade.

34 (CAMARGO, 2004, p. 35; IBGE, 2012; IUPERJ/MINTER, 1975; OLIVEIRA, 2000, p.71-72).

4.1. O GOVERNO NEY BRAGA³⁵ E A FORMALIZAÇÃO DAS ÁREAS SELETIVAS (1954-1958)

O governo municipal de Ney Braga (PSP), exercido entre 1954 e 1958, trouxe modificações administrativas, as quais incluíram o serviço de transporte, visando atender as demandas não contempladas ou não supridas pelo Plano Agache dando início a um processo de instituição de um novo Plano Diretor. Até então, a administração do serviço de transporte estava sob o Departamento do Plano da Cidade, Projetos e Fiscalização³⁶, mas em 1955, com a Lei N° 1127/1955, o prefeito instituiu novas comissões, departamentos e seções, dentre as quais determinou o serviço de transporte sob a responsabilidade do Departamento de Serviços e Utilidade Pública (DSUP), o qual tinha a Seção de Fiscalização de Transporte Coletivo. Além disso, Ney Braga também criou o Departamento de Planejamento e Urbanismo (DPU), que futuramente daria origem ao IPPUC pelas mãos do prefeito Ivo Arzua³⁷ (PDC) e, no fim de seu mandato, foi criado em 22 de setembro de 1958 o Conselho Municipal de Transporte Coletivo (CMTC), por meio da Lei N°1681/1958, que tinha caráter deliberativo na presença do prefeito. (CURITIBA,1958).

No ano de 1955, visando a formalização das lotações, foi constituída a Comissão de Transportes Coletivos, que teve por finalidade realizar os estudos necessários sobre a forma de organização das empresas, para a efetivação do plano de transporte, almejado por Ney Braga. Nesta comissão estavam o Coronel Alípio Ayres de Carvalho e o engenheiro Bernardo Fedalto, quadros que terão suas biografias analisadas no último capítulo desta pesquisa. Dos trabalhos realizados pela comissão, surgiram então três hipóteses para a execução do serviço de transporte: a primeira foi a criação de uma empresa municipal, a segunda tratou-se da formação de uma empresa mista e a terceira correspondeu à concessão de linhas a empresas particulares. Na ocasião, a última opção foi a aceita pela Comissão de Transportes Coletivos para o início do Plano de Transportes. (DIÁRIO DO PARANÁ, 3 de maio de 1959).

35 Sua biografia será analisada no quarto capítulo desta pesquisa.

36 Por meio da lei N°190/1949, de 13 de agosto de 1949, o transporte coletivo passou a estar sob a administração Departamento do Plano da Cidade, Projetos e Fiscalização, assinado pelo prefeito Lineu Ferreira do Amaral.

37 Ivo Arzua Pereira nasceu em Palmeira (PR), no dia 29 de abril de 1925 e faleceu em Curitiba no dia 9 de setembro de 2012. O ex-prefeito foi engenheiro, assumindo o posto máximo do Executivo Municipal entre os anos de 1962 e 1967, além de ter sido ministro da Agricultura durante o Regime Civil-Militar, entre os anos de 1967 e 1969.

A regulamentação das empresas concessionárias veio por meio do decreto 503/55³⁸, no qual o governo estabeleceu grandes “fatias” da cidade, sendo que a cada uma era dado o direito de atuar em uma área específica sem que pudessem ingressar nos trechos de outras firmas, conhecidas como *áreas seletivas*. Com a determinação, passaram a vigorar novos contratos com as empresas de transporte, que estabeleciam áreas de exploração sob o regime de concessão, agrupando os licenciados individuais e as pequenas firmas em empresas maiores, com recursos financeiros mais amplos para fazer face às obrigações perante a municipalidade. Por sua vez, Alfredo Gulin³⁹, como presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Paraná exigiu da Prefeitura evitasse a circulação das empresas clandestinas que continuassem suas atividades, mesmo sem autorização. (DIÁRIO DO PARANÁ, 1 de abril de 1955; DIÁRIO DO PARANÁ, 26 de maio de 1956; DIÁRIO DO PARANÁ, 3 de maio de 1959; CAMARGO, 2004, p.194).

Ao todo, 14 firmas⁴⁰ assinaram o termo de prorrogação de licença para exploração de áreas seletivas, que em suas principais cláusulas afirmava o seguinte: as empresas teriam seus contratos prorrogados por 5 anos, por meio do qual a elas era dado o direito de exploração de áreas seletivas, entretanto, deviam cumprir suas atividades nos itinerários específicos de suas áreas seletivas. Além disto, cada linha deveria colocar um determinado número de veículos com uma dada capacidade média de passageiros sentados. Também constava no contrato que as empresas estavam passíveis de receber multas, correspondente a 10% do valor do veículo, caso não quisessem continuar a exploração de uma ou mais linhas concedidas na vigência do termo. Em sua cláusula 10^a constava também que as tarifas seriam fixadas pela Prefeitura e não pelas empresas. E caso fossem criadas novas linhas em sua área seletiva, a empresa licenciada da área teria preferência para explorá-las. (DIÁRIO DO PARANÁ, 15 de agosto de 1974; DIÁRIO DO PARANÁ, 28 de junho de 1955).

O engenheiro civil Bernardo Fedalto participou ativamente deste início de regulamentação do serviço de transporte na capital, pois estava na Comissão de Transporte Coletivo que elaborou o Plano de Transportes, e explicou como funcionavam as áreas seletivas:

Iniciei-me no transporte coletivo em 1955, logo após minha formatura como engenheiro civil. Sem conhecer nada sobre o assunto, fui obrigado a aprender tudo sobre transporte urbano. Não sabia como calcular o número necessário de veículos para atender a determinada linha. Nessa época o prefeito Ney Braga fez o primeiro regulamento para o

38 Buscou-se acessar este documento, entretanto, a URBS notificou que não tinha o registro do Decreto e de outros documentos devido uma inundação que ocorreu em 1992. Apesar disso, o site da URBS notifica que o início da regulamentação ocorreu por meio deste decreto. (URBS, 2018). Disponível em:

<<http://urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/historia-transporte>>. Acesso em 23 de janeiro de 2020.

39 A biografia será analisada no último capítulo.

40 Não há um consenso nas fontes pesquisadas de quantas empresas assinaram os primeiros contratos.

transporte público aprovando-se o Decreto número 503/55, vigente até há pouco tempo. Vivi a transformação de uma cidade então servida por autolotações, quando os passageiros eram transportados sem qualquer conforto. A Prefeitura exigiu então que todos os proprietários de autolotações que quisessem permanecer no ramo organizassem empresas regulares, obrigando-se a substituir os veículos então em uso por ônibus. Curitiba foi a primeira cidade planejada nesse aspecto, e dividida em 18 áreas seletivas. Ajudei também a implantar o Plano de Transporte Coletivo, em 1955, como secretário da Comissão Municipal de Transporte, bem como o plano e a implantação do regulamento. Em 1955 as linhas não eram enumeradas, muito menos os ônibus. As linhas eram conhecidas pelos nomes de bairros que serviam, um hábito que permanece até hoje. Existiam as tradicionais linhas Bacacheri, Novo Mundo, Portão, Colônia Argelina, Rua 15, Marechal Floriano, Pilarzinho, Boqueirão e tantas outras. Assim, o curitibano jamais assimilou o número das respectivas linhas, como ocorre no Rio de Janeiro, por exemplo. Os ônibus também ganharam números de identificação, para que o município acompanhasse a vida útil de cada veículo, de até 5 anos, excluindo-o da frota e substituindo-o após esse período. Ainda nessa época predominavam as linhas diametrais, ligando os extremos opostos da cidade, que cobravam tarifas menores que as radiais (que ligam os bairros aos terminais centrais). As linhas diametrais tinham um melhor aproveitamento de assentos oferecidos. Existiam, por exemplo, as linhas Marechal Floriano/Bom Retiro, Portão/Juvevê (que, a partir de 1974, com a implantação do Ônibus Expresso passou a ligar o Capão Raso a Santa Cândida). [...]. (CAMARGO, 2004, p.197-198).

Erondy Silvério⁴¹ era proprietário da Autoviação Marechal, e em 1956 se elegeu vereador de Curitiba pelo PTB. A sua ascensão social à Câmara de Vereadores se deu primeiramente pelo fato de ter sido empregado das autolotações e depois, como proprietário, foi secretário e presidente do antigo Sindicato dos Condutores Autônomos de Curitiba. O vereador auxiliou a formalização dos proprietários de lotações em empresários. Erondy aproveitou a oportunidade após a falência da empresa de Fressato para prestar o serviço de lotação em determinadas linhas, se tornando um dos mais importantes empresários do transporte de Curitiba. Segundo ele:

O transporte, primitivamente, era da Companhia Força e Luz, que era um grupo canadense, multinacional. Eles tinham o transporte como ônus, porque o filé mignon era a geração e fornecimento de energia elétrica, e como o ônus era o transporte coletivo, eles conseguiram transferir este ônus pro cidadão chamado Aurélio Fressato, já falecido, e ele ficou com a exclusividade do transporte de Curitiba, e foi infeliz na compra de alguns ônibus que eram excedentes de guerra. Ao que terminou a Segunda Guerra, ele comprou estes ônibus excedentes de guerra, e não eram de boa qualidade, então o transporte foi deteriorando, deteriorando, e a Prefeitura lançou o transporte de lotações como transporte supletivo, e acabou tornando-se o transporte principal.[...] Aproveitei a oportunidade e resolvi investir. Depois assumiu o Braga, que chamou os donos de lotação e deu um prazo de 90 dias para organizarem em empresa, porque realmente o transporte em lotações era aviltante. Aviltante para a população, num veículo de capacidade para 12 pessoas e transportava 30, 40. Então era aviltante. Chegava um feriado, um fim de semana o dono da lotação resolvia ir ao futebol, resolvia ir pescar e caçar e não tinha ônibus. Então o Ney Braga acabou com aquilo, quando ele foi eleito prefeito de Curitiba, mas sem abandonar, aí o grande espírito do Ney Braga, que eu admiro até hoje, sem abandonar aqueles ônibus que sustentaram o transporte numa hora difícil.[...] (Ele) deu a oportunidade para se constituírem em empresas, e eu como secretário do Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículo

41 Sua biografia será detalhada no quarto capítulo.

Rodoviário, organizei diversas empresas, mas uns não acreditaram e acabaram desistindo do negócio. Restaram três: Autoviação Nossa Senhora da Luz, Autoviação Marechal e Autoviação Água Verde [...] Os donos das lotações... e daí este concessão, que há hoje na população, de que “o Erondy é milionário”, “o Erondy é dono do transporte de Curitiba”... não! O dono do transporte de Curitiba é o Gulin! Milionário é o Gulin! Que tem hoje 60% do transporte. Essas empresas, a Nossa Senhora da Luz tem 16 sócios, a Autoviação Marechal tinha 10, a Autoviação Água Verde tem 9. Eram os donos de lotação. [...]” (WILLE, 2011).

Ney Braga comentou sobre a ocasião da formalização do serviço de transporte, segundo seu ponto de vista, em entrevista ao jornalista José Wille em 1997:

[...] fiz a concorrência por linha, permitindo que entrasse só o pessoal de Curitiba que tinha empresa de lotação, para prestigiá-los, porque eles serviram tanto Curitiba. E eu dava, em concorrência, uma linha boa que tinha bastante lucro e uma ruim. Por exemplo, a rua XV era uma linha boa, a linha Pilarzinho era uma linha difícil, que só tinha movimento de manhã e de tarde. Montamos um esquema de planejamento de transporte de Curitiba. E a tarifa também foi uma tarifa social. Os estudantes faziam uma vistoria dos ônibus e nós fazíamos uma linha boa casada com uma linha ruim. Nós dávamos o recurso de acordo com o rendimento. Fizemos o plano de pavimentação de acordo com o plano de transporte coletivo, ou seja, onde tinha transporte coletivo, nós pusemos pavimentação. [...].(WILLE, 2017).

No ano de 1956, o sindicato patronal⁴² procurou a Prefeitura para reivindicar um aumento da tarifa, em discussão desde o ano anterior, quando houve a majoração do preço dos combustíveis. As empresas exigiam do prefeito Ney Braga um reajuste da passagem, senão paralisariam o serviço para reivindicar o aumento. A municipalidade ainda estudava o custo das passagens por meio do levantamento dos passageiros transportados por linha e demais elementos que tinham impacto sobre o preço das tarifas e as empresas, por sua vez, requisitavam o aumento da tarifa pois deveriam aumentar a sua frota, conforme celebrava o contrato. A Prefeitura compreendia que os preços do combustível e dos pneus havia aumentado, entretanto, não poderiam onerar os usuários do transporte com o aumento que desejam as empresas. Sob estas condições, a municipalidade estava em posição de discutir o preço e não somente de acatar o desejo do sindicato⁴³.

42 No ano de 1955, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Paraná era formado tanto pelas empresas de abrangência municipal e beneficiárias dos novos contratos, como por empresas intermunicipais. Da direção do sindicato, as permissionárias do serviço municipal de Curitiba estavam representadas pelos seguintes sujeitos: Pedro Zanni (Auto Viação Excelsior Ltda.), Adriano Logarini (Empresa Santa Felicidade), Antonio Zen (Empresa Santo Antonio), , Cortholo Pellanda Netto (Auto Viação Redentor), Alfredo Gulin (Auto Viação Glória), Paulo J. Reksidler (Auto Viação Curitiba) e José Viezze (Empresa Cristo Rei). Quanto às demais empresas, estavam representadas por Otaviano da Rosa (Empresa Sul Americana), Feliz Bocchia (Empresa Lapeana), Olivio Soccol (Expresso Curitiba-Lages), Pedro R. Franceschi (Empresa Curitiba-Lages); Santo Paschoal Francheschi (Empresa Curitiba-Colombo). (DIÁRIO DO PARANÁ, 15 de setembro de 1955).

43 (DIÁRIO DO PARANÁ, 26 de maio de 1956; DIÁRIO DO PARANÁ, 27 de abril de 1956).

Devido à ameaça de *lock out*⁴⁴ feita pelas empresas, levou-se à Câmara de Vereadores a proposta de encampação das firmas que aderissem à paralisação. Sabia-se também que na época existiam empresas do Norte do Paraná que estavam interessadas em prestar o serviço na capital e que uma medida extrema com esta poderia ser compensada com um novo concurso. A proposta foi levada e aprovada em plenário. O empresário e vereador Erondy Silvério saiu em defesa de sua classe, afirmando que a medida de encampação era radical. Acreditava que as empresas passavam por um momento difícil, mas era contrário ao aumento das passagens. O vereador preferia que encontrassem uma maneira pacífica para se dar cabo da questão. Desta forma, sabendo ser um serviço essencial para a população, Ney Braga estava munido dos meios legais para impedir o *lock out*, caso necessário. A Prefeitura chegou à conclusão de que o limite máximo de aumento das tarifas deveria ser fixado em 30% sobre as bases que vigoravam no momento, por compreender que o reajuste era algo necessário para que as empresas mantivessem o funcionamento de suas atividades, renovando suas frotas e garantindo a qualidade do serviço. Mas por parte do sindicato dos empresários não houve acordo. No dia 12 de junho de 1956, numa terça-feira, as empresas realizaram o que anunciaram, um *lock out*, retirando seus veículos de circulação, sem qualquer aviso prévio aos usuários e à sociedade civil. A paralisação atingiu indústrias, comércios, serviços públicos e toda uma gama de atividades públicas e privadas de Curitiba. A atitude foi vista como uma coação dos empresários contra a Prefeitura, além de ferirem princípios legais que disciplinavam a exploração de serviços públicos essenciais. Somente em 31 de maio de 1957 que o conflito foi decidido. A Prefeitura por meio do Decreto Nº237/57 impôs as condições em que seriam concedidos os aumentos. O documento exigia que as empresas adquirissem ônibus novos, caso contrário não haveria majoração, fazendo valer as cláusulas firmadas em contrato.⁴⁵

44 Termo utilizado para se referir à paralisação de atividades realizada por empresários, e não por empregados.

45 (DIÁRIO DO PARANÁ, 26 de maio de 1956; DIÁRIO DO PARANÁ, 13 de junho de 1956; DIÁRIO DO PARANÁ, 21 de abril de 1956; DIÁRIO DO PARANÁ, 27 de abril de 1956; DIÁRIO DO PARANÁ, 30 de junho de 1957).

4.2. OS GOVERNOS DE IBERÊ DE MATTOS⁴⁶, IVO ARZUA E OMAR SABBAG⁴⁷

A gestão de Iberê de Matos (PTB) ficou marcada, na questão do transporte, por tentativas de mudanças administrativas realizadas pelo prefeito e sua equipe, mas, principalmente, por um novo *lock out* que enfrentaram no ano de 1960. Em 1959 Aurelino Mader⁴⁸ Gonçalves, diretor do DSUP, Bernardo Fedalto da Divisão do Transporte Coletivo e o vereador Erondy Silvério (PTB), que na época era também diretor do Departamento de Serviço de Trânsito (DST) procuraram reavaliar o sistema de transporte coletivo da cidade. As mudanças que se previam tratavam do prolongamento das linhas existentes, do aumento da fiscalização e da unificação de empresas, a fim de dividir os consórcios em 2 ou 3 grandes grupos. A medida de unificação das empresas tinha o objetivo de distribuir a cada empresário uma linha vantajosa e outra deficitária, ou como afirmou Erondy Silvério "dar a eles o osso e o filé". Esta proposta previa a possibilidade de inclusão de uma empresa pública entre as permissionárias do serviço. Entretanto Aurelino Mader Gonçalves (diretor do DSUP) foi contrário à hipótese, pois para ele as empresas municipais de transporte que existiam na época eram deficitárias e seria difícil controlar a evasão de rendas de uma empresa pública (ou Companhia) e que esta teria uma tendência ao "empreguismo"⁴⁹.

A proposta de criação de uma empresa pública também previa o controle sobre possíveis greves e *lock outs*, como havia acontecido na gestão anterior, mas a ideia tinha grande resistência tanto por parte dos empresários como até mesmo de membros da administração pública do serviço. Esta proposta não teve continuidade, de modo que as empresas que atuavam no ramo continuaram mantendo seus capitais e serviço de acordo com o estabelecido na gestão municipal anterior, o que não significou arrefecimento na articulação de uma nova paralisação visando aumento da tarifa.

No mês de abril de 1960, as empresas reivindicavam novo aumento da tarifa, entretanto, o general Iberê de Matos se negou a conceder o valor que desejavam. Na época, alguns vereadores se posicionaram contra o pedido abusivo dos empresários, enquanto Erondy Silvério defendia o interesse de sua categoria. Para terem sua determinação atendida, os empresários de transporte coletivo decidiram esconder os seus veículos em fazendas no Tatuquara e São José dos Pinhais

46 Iberê de Matos foi um militar eleito prefeito de Curitiba em 1958 pelo PTB, cargo que ocupou até 1961.

47 Omar Sabbag nasceu em Curitiba no dia 4 de setembro de 1923 e faleceu em 17 de março de 1987, na capital paraense. Ele foi um engenheiro e prefeito de Curitiba entre os anos de 1967 e 1971, pela ARENA.

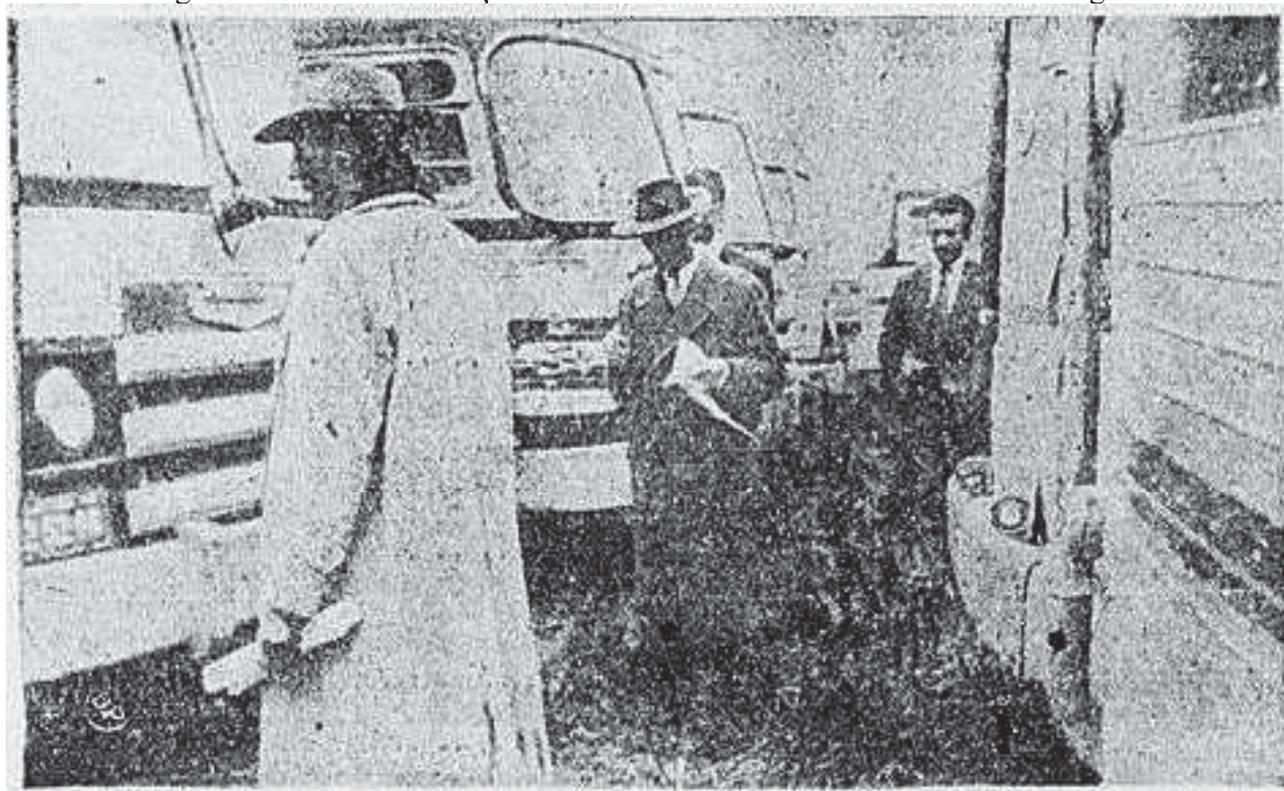
48 Nasceu em 23 de outubro de 1915, foi vereador de Curitiba em 1960, após ter conseguido uma Suplência no ano anterior.

49 (DIÁRIO DO PARANÁ, 3 de maio de 1959).

(Figura 2), além de sabotarem alguns veículos, retirando peças para que não pudessem circular normalmente⁵⁰.

Mesmo após estes conflitos, a municipalidade de Curitiba abriu espaço para os empresários intervirem no Plano Diretor que se almejava por Iberê de Mattos. Em 13 de setembro de 1961 a administração do transporte passou à tutela do recém-criado Departamento de Transporte Coletivo, subordinado ao Prefeito e auxiliado pelo Conselho Municipal de Transporte Coletivo. Na época trabalharam no Plano Diretor, que previa o aproveitamento das linhas, extinguindo-se assim as áreas seletivas e o regime de exploração dos serviços. Uma comissão foi formada para a elaboração, na qual estava Bernardo Fedalto, novamente, e o Sindicato das Empresas de Transportes Coletivos Urbanos. Apesar disso, o documento enviado a Iberê de Mattos apresentava apenas 20 páginas e não houve acordo sobre o itinerário de 20 das 49 linhas constantes no Plano Diretor⁵¹.

2. Figuras - Oficiais de Justiça de São José dos Pinhais vistoriam ônibus resgatados



Fonte: Diário do Paraná, 28 de abril de 1960

50 (DIÁRIO DO PARANÁ, 23 de março de 1960; DIÁRIO DO PARANÁ, 28 de abril de 1960).

51 (DIÁRIO DO PARANÁ, 4 de julho de 1961. DIÁRIO DO PARANÁ, 10 de maio de 1961; DIÁRIO DO PARANÁ, 4 de julho de 1961; DIÁRIO DO PARANÁ, 12 de julho de 1961).

Na gestão de Ivo Arzua (PDC) novamente os empresários procuraram reajustar o preço das tarifas, entretanto, o prefeito levantou a hipótese de se revisar a forma como eram calculados os custos quilométricos que repercutiam no valor cobrado pelos empresários. Ao mesmo passo, devido à experiência do *lock out* anterior, havia a expectativa de que as empresas pudessem repetir tais atitudes quando de uma revisão da tarifa⁵². Para a formulação de um novo contrato, com a previsão da reformulação do cálculo da tarifa, o prefeito anunciou o Decreto Nº73/1963, com o seguinte teor:

O Prefeito Municipal de Curitiba [...] no uso de suas atribuições legais, e considerando a necessidade de se proceder judiciousa revisão dos contratos celebrados com as empresas concessionárias dos transportes coletivos da cidade; considerando que tal revisão decorre da imperiosidade de se colocar à disposição dos nossos munícipes um serviço à altura dos interesses de nosso povo; considerando que os contratos vigentes apresentam falhas que devem ser sanadas a fim de se estabelecer uma política de transportes coletivos capaz de solucionar tão importante problema. Decreta: Art 1º - É constituída uma comissão integrada pelos funcionários Carlos Filizola, diretor do Departamento Jurídico, Wilson Portugal Lobato, Consultor Jurídico e Bernardo Fedalto, diretor do Departamento dos Transportes Coletivos, para, sob a presidência do primeiro estudarem os contratos em vigor, apresentando, dentro de trinta dias, minuta de novo contrato bem assim todas as medidas de ordem técnico-legal cabíveis na matéria, acompanhadas de minuciosos relatórios. (DIÁRIO DO PARANÁ, 16 de janeiro de 1963).

Para a verificação dos valores da planilha, a CODEPAR auxiliou a comissão. Além dos sujeitos supramencionados, Alfredo Gulin, um dos representantes das empresas concessionárias, auxiliou os estudos realizados pela comissão. O objetivo foi analisar a quantidade de usuários do transporte coletivo por meio de um levantamento estatístico, visto que o cálculo da tarifa se baseava na quantidade de passageiros transportados. Sabia-se na época que um dos motivos dos aumentos requeridos pelos empresários devia-se ao fato de que as empresas não tinham renovado suas frotas, e para isso, exigiam que a tarifa aumentasse. O aumento somente seria concedido caso houvesse parecer favorável da Comissão referente ao assunto, e a custa de conflitos, no Conselho Municipal de Transporte Coletivo, acerca da fiscalização do novo contrato, o custo quilométrico foi revisto com base num novo critério de cálculo de quilometragem. A título de exemplo, de como passou a ser calculada a tarifa por quilômetro, em 1971, a Linha Vicente Machado fazia 180 viagens por dia, com 14 quilômetros rodados em cada viagem, o que dava 2.520 quilômetros rodados pela linha durante todo o dia. Feito o cálculo de quilometragem, multiplicava-se os quilômetros percorridos pelo custo (Crs) quilométrico (que levava em consideração combustível, salários, pneus, etc.) e

52 (DIÁRIO DO PARANÁ, 20 de abril de 1963).

dividia-se pelo número total médio de passageiros que utilizavam a linha. O resultado mais o acréscimo de 12% ao ano da empresa, representava o valor da tarifa.⁵³.

Feito os acordos com os empresários quanto ao valor pago por quilometragem, o ano de 1964 ficou marcado pelo início da elaboração do Plano Preliminar de Urbanismo (PPU). Para a revitalização do centro da cidade, o prefeito Ivo Arzua requereu à CODEPAR o financiamento das obras, no entanto, a agência só se prontificaria se a Prefeitura apresentasse um projeto estrutural de urbanismo. Foi dessa forma que se abriu a licitação para que escritórios de arquitetura concorressem para a elaboração do Plano Diretor de urbanismo da cidade de Curitiba. Do certame, a empresa Serete saiu vencedora e para acompanhar o projeto, um grupo de especialistas foi organizado, a fim de que se pudesse ter profissionais ligados à municipalidade na confecção do plano. Este grupo foi formado por técnicos ligados às agências municipais do Departamento de Urbanismo da cidade, dentre os quais estavam profissionais da URBS, e foi nomeado sob a denominação de Assessoria de Pesquisa e Planejamento de Curitiba-APPUC que, no mesmo ano, veio a se tornar o Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba - IPPUC. (OLIVEIRA, 2000, pp. 73-92).

Conforme o relato de Bernardo Fedalto, diretor do DCP, na época, a CODEPAR foi fundamental para o início dos estudos:

Ainda no início dos anos 60, a Codepar subsidiou um estudo elaborado pela Serete (empresa paulista que venceu o concurso visando à implantação do Plano Diretor). A Codepar dispunha normalmente dos recursos para planejamento do Estado do Paraná, como todo. Curitiba foi a primeira cidade a beneficiar-se desses recursos. O Plano Diretor substituiu o Plano Agache, de 1943. Curitiba modifica-se em sua estrutura, graças à visão dos técnicos, voltada para o futuro, e não para o passado, o que foi de grande valia, transformando a cidade em modelo de transporte. O plano de 1965 sofreu modificações, foi revisto e precisa atualizar-se permanentemente, porque o planejamento urbano é dinâmico, adaptando-se aos novos tempos. (CARVALHO *et. all*, 2000, p. 197-198)

A característica principal deste plano foi a construção de um eixo estrutural entre a região nordeste da cidade com a região sudoeste. A ideia era a de que esta estrutura pudesse promover o desenvolvimento e a ocupação regulada e propiciar as condições de fácil acesso à zona industrial da cidade, que futuramente viria a se tornar Cidade Industrial de Curitiba (CIC). No plano continha a ideia do sistema trinário, em que duas vias passariam paralelamente à via estrutural, especificamente para veículos individuais e de tráfego rápido. Já a via estrutural foi destinada ao trânsito lento de carros e, principalmente, para o funcionamento dos ônibus expressos. A ideia era a

53 (DIÁRIO DO PARANÁ, 20 de janeiro de 1963; DIÁRIO DO PARANÁ 9 de maio de 1963; DIÁRIO DO PARANÁ, 6 de maio de 1971; DIÁRIO DO PARANÁ, 23 de março de 1971).

de que nesta via central também se concentrassem áreas de estacionamento de modo que pudesse desenvolver, ao longo de seu trajeto, serviços e o comércio. (CARVALHO et. all, 2004, p. 36).

Segundo Bernardo Fedalto, a ideia inicial era a da construção de um metrô, sobre as vias estruturais, mas foi descartada quando de sua implantação.

[...] em 1964, com o advento do Plano Diretor, na gestão do prefeito Ivo Arzua, existiam apenas 4 áreas seletivas. Os ônibus serviam basicamente 4 eixos diametrais: Pilarzinho/Boqueirão, Mercês/Cajuru, Bacacheri/Portão, e as que saíam do Alto da Rua 15, seguindo até o Batel e o Seminário. Naquela época já se preconizava a implantação dos eixos Norte/Sul e Leste/Oeste. Existiam, em 1964, cerca de 280 mil passageiros/dia. A prefeitura já conhecia naquela época o número exato de passageiros transportados por linhas, horários e sessões. [...]Nos anos seguintes observou-se que a capacidade dos ônibus estava se esgotando. Também era cada vez menor a velocidade média dos veículos ao longo do sistema viário, por causa da saturação gradativa da frota de automóveis que congestionava as ruas. Foi quando se falou de um novo sistema de transporte. A ideia proposta era a do metrô, mas sua implantação exigia altos investimentos e foi considerado inviável. Optou-se então por um tipo de transporte mais rápido em faixas exclusivas. Foi quando surgiram os eixos, no início da década de 70, graças a financiamentos obtidos pelo município junto a organismos de fomento. Isso viabilizou a instalação dos eixos, por onde começaram a circular veículos com maior velocidade e capazes de transportar um número cada vez maior de passageiros, sem que fossem necessárias dolorosas cirurgias urbanas, dispensando-se o metrô (CAMARGO, 2004, p. 197-198)

Em 1966 o Plano Preliminar de Urbanização (PPU) foi aprovado pela Câmara de Curitiba. (Lei nº2828), embora a implementação Plano Diretor viesse a ocorrer apenas em 1971, durante a primeira gestão de Jaime Lerner como prefeito de Curitiba, isso porque Omar Sabbag (1967-1971), prefeito que assumiu a gestão da capital no mandato seguinte, considerava que havia prioridades a serem atendidas, como as obras de saneamento básico. Como novo diretor do DSUP, indicou João Bley do Amaral⁵⁴, que havia participado da equipe de Ney Braga quando ocorreu a implantação das áreas seletivas. (OLIVEIRA, 2000, p. 97).

⁵⁴ Formado pela Escola de Engenharia da Universidade Federal do Paraná, em 1953, em 16 de julho de 1952 ingressou na Prefeitura Municipal de Curitiba, como topógrafo. Em 1954, foi nomeado para o cargo de engenheiro da Divisão de Saneamento e Limpeza Pública, do Departamento de Obras e Viação. No mesmo ano, foi designado a função de Chefe da Divisão de Tombamento, do Departamento de Cadastro e Tombamento, passando em 1955 à função de Chefe da Seção de Tombamento e Próprios Municipais, da Divisão de Zoneamento, do Departamento de Planejamento e Urbanismo, com a reformulação administrativa da prefeitura implementada por Ney Braga. Em 1958 assumiu a função de Assistente Técnico do Gabinete do Departamento de Planejamento e Urbanismo e, no ano seguinte, a função de Assistente de Engenharia do prefeito. Em 1962 foi diretor do Departamento de Edificações e Tombamentos e no mesmo ano foi designado à função de Chefe da Divisão de Fiscalização de Contratos e Concessões, do Departamento de Serviços e Utilidade Pública (DSUP). Com a nova reformulação administrativa de 1963, de Ivo Arzua, assumiu a Divisão de Fiscalização de Contratos e Concessões, do Departamento de Concessões e Permissões, exercendo cumulativamente a função de Assessor da Diretoria Geral do mesmo órgão. Em 1967 o prefeito Omar Sabbag nomeou João Bley do Amaral para a direção do Departamento de Concessões e Permissões, e em 1969 João Bley foi eleito pela Assembleia Geral Extraordinária, realizada no Rio de Janeiro, para assumir o cargo de diretor da Companhia Força e Luz do Paraná, então subsidiária da Eletrobrás. (DIÁRIO DO PARANÁ, 2 de abril de 1967; DIÁRIO DO PARANÁ, 20 de janeiro de 1970).

Em relação à institucionalização do transporte, no ano de 1965, por meio da Lei N°1109/1965, o transporte voltou a ser regulado por um departamento mais amplo, o recém-criado Departamento de Concessões e Permissões (DCP), tendo Bernardo Fedalto como diretor, e, entre as várias divisões, constava a de Transporte Coletivo. No ano seguinte, foi criado o Conselho de Transporte e Sinalização (CTS), pela lei N°2939/1966. O novo conselho tinha como objetivo opinar sobre a exploração do serviço de transporte e elaborar um plano fixando normas diretivas, a ser analisado pelo Prefeito. Na instituição havia representação dos empresários do transporte e também da Associação Comercial do Paraná (ACP), embora não houvesse a representação dos usuários do transporte. (CURITIBA, 1966).

No biênio de 1963-1965, a direção do sindicato dos empresários continuava com a participação de Alfredo Gulin, além de Ivo Almeida, dono e representante da empresa Penha S/A. Como dito, a composição do sindicato não se dava apenas por empresas municipais, mas também por aquelas que prestavam serviços intermunicipais e interestaduais, como é o caso da empresa Princesa dos Campos S/A, representada pelo presidente Alfredo Gulin, que além de empresas municipais, tinha parte de uma empresa intermunicipal. Cabe pontuar que o capital dos grupos controladores das empresas de transporte de Curitiba se expandiam para outras áreas do mercado. A revendedora Irmãos Gulin⁵⁵ (Figura 3), dos diretores Alfredo, Domingos, Ângelo, João e David Gulin, foi a revendedora oficial dos veículos FNM e Alfa-Romeo no Paraná pelo menos desde 1962. A Irmãos Gulin Ltda (uma das primeiras empresas da família que se tem registro) inclusive chegou a lançar os chassis FNM V-12 em 1968, os mesmos que os empresários do transporte coletivo haviam utilizado pelo menos até o final da década de 1970⁵⁶.

Além do grupo Gulin, outro grupo que expandia seus negócios para outras áreas do mercado era a família Reksidler, que tinha Paulo J. Reksidler como representante da Auto Viação Curitiba. O grupo representou a empresa Nimbus - a encarroçadora dos veículos que circulavam no sistema de Curitiba (Figura 4)⁵⁷ - por alguns anos, tendo Waldemar Reksidler como funcionário da empresa. Além disso, a família Reksidler foi proprietária da Tudônibus Comércio e Indústria de Veículos Ltda, uma firma encarroçadora de veículos, nos anos de 1970⁵⁸. Portanto, percebe-se que, quanto a

55 Localizada na Avenida Munhoz da Rocha, 883, onde hoje funciona a Copava Veículos, de propriedade da família.

56 (DIÁRIO DO PARANÁ, 19 de outubro de 1963; DIÁRIO DO PARANÁ, 28 de outubro de 1965; DIÁRIO DO PARANÁ, 16 de janeiro de 1968; DIÁRIO DO PARANÁ, 10 de março de 1970).

57A fotografia mostra um ônibus FNM, da linha Olaria, com carroceria Nimbus/Furcare trafegando pela canaleta no bairro Santa Cândida, em 1972. Este registro é anterior à implantação dos ônibus expressos, em 1974. O veículo pertencia à empresa Transporte Coletivo Glória, da família Gulin.(JARKOWSKI, 2017).

58 (BAZANI, 2016).

algumas empresas de transporte, seus capitais não desenvolveram somente pela prestação de serviços, mas também por desenvolverem peças e tecnologia para o transporte de Curitiba.

3. Figuras - Logomarca da revendedora FNM do grupo Gulin



Fonte: DIÁRIO DO PARANÁ, 10 de março de 1970.

4. Figuras - Veículo de chassi FNM e carroceria Nimbus no eixo Norte, em 1972



Fonte: Blog Curitiba e Paraná Fotos Antigas.

4.3. DÉCADA DE 1970: O PLANO DIRETOR E O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE

O crescimento da população urbana de Curitiba no final dos anos de 1960 e início dos anos de 1970 passava a ter reflexos sobre os preços da tarifa, pois devido ao aumento e expansão de

linhas, os empresários tinham de adquirir novos ônibus todos os anos e, desse modo os reajustes tarifários tinham como pressuposto o correspondente aumento da frota. Em março de 1967 o aumento médio foi de 30,9%, em maio de 1968 de 29,7%, em maio de 1969 de 30,5% e em maio de 1970 o aumento foi de 22,6%, números maiores do que as respectivas majorações do salário-mínimo. Com o aumento das tarifas, também havia a pressão da municipalidade pelo cumprimento dos acordos assim como a criação de novas linhas e a extensão das existentes. (DIÁRIO POPULAR, 5 de fevereiro de 1971).

Os técnicos viam que a situação tinha piorado de 1968 ao início dos anos de 1973, pois naquela época a demanda praticamente se igualava à oferta de ônibus, entretanto, desde lá com o crescimento do número de passageiros, os cerca de 623 ônibus titulares, não conseguiam dar conta da demanda. Praticamente um terço da população de Curitiba utilizava o transporte coletivo de modo que o aumento anual do número de passageiros tinha impacto sobre o preço da quilometragem. Segundo estudos da DSUP, em 1973, cada empresa deveria fazer cerca de 600 quilômetros a mais por dia para que pudessem atender a demanda populacional adequadamente. (DIÁRIO DO PARANÁ, 9 de agosto de 1973).

A conjuntura no início dos anos de 1970 preocupava, pois além do aumento da demanda de transporte, em 1972 o governo federal submeteu os aumentos à decisão do Conselho Interministerial de Preços (CIP). Dessa maneira a Prefeitura e o DSUP se encontravam na mediação desta relação conflituosa, visto que as decisões não atendiam às demandas que os empresários levantavam e, somado a isso, o sistema de áreas seletivas se tornara ineficiente para atender à lógica territorial do crescimento urbano de Curitiba no período. Tais motivações colocaram o recém-prefeito Jaime Lerner e o diretor do DSUP Tancredo Lombardi Cunha⁵⁹ a frente de grandes questões. Paralelamente às negociações referentes aos aumentos das tarifas, ocorriam os estudos do IPPUC e departamentos afetos à urbanização de Curitiba sobre a implantação do Plano Diretor.

Em 1971, os empresários reivindicaram novo aumento. Era necessário que aumentassem a frota de acordo com o crescimento numérico de passageiros e caso não seguissem os acordos a municipalidade poderia entrar com ações para a cassação de seus alvarás. Tancredo Lombardi Cunha, que em 1971 já havia assumido o posto de presidente do Conselho de Transporte e Sinalização, além de ser o diretor do DSUP, enfrentou estas dificuldades com os empresários. Lerner assinou junto de Tancredo Lombardi um acordo com as empresas para a incorporação de 35 novos veículos à frota, com um investimento de 10 milhões de cruzeiros da Prefeitura, e caso as

59 Sua biografia será analisada no quarto capítulo

empresas não colocassem os carros dentro do prazo determinado, a municipalidade multaria as concessionárias⁶⁰. (DIÁRIO DO PARANÁ, 30 de dezembro de 1971).

Ao mesmo tempo, as áreas seletivas começavam a demonstrar certo esgotamento. O motivo dos congestionamentos em algumas ruas de Curitiba, segundo Tancredo Lombardi, diretor da DSUP na gestão de Lerner, estava no início da definição das "áreas de preferência". No início eram quatro⁶¹ áreas seletivas, que se tornaram "direito" de empresas que exploravam-nas e já em 1962 ocorreram as primeiras subdivisões, tornando a exploração mais complexa, de forma que em 1974 já se tinha oito divisões das áreas seletivas. Tem como exemplo quando, em 1968, as empresas Portão, Marechal e Glória se subdividiram para a criação da linha Nilo Peçanha. Houve outros casos em que se necessitava criarem novas linhas em vilas ou em bairros, mas isto dependeria dos acordos e subdivisões que as empresas fariam para que não houvesse desentendimentos sobre a exploração do local. (DIÁRIO DO PARANÁ, 15 de agosto de 1974).

O objetivo das áreas seletivas era evitar as "concorrências prejudiciais"; mas ao definirem as fatias da cidade de cada empresa, ocorreu o contrário. A título de exemplo, os ônibus que partiam da Praça Rui Barbosa e se dirigiam ao Portão, teriam de sair pela rua 24 de Maio ou Alferes Poli, sem poder adentrar a Av. Sete de Setembro até a Praça do Japão e dali tomar a Avenida República Argentina, pois esta era a "área de preferência" da empresa que fazia a linha Jardim Los Angeles-Centro Cívico. Para Lombardi, isto era uma forma de "concorrência ruínosa" que traria prejuízos tanto para as empresas quanto para os usuários do sistema, pois uma empresa tiraria a força da outra e, conseqüentemente, as tarifas teriam de ser reajustadas para cima⁶².

A projeção da ocupação territorial dos bairros e o seu adensamento, que havia sido um dos critérios utilizados para a concessão de 1955 (e reformulada posteriormente) não ocorreu como planejado: bairros como Portão e Boqueirão cresceram além das expectativas e isso gerava congestionamentos na medida em que para desafogar o trânsito as frotas teriam que passar pelos corredores criados com as áreas preferenciais. Parte do Conselho de Transporte e Sinalização entendia que medidas deviam ser tomadas, como distribuir os horários de funcionamento de forma mais racional entre as linhas, para se evitar os percalços. Essa "desorganização" do modelo de concessão fazia com que o aumento da frota exigido em contrato acabasse sendo um motivador de

60 Na reunião estavam presentes alguns empresários, os quais: José Carlos Stocco, Paulo Klinger, Alfredo Gulin, Francisco Zappellini, Diomar Daledone, José Francheschi, Borthoso Pelanda Neto, Luiz Martini, Paulo Reksider e Orlando Bertoldi.

61 Não há um consenso nas fontes de quantas áreas seletivas existiam quando da regulamentação do serviço. Segundo Zaruch (1975), existiam 11 áreas seletivas, operadas por 13 empresas, em 1955.

62 (DIÁRIO DO PARANÁ, 6 de maio de 1971; DIÁRIO DO PARANÁ, 23 de março de 1971; DIÁRIO DO PARANÁ, 18 de julho de 1972).

congestionamentos, uma vez que os ônibus teriam que circular dentro das “fatias” e por vezes adentrar em ruas que concentravam muitos automóveis⁶³.

Antes da formalização dos contratos em 1955, o fenômeno da concorrência ruinosa já ocorria, pois eram comuns os acidentes devido à mudança de rota e porque os passageiros ficavam sem condução pela falta de controle da oferta. Com o Plano Diretor de Transporte de 1955, houve concordância com os empresários sobre as áreas seletivas que, como já apontado, se esgotaram ao longo do tempo. O sistema funcionou até os anos de 1970, pois a cidade era muito menos habitada e não se exigia os cruzamentos de linhas sobre áreas de outras empresas. Com o tempo, número de empresas diminuiu, visto que em 1974 havia 10 empresas. Entretanto, com a criação de novas vilas e conjuntos habitacionais e consequente aumento da demanda por transporte público; cresceu a incidência de mortes por acidentes pois as empresas tinham de fazer desvios laterais para não interferirem na área de outras empresas. (DIÁRIO DO PARANÁ, 15 de agosto de 1974.).

Além dos congestionamentos e outros problemas reclamados pela população, como os atrasos e a sujeira dos veículos, a partir do ano de 1972, o aumento da tarifa deixou de ser de responsabilidade da Prefeitura e passaram a estar sob a responsabilidade do Conselho Interministerial de Preços (CIP). Deste modo, os aumentos deveriam ser repassados da DSUP ao CIP para apreciação da proposta, com os devidos cálculos técnicos incluídos, o que demandava tempo. Além disto, foram constantes as reclamações da população pela falta de troco das empresas, devido a estes reajustes realizados pelo CIP que deixavam os valores “quebrados”⁶⁴.

Quando os aumentos eram estabelecidos no nível municipal, os conselhos de transporte definiam os valores das tarifas e os apresentavam para sanção do prefeito. A análise técnica estava sob a incumbência do DSUP que levava em consideração alguns fatores como a percentagem de aumento do custo de cada linha, considerando o número de passageiros transportados por quilômetro rodado. Para isto eram estudados o preço da gasolina, pneus, óleo, lavagem, lubrificação etc. mais o salário dos motoristas e cobradores. Em seguida o departamento calculava o aumento ou a diminuição do número de passageiros de cada linha. A partir deste cálculo - o aumento dos custos e a quilometragem percorrida pelo ônibus - era então estabelecido o novo aumento. As linhas não tinham valores fixos e os aumentos não eram iguais. Somando-se todas as linhas e tirando a média, era como se dizia, o aumento percentual geral da tarifa. (DIÁRIO DO PARANÁ, 13 de março de 1970).

63 (DIÁRIO DO PARANÁ, 6 de maio de 1971; DIÁRIO DO PARANÁ, 23 de março de 1971; DIÁRIO DO PARANÁ, 18 de julho de 1972).

64 (DIÁRIO DO PARANÁ, 16 de março de 1972; DIÁRIO DO PARANÁ, 27 de julho de 1973; DIÁRIO DO PARANÁ, 5 de agosto de 1973).

A mudança sobre a definição do preço da tarifa significava uma alteração da arena dos conflitos entre o Estado e os empresários, afinal, passando a tutela para o governo federal, as formas de pressão dos empresários acabavam por colocar a municipalidade em uma situação complicada, visto que dependeria do aval superior para poder pleitear novos aumentos. O CIP, por sua vez, poderia negar os aumentos desejados ou demorar para dar o veredicto sobre o reajuste final. Um destes casos, foi relatado quando as empresas retiraram alguns de seus veículos de circulação devido à demora. Até então os aumentos tendiam a acontecer periodicamente após os reajustes de salário-mínimo, geralmente no mês de junho. Na segunda quinzena de julho de 1972 ainda não se tinha reajustado e nada havia sido decidido sobre o assunto. Os empresários afirmavam que peças, combustíveis, acessórios e o salário dos motoristas e cobradores haviam aumentado, mas o mesmo não havia ocorrido com a sua arrecadação, e pressionavam a municipalidade reduzindo a oferta e afirmavam que não assinariam compromissos de renovação de frota e nem extensão de linhas caso não houvesse reajuste. Estes alegavam que a situação estava difícilíssima, e que a exigência contratual de renovação das frotas de três em três meses não poderia ser cumprida. Para isto era necessário que o dinheiro fosse depositado com antecedência, mas dependiam dos reajustes para que isto fosse realizado, conforme afirmou um funcionário da empresa Nossa Senhora do Carmo em 1972, ao jornal Diário do Paraná⁶⁵.

Assim, a prefeitura conseguiu chegar a um consenso com os empresários a respeito da renovação de frota e extensão de linhas, somente após ceder às demandas empresariais e enviar ao CIP a proposta de reajuste de 27%. No entanto, o conselho considerou o percentual muito acima da média nacional naquele momento, que se aproximava de 17%, e não concedeu o aumento desejado pelas empresas. Embora seus pedidos não tenham sido atendidos, as concessionárias assinaram um termo de compromisso para renovaram a frota em 25 veículos naquele período, após um longo período de incerteza sobre a questão da renovação da frota (Figura 5)⁶⁶. (DIÁRIO DO PARANÁ, 12 de setembro de 1972).

65 (DIÁRIO DO PARANÁ, 18 de julho de 1972; DIÁRIO DO PARANÁ, 19 de julho de 1972).

66 Estão reunidos da direita para a esquerda, o diretor da DSUP Tancredo Lombardi Cunha e o prefeito Jaime Lerner. Os empresários que estavam presentes eram João Grochovicz (Auto Viação Marechal), Paulo Kronger (Auto Viação Copa Verde), Orlando Bertoldi (Auto Viação Mercês), Bertolo Pellanda Netto (Auto Viação Redentor), Franciso Zapellini (Viação Nossa Senhora da Luz), José Luiz Francheschi (Auto Viação Nossa Senhora do Carmo), Diomar Dalledone (Auto Viação Cristo Rei), Paulo Julio Reksidler (Auto Viação Curitiba) Luiz Martini (Auto Viação Agua Verde). A Auto Viação Glória não compareceu a esta reunião.

5. Figuras - Empresários assinam o termo de compromisso de renovação de frota em 1972



Fonte: Diário do Paraná, 16 de setembro de 1972.

Apesar dos problemas relatados acima, na gestão de Lerner, a relação entre empresários e municipalidade passou a ser vista de maneira positiva. Segundo o jornal Diário do Paraná em matéria de 29 de agosto de 1973 havia entre eles um perfeito entrosamento com, inclusive, a afirmação do prefeito de que "realmente [as empresas] estão desempenhadas num trabalho em favor do público usuário [...] visando sempre o melhor atendimento ao público" (DIÁRIO DO PARANÁ, 29 de agosto de 1973). A relação entre Lerner e empresários se tornou mais forte a partir da implantação do Plano Diretor, como se apresenta no próximo subcapítulo. Ver-se-á que a infraestrutura construída possibilitou o desenvolvimento dos capitais das empresas que atuavam na região Norte, Sul, Leste e Oeste e que os conflitos entre ambas partes acabaram por beneficiar os agentes da iniciativa privada.

4.4. A IMPLANTAÇÃO DO PLANO DIRETOR E O GOVERNO JAIME LERNER (1971-1974)

Em agosto de 1972 formou-se uma comissão do IPPUC responsável por estudar a implantação do sistema expresso na cidade, na qual estavam o presidente do IPPUC Rafael Dely⁶⁷,

⁶⁷ Rafael Dely nasceu em 13 de março de 1939, em Curitiba. Formado em Arquitetura, na primeira turma da UFPR. Ele esteve a frente do Plano da Região Metropolitana de Assunção (Paraguai) e do Plano de Desenvolvimento dos Municípios Lindeiros do Lago de Itipú. Foi diretor do presidente do IPPUC entre 1972 e 1975, quando se executaram as obras do Plano Diretor de Curitiba. (SCHENKEL, 2007).

além de Omar Akel⁶⁸ e Tancredo Lombardi Cunha. Os estudos tinham o objetivo de implantar o sistema expresso de ônibus atualizado, visto que o antigo apresentava pontos conflitantes e problemas decorrentes do crescimento urbano. Os técnicos prezavam pela circulação feita de modo pensado conjuntamente com os pontos de parada de cada linha, e por isso, definiram terminais de transporte coletivo e de táxi como a solução mais adequada para desafogar o centro da cidade. Nesta perspectiva, os complexos funcionariam como um polo de desenvolvimento urbano, os quais poderiam atrair dinâmica econômica para suas regiões⁶⁹.

As vias estruturais nasceram do trinômio uso do solo, transporte de massa e circulação e foram implantadas aproveitando os eixos que haviam se desenvolvido desde o início dos transportes na cidade. O zoneamento surgiu com o Plano Agache, que propunha um planejamento radiocêntrico, mas com o desenvolvimento de outros centros, como o Bacacheri, Portão, Batel, o Plano acabou não sendo suficiente. Com o novo Plano Diretor, a Lei de Zoneamento assumiu uma estrutura linear. O processo de racionalização do serviço de transporte, inclusive, antecipou-se ao próprio projeto do governo federal. Os veículos particulares foram afastados da área central com a construção dos calçadões, com o objetivo de privilegiar o passeio do pedestre e além disso, com a implantação do sistema de ônibus Expressos, pretendia-se reduzir as viagens de coletivos que partiam dos bairros diretamente ao centro, desafogando o tráfego na área central da cidade⁷⁰.

Os eixos começaram a ser implantados entre 1972 e em 1973 o primeiro trecho da Avenida João Gualberto estava em sua fase de conclusão e a avenida que comportariam as três pistas paralelas estava sendo alargada. A Avenida Estrutural Norte compreenderia a avenida João Gualberto, a avenida Paraná, até o bairro do Atuba, encontrando a BR-116. No lado oposto, a estrutural sul englobaria a Cruz Machado, Augusto Stelfeld e Fernando Moreira, indo de encontro a BR-277⁷¹. Karlos Rischbieter⁷² lembra que para implementação do plano diretor de Curitiba, Jaime Lerner teve de pensar em uma proposta a ser apresentada ao BADEP – extinto banco financiador de obras – para que aceitassem investir no planejamento da cidade.

68 Omar Akel, formado em Arquitetura pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Foi diretor técnico da Cohab, presidente do IPPUC, do Iparde e da Mineropar. Além disso foi administrador da Regional da Matriz de Curitiba e em 2015 assumiu a presidência da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (Comec). (ABAR, 2018)

69 DIÁRIO DO PARANÁ, 20 de agosto de 1972.

70 DIÁRIO DO PARANÁ, 20 de janeiro de 1977.

71 DIÁRIO DO PARANÁ, 4 de abril de 1974.

72 Karlos Rischbieter é engenheiro civil. Foi presidente da Companhia de Desenvolvimento do Paraná -Codepar (1962/1964); do Banco de Desenvolvimento do Paraná – Badep (1972/1974). No governo Geisel presidiu a Caixa Econômica Federal (1974/1977), o Banco do Brasil (1977/1979), e foi ministro da Fazenda (1979/1980). Presidiu o Conselho Consultivo da Volvo do Brasil Veículos de 1980 a 1994. (CAMARGO, 2004, p. 201; IPPUC, 1990, p.14) .

Tinha-se o instrumento (banco financiador, o extinto BADEP) e a década de 70 era uma década boa para o Brasil. Faltavam contudo o atrativo físico. Então Jaime [...] com aquela imaginação privilegiada, inventou a ideia da indústria num parque. A indústria num jardim. Aí tudo começou". (IPPUC, 1990, p.15)

A área da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) já estava prevista no PPU, entretanto, somente anos depois, quando da implantação do Plano Diretor é que o IPPUC e Lerner procuraram realizar um projeto de impacto, com uma política muito agressiva de atração de investimentos. (IPPUC, 1990, p. 8). Rischbieter acrescentou:

Cassio Taniguchi era na época o responsável pela implantação da CIC, pois era o presidente da URBS, o órgão incumbido das obras de infraestrutura na cidade. Para a criação do polo, o escritório de Jorge Wilhelm, que já havia participado da criação do Plano Diretor da cidade, em parceria do IPPUC e da URBS, conceberam o projeto. A área somente foi viabilizada devido ao orçamento de investimento Municipal, que na época correspondia a 30% da receita global – sendo que hoje este percentual é muito menor - e de recursos financiados. (IPPUC, 1990, pp.15-23).

Em entrevista dada ao jornal O Cruzeiro, publicada em 24 de abril de 2013, Fric Kerin⁷³ comentou que o IPPUC realizou um empreendimento visionário, ao implementar o *Bus Rapid Transit* (BRT) – termo em inglês utilizado para os veículos que circulam em vias exclusivas - antes mesmo deste conceito ser criado nos EUA. A intenção do planejamento segundo o economista era escoar rapidamente os ônibus coletivos e lembrou que, quando Lerner assumiu a Prefeitura de Curitiba, em 1970, a cidade se caracterizava ainda como uma cidade universitária, mas com uma economia fraca e uma população de aproximadamente 700 mil habitantes. O transporte, portanto, veio a ser uma política que previu a atração de indústrias e novos investimentos para Curitiba. "Falava-se em metrô e Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), mas os investimentos eram altos. Então optamos por utilizar os próprios ônibus, investindo não em novos equipamentos, mas sim, na via, com a implantação de uma canaleta exclusiva".(SILVA, 2013).

⁷³ Fric Kerin é economista e especialista em transporte²¹, foi presidente da Urbs entre os anos de 1997 e 2000, atuando no cargo durante os governos de Cassio Taniguchi. Antes disso, Fric Kerin também foi funcionário do IPPUC durante a presidência de Cassio Taniguchi - sendo membro do Conselho Deliberativo do instituto- e Superintendente da Secretaria Estadual do Planejamento e Coordenação Geral entre os anos de 1994 e 1996, porém, foi exonerado pelo governador Jaime Lerner em setembro de 1996. Durante sua presidência na URBS, a equipe de diretores de sua gestão foi composta por Twadorski e Euclides Rovani. Sua gestão ficou conhecida após a denúncia feita por Massaranduba que denunciou a URBS por ter sido condescendente com as multas de trânsito dos ônibus das empresas de transporte. (NAZARENO, 2005, p.141; DECRETO MUNICIPAL N° 531/1989; DECRETO ESTADUAL N° 2271 – 11/09/96; FOLHA POPULAR, 9 a 22 de novembro de 1996).

Conforme matéria do jornal Gazeta do Povo, em maio de 1974, o prefeito Jaime Lerner explicou, em linhas gerais, as ideias por detrás do novo ônibus Expresso. O jornal redigiu da seguinte forma:

“A crise do petróleo, muita afluência de veículos para a área central, congestionamentos constantes, toda uma confusão no transporte de massa em Curitiba, fazem do ônibus expresso uma revolução do transporte de massa. A filosofia do sistema é esta: não se usa mais o carro para ir ao centro. Isso não quer dizer que o automóvel seja proibido, mas sim, partindo-se de qualquer ponto da cidade se toma o ônibus convencional até os pontos de troca de transporte (66 ao todo). Lá espera no máximo cinco minutos pelo expresso, que o levará até o centro. O custo de passagem nos dois carros será de 50 centavos, enquanto o IPPUC e a Prefeitura estudam melhor forma de pagamento”. (CAMARGO, 2004, p. 64).

Antes mesmo de entrar em operação o plano chamou a atenção do Banco Mundial ao afirmar em abril de 1974, que “o desenvolvimento dos transportes urbanos está mais adiantado em Curitiba do que em qualquer outra parte do mundo, porque os técnicos vêm traduzindo as ideias em ação” e, ao se referir sobre as vias exclusivas para coletivos embora já existissem em outras partes do mundo, “somente em Curitiba há uma participação integrada com outros projetos de transportes”, expressões estas utilizadas pelo chefe do departamento de Planejamento Urbano e Projeto de Transporte Urbanos do banco, Richard Woodford. (DIÁRIO DO PARANÁ, 6 de abril de 1974).

Tais empreendimentos chamavam a atenção internacional a Curitiba exatamente por apresentar um planejamento que priorizava o uso do transporte coletivo, apresentando-se, ao mesmo passo, como uma alternativa ao uso indiscriminado de combustível por veículos individuais. No Brasil, a partir de 1975 os investimentos federais se sustentaram por meio do Fundo de Desenvolvimento do Transporte (FDTU) e Empresa Brasileira de Transportes Urbano (EBTU), em 1976. Como Curitiba estava avançada neste quesito, frente a outras metrópoles do Brasil e do mundo, recebeu investimentos do Banco Mundial e teve prioridade dos órgãos recém-criados pelo governo federal, além de receber investimentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), demonstrando que Lerner e, posteriormente, Saul Raiz souberam aproveitar a janela de oportunidades decorrente da crise do petróleo. (NEVES, 2006, p.105).

Os ônibus expressos tiveram inauguração no dia 22 de setembro de 1974, quando estrearam os 20 primeiros veículos na via estrutural. Na fase inicial foi implantada esta frota que percorreria a canaletta com exclusividade: 8 veículos na estrutural Norte e 12 na Sul.. No início as linhas Norte e Sul passavam pelos bairros do Centro, Glória, Juvevê, Cabral, Bacacheri, Vila Tingui e Santa

Cândida, enquanto no sentido Sul atenderia os bairros do Água Verde, Portão, Novo Mundo e Pinheirinho, e no centro da cidade, o ponto de parada era a Praça Generoso Marques, em frente ao atual Paço da Liberdade de Curitiba (à época Museu Paranaense)⁷⁴.

Em relação à operação, o novo sistema era composto, além dos ônibus expressos, por ônibus alimentadores para a via estrutural, de forma que o passageiro conseguia chegar até o centro da cidade. Por exemplo, um morador do Jardim Aliança pegava o ônibus da linha que o levaria até a estação do Santa Cândida (que tinha previsão de ser um terminal), e lá embarcaria no expresso para poder ir ao centro. Com relação à passagem, o usuário pagava um valor na hora que entrava no alimentador e lá também recebia um “ticket” que concedia o direito de tomar um ônibus na estação onde estava o expresso. Caso não utilizasse com o expresso, o ticket dava a ele a possibilidade de usá-lo para retornar à sua moradia. Como estes tickets eram entregues apenas nos alimentadores, caso o usuário pegasse primeiramente o expresso, pagaria aí o valor da passagem e caso necessitasse tomar um alimentador no terminal, deveria pagar novamente o valor da passagem correspondente à linha alimentadora, entretanto, neste ônibus ele receberia o ticket, que poderia utilizar em outra viagem. (DIÁRIO DO PARANÁ, 4 de abril de 1974).

No início de sua implantação, as reformas e a mudança do sistema de transporte geraram conflitos entre municipalidade e sociedade civil. Importantes ruas do antigo comércio de Curitiba foram fechadas para o tráfego de veículo ou para adaptações ao novo modelo, com conflitos entre comerciantes e a municipalidade. Entretanto, reconhecidamente, Lerner investiu fortemente em campanhas publicitárias em torno das diversas transformações na cidade, para que a população pudesse se convencer da necessidade e da concretização de certas obras, como afirmou Francisca Maria Garfunkel Rischbieter⁷⁵, ex-colega de IPPUC, do então prefeito Jaime Lerner, em depoimento ao Memória da Curitiba Urbana.

Um fenômeno fantástico que o Jaime provou em Curitiba foi a conscientização da cidade, pelos seus habitantes. Curitiba era uma cidade, à época, menos liberada. A classe média era dominante. Esta classe média inteira se empolgou com a cidade. Onde você ia, discutia-se a cidade: chás de senhoras, jantares, reuniões da *society*. A cidade era um motivo de discussão: “Isto achei certo, isto errado”. Era lindo de ver, aquela coisa empolgante. É que havia muita coisa a fazer e estava sendo feita. (IPPUC, 1990^a, p.5).

74 (CAMARGO, 2004, p. 41 – 53; DIÁRIO DO PARANÁ, 4 de abril de 1974; GAZETA DO POVO, 3 de fevereiro de 1974; DIÁRIO DO PARANÁ, 4 de abril de 1974).

75 Francisca Maria Garfunkel Rishbieter nasceu em Santos, no dia 25 de setembro de 1929. Veio Para Curitiba em 1942 e se formou em Engenharia, pela UFPR em 1950. Trabalhou na Prefeitura desde 1952, na divisão de Pavimentação. Em 1963 tornou-se diretora do Departamento de Urbanismo e em 1965 fez parte da equipe do APPUC. Além disso, foi assessora de Jaime Lerner, desde sua primeira gestão como Prefeito. Faleceu em Curitiba, em 27 de agosto de 1989. (IPPUC, 1990^a, p.1).

Por parte dos empresários do transporte coletivo, a aceitação do novo Plano Diretor não foi imediata. Para a via estrutural, que atravessaria a cidade de norte a sul (ou de nordeste a sudoeste) teve de se dividir em duas linhas: uma Norte e outra Sul. Isto ocorreu porque onde os expressos trafegavam na região Norte era a área seletiva da empresa Glória, da família Gulin, enquanto que a via que passava pela região Sul era de propriedade da empresa Redentor, de Pellanda. Chegou-se à proposta de uma superposição no centro entre as duas linhas, em que o usuário deveria pagar outra passagem para tomar o ônibus de outra empresa. Para se ter uma noção da arrecadação, segundo o cálculo da DSUP, a linha Norte tinha, em 1974, uma média de 18.822 passageiros por dia, enquanto a Sul, 34.609 passageiros por dia. (DIÁRIO DO PARANÁ, 14 de junho de 1974).

Lerner afirmou à imprensa que não havia privilégio na escolha das empresas que operariam nas áreas do expresso, pois cada empresa já tinha sua área seletiva na cidade, entretanto, a Prefeitura fez valer a cláusula dos contratos que vigoravam desde Ney Braga, a qual estipulava que o tipo de ônibus utilizado seria determinado pela municipalidade. Neste caso, os empresários tiveram de arcar com parte do custo dos novos ônibus expressos que, além de serem um investimento de risco, não poderiam ser utilizados para fazer outros itinerários, já que tinham características próprias para servirem as canaletas. Ao mesmo passo, as empresas tiveram então de se adequar às normas de transporte, o que acabou fazendo com que tivessem de se juntar em consórcios que, inclusive, deram origem às atuais empresas de transporte⁷⁶.

Segundo a Prefeitura, embora a política de divisão da cidade em áreas seletivas tenha sido um impeditivo à implantação da via estrutural em seu início, a anulação poderia gerar uma "concorrência ruinosa". "Os ônibus iriam interferir em diversas áreas, correndo cada qual o que mais puder, para apanhar passageiros em longas filas e deixando de lado pontos onde houver um ou dois usuários", disse uma fonte da Prefeitura ao jornal O Diário do Paraná em 15 de agosto de 1974. Naquele ano as áreas seletivas estavam divididas da seguinte forma: 1 A (Marechal e Glória); 1B (Marechal e Carmo); 2A (Glória e Copa Verde); 2B (Copa Verde, Redentor, Glória e Marechal); 3A (Nossa Senhora da Luz); 3B (Nossa Senhora da Luz); 4A (Cristo Rei) e 4B (Mercês e Curitiba)⁷⁷. (DIÁRIO DO PARANÁ, 15 de agosto de 1974).

Tancredo Cunha, que era diretor do DSUP na ocasião da implantação, ilustrou um curioso caso vivenciado por ele quando estava presente no comboio que levou o Presidente e General

76 (DIÁRIO DO PARANÁ, 18 de setembro de 1974; OLIVEIRA, 2000, p.138-140).

77 Não foram encontradas referências a divisões da cidade de Curitiba como a apresentada pela fonte, tampouco um mapa de divisões das áreas seletivas. Supõe-se que estas oito subdivisões sejam medidas adotadas pelas empresas e Prefeitura, sobre as linhas totais que existiam em Curitiba no ano de 1974.

Ernesto Geisel a conhecer a nova linha Expressa Norte/Sul de Curitiba e contou sobre o clima de tensão, na ocasião, devido a divisão destes trechos.

Entre os fatos curiosos ocorridos durante minha permanência no DSUP, um fato interessante ocorreu na inauguração da linha Expressa Norte/Sul, em 1974, que ligava a região do Portão à Praça Generoso Marques. O regime militar predominava, e o presidente e general Ernesto Geisel veio para a inauguração dessa linha. O segurança, um coronel, depois de conhecer o trajeto percorrido, compreendendo as avenidas República Argentina e Sete de Setembro até o centro, disse-me: ‘ O senhor – como se fosse um preposto dele – vai em pé, ao lado do motorista, controlando a velocidade do ônibus. Não quero qualquer imprevisto nesse percurso’. Respondi, prontamente: ‘Pois não, coronel’. Claro, estava preocupado para que nada acontecesse, até que chegamos na altura de um posto de gasolina da República Argentina, perto da Praça do Japão. Um empregado lavava um automóvel. Talvez sabendo da presença da comitiva presidencial, saiu correndo, atravessou a canaleta e parecia querer jogar-se em frente ao Expresso. O motorista freou bruscamente assustando os passageiros, mas o cidadão queria só acenar para o presidente, porque sabia que Geisel estava naquele ônibus”. (CAMARGO, 2004, p. 199).

Como observado, a implantação ocorreu em um período marcado pelo regime autoritário, cuja a característica principal era o planejamento centralizado. Do início do projeto do Plano Diretor até a execução de suas obras, não houve participação dos movimentos sociais, que sequer tinham representação nos conselhos municipais de transporte. Isto facilitou a intervenção vertical da municipalidade, para implantar o sistema expresso, embora, segundo Euclides Rovani⁷⁸, com o objetivo de executar o sistema, o poder local e os planejadores urbanos precisaram, mesmo assim, do auxílio da iniciativa privada, pois na administração pública não havia os quadros qualificados para as questões do transporte. Deste modo, em 1974 contrataram Rovani para assumir um cargo no IPPUC, quando estava na empresa Nossa Senhora da Penha, firma de transporte coletivo intermunicipal. Acontece que a empresa também fazia parte do Sindicato das empresas de transporte municipal, de modo que pelo menos um funcionário próximo aos empresários passou a estar na

78 Euclides Rovani nasceu em Aratiba, Rio Grande do Sul, formou-se em Administração de Empresas pela Faculdade de Administração e Ciências Econômicas da PUC-PR. Começou sua vida profissional na empresa Nossa Senhora da Penha como estagiário, chegando a assumir o comando de empresas incorporadas na Bahia e Porto Alegre, além de comandar as todas as linhas operadas pelas empresas no Paraná, Santa Catarina e Rio de Janeiro. Em 1974, Rovani foi convidado a deixar a Penha para assumir a responsabilidade de ajudar a implantar o sistema de ônibus expressos em Curitiba, ocupando cargos no IPPUC. Primeiramente foi convidado a assumir um cargo no Setor de Transporte no instituto em 1974 para pôr em prática o sistema de ônibus expresso, chegando a representar o instituto no Conselho Municipal de Transporte em 1979 (Decreto 44/1980). Licenciou-se em 1983 para implantar o sistema de corredores exclusivos e a integração do sistema de transporte coletivo de Manaus. Em 1985 retornou à URBS e em 1990 foi Diretor de Operações do Sistema de Transporte Coletivo, além de ocupar a Direção de Transportes durante a presidência de Fric Kerin a frente da URBS. (IPPUC, 1990b, p.67; CAMARGO., 2004, p.75).

administração pública, durante o período em que Lerner negociava a implantação das vias estruturais sobre as áreas seletivas de Curitiba⁷⁹.

Paralelamente às mudanças administrativas, ocorreram as mudanças infraestruturais no sistema de transporte. Para se ter uma noção da mudança gerada no sistema, em 1960 eram 56 linhas, transportando 143.100 passageiros/dia, enquanto em 1973 havia aumentado o número para 111 linhas, com demanda de 668.170 passageiros/dia e em 1974, com o sistema em operação, eram 677.019 usuários por dia. Segundo matéria publicada no O Estado do Paraná, de 17 de julho de 1974, Curitiba contava com 639 ônibus, dos quais 427 com menos de 5 anos de fabricação. Em relação à tarifa, durante o governo de Lerner, ela passou por pelo menos 4 reajustes, sendo que 3 foram reajustes paralelos ao aumento do salário-mínimo (Tabela 1). (CAMARGO, 2004).

1. Tabela - Impacto da tarifa sobre o salário-mínimo (1973-1974)

Período	Tarifa em Cr\$	Salário Mínimo em Cr\$	Percentual de 50 viagens/mês do salário
Abril de 1973	Cr\$0,35	Cr\$268,8	0,19
Abril de 1974	Cr\$0,4	Cr\$312,00	0,12
Maio de 1974	Cr\$0,45	Cr\$376,8	0,12
Agosto de 1974	Cr\$0,55	inalterado	0,15

Fonte: CAMARGO, 2004. Elaboração do autor.

79 (CAMARGO, 2004, p.75; IPPUC, 1990b, p.69; NEVES, 2006, p. 103-104).

4.5. O GOVERNO DE SAUL RAIZ ⁸⁰(1975-1979)

Em 1975 Saul Raiz foi indicado à Prefeitura e nomeou novamente Tancredo Lombardi Cunha como diretor do DSUP. Além disso, no IPPUC, o arquiteto Lubomir Ficinski Dunin⁸¹ substituiu Rafael Dely na presidência do órgão. A gestão do prefeito ficou marcada, na questão do transporte, por ter conseguido trazer para Curitiba vultuoso investimento do Governo Federal para desenvolvimento e conclusão de obras referentes ao ônibus expresso, e além de disto, Saul Raiz foi o responsável por trazer a multinacional Volvo para o país, aliando estrategicamente o capital estrangeiro à produção de chassis para os novos expressos – os articulados - que a Prefeitura pretendia implementar na cidade⁸².

Nesta segunda metade da década de 1976, houve um processo de desenvolvimento do serviço de transporte, que incorporou outros mercados que não somente o de prestação dos serviços de transportes. No dia 22 de setembro de 1976, no clube Concórdia, foi realizada a cerimônia de lançamento dos novos modelos de ônibus expresso fabricados pela Nimbus e que serviriam ao sistema. Estavam presentes na reunião, Lubomir Ficinski (presidente do IPPUC); e diretores das Concessionárias Divesa, da Mercedes Benz no Brasil e diretores da Nimbus, mas além destes, estavam presentes dois agentes que merecem a atenção devida neste trabalho: Bernardo Fedalto - histórico administrador do transporte da cidade - esteve como diretor representante da Divesa e Waldemar Reksiedler⁸³ - representante da família Reksidler, que tinha capitais no serviço de transporte de Curitiba – estava representando a direção da concessionária Nimbus. Portanto, dois agentes próximos aos empresários do transporte – um por ter auxiliado a manutenção das áreas seletivas e outro por ser da mesma família de um dos empresários- estavam na direção de empresas

80 Saul Raiz é engenheiro civil. Foi diretor do Departamento de Urbanismo da Prefeitura de Curitiba, em 1952, ano da elaboração do primeiro Plano Diretor, quando a cidade foi considerada a de maior progresso no Brasil pelo Instituto Brasileiro de Administração; diretor-geral do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná – DER- PR (1961/1965); secretário de Estado dos Transportes (1966/1967); prefeito de Curitiba (1975/1979); secretário de Estado para Assuntos de Desenvolvimento dos Municípios do Paraná (1981/1982). (IPPUC, 1990b, p.54).

81 Engenheiro civil e arquiteto. Presidiu o IPPUC de 1971 a 1972 e de 1975 a 1979. Foi diretor-geral e secretário de Estado de Desenvolvimento dos Municípios do Paraná (1981/1983). De 1983 a 1994 atuou como consultor para diversos organismos internacionais. Foi secretário de Estado do Desenvolvimento Urbano do Paraná, responsável pela implantação e coordenação do Projeto Paraná Urbano. Criou o Paranacidade, que fazia a gestão do Fundo Público para o Desenvolvimento dos Municípios do Paraná – FDU. (CAMARGO, 2004, p.208; IPPUC, 1990a, p.12).

82 Antes da Volvo produzir os veículos, a Nimbus – empresa da Mercedes-Benz - era a responsável pelos chassis que funcionavam nas canaletas de Curitiba, e era a empresa a responsável pela renovação da frota de Curitiba.

83 A família Reksidler (variação de Reksiedler) esteve ligada a Auto Viação Curitiba.

que revendiam e fabricavam peças para os veículos utilizados no sistema de transporte coletivo de Curitiba. (DIÁRIO DO PARANÁ, 23 de setembro de 1976).

No bojo do processo de desenvolvimento do serviço, Saul Raiz foi a Brasília pleitear o investimento sobre o sistema de transporte coletivo de Curitiba que já estava em andamento, mas necessitava de expansão e tecnologia para efetivação dos objetivos propostos. O prefeito conseguiu a aprovação do Governo Federal de Cr\$ 1,05 bilhão para o triênio 1976/1979, dos quais Cr\$940 milhões estavam destinados ao setor de transporte e circulação. Estes investimentos foram aprovados pelo Conselho Nacional de Política Urbana (CNPUR) e teriam como fonte de recursos o Fundo Nacional de Apoio do Desenvolvimento Urbano (FNDU). (CAMARGO, 2004, p. 84).

O Município realizou um convênio com o Banco de Desenvolvimento do Estado do Paraná (BADEP) e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), no valor de Cr\$ 20.360.000,00 (a fonte não possibilita uma análise precisa do primeiro número da casa das centenas de milhares) para a implantação do programa de Expansão da Capacidade Operacional do Transporte de Massa, que previa a aquisição de 68 novos ônibus expressos para o ano de 1977. Para isto, foi instituído um Fundo Rotativo, no qual a EBTU investiu aproximadamente 10 milhões de cruzeiros a fundo perdido, para o fomento de tecnologia e serviço de transporte coletivo em Curitiba. Os novos veículos foram distribuídos entre as empresas Auto Viação Glória, Auto Viação Redentor e Auto Viação Carmo, que iriam prestar os serviços no recém-criado eixo estrutural do Boqueirão. Cada veículo custou cerca Cr\$ 500.000,00, financiados pelo governo federal por meio da EBTU com 35% do valor, sem juros e sem correções monetárias, enquanto o BADEP entrou com cerca de 55% dos recursos, sobrando apenas 10% dos investimentos embolsado pelas empresas. A empresa Glória, que explorava a linha norte, colocaria 11 novos ônibus, a Redentor 17 enquanto a Nossa Senhora do Carmo adquiriu 40 veículos novos, já que a linha do Boqueirão estrearia naquele ano, especificamente em 5 de novembro de 1977⁸⁴. E além do financiamento estatal, o governo Saul Raiz desenvolveu a concorrência do mercado de fabricação de veículos, visto que trouxe ao país a montadora da multinacional Volvo, pensando estrategicamente no fornecimento dos chassis de expressos que poderiam ser produzidos pela empresa. Em 16 de agosto de 1978 a Volvo apresentou o ônibus articulado, que comportava 158 passageiros muito acima da capacidade dos antigos expressos Nimbus. (CAMARGO, 2004, p.96).

Em relação ao preço das tarifas, durante a gestão de Saul Raiz houve pelo menos 7 aumentos dos quais um não foi acompanhado do aumento do salário mínimo. Em 1975 a frota de 520 ônibus

84 (DIÁRIO DO PARANÁ, 12 de janeiro de 1977; CAMARGO 2004, p. 85- 86).

convencionais e 36 expressos transportavam de segunda a sexta-feira cerca de 620 mil passageiros por dia, sendo 43.224 transportados na linha Sul de ônibus expressos e 23.565 na linha Norte. Na época, o custo do quilômetro rodado pelo expresso (Cr\$3,66) era maior do que os convencionais (Cr\$ 3,00); entretanto era a linha que recebia o maior contingente de passageiros, o que compensava, o preço final da tarifa. Já em 1977, 885 veículos foram distribuídos em 139 linhas, atendendo a uma média de passageiro por dias de aproximadamente 702.006, enquanto em 1979 o número de usuários havia aumentado para 737.217 passageiros. Portanto, em 4 anos houve um acréscimo médio de mais de 100 mil passageiros no sistema de transporte coletivo de Curitiba (Tabela 2)⁸⁵.

2. Tabela - Impacto da tarifa sobre o salário-mínimo (1975-1979)

Período	Tarifa em Cr\$	Salário Mínimo em Cr\$	Percentual de 50 viagens/mês do salário
Abril de 1975	Cr\$0,70	Cr\$376,80	9,29
Novembro de 1975	Cr\$0,90	Cr\$532,80	8,25
Abril de 1976	Cr\$1,20	Cr\$768,00	7,81
Mai de 1977	Cr\$1,50	Cr\$1106,40	6,78
Janeiro de 1978	Cr\$1,80	inalterado	8,13
Julho de 1978	Cr\$2,20	Cr\$1560,00	7,05
Janeiro de 1979	Cr\$3,00	Cr\$2268,00	6,61

Fonte: CAMARGO, 2004. Elaboração do autor.

4.6. O SEGUNDO GOVERNO JAIME LERNER (1979-1982)

Em 1979 Jaime Lerner (PDT) assumiu o seu segundo mandato como prefeito de Curitiba e marcou a sua gestão com duas importantes mudanças para a população: a primeira foi a tarifa

⁸⁵ (CAMARGO, 2004, p. 86; DIÁRIO DO PARANÁ, 15 de novembro de 1975).

social, que findava os preços aleatórios que estavam em vigência até então e estabelecia uma tarifa única para todo o sistema de transporte de Curitiba; e a segunda mudança se refere ao início da Rede Integrada de Transporte (RIT), que passou a ligar o serviço metropolitano de transporte ao sistema de transporte de Curitiba e, ao mesmo passo, determinava o fim das áreas seletivas. Mas além destas mudanças quanto à política pública de transporte, ocorreu uma importante mudança no mercado de transporte coletivo de Curitiba, pois a empresa Redentor, a maior de Curitiba, foi comprada pelo Grupo Gulin, que dali em diante passou a ter o monopólio do transporte de Curitiba.

Em fevereiro de 1980 foi formada uma comissão para se estudar uma tarifa única, chamada de tarifa social. Presidida pelo Diretor do DSUP, Tancredo Lombardi, a comissão era composta pelo presidente do IPPUC Carlos Eduardo Ceneviva⁸⁶, pelo Coordenador Geral da Prefeitura, na época, Cássio Taniguchi⁸⁷, e tinha representação do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros. Essa tarifa tinha o objetivo de implantar uma única tarifa para todas as linhas de transporte coletivo da cidade, pois até então cada linha tinha valor específico. Para isso foi criada a Câmara de Compensação que, basicamente, era um mecanismo de controle que garantia o equilíbrio financeiro entre despesas e receitas adquiridas pelas empresas, sem que houvesse prejuízos. No dia 28 de abril de 1980 apresentaram a conclusão: a Prefeitura anunciou a tarifa social única, entretanto, aumentou a tarifa em 10%, de Cr\$ 5,00 para Cr\$ 5,50, sem o reajuste correspondente do salário-mínimo. A mudança, além de compensar empresas que atuavam em linhas que arrecadavam menos, beneficiou os passageiros mais pobres, que moravam ou trabalhavam em bairros mais distantes do centro da cidade. No dia 1º de maio a tarifa social foi oficialmente instituída pelo Decreto Nº

86 Carlos Eduardo Ceneviva nasceu em Catanduva (SP), em 1937, porém estudou o ginásio e o Ensino científico em Londrina. Em 1968, formou-se na primeira turma de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Paraná (UFPR), passando a integrar a equipe do IPPUC em 1971, participando ativamente da implantação do Plano Diretor. Em 1973 assumiu a supervisão de Planejamento do instituto com participação direta no detalhamento dos setores estruturais e na implantação dos ônibus expresso. Presidiu o IPPUC entre 1979 e 1980, época em que foi implantada a Rede Integrada de Transporte, com o fechamento dos terminais e tarifa única. Em 1989 passou a presidir a URBS, tendo encaminhado o processo de incremento da Rede Integrada, com a implantação, em 1991, das Linhas Diretas (Ligeirinhos) e estações-tubo fora das canaletas. Em 1992, implantou os biarticulados no eixo Boqueirão e em 1995, a frente da URBS, durante a primeira gestão do prefeito Rafael Greca, implantou os ônibus biarticulados. Até meados dos anos 2000, Ceneviva desenvolveu estudos e projetos de mobilidade no Brasil e exterior. De volta à URBS, em 2005, foi um dos responsáveis pela elaboração do anteprojeto de ultrapassagem nas canaletas do expresso, que culminou com a implantação do Ligeirão, primeiro no eixo Boqueirão. Ceneviva foi convidado pelo prefeito Rafael Greca, em 2017, para ocupar a presidência da URBS novamente, em sua atual gestão, mas acabou assumindo a área de transportes no IPPU. Falece no início deste ano, em 5 de janeiro de 2020.(CURITIBA, s.d.; GALANI, 2020; MEMÓRIAS PARANÁ, 2018).

87 Cassio Taniguchi é um engenheiro que atuou na equipe do IPPUC durante a implantação do Plano Diretor de Curitiba, na primeira gestão de Jaime Lerner. Foi prefeito da cidade em duas oportunidades: entre 1997 e 2000, quando estava no PDT, e entre 2000 a 2003, quando esteve no PFL. (IPPUC, 1990a, p.39; CÂMARA DOS DEPUTADOS, [s.d.]

400/80, e possibilitava que os percursos mais curtos subsidiassem os mais longos, bem como garantia a integração físico-tarifária através dos terminais de integração⁸⁸.

Cabe recordar, no entanto, que antes de definir a tarifa única houve um crucial movimento no mercado de transportes. A Auto Viação Redentor, antes propriedade de Pellanda e depois de Fraire, a maior empresa de transporte e que tinha a concessão dos expressos da linha Sul, foi incorporada pelos Irmãos Gulin, de modo que os proprietários da Auto Viação Glória alcançaram 42% do total do transporte coletivo de Curitiba. Este movimento em direção ao monopólio se concretizou oficialmente no ano seguinte, quando Lerner renova os contratos de serviço com as empresas. Quando da criação das áreas seletivas nos anos da década de 1950, havia a preocupação de que as áreas permitissem a convivência das empresas estabelecendo um teto de expansão, de forma que não se anulasse a concorrência entre elas. Com a compra da Auto Viação Redentor, a família Gulin tornou-se o maior grupo do transporte de Curitiba e a Prefeitura consolidou este monopólio através dos novos contratos em 198. (CORREIO DE NOTÍCIAIS, 20 de novembro de 1985).

Para a renovação dos contratos de transporte, foi instaurada uma comissão por meio do Decreto N°173/1981, no qual o prefeito designava um grupo que seria responsável por analisar, discutir e propor medidas, obrigações e normas a serem inseridas no novo termo de prorrogação dos contratos. Dentre os responsáveis pela atividade estava Euclides Rovani, como representante do IPPUC. As empresas com quem a prefeitura renovaria seriam as seguintes: a Auto Viação Marechal Ltda (de Erondy Silvério), Transporte Coletivo Glória Ltda (do grupo Gulin), Auto Viação Nossa Senhora da Luz, Empresa Cristo Rei Ltda (de Diomar Dalledone), Auto Viação Nossa Senhora do Carmo Ltda (de Dante Francheschi); Auto Viação Redentor Ltda (recém adquirida pelo grupo Gulin), Auto Viação Água Verde (do grupo Martini); Auto Viação Curitiba de Reksiedler & Cia Ltda (do grupo Recksidler) e Auto Viação Mercês de Orlando & Cia Ltda (de Orlando Bertoldi).(CURITIBA, 1981). A renovação destes contratos sacramentou o monopólio de mercado do grupo Gulin frente as demais empresas, que naquele ano detinha cerca de 398 do total de 902 veículos da Rede Integrada de Transporte, o equivalente a 43% de toda a frota. (BOCA NO TROMBONE, abril de 1981, p. 7 apud NEVES, 2006, p.125).

Não houve controle municipal contra monopólios ou oligopólios que poderiam se formar, em virtude desta e de outras fusões que ocorreram durante anos. Além disso, foram vários os investimentos estatais e as subvenções concedidas pela EBTU, para a aquisição de novos veículos.

88 (DIÁRIO DO PARANÁ, 24 de fevereiro 1980; CAMARGOO, 2004, p. 99-101).

Portanto, fica claro que o monopólio foi beneficiado pelos investimentos estatais conjuntamente à ausência de fiscalização do mercado. De acordo com I.G.M⁸⁹, este poder econômico adquirido pelos Gulin foi resultado das negociações com Lerner, que inclusive havia sido advertido por Lubomir Ficinski, presidente do IPPUC, sobre a necessidade de se implantar um sistema de bondes na cidade, sinalizando um meio de se combater a força dos empresários⁹⁰.

Cabe mencionar que um pouco antes da renovação, no 1 de dezembro de 1980 começou a funcionar a Rede Integrada de Transporte (RIT), de modo que Curitiba se tornou a primeira cidade do Brasil a implantar a integração, primeiramente física, permitindo que os passageiros pudessem se deslocar de um bairro afastado a outro, com os chamados ônibus Interbairros; posteriormente, no dia 16 de abril de 1981, foi iniciada a integração físico-tarifária, que permitia aos passageiros trocarem de linhas em determinados pontos de integração, pagando somente uma única passagem. Com isso, os antigos locais de integração, chamados de “chiqueirinhos” foram extintos e os terminais foram fechados para que a baldeação pudesse ser feita em seus espaços. As obras de infraestrutura para a construção de terminais e viabilização da RIT tiveram investimentos de Cr\$ 1,5 bilhão do Estado, por meio do BNDES.(CARVALHO et.all, 2004, p, 104).

Conforme Tancredo Lombardi Cunha :

A implantação da Rede Integrada de Transporte, na segunda gestão do prefeito Jaime Lerner, foi um desafio e um ato de coragem na época. Enfrentávamos dificuldades em operar o transporte, porque Curitiba estava sofrendo um processo de crescimento muito grande. Tínhamos muitos problemas, de vez em quando, de implantar ou alterar determinada linha, em virtude do bloqueamento das áreas seletivas. A extensão de linhas envolvendo mais de uma empresa, invadindo áreas contíguas exigia muitas conversações, o que só deixou de ser problemático com o advento da integração do sistema. (CARVALHO et.all, 2004, p.199).

Outras importantes transformações em infraestrutura ocorreram na segunda gestão de Lerner o início da operação do ramal Leste e Oeste da cidade, em 1980, chegando ao número de 5 linhas estruturais A construção deste ramal foi possível pois o Banco Mundial decidiu aplicar dinheiro no projeto, que além das duas vias estruturais, também possibilitou a construção do terminal do Santa Cândida e do Portão. Em 1982, houve o início da integração do sistema de transporte da capital com a Região Metropolitana de Curitiba (RMC), sendo a ligação Curitiba-São José dos Pinhais a primeira das conexões. Com isto, a demanda chegou à média 773.852 passageiros por dia útil

89 I.G.M era o codinome do jornalista que escreveu a matéria.

90 (DIÁRIO DO PARANÁ, 10 de março de 1981; CORREIO DE NOTÍCIAIS, 20 de novembro de 1985).

naquele ano. Com relação aos aumentos da tarifa, na gestão de Lerner houve 13 aumentos, e isto devido à inflação flutuante que começou a se tornar mais instável nos anos de 1980⁹¹.

Além disto, em fevereiro de 1980, inaugurou-se a revendedora da Volvo, a Nórdica Veículos (do grupo Imaribo) em Curitiba, sendo que a indústria já havia entregue, até o final daquele mês 31 chassis incluindo ônibus articulados e versões rodoviárias. Entre as empresas compradoras estavam a Viação Graciosa, a Transpen, a Pluma, o Expresso Princesa do Ivaí e o Expresso Medianeira. (CORREIO DE NOTÍCIAS, 25 de abril de 1980). O ex-ministro da Fazenda Karlos Rischbieter foi indicado pelo Conselho Administrativo da multinacional à sua presidência; enquanto no final daquele ano, no dia 4 de dezembro de 1980, a Volvo inaugurou oficialmente a sua fábrica na CIC, um ano após a produção dos ônibus B-58. A produção de veículos Volvo representa o aumento da concorrência no mercado que até 1980 - quando Bernardo Fedalto estava na presidência da Divesa – tinha a Mercedes-Benz como a produtora da maioria dos chassis dos ônibus expressos da cidade: dos 214 veículos, 141 eram dos modelos Mercedes Benz OH1517⁹². (CAMARGO, 2004, p. 99-103; DIÁRIO DO PARANÁ, 27 de fevereiro de 1980).

3. Tabela - Impacto da tarifa sobre o salário-mínimo (1979-1983)

Período	Tarifa em Cr\$	Salário Mínimo em Cr\$	Percentual de 50 viagens/mês do salário
Julho de 1979	Cr\$ 4,00	inalterado	8,81
Setembro de 1979	Cr\$ 4,50	inalterado	9,92
Janeiro de 1980	Cr\$ 5,00	Cr\$ 2.932,80	8,52
Abril de 1980	Cr\$ 5,50	inalterado	9,37
Julho de 1980	Cr\$7,50	Cr\$ 4.149,60	9,03
Janeiro de 1981	Cr\$11,50	Cr\$ 5.790,80	9,93
Mai de 1981	Cr\$13,00	Cr\$ 8.464,30	7,67
Julho de 1981	Cr\$17,50	inalterado	10,33
Novembro de 1981	Cr\$19,00	Cr\$ 11.928,60	7,96

91 (IPPUC, 1990, pp.59-60; CAMARGO, 2004, p. 97).

92 (OMNIBUS, [s.d.]).Disponível em: <<http://www.omnibus.com.br/exp1980.htm>>.Acesso em: 21 de maio de 2019.

Período	Tarifa em Cr\$	Salário Mínimo em Cr\$	Percentual de 50 viagens/mês do salário
Janeiro de 1982	Cr\$25,00	inalterado	10,48
Março de 1982	Cr\$27,00	inalterado	11,32
Julho de 1982	Cr\$35,00	Cr\$ 16.608,00	10,5%
Janeiro de 1983	Cr\$50,00	Cr\$ 23.568,00	10,6%

Fonte: CAMARGO, 2004. Elaboração do autor.

4.7. O GOVERNO MAURÍCIO FRUET (1982-1985)

No ano de 1983 Jaime Lerner encerrou o seu segundo mandato e entregou o cargo a Mauricio Fruet, em 17 de março. A sua chegada representava a chegada do PMDB ao governo municipal, partido que estava próximo dos movimentos sociais e que poderia rever o poder econômico dos empresários naquela conjuntura, visto que a conjuntura política da época era propícia a inserção das demandas populares nas instituições representativas. A gestão peemedebista, tratou de verificar a planilha de transporte logo no primeiro ano de sua gestão e constatou alguns problemas, como a troca de pneus que os empresários diziam ocorrer a cada 50 mil quilômetros, mas era realizado a cada 80 mil quilômetros. Como estava previsto um aumento para o mês de junho de 1984, tais averiguações fizeram com que o governo decidisse rever os cálculos tarifários, visando algum abatimento de valor sobre as passagens. O IPPUC, na época, propunha a sistemática de custo real, que poderia ter um impacto de 8% a menos sobre o resultado anterior que tinha como base os parâmetros antigos de cálculo. Este método, foi resultado de um trabalho realizado conjuntamente entre IPPUC e DSUP, o qual eliminava os parâmetros de cálculo e se baseava diretamente nos levantamentos feitos na contabilidade das empresas concessionárias. O documento foi entregue à apreciação de Maurício Fruet e teve apoio do deputado estadual Roberto Requião⁹³.

⁹³ Analisa-se a sua biografia no último capítulo.

Em contrapartida, teve a oposição de outros deputados, como Rafael Greca⁹⁴ (PDT), que relutavam sobre a possibilidade de que tais mudanças na planilha pudessem trazer reais mudanças para a população. O Movimento de Associação de Bairros (MAB), ao mesmo passo, apresentou ao prefeito uma planilha, com base em estudos e pesquisas realizados pelo próprio grupo, de que a tarifa não deveria passar de Cr\$ 165,00 e: a) exigia o congelamento em CR\$ 145,00, pelo menos por seis meses para compensar os antigos aumentos e; b) reclamavam da não representação do MAB na Comissão que havia estudado a tarifa⁹⁵. Mesmo com esta mobilização a tarifa sofreu um aumento superior ao desejado pelos movimentos sociais, chegando a Cr\$200,00, embora a prefeitura tivesse conseguido reduzir o valor em 7%, aproximadamente, com a nova planilha de cálculos (Tabela 4). Tal planilha final foi objeto de muito relatórios e discussões entre Roberto Requião e empresários.

Como relata o Correio de Notícias em 29 de maio de 1984, o peemedebista publicou um jornal chamado "Relatório Urgente", com cerca de 400 mil exemplares, denunciando as irregularidades encontradas no cálculo da tarifa de transporte. Donato Gulin, na época deputado estadual (PDS), se incomodou com a atitude de Requião e queria saber quem estava financiando aquele jornal. O peemedebista sustentou que tanto o dinheiro quanto a iniciativa eram pessoais. Em outra oportunidade, pronunciamentos feitos por Roberto Requião na Assembleia Legislativa, fizeram com que Erondy Silvério (PDS) viesse a público manifestar repúdio ao adversário, alegando que Requião injuriava aqueles que durante anos realizaram trabalhos que contribuíram para o destaque de Curitiba sobre outras capitais. Outra vez, em reunião com a Federação das Associações de Bairros do Paraná, realizada no plenário da Assembleia Legislativa, Donato Gulin tentou tumultuar a reunião com mais 40 "capangas", como relatou Roberto Requião ao jornal o Diário do Paraná do dia 7 de agosto de 1984. No encontro estava sendo discutido a questão dos transportes junto dos movimentos populares e, segundo o vereador Haziel Pereira (PMDB) presente na reunião, o tumulto havia começado pelo vereador Jairo Marcelino⁹⁶(PDS), que foi empregado de Donato Gulin. Requião se pronunciou na ocasião dizendo o seguinte:

94 Atual prefeito de Curitiba (eleito pelo PMN e atualmente no DEM), Rafael Greca esteve no IPPUC em 1982 como engenheiro, além de ter sido vereador de Curitiba e deputado estadual do Paraná antes de se tornar prefeito de Curitiba em 1993. Durante este período esteve no PDT, mesmo partido em que atuou Jaime Lerner, que o apoiou na eleição de 1992. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, [s.d.]

95 (DIÁRIO DO PARANÁ, 26 de maio de 1984; (DIÁRIO DO PARANÁ, 29 de maio de 1984; DIÁRIO DO PARANÁ, 1 de junho de 1984).

96 Eleito pela primeira vez em 1982, o vereador Jairo Marcelino (PSD) foi reeleito para o nono mandato consecutivo. É parlamentar constituinte: participou desse processo em 1988 e de sua revisão. Ex-comerciante e motorista profissional. (CMC, s.d.). Disponível em: <https://www.cmc.pr.gov.br/ver_det.php?ver=14>. Acesso em 4 de abril de 2019.

"precisamos acabar com este contrato monstruoso, corrupto, que privilegiou um grupo de nove empresas de transporte coletivo em Curitiba. O caso é que eles não estão aguentando as denúncias que fiz. Por exemplo, no problema dos pneus, a prefeitura já provou que pode comprar muito mais barato[...] agora o povo precisa ocupar o seu espaço de fiscalização neste contexto altamente corrupto organizado pelas empresas [...] o atual contrato é contra a legislação municipal. Ele é na verdade uma permissão travestida em concessão. Esta patifaria do PDS tem que ser desmontada". (DIÁRIO DO PARANÁ, 17 de junho de 1984

No ensejo da situação, o vereador Haziel Pereira afirmou que

"uma das medidas urgentes nesta questão dos transportes coletivos de Curitiba é a retirada do senhor Mario Brandalise⁹⁷do DSUP. Ele joga do lado do capital e não do povo. E é preciso que o povo ocupe seu espaço político nesta reivindicação por um transporte mais barato, dentro da realidade sem mágicas financeiras." (DIÁRIO DO PARANÁ, 17 de junho de 1984).

Aos poucos, Requião junto dos movimentos sociais desmistificavam certos aspectos que constavam na planilha e que sempre foram os principais elementos utilizados para os aumentos. Basicamente, o peemedebista denunciava que as empresas ganhavam repassando ao DSUP um custo de quilometragem muito acima do valor real:

"Isto tem representado em alguns casos, uma diferença de mais de 8 milhões de cruzeiros por ônibus, diferença entre planilha e custo. Se hipotecarmos a possibilidade de estarem agindo assim em todas as empresas poderemos multiplicar 8 milhões vezes mil e teremos o absurdo ganho de 8 bilhões [...]A Divesa-Distribuidora de Veículos S.A. enviou para o DSUP uma cotação de preços no dia 9 de maio deste ano, cobrando por chassi QF- 1113/45, Cr\$ 27.213.454,00. Mas no mês, no dia 8, fez uma venda para o cliente Orlando Bertoldi e Cia Ltda, cobrando pelo mesmo equipamento Cr\$ 21.472.943,00". (CORREIO DE NOTÍCIAS, 21 de agosto de 1984).

Requião ainda acrescentou que Brandalise fazia o "jogo do capital, das multinacionais", se referindo ao fato de que a empresa Mercedes-Benz poderia estar se beneficiando de tal acordo. (CORREIO DE NOTÍCIAS, 21 de agosto de 1984). O discurso do deputado gerou revolta por parte dos empresários, que por meio de Diomar David Daledone⁹⁸, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros, afirmou o seguinte:

97 Engenheiro, presidente da Sanepar empossado em 18 de março de 1971, pelo governador Haroldo Leon Peres (1971-1971) nos governos de Pedro Viriato Parigot de Souza (Arena) e de Emilio Hoffman Gomes (Arena). (DIÁRIO DO PARANÁ, janeiro de 1972)

98 Um dos proprietários das empresas de transporte, presidente do Sindicato patronal na década de 1980.

“o deputado Roberto Requião é um homem de mente poluída, que só sabe viver de demagogias. Nós já convidamos ele várias vezes para um debate na televisão e ele nunca teve coragem de assumir nada, nunca teve coragem de tentar provar suas denúncias. Ele se esquece de que vivemos numa economia maluca onde você compra as coisas sempre aos preços do dia. Nós não podemos ser culpados de tanta inflação. O negócio é que você vai comprar um veículo hoje por um preço, dá uma parte do pagamento e depois quando vai completar a operação o mesmo veículo pode ter subido de preço” e continuou” o mercado anda difícil pra todo mundo, Nós estamos tendo uma base de 16 a 17 por cento de aumentos nos chassis quase todos os meses. E sobe tudo, pneu, carroceria, peças, o diabo. Ninguém pode ter um controle rigoroso destas coisas. Eu quero ver o Requião segurar os preços de qualquer equipamento que usamos por mais de 35 dias. Se ele fizer isso, iremos comprar tudo nas mãos dele”...“os valores básicos que compõem e definem o custo final do transporte, estão sofrendo constantes modificações; Em consequência, o cálculo está sempre defasado em relação à realidade, obrigando as empresas do sistema a um esforço quase mágico para a superação das dificuldades na estrutura da equação econômica financeira”. (CORREIO DE NOTÍCIAS, 21 de agosto de 1984).

Com relação às mudanças em infraestrutura no governo de Mauricio Fruet, as linhas expressas aumentaram para 15 com a implantação da linha CIC-NORTE, que ligava a região Sul à região Norte de Curitiba (provavelmente possibilitada pela compra da Autoviação Redentor pelo grupo Gulin). No ano de 1983 foram transportados uma média de 791.176 passageiros por dia útil, enquanto a RIT transportou 354.893 passageiros por dia útil, índice de 45% do total de passageiros transportados em todo o sistema. Em 1984, foram sete aumentos nos preços das tarifas. A RIT teve um incremento de 12% em relação ao ano anterior, passando a transportar 396.000 usuários por dia, e o sistema geral 813.789 passageiros por dia. Neste ano, a demanda da RIT correspondeu a 49% da demanda geral. Em 1985 foi elaborado o Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano (PMDU), que era a primeira revisão do PDU de 1966 e objetivava implantar o Plano Integrado para a Região Metropolitana de Curitiba. Para isso a operação do Sistema de transporte passou para o Departamento de Serviços e Utilidade Pública (DSUP) e o planejamento ao IPPUC. A frota total era de 553 ônibus convencionais, 253 expressos, 189 alimentadores e 92 interbairros, além de veículos atendendo às linhas de Vizinhança, Circular Centro e Ensino Especial. O número de passageiros pagantes somava 815.708 no sistema geral, sendo 394.728 passageiros por dia na RIT, correspondendo a 49% do total transportado no sistema. (CAMARGO, 2004, p.109-118).

4. Tabela - Impacto da tarifa sobre o salário-mínimo (1983-1985)

Período	Tarifa em Cr\$	Salário Mínimo em Cr\$	Percentual de 50 viagens/mês do salário
Abril de 1983	Cr\$ 55,00	inalterado	11,66
Julho de 1983	Cr\$ 80,00	Cr\$ 34.776,00	11,5

Período	Tarifa em Cr\$	Salário Mínimo em Cr\$	Percentual de 50 viagens/mês do salário
Dezembro de 1983	Cr\$ 125,00	Cr\$57.120,00	10,94
Janeiro de 1984	Cr\$ 135,00	inalterado	11,81
Abril de 1984	Cr\$ 145,00	inalterado	12,69
Junho de 1984	Cr\$ 200,00	Cr\$ 97.176,00	10,29
Junho de 1984	Cr\$ 215,00	inalterado	11,06
Setembro de 1984	Cr\$ 230,00	inalterado	11,83
Novembro de 1984	Cr\$ 250,00	Cr\$ 166.560,00	7,55
Dezembro de 1984	Cr\$ 390,00	inalterado	11,7
Janeiro de 1985	Cr\$ 420,00	inalterado	12, 61
Março de 1985	Cr\$ 450,00	inalterado	13,5
Junho de 1985	Cr\$ 800,00	Cr\$ 333.120, 00	12
Dezembro de 1985	Cr\$ 1.400,00	Cr\$ 600.000,00	11,66

Fonte: CAMARGO, 2004. Elaboração do autor.

4.8. O GOVERNO DE ROBERTO REQUIÃO (1986-1989) E O TERCEIRO MANDATO DE JAIME LERNER (1989-1992)

A abertura democrática possibilitou a inserção de demandas da participação dos movimentos sociais nas instâncias municipais, estaduais e federais do Estado brasileiro. Em nível municipal, naquela conjuntura a ideologia da cidade planejada deu espaço para o discurso da cidade participativa, quando por duas gestões o PMDB assumiu o poder Executivo de Curitiba⁹⁹. A ação

⁹⁹ Como apresentado no item anterior, Maurício Fruet embora do PMDB, foi indicado por José Richa, governador do PMDB, uma vez que em 1983 ainda não havia sido restauradas as eleições diretas para as capitais.

coletiva dos movimentos sociais possibilitou uma série de avanços para a população que vivia nas periferias, nas ocupações e nos loteamentos irregulares. Também, com a primeira eleição direta para as prefeituras das capitais em 1985 e nos municípios de fronteiras, novos quadros políticos ligados aos movimentos sociais conseguiram vencer as eleições depois de mais de 18 anos com apenas o partido de apoio aos militares – a ARENA - no poder. Como aliado dos movimentos sociais por moradia durante os anos finais da ditadura, Requião venceu as eleições de 1985 e assumiu a Prefeitura de Curitiba em 1986, levando consigo os estudos que comprovavam as fraudes existentes no transporte coletivo e conseguiu um parecer que concluía pela nulidade dos contratos com os empresários. Na eleição de 1985, Donato Gulin (PDS) chegou a dizer que se Roberto Requião vencesse sairia de Curitiba. Com a vitória do peemedebista, Gulin continuou na cidade, fazendo oposição ao novo prefeito, embora não tenha conseguido se reeleger como deputado estadual em 1986¹⁰⁰. (CORREIO DE NOTÍCIAS, 8 de junho de 1986).

Roberto Requião assumiu a Prefeitura de Curitiba em 1 de janeiro de 1986 e no primeiro ano de mandato apresentou o parecer que determinavam a nulidade dos contratos renovados em 1981. Segundo Requião, no ano de 1986, Lerner pediu ao novo prefeito, por um intermediário, que paralisasse a denúncia contra o contrato de transporte coletivo que ele assinou com as empresas do setor, e em troca abandonaria a chapa de José Alencar Furtado¹⁰¹(PMB), quando das eleições estaduais. Segundo Requião “Lerner queria o nosso silêncio [...] e queria uma composição mais adiante. Uma composição em 1988 e cargos no governo federal mais proximamente”, supondo que o pedetista almejava isto para não comprometer o seu futuro político. E continuou:

“a devassa que o PMDB faz na Prefeitura, o aprofundamento da questão do velho contrato de transporte coletivo, agora completamente esclarecido quanto à sua nulidade absoluta em seus aspectos lesivos ao interesse público, fez com que velhas figuras do passado, que querem voltar ao processo político, ao palco eleitoral de 1986, nos mandassem emissário. [...] Nós evidentemente, recusamos, enojados, as propostas [de anular as acusações]. A época é outra [...] É de seriedade e de mudanças. É de respeito ao interesse público. [...] vale para nós, na Prefeitura, o slogan de campanha, voltar atrás, nunca mais. Esta gente está sepultada pelo voto popular”.(CORREIO DE NOTÍCIAS, 12 de setembro de 1986).

100 Cabe a menção de que em 1985 foi instaurado pelo governo federal o vale-transporte e em 1987 a medida tornou-se obrigatória. Uma política pública que reduziu os gastos dos usuários com o transporte coletivo e onerava os empregadores, entretanto, até hoje, a política somente cobre os trabalhadores do mercado formal, relegando àqueles que estão na informalidade.

101 José Alencar Furtado foi um político brasileiro, nascido em Araripe (CE) em 11 de agosto de 1925. Ele exerceu três mandatos como deputado federal pelo Paraná, sendo um quadro do MDB durante os anos de Regime Militar. Em 1986 concorreu ao governo do estado do Paraná, tendo Jaime Lerner (PDT) como vice, mas foi derrotado por Álvaro Dias (PMDB), correligionário de Roberto Requião.

No dia 30 de janeiro de 1987, o prefeito anunciou o Decreto 44, que anulou as concessões vigentes e o Decreto 45. O novo documento regulamentou os serviços de transporte, no qual estava previsto a criação de uma frota pública. Por meio dos novos Decretos, Requião determinou que as empresas se tornassem permissionárias e a URBS a única concessionária do serviço, e caso não cumprissem os contratos, perderiam as permissões. Além disso, a empresa pública se tornou a gerenciadora do transporte de Curitiba, unificando o planejamento, antes em mãos do IPPUC, e a operação do serviço, até então na DSUP, sob responsabilidade de um único órgão, e Stênio Salles Jacob¹⁰² foi indicado por Requião para presidir a URBS, que desde então passou a ter maior controle do serviço de transportes de Curitiba. Algumas mudanças foram estabelecidas sobre a tarifa, que passou a ser constituída de arrecadação pública, recolhida pelas permissionárias, porém, depositada em conta bancária da PMC diariamente, e a remuneração começaria a ser feita com base na quilometragem rodada, não mais na quantidade de passageiros transportados. Outras mudanças realizadas pelo Decreto de Requião foram a eliminação das áreas seletivas e o acréscimo de um percentual sobre a tarifa para a constituição gradativa de uma frota pública, gerida pela URBS por meio de um Fundo de Aquisição¹⁰³.

A princípio, os empresários não manifestaram grandes reações ao novo sistema implantado por Requião, afinal, as medidas adotadas por ele mantiveram a exclusividade das empresas e deu maior segurança sobre o recebimento de receita, que passava a ser determinado pelos quilômetros rodados pelas firmas. Além disso, como os contratos de 1981 haviam sido anulados, as permissionárias não se encontravam em condições de reivindicar ao prefeito, pois poderia ter seus contratos novamente rompidos. (NEVES, 2006, p.167).

Em relação às mudanças infraestruturais, na gestão de Requião, em 1986 o presidente José Sarney substituiu a moeda nacional com a implantação do Plano Cruzado, que eliminava 3 zeros na definição dos preços e congelava-os por tempo indeterminado. Deste modo, em 27 de março a tarifa passou pelo novo padrão monetário, custando então NCR\$ 1,40. Naquele ano, também começou a funcionar a linha Santa Cândida/Capão Raso, reduzindo para 13 as linhas estruturais, além de 57 linhas alimentadoras. Ao todo o sistema tinha 203 linhas em operação, e a demanda diária de 897.089 passageiros por dia útil, enquanto a RIT embarcava 443.530 passageiros por dia. Durante o ano de 1987 foram transportados a média de 965.493 passageiros pagantes por dia, e na RIT,

102 Sua biografia será analisada no último capítulo.

103 (O ESTADO DO PARANÁ, 20 de janeiro de 1987; O ESTADO DO PARANÁ, 21 de janeiro de 1987; CAMARGO, 2004, pp.119-120).

483.688 passageiros (50% do total de usuários do transporte de Curitiba). Durante este ano, houve 7 aumentos das tarifas, sendo que o primeiro esteve ligado ao plano de se adquirir uma frota pública. Em 1988 foram transportados uma média de 510.278 passageiros, enquanto a RIT 510.278, correspondendo a 52% do sistema geral. No ano de 1988 as tarifas foram majoradas 10 vezes. (CAMARGO, 2004, p.120- 121).

Diante das transformações realizadas por Requião e pela perda do controle das planilhas e da arrecadação, os empresários acabaram por se fortalecer no âmbito Legislativo de Curitiba para fazer frente às diretivas do chefe do Executivo municipal. Na Câmara Municipal de Curitiba se formou o chamado grupo *Pró- Cidade*. Erondy Silvério e Donato Gulin, ex-vereadores e, naquele contexto, deputados estaduais do Paraná, angariaram vereadores para a bancada que passou a fazer oposição à Requião. (NAZARENO, 2005, p.18).

A partir da eleição municipal de 1988, o asseclas de Requião na Câmara Municipal de Curitiba deixaram de apoiá-lo, indo para outras siglas como PDT, PTB e PFL. Parte deste racha, fez parte do grupo Pró-cidade no parlamento e servindo posteriormente como base de apoio ao terceiro mandato de Jaime Lerner. Na eleição de 1988, os candidatos dissidentes do PMDB que foram para o PDT eram Jorge Bernardi, José Gorski e Edson Muhlmann; para o PFL, Marcos Isfer; para o PL, Horácio Rodrigues Sobrinho, Jairo Marcelino da Silva e João Derosso; e para o PTB foram Rosa Maria Chiamulera e Tito Zeglin . Para se ter uma noção do poder político deste grupo, segundo Neves, o Pró-cidade chegou a ser representado por 18 vereadores, do total de 33 da Câmara Municipal no início dos anos de 1990¹⁰⁴.

Em 2 de fevereiro de 1988, foi relatado pelo jornalista F.M¹⁰⁵ o "quem é quem" do transporte coletivo da capital. A maior fatia do sistema estava sob o domínio da família Gulin, que sozinha detinha 40% do faturamento com duas empresas: Transporte Coletivo Glória (17%) e Auto Viação Redentor (23%). Juntas, as duas arrecadaram Cz\$ 100 milhões em janeiro daquele ano, dos Cz\$ 242 milhões pagos às empresas. A empresa Glória tinha o monopólio sobre todas as linhas da região Norte da cidade, que na época era atendida por 22 ônibus, enquanto a Auto Viação Redentor, a maior empresa do sistema, utilizava 273 veículos para atender a Região Sul de Curitiba. Em seguida estava a empresa Auto Viação Nossa Senhora do Carmo, que pertencia ao presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Paraná, Dante Franceschi¹⁰⁶. Com 174 veículos, a empresa respondia pelas linhas do eixo Hauer-Boqueirão, ao todo, 13% do

104 (NAZARENO, 2005, p. 42 - 43; REHBEIN, 2008, p. 249; NEVES, 2006, p.115.

105 Codinome utilizado pelo jornalista que escreveu a matéria.

106 Diretor-presidente da Auto Viação Nossa Senhora do Carmo, empresa criada em 1956. (CAMARGO, 2004, p.209).

total de todo o sistema. No mês de janeiro de 1984 a arrecadação tinha sido de Cz\$ 36 milhões pela empresa. A empresa Cristo Rei, por sua vez, que atendia à linha do Cajuru ao Capão da Imbuia, arrecadou Cz\$ 24 milhões em janeiro daquele ano, tendo 116 veículos, que representavam 10% do sistema total. A Auto Viação Marechal tinha uma arrecadação um pouco abaixo, Cz\$ 21 milhões, e tinha como um dos principais proprietários de suas ações o deputado Erondy Silvério. A empresa do deputado tinha 107 carros, que atendiam os bairros do Bom Retiro, Pilarzinho e Uberaba. A auto Viação Nossa Senhora da Luz era responsável pelos bairros localizados no Alto da Rua XV e pelo Barigui e em janeiro havia faturado Cz\$ 20 milhões, com uma frota de 110 ônibus, representando 9% do sistema. As outras empresas eram a Auto Viação Água Verde (7% do total), Auto Viação Curitiba (6%) e Auto Viação Mercês (5%). Com 80 veículos, a Auto Viação Água Verde faturou Cz\$ 16 milhões em janeiro de 1988, atendendo os bairros do Água Verde, Santa Quitéria e Fazendinha; já a Auto Viação Curitiba arrecadou Cz\$ 15 milhões, operando com 69 veículos nos bairros Campo Comprido, São Brás e Campina do Siqueira. Por fim, a Auto Viação Mercês, que possuía 48 veículos atendia aos bairros Mercês e Santa Felicidade, e faturou Cz\$ 10 milhões no primeiro mês de 1988, o equivalente a um décimo do que a família Gulin havia arrecadado com as duas empresas que tinha, no mesmo período. Mesmo com tamanha arrecadação, os empresários reclamavam de que tinham seus lucros reduzidos pelo fato de que as tarifas deixaram de ser calculadas tendo como parâmetro o número de passageiros e sim pelo quilômetro rodado. Na época, em sua defesa, a URBS respondeu que os empresários ganhavam o justo, e mesmo reduzidos, os seus lucros continuavam altos. (CORREIO DE NOTÍCIAS, 2 fevereiro de 1988).

Durante o período, houve diversos aumentos de tarifa, inclusive, com a adoção do Plano Cruzado, em fevereiro de 1986 no governo de José Sarney (PMDB), devido ao processo de inflação galopante (Tabela 5) . Os preços foram congelados e o cruzado foi valorizado em 1000 vezes sobre o cruzeiro, retirando, desta forma, três zeros dos valores anteriores, entretanto, em 1989 foi realizado um novo Plano Cruzado, adotando as medidas as mesmas medidas anteriores. Esta instabilidade durou até a primeira metade da década de 1990, quando o Plano Real foi instaurado no Governo de Fernando Henrique Cardoso.

5. Tabela - Impacto da tarifa sobre o salário mínimo (1986-1988).

Ano	Valor da tarifa	Valor do salário-mínimo	Percentual do valor de 50 viagens sobre o salário-mínimo
Março de 1986	Cz\$1,40	Cz\$ 804,00	8,7

Janeiro de 1987	Cz\$ 2,60	Cz\$ 964,80	13,47
Maio de 1987	Cz\$3,50	Cz\$ 1.641,60	10,66
Junho de 1987	Cz\$ 4,00	Cz\$ 1.969,92	10,15
Setembro de 1987	Cz\$ 5,00	Cz\$ 2.400,00	10,41
Outubro de 1987	Cz\$ 6,00	Cz\$ 2.640,00	11,36
Novembro de 1987	Cz\$ 7,00	Cz\$ 3.000,00	11,66
Dezembro de 1987	Cz\$ 10,00	Cz\$3.600,00	13,89
Janeiro de 1988	Cz\$ 12,00	Cz\$ 4.500,00	13,33
Fevereiro de 1988	Cz\$ 15,00	Cz\$ 5.280,00	14,2
Março de 1988	Cz\$ 16,00	Cz\$6.240,00	12,82
Abril de 1988	Cz\$ 20,00	Cz\$ 7.260,00	13,77
Maio de 1988	Cz\$ 25,00	Cz\$ 8.712,00	14,34
Julho de 1988	Cz\$ 35,00	Cz\$ 12.444,00	14,06
Agosto de 1988	Cz\$ 45,00	Cz\$ 15.552,00	14,46
Agosto de 1988	Cz\$ 55,00	inalterado	17,68
Outubro de 1988	Cz\$ 65,00	Cz\$ 23.700,00	13,71
Dezembro de 1988	Cz\$ 80,00	Cz\$ 40.425,00	9,89

Fonte: CAMARGO, 2004. Elaboração do autor.

Entretanto, as eleições de 1988 acabaram por minar as chances de continuidade das políticas estatizantes. Os empresários, que em setembro daquele ano, haviam entrado com um recurso na Justiça contra a frota pública, ganharam a ação e findaram o fundo para a aquisição de ônibus por parte do Estado. A derrota na Justiça, acabou desgastando o capital político de Requião, que se isolou politicamente dos movimentos sociais, comprometendo a reeleição do PMDB em 1988. (NEVES, 2006).

Naquele ano, como Jaime Lerner havia transferido seu título de eleitor para o Rio de Janeiro, a sua campanha eleitoral foi comprometida para concorrer contra Maurício Fruet, o candidato do PMDB, em muitos dias, visto que após recorrer das decisões de que não poderia concorrer às eleições de Curitiba e conseguir na instância Tribunal Superior Eleitoral, sobrou-lhe apenas 12 dias para fazer a sua campanha. Contando com o apoio político de Ney Braga, que estava

na direção da Itaipu, conseguiu se eleger em primeiro turno. Com isso, o novo prefeito indicou Carlos Eduardo Ceneviva¹⁰⁷ para a direção da URBS e ao longo do seu terceiro mandato, com o apoio político na Câmara do grupo Pró-cidade, Lerner conseguiu aos poucos desarticular as medidas adotadas por Requião.

Em 1991, por meio do Decreto Municipal nº210, Lerner realizou algumas mudanças sobre a Lei nº7556 /90 (por ele mesmo sancionada), alterando, assim, a regulamentação do serviço de transporte estabelecido pelo Decreto Municipal nº 45, de Requião. Com isso, o decreto de Lerner confirmou as competências da URBS como gerenciadora do sistema, atribuindo-lhe as competências de planejamento, programação operacional, o gerenciamento da receita, entretanto, também foram determinados o fim da frota pública, o fim da reversão de frota e mudanças no cálculo de custos da planilha.

Segundo Oliveira (2000, p. 148) os efeitos mais importantes da tentativa de implantação da frota pública se deram na política local, pois embora tenha sido ameaçadora aos empresários, a política pública era operada pelas empresas privadas, rigorosamente dentro das áreas seletivas. Isto foi benéfico para os empresários que passaram a ter a disposição ônibus novos integralmente pagos pelos usuários e que ao final de seu tempo de vida útil poderia ser entregue novamente a URBS.

Entretanto, em 1 de março de 1993, instalou-se uma Comissão de Sindicância dos transportes na Câmara Municipal de Curitiba, devido a uma denúncia, realizada pela revista *Veja*¹⁰⁸, de que o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros (SETRANSP) estavam superfaturando o valor dos ônibus sobre a tarifa do transporte coletivo. Na reunião do dia 13 de março daquele ano, vereadores do Partido dos Trabalhadores (PT) apontaram que através dos financiamentos feitos junto do BNDES, os empresários do transporte coletivo elevaram o preço dos ônibus adquiridos em 1991 na concessionária da Divesa, revendedora da Mercedes-Benz. (NEVES, 2006, p.112).

Novamente a representante comercial da marca alemã esteve envolvida em acusações da mesma natureza, entretanto, desta vez se referia a veículos adquiridos por meio do BNDES, em 1991, no valor de US\$ 23,6 milhões. Vereadores chegaram a afirmar que este era o melhor negócio do mundo, em que o empresário adquiria veículos por meio do Estado sem risco algum. Em sua defesa na comissão, Dante Francheschi, o presidente do Sindicato das Empresas na ocasião, confirmou que os empresários, em parceria com a PMC, buscaram financiamento junto ao BNDES,

107 Sua biografia será analisada no quarto capítulo.

108 A revista *Veja* publicou uma matéria em sua edição de novembro e dezembro de 1992, na qual vereadora Maria Chiamulera admitiu no plenário da Câmara que recebeu dinheiro de João Simões, assessor de Jaime Lerner. A denúncia

mas que não era somente para a aquisição de veículos, mas também para a construção de terminais e demais recursos de infraestrutura. (NEVES, 2006, p.112).

O notável deste negócio feito junto do BNDES, deve-se ao o fato de que o empréstimo foi realizado pelas empresas de transporte, e não pela Prefeitura, pois segundo Dante Francheschi, a PMC tinha seu limite de endividamento esgotado, e as empresas se dispuseram a tal atitude para a aquisição de novos veículos. Com este empréstimo feito pelas empresas junto do BNDES, foram adquiridos aproximadamente mil ônibus novos em todo o sistema, renovando quase que completamente toda a frota de veículos. (FOLHA DE LONDRINA, 19 de agosto de 1995 apud NEVES, 2006, p.113).

O presidente do sindicato continuou, afirmando que a revitalização do sistema necessitava da influência política da Prefeitura, para que os empréstimos pudessem ser viabilizados pelo BNDES. Este financiamento foi feito a juros especiais e cobriu 80% do custo da frota, além de cobrir os recursos assumidos pelos empresários para a construção dos terminais e a aquisição de recursos de infraestrutura. Carlos Eduardo Ceneviva, diretor-presidente da URBS na ocasião da CPI, afirmou, em depoimento no dia 23 de março de 1993, que era difícil entrar em detalhes administrativos do BNDES e também não cabia à URBS envolver-se num financiamento feito pelo BNDES junto aos empresários¹⁰⁹.

O empréstimo feito pelos empresários teve o aval da PMC que, portanto, passou a ser parte do negócio. A URBS, por sua vez, embora tenha apontado o superfaturamento, não realizou a denúncia ao BNDES e não realizou a sua função administrativa, de fiscalizar a aplicação de recursos públicos. Para Neves, o fato evidencia as estreitas relações entre o poder público local e os empresários do transporte coletivo, e que o negócio somente foi viabilizado devido ao tráfego de influência das empresas concessionárias. (NEVES, 2006, p. 113-114).

Além desta acusação, a matéria da revista Veja apontou que a vereadora Rosa Maria Chiamulera havia admitido que recebeu dinheiro para a campanha de João Simões, assessor do prefeito Jaime Lerner. Não bastasse a confissão da vereadora, seis vereadores componentes do grupo parlamentar Pró-cidade foram filmados visitando a sede do Sindicato das Empresas, em matéria divulgada pela Tv Educativa, levantando-se a suspeita de que receberam “caixa-dois” das empresas do transporte. Quatro vereadores do PT pediram a instauração de uma CPI, mas não conseguiram assinaturas suficientes. (NEVES, 2006, p.164).

109 (ATA DA CPI, 19 de abril de 1993; ATA DA CPI 23 de março de 1993 apud NEVES, 2006, p.113).

Segundo Oliveira (2000, p. 150), os motivos que levaram a não continuidade das investigações deve-se ao poder de veto do grupo parlamentar Pró-cidade na ocasião. Apesar disto, em 2013 as determinantes políticas para a instauração de uma CPI dos transportes extrapolaram a esfera da política institucional, mas que a longo prazo também não surtiram resultados sobre os contratos do transporte, demonstrando a sólida articulação política que estes grupos possuem com o Poder Municipal ainda hoje.

5. BIOGRAFIAS DOS PREFEITOS E PROSOPOGRAFIA DO TRANSPORTE DE CURITIBA

Os capítulos anteriores até o presente demonstraram a agência de diretores públicos e prefeitos que beneficiaram os empresários do transporte e, especialmente, o Grupo Gulin. No segundo capítulo, apresentou-se as acusações referentes à alteração do edital que promoveu a vitória do grupo empresarial na licitação de 2009, com a participação decisiva de diretores da URBS, enquanto no terceiro capítulo, as fontes históricas apresentaram indícios de que os benefícios se iniciaram em 1955, quando Ney Braga regularizou o transporte e se mantiveram ao longo da história do serviço. Entretanto estas ações seriam apenas contingenciais se compreendidas de modo isolado, sem contextualizá-las aos grupos sociais aos quais estes atores fazem parte. O que se pretende mostrar, ao contrário, é a permanência de interesses por meio da indicação de dirigentes.

A princípio, o objetivo deste capítulo era fazer uma prosopografia¹¹⁰ dos diretores de transporte coletivo de Curitiba, entretanto, com a observação das biografias de prefeitos e empresários, percebeu-se a possibilidade de correlacionar ambos às decisões cruciais da política pública. Portanto, primeiramente, procura-se conhecer estas relações analisando a biografia dos quatro prefeitos que atuaram decisivamente em regulamentos do serviço (Ney Braga, Jaime Lerner, Roberto Requião e Beto Richa), especificando em suas trajetórias os principais diretores que agiram em seus governos e as biografias dos respectivos administradores do transporte. Em segundo, observa-se a trajetória de vida dos empresários que atuaram no âmbito legislativo de Curitiba e do Paraná, compreendendo serem estes os principais representantes dos grupos empresariais em torno do Estado. Por fim, apresenta-se a prosopografia do coletivo de diretores que atuaram nos órgãos de administração do serviço de transporte (DSUP, Departamento de Transporte, DCP e URBS), para identificar se existe um padrão do indivíduo indicado a este cargo público

Desta forma, os agentes analisados nesta pesquisa compreendem três grandes grupos específicos que estão diretamente envolvidos na elaboração de políticas públicas de transporte de Curitiba: os prefeitos, as empresas concessionárias e os diretores das agências responsáveis pela

110 Procurando desmistificar a ação individual destes diretores, utilizou-se o método da Prosopografia para analisar, por meio de suas biografias, os capitais sociais específicos de cada indivíduo, em especial a sua formação educacional e os cargos de direção que ocuparam, sendo que a este capital se acrescentou a identificação de quais quadros políticos os indicaram ao cargo. De acordo com Stone (2011, p.115), este método tem como peculiaridade investigar as características comuns a um grupo de atores na história por meio de um estudo coletivo de suas vidas, ou seja, tem a capacidade de identificar correlações com as formas de comportamento ou ação de cada um dos sujeitos analisados.

administração do serviço de transporte. Para os dois primeiros procura-se analisar as biografias como modo de identificação de campos sociais e quadros políticos comuns a suas redes, enquanto que para o grupo dos administradores se busca identificar um padrão de diretor que assume os postos de direção. Com isso, será possível indicar se a direção escolhida pelo prefeito está de acordo com os interesses dos empresários do transporte, pois, como afirma a teoria clientelista: uma das características principais desta relação é o ato do beneficiário poder indicar alguém aos cargos de direção de serviços de seu interesse em troca do apoio político ao benfeitor.

Cabe a menção de que, com a apresentação da biografia dos prefeitos, em seguida estão aprestadas as biografias dos principais gestores que ocuparam cargos de direção do transporte durante as respectivas prefeituras. Além disso, a prosopografia apresentada neste capítulo resgata algumas das biografias tratadas no capítulo anterior, para se poder, ao final, fazer uma análise geral do perfil dos administradores do transporte de Curitiba.

5.1. BIOGRAFIAS DOS PREFEITOS, DIRETORES E EMPRESÁRIOS

5.1.1 Biografia do prefeito Ney Braga

Ney Aminthas de Barros Braga nasceu em 25 de julho de 1917 na cidade da Lapa, no Paraná. Filho de Antônio Lacerda Braga e Seramis Barros Braga, cresceu em uma família tradicional e influente na região do Contestado. Seu avô, José Amintas da Costa Barros, morreu em combate no ano de 1894, durante o cerco de Lapa pelos federalistas gaúchos. Fez o curso de humanidades em Lapa e Curitiba, tendo depois seguido a carreira militar, até se formar no curso superior da Escola Militar do Realengo, de onde saiu como aspirante de Oficial da Arma da Artilharia, em 1937. Fez o curso da Escola de Comando e de Estado Maior do Exército, que concluiu em 1948.¹¹¹

111 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em:< <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/nei-amintas-de-barros-braga>>. Acesso em 12 de junho de 2019.

Em 1952 foi nomeado Chefe de Polícia pelo então governador – e cunhado - Bento Munhoz da Rocha¹¹², cargo que ocupou até 1954. Devido à sua gestão, considerada enérgica e humana, foi credenciado a disputar a eleição direta a Prefeitura Municipal de Curitiba, em 1954, da qual saiu vitorioso com significativa votação pelo Partido Libertador (PL). Em sua primeira gestão, Ney Braga investiu na infraestrutura da cidade e construiu vias que ligavam os bairros periféricos habitados por imigrantes para o centro, de modo que estes passaram a ser uma base política aliada ao prefeito. Braga também urbanizou as cidades-satélite e criou linhas de transporte coletivo para atender os segmentos mais pobres de Curitiba. É neste contexto que Braga propôs a criação do Plano de Transporte, em 1954, no qual Alípio Aires e Bernardo Fedalto tiveram participação¹¹³.

Em 1958, quando terminou sua gestão na prefeitura de Curitiba, fundou o Partido Democrata Cristão (PDC) e se candidatou à Câmara dos Deputados Federais pela legenda, a contragosto do seu cunhado Bento Munhoz da Rocha. Utilizando a estratégia de atacar o seu adversário Moysés Lupion¹¹⁴, do Partido Social Democrático (PSD) e na época governador do Paraná, Ney Braga obteve a maior votação individual entre os deputados federais, conquistando 33% dos votos de Curitiba¹¹⁵.

Em sua campanha ao governo do estado em 1960, Ney Braga conseguiu o apoio de Jânio Quadros¹¹⁶ e numa coligação entre PDC (seu partido) e Partido Libertador (PL), apoiado por setores da UDN no norte do Paraná, sagrou-se vencedor da eleição de 1960 com 37% dos votos. Com relação à eleição presidencial, Jânio Quadros foi eleito, tendo sucesso a aliança proposta pelas partes. Ney Braga, apesar de eleito, em 1965 foi indicado ao cargo de Ministro da Agricultura no Regime Militar, para o governo de Castello Branco¹¹⁷, de modo que precisou renunciar ao cargo de governador para se juntar à equipe do governo militar¹¹⁸.

Em 1966, elegeu-se senador pela Arena, partido de sustentação do governo militar, entretanto, por não apoiar o Ato Institucional nº5, caiu no ostracismo no governo de Emílio Médici.

112 Bento Munhoz da Rocha Neto foi governador do Paraná entre 1951 e 1955 pelo PR. Além disso, foi ministro da agricultura de Juscelino Kubitschek (PSD).

113 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em: < <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/nei-amintas-de-barros-braga>>. Acesso em 12 de junho de 2019.

114 Moyses Wille Lupion de Troia foi governador do Paraná em duas oportunidades pelo PSD, de 1947 a 1951 e de 1956 a 1961.

115 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em: < <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/nei-amintas-de-barros-braga>>. Acesso em 12 de junho de 2019.

116 Jânio Quadros foi governador de São Paulo e presidente do Brasil no ano de 1961, pelo PTN, mas renunciou ao cargo no mesmo ano.

117 Humberto de Alencar Castello Branco foi um militar e político brasileiro, o primeiro presidente do Brasil no período do Regime Civil-Militar.

118 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em: < <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/nei-amintas-de-barros-braga>>. Acesso em 12 de junho de 2019.

No último ano em seu mandato como senador foi convidado pelo presidente Geisel¹¹⁹ a dirigir o Ministério da Educação e Cultura, cargo que ocupou de 1974 a 1978. Em 1978 Ney Braga voltou ao governo do Paraná por meio de eleição indireta. Em 1985, rompeu com o PDS e ingressou no Partido da Frente Liberal (PFL). Com a eleição à presidência de Tancredo Neves¹²⁰ (PMDB) em 1985, o ex-governador foi convidado pelo novo presidente a assumir a presidência da Itaipu Binacional, indicação que foi confirmada por José Sarney¹²¹ (PMDB), que assumiu a chefia do Executivo após o falecimento de Tancredo Neves. Braga terminou sua carreira na estatal, desempenhando o cargo de presidente até 1990 e depois como membro do conselho administrativo até 1995¹²².

5.1.1.1 Biografia do diretor Alípio Ayres de Carvalho

Alípio Aires de Carvalho nasceu em Carolina, Maranhão, no dia 26 de outubro de 1916. Filho de Odolfo Aires de Medeiros e de Adá Aires de Carvalho. Casou-se com Vairene Gonçalves de Carvalho e faleceu em Curitiba no dia 30 de maio de 2008. Em 1934 ingressou na Escola Militar do Realengo, no Rio de Janeiro, e se tornou aspirante em janeiro de 1936. Foi promovido a segundo-tenente em janeiro de 1937 e a primeiro-tenente em maio de 1939. Em 1941 formou-se em engenharia civil pela Universidade do Paraná e em maio do ano seguinte foi promovido a capitão. Cursou a Escola de Estado-Maior do Exército em 1946 e alcançou o posto de major em março de 1947. Em 1952 realizou curso de transporte no Estado-Maior do Exército e em setembro foi promovido a tenente-coronel. Em julho de 1954, assumiu a chefia do Escalão Territorial da 5ª Região Militar¹²³.

Ocupou cargos da administração municipal e estadual, nos governos de Ney Braga de Moysés Lupion: de 1955 a 1957 presidiu a Comissão de Planejamento Urbanístico da capital paranaense, a qual elaborou o primeiro Plano de Transporte da cidade, e de 1955 a 1960, assumiu a

119 Ernesto Geisel foi um militar e político, o quarto presidente do Brasil no Regime Civil-Militar.

120 Tancredo de Almeida Neves foi um advogado e empresário brasileiro, o primeiro presidente eleito pós Regime Militar, pelo PMDB. Não chegou a ser empossado, pois faleceu em decorrência de complicações pós-cirúrgicas.

121 José Sarney de Araújo Costa foi um advogado e político que havia se candidato a vice-presidente de Tancredo Neves, pelo PFL. Assumiu a Presidência da República devido ao falecimento do presidente então eleito.

122 (BRASIL, [s.d.]).Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/nei-amintas-de-barros-braga>>. Acesso em 12 de junho de 2019.

123 (BRASIL, [s.d.]).Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/alipio-aires-de-carvalho>>. Acesso em 4 de agosto de 2019.

Comissão de Planejamento e Desenvolvimento Econômico do Paraná. Além disso, Alípio de Carvalho foi conselheiro do Serviço Social da Indústria (SESI) até 1960 e da Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai. Em 1961 ocupou a Secretaria da Viação e Obras Públicas, no primeiro governo de Ney Braga (PDC) a frente do estado do Paraná. Tornou-se a coronel em agosto de 1963 e em 1965, no último ano de Ney Braga no estado, assumiu o posto de vice-governador, eleito pela Assembleia Legislativa do Paraná¹²⁴.

Em 1966, quando Paulo Pimentel¹²⁵ (PTN) assumiu o governo do Paraná, Alípio de Carvalho foi nomeado secretário-geral do Conselho de Planejamento do estado. Nas eleições daquele mesmo ano, foi eleito deputado federal do Paraná, pela Arena. Assumiu o mandato em fevereiro de 1967 e durante a legislatura foi vice-presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) sobre o valor do dólar, presidente da comissão de Minas e Energia e membro das comissões de Segurança Nacional e de Transportes, Comunicações e Obras Públicas. Passou a presidir em 1968 o Conselho da Associação dos Municípios do Estado do Paraná e foi vice-presidente da Arena paranaense a partir de 1969. Quanto à carreira militar, em abril de 1966, foi promovido a general-de-brigada, sendo transferido para a reserva de primeira classe com essa patente. Na inatividade, seria promovido a general-de-divisão em 1972¹²⁶.

Reeleito deputado federal em novembro de 1971, ocupou a quarta secretaria da mesa da Câmara e a presidência da Comissão de Segurança Nacional. Novamente eleito deputado federal em novembro de 1974, foi vice-líder da Arena e do governo na Câmara entre 1975 e 1978, suplente da Comissão de Transportes e mais uma vez membro da Comissão de Segurança Nacional. Foi reeleito deputado federal em 1978, novamente pela ARENA, permanecendo nas mesmas comissões que integrava na legislatura anterior. Em junho de 1979, na qualidade de membro da Comissão de Segurança Nacional, apoiou a redemocratização. Com a extinção do bipartidarismo e a consequente reformulação partidária, filiou-se à nova agremiação política governista, o Partido Democrático Social (PDS). Nas eleições de novembro de 1982 candidatou-se mais uma vez à Câmara dos Deputados pelo estado do Paraná, mas desta vez apenas conseguiu uma suplência. Entre maio de 1983 e abril de 1996 foi diretor do órgão de representação do Conselho Nacional do Petróleo no

124 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/alipio-aires-de-carvalho>>. Acesso em 4 de agosto de 2019.

125 Paulo Cruz Pimentel é um advogado e político brasileiro, que foi governador do Paraná entre os anos de 1966 e 1971, pelo PTN e posteriormente pela Arena.

126 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/alipio-aires-de-carvalho>>. Acesso em 4 de agosto de 2019.

Paraná. A partir de então, recolheu-se à vida privada, proferindo, ocasionalmente, palestras em universidades¹²⁷.

5.1.2 Biografia do prefeito Jaime Lerner

Jaime Lerner nasceu em 17 de dezembro de 1937, em Curitiba. Filho de Felix Lerner e de Elza Lerner, imigrantes judeus de origem polonesa. Formou-se em Engenharia Civil em 1961 e em 1964 em Arquitetura e Urbanismo, curso originado da Engenharia Civil, na Universidade Federal do Paraná. Fez parte da equipe da Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (APPUC), entre 1962 e 1965, a qual elaborou conjuntamente a Jorge Wilhelm¹²⁸ o Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba (PPU). Posteriormente a assessoria se tornaria o Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba (IPPUC), que foi fundamental para a implantação do Plano Diretor da cidade. Na segunda metade dos anos de 1960, Lerner se tornou presidente do instituto e professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPR¹²⁹.

Devido ao seu trabalho como arquiteto, Lerner foi indicado pelo governador Haroldo Leon Peres¹³⁰ para assumir a Prefeitura de Curitiba, em março de 1971. Com isso, Lerner trouxe sua equipe do IPPUC para assumir a administração pública da cidade e para colocar em prática o plano pensado durante os primeiros anos de IPPUC. O prefeito exerceu seu mandato até março de 1975, quando passou a prefeitura da cidade para o engenheiro Saul Raiz (1975-1979), que fazia parte do mesmo grupo político de Ney Braga. Entre os anos de 1975 e 1979, Lerner realizou consultorias de planejamento urbano para outras cidades. Chegou a ser indicado a assumir a direção da Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (FUNDREM), por recomendação do governo federal que admirou o seu trabalho realizado em Curitiba. Além disso, Lerner recebeu um aceno MDB para que fizesse parte da oposição ao Regime Militar, embora tenha

127 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em: <[http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lerner-jaime#:~:text=Jaime%20Lerner%20nasceu%20em%20Curitiba,Federal%20do%20Paran%C3%A1%20\(Ufpr\)](http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lerner-jaime#:~:text=Jaime%20Lerner%20nasceu%20em%20Curitiba,Federal%20do%20Paran%C3%A1%20(Ufpr))>. Acesso em 4 de agosto de 2019.

128 Renomado arquiteto e urbanista ítalo-brasileiro conhecido por ter elaborado importantes obras no Paraná, Rio de Janeiro, Minas Gerais e outros estados.

129 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em: <[http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lerner-jaime#:~:text=Jaime%20Lerner%20nasceu%20em%20Curitiba,Federal%20do%20Paran%C3%A1%20\(Ufpr\)](http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lerner-jaime#:~:text=Jaime%20Lerner%20nasceu%20em%20Curitiba,Federal%20do%20Paran%C3%A1%20(Ufpr))>. Acesso em 23 de julho de 2019.

130 Foi um advogado e político brasileiro, governador do Paraná no ano de 1971, pela Arena.

recusado o convite. Em 1979, Lerner assumiu o seu segundo mandato na prefeitura de Curitiba, a convite do agora governador Ney Braga, pelo PDS e participou da campanha de seus correligionários Saul Raiz, para o governo do estado e Ney Braga para o senado, embora ambos tenham sido derrotados por José Richa¹³¹ e Álvaro Dias¹³², do PMDB. Com isso, em março de 1983 Lerner terminou o seu mandato, passando a prefeitura a Mauricio Fruet¹³³ (PMDB) indicado por José Richa¹³⁴.

Com sua saída da prefeitura, Lerner se filiou ao Partido Democrático Trabalhista (PDT), a convite do então governador do Rio de Janeiro, Leonel Brizola¹³⁵, que o convidou para coordenar o transporte estadual e assessorar a região metropolitana do Rio. Entretanto, com as primeiras eleições municipais desde o Ato Institucional nº2 de 1965, Lerner voltou a concorrer pela Prefeitura de Curitiba, mas foi vencido pelo candidato do PMDB, Roberto Requião, que até aquele momento era deputado estadual. No ano seguinte, nova derrota, quando Lerner se candidatou a vice-governador pela chapa liderada por José Alencar Furtado¹³⁶, composta pela Frente Popular de Oposições, que estavam o PDT, o Partido Municipalista Brasileiro (PMB) e o Partido da Frente Liberal (PFL), vencida por Álvaro Dias do PMDB. Em 1988 Lerner foi eleito prefeito pela primeira vez, por meio do voto direto, em uma chapa composta por PDT, PFL e Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), derrotando o PMDB, que tinha como candidato Maurício Fruet, em uma campanha de 12 dias, pois como havia transferido o seu título de eleitor para o Rio de Janeiro, o pedido de transferência para Curitiba dependeu de recorrer ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE) que o concedeu o pedido um pouco menos de duas semanas antes do pleito daquele ano. No fim, acabou vencendo com folga o candidato peemedebista, que teve o apoio do governador Álvaro Dias, enquanto Lerner teve o apoio de Ney Braga, que conseguiu ampla adesão ao arquiteto no oeste do Paraná, quando Braga estava superintendente da Itaipu Binacional¹³⁷.

131 José Richa foi o primeiro governador do Paraná pós Regime Militar. Sua biografia será pormenorizada ao se tratar do seu filho, Beto Richa, mais a frente.

132 Álvaro Dias foi governador do Paraná entre 1987 e 1991, pelo PMDB.

133 Mauricio Fruet foi prefeito de Curitiba entre os anos de 1983 e 1986, pelo PMDB, além de ser pai de Gustavo Fruet, prefeito de Curitiba na ocasião das CPI dos Transportes e da Auditoria da URBS em 2013.

134 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em: <[http://www.fgv.br/cpdac/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lerner-jaime#:~:text=Jaime%20Lerner%20nasceu%20em%20Curitiba,Federal%20do%20Paran%C3%A1%20\(Ufpr\)](http://www.fgv.br/cpdac/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lerner-jaime#:~:text=Jaime%20Lerner%20nasceu%20em%20Curitiba,Federal%20do%20Paran%C3%A1%20(Ufpr))>. Acesso em 23 de julho de 2019.

135 Brizola foi governador do Rio de Janeiro (1991-1994) e Rio Grande do Sul (1959-1963) pelo PDT. Conhecido pela sua liderança no campo progressista, sendo o único político a ter sido governador em dois estados diferentes no Brasil.

136 José Alencar Furtado foi um advogado e político nascido no Ceará que exerceu três mandatos como deputado federal pelo Paraná, no MDB. Um dos fundadores do Partido Socialista Brasileiro (PSB) no Ceará, concorreu às eleições governamentais do Paraná pelo PMB, na chapa composta junta de Jaime Lerner do PDT, em 1986, mas foi derrotado por Álvaro Dias do PMDB.

137 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em: <[http://www.fgv.br/cpdac/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lerner-jaime#:~:text=Jaime%20Lerner%20nasceu%20em%20Curitiba,Federal%20do%20Paran%C3%A1%20\(Ufpr\)](http://www.fgv.br/cpdac/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lerner-jaime#:~:text=Jaime%20Lerner%20nasceu%20em%20Curitiba,Federal%20do%20Paran%C3%A1%20(Ufpr))>. Acesso

Em sua terceira gestão, uma das suas principais políticas ligadas ao transporte coletivo foi a criação dos ônibus de linha direta, os chamados "ligeirinhos", ideia que inclusive foi exportado aos Estados Unidos para se implantar em Manhattan. Além disto, é no terceiro mandato que Lerner cria a campanha Curitiba Capital Ecológica, que incluía o projeto Lixo que não é Lixo, o qual previa a troca de sacos de lixo por vale-transporte e por comida. Durante este período, recebeu premiações internacionais, como do Instituto Nacional de Conservação de Energia de Washington (EUA) pela implantação de ônibus expressos na cidade. Tal visibilidade dada ao prefeito, fez com que líderes de diversos partidos se interessassem pela sua candidatura a prefeito do Rio de Janeiro e São Paulo e, inclusive, Lerner passou a ser cogitado como alternativa a Leonel Brizola ao PDT como candidato a presidência em 1994. A sua popularidade possibilitou eleger seu candidato em primeiro turno em 1992, o engenheiro Rafael Greca¹³⁸ do PFL, que havia trabalhado no equipe do IPPUC quando Lerner assumiu o seu segundo mandato a frente da prefeitura de Curitiba. Ao invés da presidência da República, Lerner se candidatou ao governo do Paraná e foi eleito em 3 de outubro de 1993, em uma coligação feita pelo PDT, PFL, PTB, PSDB e PV. Venceu Álvaro Dias, na ocasião, do Partido Progressista (PP) e pôs fim a 12 anos de hegemonia do PMDB no governo do Paraná em primeiro turno. No estado, seu papel foi fundamental para inserir o Paraná como porta de entrada para o Mercosul, de modo que multinacionais como as Montadoras Renault, Audi-Volkswagen, Chrysler Corporation, e das fábricas de motores BMW e Detroit Diesel Corporation se instalaram no território da grande Curitiba, acumulando um investimento de aproximadamente três bilhões de dólares¹³⁹.

Novamente, em 1996, o apoio político de Lerner ao engenheiro e ex-presidente do IPPUC, Cassio Taniguchi¹⁴⁰ (PDT), foi fundamental para que vencessem a eleição municipal daquele ano. No ano seguinte, Lerner assumiu a presidência do Conselho de Desenvolvimento e Integração do Sul (Codesul) e aos poucos se afastou de Leonel Brizola e aproximou-se do governo federal de Fernando Henrique Cardoso¹⁴¹ (PSDB), entretanto, a sua entrada no PSDB foi vetada pelo ex-

em 23 de julho de 2019.

138 Atual prefeito de Curitiba (eleito pelo PMN e atualmente no DEM), Rafael Greca esteve no IPPUC em 1982 como engenheiro, além de ter sido vereador de Curitiba e deputado estadual do Paraná antes de se tornar prefeito de Curitiba em 1993. Durante este período esteve no PDT, mesmo partido em que atuou Jaime Lerner, que o apoiou na eleição de 1992. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, [s.d.]).

139 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em: <[http://www.fgv.br/cpdac/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lerner-jaime#:~:text=Jaime%20Lerner%20nasceu%20em%20Curitiba,Federal%20do%20Paran%C3%A1%20\(Ufpr\)](http://www.fgv.br/cpdac/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lerner-jaime#:~:text=Jaime%20Lerner%20nasceu%20em%20Curitiba,Federal%20do%20Paran%C3%A1%20(Ufpr))>. Acesso em 23 de julho de 2019.

140 Cassio Taniguchi é um engenheiro que atuou na equipe do IPPUC durante a implantação do Plano Diretor de Curitiba, na primeira gestão de Jaime Lerner. Foi prefeito da cidade em duas oportunidades: entre 1997 e 2000, quando estava no PDT, e entre 2000 a 2003, quando este no PFL. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, [s.d.]).

141 Fernando Henrique Cardoso é um sociólogo e presidente do Brasil em duas oportunidades, pelo PSDB: de 1995 a 1998 e de 1998 a 2003. Além disso, antes de ser presidente foi senador de São Paulo e Ministro das Relações Exteriores do Brasil no governo Itamar Franco. (BRASIL, [s.d.]).

governador Álvaro Dias e pelo diretório estadual do partido. Com isso, filiou-se ao PFL e levou consigo cerca de cem prefeitos e vários deputados estaduais e secretários estaduais. Em 1998 se reelegeu governador do Paraná, junto da coligação formada pelo PFL, PTB, Partido Progressista Brasileiro (PPB), Partido Socialista Brasileiro (PSB), Partido Popular Socialista (PPS) e Partido Liberal (PL), superando o senador Roberto Requião do PMDB logo no primeiro turno. O seu segundo mandato à frente do governo paranaense foi marcado pelo início de um processo de abertura do capital estatal para as empresas privadas no Paraná. O Banco do Estado do Paraná (Banestado) foi vendido ao Itaú em 2000, a Telecomunicações do Paraná (Telepar) começou a ser privatizada em 1998, a Companhia de Saneamento do Paraná (Sanepar) foi incorporada por grupos privados, além da progressiva concessão das rodovias paranaenses à iniciativa privada a partir de 1998. Lerner procurou ainda negociar ações da Companhia Paranaense de Energia Elétrica (Copel) à iniciativa privada, porém o andamento deste processo foi anulado pelo seu sucessor Roberto Requião¹⁴².

No início dos anos de 2000, Jaime Lerner chegou a ser ventilado como sucessor de Fernando Henrique Cardoso para as eleições que ocorreriam no ano seguinte, numa chapa formada por PFL e PSDB, entretanto, devido a conflitos entre os partidos sobre os rumos da sucessão presidencial e à queda da popularidade de Lerner em seu segundo mandato, principalmente devido à sua tentativa de privatizar a Copel, o governador teve de suspender sua candidatura ao governo federal. Com a vitória de Roberto Requião (PMDB) na eleição de 2002, a gestão de Lerner passou por cinco Comissões Parlamentares de Inquérito (CPI), devido a privatização massiva de serviços que promoveu entre os dois mandatos, dentre elas a CPI da Copel e a do Banestado. Em nenhuma delas, entretanto, foram comprovadas as evidências de irregularidades cometidas pelo ex-governador e seus assessores, largamente divulgadas pela imprensa, durante as duas gestões no

142 Este caso da Copel esteve diretamente ligado aos interesses da família Gulin. Em julho de 1998 foi constituída a comercializadora de energia Tradener, que tinha como objetivo administrar as vendas da Copel no mercado livre, ou seja, gerir as ações da estatal na iniciativa privada. Desta empresa, a Copel era a acionista majoritária, com 45% das ações, enquanto a Logos Engenharia e a DGW tinham, cada uma, 27,5% das ações restantes. A questão é que a DGW era uma empresa que pertencia a Donato Gulin, que com a saída da Copel e da Logos de suas ações, tornou-se um dos controladores principais da empresa. Entretanto, em março de 2003, Roberto Requião como governador rompeu o contrato de ações com a Tradener, por ser contrário à atividade que a Copel vinha desenvolvendo com a empresa. A relação deste caso com Jaime Lerner se deve ao fato de que a Tradener foi criada com a participação da própria empresa estatal quando Lerner estava no governo do estado, e aos poucos o controle da comercialização de energia elétrica e mediação dos principais contratos da estatal para a iniciativa privada, quando os próprios administradores públicos poderiam fazer isso. Segundo um deputado estadual do PTB que não quis se identificar, em entrevista à Folha de Londrina em 2001, Donato Gulin era um aliado político do ex-governador Jaime Lerner (PFL) desde a época em que era prefeito de Curitiba, e que a Tradener foi uma troca de favores do ex-governador para com o empresário que financiava sua campanha. O jornalista Luiz Geraldo Mazza afirmava no mesmo sentido, que a família era uma grande cliente de Lerner, que a favoreceu em seus três mandatos como prefeito e em duas como governador do estado. (FOLHA DE LONDRINA, 18 de setembro de 2001; FOLHA DE LONDRINA, 25 de novembro de 2001).

Governo do Paraná. Em 2002 foi presidente da União Internacional dos Arquitetos (UIA). Naquele mesmo ano, fundou sua empresa de arquitetura em Curitiba, a Jaime Lerner Arquitetos Associados, com o objetivo de prestar consultoria em arquitetura e planejamento urbano. Além disso, filiou-se ao Partido Socialista Brasileiro (PSB) e transferiu seu título para o Rio Janeiro, onde quase concorreu a prefeito em 2004. Em 2006 apoiou a campanha de Osmar Dias ¹⁴³(PDT), derrotado por Roberto Requião que foi reeleito pelo PMDB. Em março de 2008, filiou-se ao Democratas (DEM), criado a partir da refundação do PFL e novamente trouxe seu título eleitoral para Curitiba. Lerner também foi membro da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana, conselheiro do Banco Nacional de Habitação (BNH) e recebeu diversos prêmios durante toda sua carreira. Desde que se afastou da carreira política, prestou diversos serviços de assessoria e planejamento a muitas cidade do país, tais como Recife, Salvador, Niterói (RJ) e São Paulo¹⁴⁴.

143 (BRASIL, [s.d.]). Osmar Dias é um político brasileiro, irmão de Álvaro Dias. Foi senador do Paraná de 1995 a 2002 pelo PSDB, e de 2001 a 2011 pelo PDT.

144 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em: <[http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lerner-jaime#:~:text=Jaime%20Lerner%20nasceu%20em%20Curitiba,Federal%20do%20Paran%C3%A1%20\(Ufpr\)](http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lerner-jaime#:~:text=Jaime%20Lerner%20nasceu%20em%20Curitiba,Federal%20do%20Paran%C3%A1%20(Ufpr))>. Acesso em 23 de julho de 2019.); DÓRIA, Pedro. (2002). Jaime Lerner: liderança, autoridade e contexto político. Curitiba: Juruá Editor.

5.1.2.1 Biografia do diretor Bernardo Fedalto

Bernardo Fedalto, formado engenheiro civil pela Universidade Federal do Paraná em 1955, foi admitido na Prefeitura logo após sua formatura, indicado a chefe do Serviço de Transporte da Divisão de Metrologia, Contratos e Concessões em 1955, no governo de Ney Braga (PDC), além de passar a integrar a Comissão Municipal de Transportes de Curitiba (CMTC), na época em que Alypio Aires de Carvalho era o presidente. Na gestão de Iberê de Matos esteve na direção da Divisão de Limpeza, do Departamento de Obras. Assumiu o Departamento de Serviços de Utilidade Pública (DSUP) em 1962, na gestão de Ivo Arzua, além de diretor do Departamento de Obras e diretor do Departamento de Transportes, em 1963. Além disso, Fedalto também esteve na direção do Departamento de Concessões e Permissões (DCP) em 1964. No estado, Fedalto ocupou a direção da Companhia de Desenvolvimento do Paraná – Codepar, no final de 1964. Foi Secretário do Conselho de Desenvolvimento do Extremo Sul por indicação de Paulo Pimentel em 1966 e gerente de Operações da Codepar em 1967. Também foi diretor administrativo-financeiro do IPPUC em 1973 e em 1974 esteve na iniciativa privada como diretor-presidente da Divesa (concessionária Mercedes-Benz) até 1984. Enquanto diretor da concessionária também fez parte do conselho da Associação Comercial do Paraná, em 1980. Assumiu a direção administrativa e financeira do Grupo O Boticário, de 1986 a 1999, se tornando vice-presidente da Fundação O Boticário, até a sua aposentadoria¹⁴⁵.

5.1.2.2 Biografia do diretor Tancredo Lombardi Cunha

Tancredo Lombardi Cunha, formado em Engenharia Civil pela UFPR em 1954, foi assessor do Departamento de Concessões e Permissões (DCP), no governo municipal de Omar Sabbag. Em 29 de janeiro de 1970, Tancredo Cunha foi empossado como Diretor do Departamento de Concessões e Permissões, por Omar Sabbag. No mesmo ano o DCP é integrado ao Departamento de Serviços e Utilidade Pública (DSUP), do qual Tancredo Cunha se torna o diretor. Com isto, o

145 (DIÁRIO DO PARANÁ, 23 de maio de 1964; DIÁRIO DO PARANÁ, 23 de dezembro de 1965; DIÁRIO DO PARANÁ, 15 de fevereiro de 1963; DIÁRIO DO PARANÁ, 16 de janeiro de 1963. DIÁRIO DO PARANÁ, 11 de junho de 1960; DIÁRIO DO PARANÁ, 15 de julho de 1966; DIÁRIO DO PARANÁ, 2 de junho de 1967; DIÁRIO DO PARANÁ, 15 de fevereiro de 1974; DIÁRIO DO PARANÁ, 3 de dezembro de 1980; CAMARGO, 2004, pp.197-198).

DSUP incorporou os serviços de coleta de lixo, limpeza urbana, táxis, iluminação pública, cemitérios, apreensão de animais, e controle, gerenciamento e administração do transporte coletivo. Tancredo Lombardi Cunha se aposentou como Diretor do DSUP, em 1984, durante a segunda gestão de Jaime Lerner (PDS) na prefeitura, com quem esteve durante todo o processo de negociação para a implantação dos expressos, assim como durante a implantação da tarifa única em Curitiba e a renovação dos contratos das empresas em 1981¹⁴⁶.

5.1.3 Biografia do prefeito Roberto Requião

Roberto Requião de Melo e Silva nasceu em Curitiba em 5 de março de 1941, filho de Wallace Tadeu de Melo e Silva e Luci Requião de Melo e Silva. Seu pai foi prefeito de Curitiba, nomeado por Bento Munhoz da Rocha, quando governador (1951-1954), e chegou a concorrer pela Prefeitura de Curitiba em 1954, mas foi derrotado por Ney Braga (PSP) em eleição direta. Formou-se em jornalismo pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC) em 1964 e em Direito pela Universidade Federal do Paraná em 1966. Fez pós-graduação em Planejamento Urbano, por meio do convênio entre a Comissão de Desenvolvimento Municipal de Curitiba (CODEM) e a Fundação Getúlio Vargas¹⁴⁷.

Começou a exercer a advocacia trabalhista em São Paulo e em Curitiba, além de administrar as propriedades da família no Paraná. Nos anos de 1970 passou a militar nos movimentos sociais de Curitiba, primeiramente como advogado e posteriormente passou a atuar na política em prol dos interesses deste movimentos no início dos anos de 1980, filiado ao PMDB. Elegeu-se deputado estadual em 1982 pelo partido, assumindo o mandato em março do ano seguinte. Iniciou sua carreira política se destacando à frente dos conflitos com os empresários do transporte, propondo a estatização do serviço de transporte e de todos os serviços públicos da capital. Seu trabalho na casa e o apoio político de José Richa foram cruciais para que, em 1985, se elegeesse prefeito de Curitiba, derrotando Jaime Lerner (PDT) por uma curta margem de votos. Durante sua gestão à frente da Prefeitura de Curitiba, diferentemente das gestões de Lerner e sua equipe do IPPUC, Requião procurou priorizar os investimentos sobre a periferia da cidade através de políticas de caráter social.

146 (CAMARGO, 2004, p. 199; DIÁRIO DO PARANÁ, 30 de janeiro de 1970).

147 Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/roberto-requiao-de-melo-e-silva>>. Acesso em 7 de julho de 2019.

Criou neste período a Secretaria de Abastecimento e do Bem-Estar Social, um amplo programa de construção de creches e postos de saúde, além das mudanças administrativas no transporte coletivo de Curitiba¹⁴⁸.

No ano de 1989, Requião passou a prefeitura para o terceiro mandato de Jaime Lerner (PDT) e com isso assumiu a secretaria estadual de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano, na gestão de Álvaro Dias, do PMDB (1987-1991), cargo que ocupou até o ano de 1990, quando se licenciou para concorrer ao governo estadual naquele ano e sagrou-se vencedor da eleição, superando José Richa (PSDB). Requião exerceu o mandato de governador até o início de 1994, quando se afastou para concorrer nas prévias de seu partido, visando as eleições presidenciais daquele ano embora não tenha sido o candidato escolhido pelo partido. Após sua derrota, Requião anunciou o seu apoio à candidatura de Luis Inácio Lula da Silva,¹⁴⁹ do Partido dos Trabalhadores (PT) para a presidência da República, qual não obteve sucesso em sua candidatura. Apesar de não concorrer como presidente pelo seu partido, Requião venceu a eleição para senador em outubro de 1994, assumindo o mandato em março de 1995. Ao longo de sua trajetória no senado, Requião fortaleceu as suas ações de oposição a Jaime Lerner, conseguindo exigir a transparência dos contratos com a multinacional Renault em São José dos Pinhais e bloqueando empréstimos do seu opositor para o financiamento de obras públicas. Requião criticou as privatizações de estatais levadas no Paraná e em nível nacional fez oposição à reforma da Constituição, idealizada pelo governo do presidente eleito Fernando Henrique Cardoso. Devido ao seu trabalho no Congresso Nacional, o senador chegou a postular sua candidatura à presidência ao PMDB, mas foi novamente derrotado nas prévias do seu partido. Entretanto, em 1998 lançou-se a governador do estado do Paraná, numa frente de oposição que incluía o PT, PDT, Partido Comunista do Brasil (PCdoB), Partido Comunista Brasileiro (PCB), Partido Verde (PV) e partidos menores. Entretanto, foi derrotado por Jaime Lerner (PFL), logo no primeiro turno¹⁵⁰.

Em 2002, Roberto Requião novamente disputou as eleições ao governo do estado, pleito que venceu do seu adversário e ex-correligionário Álvaro Dias (PDT). No nível nacional, Luiz Inácio Lula da Silva (PT) venceu José Serra ¹⁵¹(PSDB) e como Requião havia se posicionado contrário ao

148 Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/roberto-requiao-de-melo-e-silva>>. Acesso em 7 de julho de 2019.

149 Luiz Inácio Lula da Silva é um ex-sindicalista e ex-metalúrgico brasileiro, fundador do Partido dos Trabalhadores, eleito presidente da República em 2002 e reeleito em 2006, cargo que ocupou até 2010.

150 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/roberto-requiao-de-melo-e-silva>>. Acesso em 7 de julho de 2019.

151 José Serra Chirico é um político brasileiro, filiado ao PSDB. Atualmente é senador pelo mesmo partido, tendo sido governador do estado entre 2007 e 2010, Ministro da Saúde e Ministro do Planejamento no governo de Fernando Henrique Cardoso. (BRASIL, [s.d]).

apoio do PMDB à campanha do tucano, o então senador paranaense decidiu apoiar o candidato petista, de modo que atacou duramente a cúpula de seu partido por ter apoiado Serra, visto que Lula sagrou-se vencedor naquela eleição. Durante seu governo, Requião se opôs às medidas neoliberais adotadas por Jaime Lerner e reestatizou as empresas privatizadas na gestão anterior. Entre estas principais medidas, Requião rompeu o monopólio de movimentação de recursos financeiros que estavam sob o Banco Itaú, o principal beneficiário da privatização do Banestado, para as contas estatais do Banco do Brasil e Caixa Econômica. Além disso, refortaleceu as empresas que tinham aberto seu capital ou que estavam ameaçadas de privatização, como a Copel, que conseguiu ter sua estrutura acionário retomada, e a Sanepar, que foi reestatizada. Já os maiores conflitos da segunda gestão de Requião foram contra as concessionárias das rodovias paranaenses. Ao todo, acumulou 38 ações contra as empresas e determinou a construção das "Estradas da Liberdade", com o objetivo de serem rotas alternativas às estradas com pedágios. Em 2006, novamente Requião pleiteou sua candidatura à presidência da República pelo PMDB, mas como nas vezes anteriores, foi derrotado pela maioria do seu partido, que decidiu apoiar Luis Inácio Lula da Silva (PT) naquela eleição. Apesar disso, se candidatou ao governo do Paraná novamente e foi reeleito, contando com o apoio de Lula no segundo turno¹⁵².

Nas eleições municipais de outubro de 2008, contrariamente a parte de seu partido, Requião decidiu apoiar a candidatura do ex-reitor da UFPR, Carlos Augusto Moreira Junior¹⁵³, enquanto na legenda estavam candidatos mais experientes, como o ex-prefeito Rafael Greca na ocasião. No pleito daquele ano, Beto Richa (PSDB) ganhou com extrema folga, obtendo 77,27% dos votos válidos, enquanto o candidato apoiado por Requião conseguiu apenas 1,9% dos votos. Isto foi um fator de desgaste de Requião dentro do partido, mas que não o impediu de promover uma reforma em seu secretariado e nomear Carlos Augusto Moreira Júnior a chefe de gabinete do seu governo¹⁵⁴.

Em dezembro de 2009, Requião lançou seu nome novamente às prévias do seu partido para concorrer à presidência e recebeu o apoio de 15 diretórios do PMDB, o que na época foi apontado como um racha dentro do partido. Em virtude da candidatura para presidência da República, renunciou ao governo do Paraná em março de 2010, mas foi derrotado pela indicação de Michel

152(BRASIL, [s.d.]) Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/roberto-requiaode-melo-e-silva>>. Acesso em 7 de julho de 2019.

153 Médico de formação, reitor da UFPR em duas oportunidades: entre os anos de 2002 e 2006 e entre 2006 e 2008.

154 (BRASIL, [s.d.], [s.d.]) Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/roberto-requiaode-melo-e-silva>>. Acesso em 7 de julho de 2019.

Temer¹⁵⁵ a vice-presidente de Dilma Rousseff¹⁵⁶(PT). Apesar disso, novamente concorreu ao senado e foi eleito, e seu partido obteve sucesso em apoiar Dilma Rousseff, que venceu a eleição dos presidenciais naquele ano. Quanto à eleição para o governo do estado, Beto Richa se sagrou vencedor superando Osmar Dias (PDT), candidato que Requião havia apoiado, ainda no primeiro turno. Em 2014 novamente concorreu a governador do estado do Paraná, numa coligação entre PMDB, PV e PPL, enquanto fez campanha a Dilma Rousseff no âmbito federal. Ao final da eleição, foi derrotado por Beto Richa (PSDB), que foi reeleito. Desta forma, voltou ao seu mandato no senado e tentou a reeleição para o senado em 2018, embora não tenha sido eleito¹⁵⁷.

5.1.3.1 Biografia do diretor Stênio Salles Jacob

Stenio Jacob foi presidente da União Paranaense de Estudantes, em 1967. Formado em Administração pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR), foi presidente da Urbanização de Curitiba (URBS) de 1986 a 1989; Secretário Municipal de Transportes em Curitiba de 1988 a 1989; presidente do Instituto de Cartografia e Florestas do Paraná (ITCF), de 1989 a 1990; presidente da Sanepar de 1991 a 1994; presidente da Fundação Hospitalar de Blumenau de 1997 a 1998; Secretário Municipal de Obras de Blumenau de 1998 a 2000; Diretor Comercial da Sanepar de 2003 a 2004 e presidente da Sanepar de 2004 a 2010 e presidente da Associação das Empresas de Saneamento Básico Estaduais- AESB em 2008. Em sua carreira administrativa, Stenio Jacob esteve ao lado de Roberto Requião desde o início de sua trajetória política, atuando no governo municipal em que o ex-governador implantou a frota pública, assim como esteve à frente da Sanepar quando Requião assumiu a Sanepar, por duas vezes. Além disso, atuou no governo estadual de Álvaro Dias (PMDB) e de Décio Nery de Lima¹⁵⁸ (PT) em Blumenau¹⁵⁹.

155 Michel Temer foi deputado federal de São Paulo entre os anos de 1994 e 2010, pelo PMDB. Tornou-se Presidente da República em 2016, por ser vice-presidente de Dilma Rousseff, deposta do cargo naquele ano.

156 Dilma Rousseff foi ministra de Minas e Energia e da Casa Civil durante os dois mandatos de Lula. Em 2010 foi eleita presidente da República e reeleita em 2014, embora em 2016, após a instauração de um processo de impeachment, tenha sido afastado do mandato.(BRASIL, [s.d.]).

157 (BRASIL, [s.d.])Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/roberto-requiao-de-melo-e-silva>>. Acesso em 7 de julho de 2019.

158 Prefeito de Blumenau entre os anos de 1997 e 2005, e deputado federal de 2007 até o presente pelo PT.

159 (NEOTTI; MIKOS, 2017; DH PAZ, 2013).

5.1.4 Biografia do prefeito Beto Richa

Carlos Alberto Richa, mais conhecido como Beto Richa, nasceu em Londrina (PR), no dia 29 de julho de 1965. Seu pai, José Richa, foi uma importante figura política do Paraná: uma das lideranças da redemocratização no estado, tendo sido deputado federal em duas oportunidades, entre os anos de 1963 e 1971, prefeito de Londrina entre os anos de 1973 e 1979, governador do Paraná entre os anos de 1983 e 1986 junto do PMDB. Além disso, José Richa foi senador da Constituinte de 1987 e 1988, tendo sido um dos fundadores do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), em 1988. Beto Richa cursou o ensino fundamental em Londrina e o ensino médio em Curitiba, no Colégio Bom Jesus. Formou-se em Engenharia Civil pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC/PR)¹⁶⁰.

Iniciou sua carreira política como candidato a vereador de Curitiba pelo PSDB em 1992, entretanto, fez 1.882 votos e não conseguiu o suficiente para o posto. Em 1993, ano em que assumiu o cargo, filiou-se ao Partido Trabalhista Brasileiro (PTB). No ano de 1994, elegeu-se deputado estadual pelo PSDB com 21.271 votos, sendo reeleito para o mesmo cargo em 1998. Em 2000, Richa foi escolhido para ser o vice-prefeito na chapa de Cássio Taniguchi (PFL), que se sagrou vencedor da eleição municipal. Com isso, em 2001 Richa acumulou ao cargo de vice-prefeito e a direção da Secretaria Municipal de Obras Públicas, entretanto, em 2002, licenciou-se dos dois cargos para concorrer ao governo do estado do Paraná pelo PSDB, obtendo um terceiro lugar na eleição que teve Roberto Requião como vencedor. Em 2003, Beto Richa passou um curto período a frente da Prefeitura de Curitiba e assumiu a direção do diretório estadual do PSDB no Paraná, quando buscou atrair ao partido antigas lideranças que haviam passado pela legenda, como Álvaro Dias. Em 2004 Richa se elegeu prefeito de Curitiba pelo PSDB e assumiu o cargo em 1 de janeiro de 2005. Durante sua gestão investiu na educação fundamental e realizou obras de infraestrutura. Em 2006, Richa apoiou Osmar Dias (PDT) para o governo do estado, o que gerou um conflito com Requião, que concorreu com o pedetista nas eleições estaduais daquele ano e sagrou-se vencedor. Com isso, Requião passou a dificultar o repasse de recursos de obras para o prefeito quando assumiu o governo do estado, embora Richa tenha conseguido se reeleger à Prefeitura de Curitiba ainda no primeiro turno com 77,27% dos válidos, em 2008¹⁶¹.

160 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em:< <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/richa-beto>>. Acesso em 21 de fevereiro de 2020.

161 (BRASIL, [s.d.]). Disponível em:< <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/richa-beto>>. Acesso em 21 de fevereiro de 2020.

Em 2010, Beto Richa lançou-se ao cargo de governador do estado e afastou-se da função de prefeito, novamente vencendo em primeiro turno. No ano de 2014, foi reeleito governador e em sua segunda gestão protagonizou o conflito com os servidores públicos do estado do Paraná, no dia 29 de abril de 2015¹⁶². Em 2018, Beto Richa se candidatou ao senado pelo PSDB, entretanto, próximo às eleições, foi preso a pedido do Ministério Público, devido a suposto favorecimento seu em licitação da rodovia estadual PR-323 para a empreiteira Odebrecht. Richa foi solto, mas isto foi determinante para que não vencesse a eleição ao senado naquele ano. Em 29 de janeiro de 2019, Richa foi novamente preso, agora devido à denúncia do Ministério Público de que o peessedebista havia participado de um esquema de propina em contratos de concessão de pedágio, que poderia ter desviado 8,4 bilhões de reais dos cofres públicos. Richa foi solto, porém, em 19 de março de 2019 foi preso pela terceira vez em um desdobramento da Operação Quadro Negro, que apurou um desvio de mais de 20 milhões em obras de escolas públicas, mas novamente foi solto no dia 4 de abril de 2019, após pedido de liberdade concedido pela 2ª Câmara Criminal do Tribunal de Justiça do Paraná (TJ-PR)¹⁶³.

5.1.4.1 Biografia do diretor Marcos Valente Isfer

Marcos Valente Isfer nasceu em 3 de outubro de 1955, em Curitiba. Filho de Eliete Valente Isfer e Luyr Isfer. Formado em Direito pela Faculdade de Direito de Curitiba, assumiu como suplente de vereador em 1986, tendo sido candidato pelo PDS, mas posteriormente filiado ao PFL. Foi eleito vereador em 1988 e reeleito em 1992 pelo PFL. Se candidatou a deputado estadual pelo mesmo partido, mas conseguiu apenas uma suplência em 1994. Foi diretor do Detran entre 1997 e 1999, no governo estadual de Jaime Lerner (PDT) e Secretário do Governo Municipal com Cassio Taniguchi, em 1999. Durante este período na administração pública, foi eleito deputado estadual pelo PFL em 1998 e reeleito em 2002 pelo PPS, acumulando as funções legislativas e burocrática. (NAZARENO, 2005, p. 14).

162 Quando os trabalhadores – em sua maioria professores - manifestavam em frente à Assembleia Legislativa do Paraná contra o Projeto de Lei que previa mudanças no custeio do Regime Próprio da Previdência Social dos servidores estaduais. A votação entre os deputados estaduais aprovou o projeto e a manifestação foi violentamente reprimida pela Polícia Militar do Estado do Paraná. (GIMENES, 2015) Disponível em: < <http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2015/04/deputados-aprovam-projeto-para-mudar-previdencia-no-parana.html> >. Acesso em: 29 de abril de 2020.

163 (OLIVEIRA, 2018; RIBEIRO & KANIAK, 2018; (HISING & G1 PR, 2019; G1 PR, 2019).

5.1.4.2 Biografia do diretor Fernando Eugênio Ghignone

Nascido em Curitiba, filho de José Eugênio Ghignone e Maria de Lourdes Silveira Ghignone. O pai era vendedor de livros e a mãe professora e empresária. Os avós paternos, João Ghignone, nascido em 11 de fevereiro de 1889, na cidade de Serravalle Sesia (Piemonte – Itália), também do mercado editorial e livreiro, foi presidente da Federação Espírita do Paraná e responsável pela criação do Colégio Lins de Vasconcelos e pelo Hospital Psiquiátrico do Bom Retiro e pelo Albergue Noturno. Quando criança estudou no grupo escolar Júlia Wanderley e anos depois foi para o Colégio Estadual do Paraná (CEP). Lá foi para o curso científico, onde fez Ciências Matemáticas. No Ensino Superior se formou na Faculdade de Administração de Empresas (FAE)¹⁶⁴.

Em 1970 assumiu a gerência da distribuidora de livros de seu avô. Através do seu trabalho, Fernando Ghignone passou a ter relação direta com representantes dos veículos de Comunicação Social, além de passar a frequentar grupos conhecidos como clubes de serviço, Rottary Club, chegando a ser presidente do Clube dos Diretores Lojistas. Durante o Regime Civil Militar, Ghignone começou a participar de reuniões do Movimento Democrático Brasileiro (MDB), oposição à Aliança Renovadora Nacional (ARENA). Nas eleições Gerais de 1978, em que foram redefinidas as composições do Congresso Nacional, Ghignone fez campanha para José Richa, em Curitiba. Após vitória de Richa ao Senado Federal, José Carlos Campos Vidal, tio de Fernando Ghignone, fez questão de apresentar o sobrinho ao senador, que ainda não o conhecia. Ao saber do trabalho ativo de Ghignone em sua campanha em Curitiba, Richa o convidou a fazer parte de sua equipe de campanha para o governo do estado, interessado também no apoio que Ghignone poderia dar à sua futura chapa devido a sua rede de relações no comércio. Foi assim que durante quatro anos Fernando Ghignone trabalhou ativamente para a campanha de José Richa em 1982, que saiu vitorioso. Devido a isso, o novo governador indicou Ghignone a Secretário da Cultura em 1983, cargo que ocupou até 1986. Durante sua gestão foi criada a Orquestra Sinfônica do Paraná e o tombamento da Serra do Mar como patrimônio cultural do país. O trabalho na secretaria chamou a atenção do Ministério da Cultura que convidou Ghignone a ser o presidente do Fórum Nacional de

164 (MEMÓRIAS PARANÁ, 2019). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=sAdyxiF5b0w>>. Acesso em 23 de setembro de 2019.

Cultura. Em 1985, quando José Sarney era presidente, Ghignone trabalhou junto de Celso Furtado¹⁶⁵, depois do exílio na França, no Ministério da Cultura. Em 1986, quando José Richa saiu do governo, Ghignone decidiu acompanhar o governador, entretanto, Celso Furtado o convidou para uma nova secretaria, nomeada Secretaria de Atividades Sócio-Culturais e, posteriormente, o indicou à presidência da Embrafilme, devido à sua qualificação e trajetória na administração de empresas. Ficou no posto de janeiro a julho de 1988¹⁶⁶.

Após a cisão entre Roberto Requião e José Richa em 1990, Ghignone decidiu se afastar da atividade política e voltar às atividades comerciais de sua livraria. Entretanto, em 2004, Beto Richa o convidou para ser o coordenador de sua campanha à Prefeitura de Curitiba. O candidato venceu a eleição no segundo turno disputado com Angelo Vanhoni (PT). No primeiro ano foi Secretário da Comunicação Social e no ano seguinte foi transferido para a URBS, onde foi o Diretor de Transporte, e realizou o Edital N°005/2009. Segundo o próprio Ghignone em entrevista, a relação que a prefeitura tinha com os empresários era “pactual”, mas a partir do seu mandato a relação entre ambos passou a ser contratual. Em 2010, participou da campanha de Beto Richa ao governo do Estado, na qual foi novamente o coordenador e representante financeiro. Após a vitória do Beto Richa, Ghignone foi indicado para presidir a SANEPAR, onde ficou durante quatro anos. No final de 2014, o governador indicou-o a presidência da COMPAGÁS, cargo que ocupou até 2017, quando Richa o indicou à Secretaria de Administração e Previdência, cargo que ocupou até 2018, ano em que terminou o governo de Richa¹⁶⁷.

Percebe-se que a trajetória de Ghignone tem muita proximidade com a família Richa, tendo assumido secretaria no governo de José Richa e anos depois no governo municipal e estadual de Beto Richa, principalmente tomando as direções de importantes empresas estatais, como a Urbs, a Sanepar e a Compagás. Neste sentido, pode-se afirmar que sua trajetória apresenta certa similaridade com a trajetória de Stênio Jacob junto de Requião, pois ambos assumiram direções nestas três estatais quando seus aliados assumiram o governo municipal e estadual.

5.1.5 Biografia do empresário Erondy Silvério

165 Notório intelectual marxista, que desenvolveu a tese do subdesenvolvimento como forma de organização social no interior do capitalismo. Publicou conceituadas obras como Formação Econômica do Brasil (1959) e Dialética do Desenvolvimento (1964), dentre tantas outras.

166 (MEMÓRIAS PARANÁ, 2019). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=sAdyxiF5b0w>>. Acesso em 23 de setembro de 2019.

167 (MEMÓRIAS PARANÁ, 2019). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=sAdyxiF5b0w>>. Acesso em 23 de setembro de 2019.

Nascido em Guarapuava em 1 de março de 1923, Filho de Edmundo Silvério e Iolanda Almeida e graduado em Economia, Erondy Silvério teve uma trajetória de vida diferente dos demais empresários do transporte. Nascido em uma família pobre, Silvério migrou sozinho para Curitiba muito jovem, quando tinha apenas 7 anos de idade. Abrigado no Asilo São Luiz, começou a trabalhar com 12 anos, em uma mercearia, e, posteriormente, foi feirante e dono de bar, para que, enfim, entrasse no ramo dos transportes. Primeiramente foi motorista e no final dos anos de 1940, decidiu abrir o seu próprio negócio, adquirindo uma velha jardineira com capacidade para 12 passageiros, por meio de um empréstimo (papagaio) feito ao banco. Neste período, o transporte coletivo era realizado por poucas linhas de lotações e, em maior parte, oferecido por bondes elétricos da empresa multinacional canadense *Light and Power*, sendo que a concessão estava sob a égide do órgão que administrava a energia do estado, a extinta Companhia de Força e Luz do Paraná. Com a retirada de seus investimentos, a empresa passou a terceirizar o serviço, por não o considerar rentável, de modo que pequenos empresários passaram a surgir adquirindo a frota de ônibus revendida pela multinacional. Em 1952, os bondes saíram de operação, ficando apenas os seus trilhos, que anos depois também foram retirados. Em 1955, um ano após sua eleição, o prefeito Ney Braga então decidiu regulamentar a atividade de transporte da cidade, convocando os empresários para organizarem e implantarem o que seria o germe do transporte de Curitiba. Erondy Silvério, que participou da reunião, aproveitou a oportunidade, e através de outro empréstimo, comprou dois ônibus e fundou a Auto Viação Marechal, com o objetivo de primeiramente atender os bairros do Prado e Pilarzinho¹⁶⁸.

Ao mesmo passo em que dava início a sua carreira de empresário, Erondy concorreu como candidato a deputado estadual em 1954, pelo Partido Libertador (PL), a mesma legenda de Ney Braga. Não venceu aquela eleição, porém, preparou o terreno para futuras candidaturas. No ano seguinte, em 1955, elegeu-se vereador, entretanto, desta vez pelo Partido Social Democrático (PSD), mesmo partido do então senador Moysés Lupion. Licenciou-se da Câmara de Vereadores para assumir a Diretoria Estadual de Trânsito (atual Detran), a convite de Moysés Lupion, que havia sido eleito governador do Paraná em 1956, pelo PSD. Em janeiro 1961 Erondy foi eleito presidente da Câmara Municipal de Curitiba, posição que possibilitou a ele que assumisse a Prefeitura de Curitiba interinamente quando Iberê de Mattos se licenciou para uma viagem ao Oriente Médio, além de outras oportunidades em anos posteriores. Após três mandatos como vereador, em 1966

168 (REBELO, 2018). Disponível em: <<http://www.assembleia.pr.leg.br/comunicacao/noticias/erondy-silverio-de-motorista-e-jogador-de-futebol-a-presidente-da-assembleia>> Acesso em: 25 de março de 2018. Disponível em: <<http://www.assembleia.pr.leg.br/deputados/perfil/erondy-silverio>>. Acesso em 25 de março de 2018.

Erondy Silvério foi eleito deputado estadual pela Arena, o partido de apoio ao governo militar, o seu primeiro de sete mandatos na Assembleia Legislativa do Paraná. Em 1968, Silvério chegou a ser eleito presidente da Casa, logo em seu primeiro mandato, mas com o decreto do AI-5, o Regime presidencialista foi fechado. Apesar disso, manteve seu mandato pela Arena até a reabertura democrática, chegando a ser o líder arenista na bancada do legislativo no final dos anos de 1970. Em 1980 estava no PDS, partido de continuidade a Arena. Em 1986 foi eleito à Assembleia Legislativa do Paraná pelo Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) e se reelegeu pelo mesmo partido em 1990. O ex-deputado estadual exerceu mandatos até 1994, pois em 1998 não conseguiu se reeleger a deputado estadual. Acabou perdendo a sua empresa de transporte, a Auto Viação Marechal, mas continuou no ramo de revenda de automóveis, no qual era proprietário das empresas Pavema e Revepar, concessionárias autorizadas da Volkswagen.¹⁶⁹

5.1.6 Biografia do empresário Donato Gulin

Donato estudou do Colégio Santa Maria e se formou em Engenharia Química, pela Universidade Federal do Paraná e cursou Direito na Faculdade de Direito de Curitiba. Exerceu a função de Professor Assistente na Escola de Engenharia da UFPR tendo sido gerente do Isofipar (Banco Safra)¹⁷⁰.

No pleito de 1972, o empresário acabou sendo o 4º vereador mais votado da ARENA e da Câmara Municipal de Curitiba, com 8.361 votos. O empresário foi presidente da Câmara Municipal de Curitiba em 1974 e chegou a assumir a Prefeitura de Curitiba interinamente, entre as gestões de Jaime Lerner e Saul Raiz. Foi presidente da Câmara entre 1975 e 1976 e entre 1979 e 1982, sendo que no segundo mandato de Lerner esteve à frente do Legislativo, época em que, acrescente-se, a empresa familiar adquiriu a empresa Redentor do eixo Sul de Curitiba e foi implantada a tarifa única em Curitiba. No pleito a deputado estadual em 1982 concorreu pelo PDS, mesmo partido de Lerner, e foi eleito com 30.469 votos, cargo que ocupou até 1986 pelo partido.¹⁷¹ Na medida em que

169 (REBELO, 2018). Disponível em: <<http://www.assembleia.pr.leg.br/comunicacao/noticias/erondy-silverio-de-motorista-e-jogador-de-futebol-a-presidente-da-assembleia>> Acesso em: 25 de março de 2018. Disponível em: <<http://www.assembleia.pr.leg.br/deputados/perfil/erondy-silverio>>. Acesso em 25 de março de 2018.

170 (CORREIO DE NOTÍCIAS, 12 de dezembro de 1984; CORREIO DE NOTÍCIAS 16 de maio de 1986; CORREIO DE NOTÍCIAS, 27 de junho de 1986; CORREIO DE NOTÍCIAS 16 de dezembro de 1986).

171 (DIÁRIO DO PARANÁ, 23 de novembro de 1957; DIÁRIO DO PARANÁ, 14 de novembro de 1972; DIÁRIO DO PARANÁ, 18 de novembro de 1972; REHBEIN,, 2008, p.164; TSE, s.d).

se avizinhava as eleições presidenciais de 1985, o PDS perdia sua força no colégio eleitoral do Paraná e os asseclas do partido procuraram no final do ano de 1984 novas bases políticas de atuação. No final deste ano, já não tinham mais Ney Braga em seu partido, embora Paulo Pimentel fosse um de seus membros, embora o ex-governador pretendesse ir ao PDT e consigo levar Donato Gulin, enquanto Erondy Silvério pendia ao Partido da Frente Liberal, em busca de espaço para poder atuar politicamente na Assembleia Legislativa do Paraná. Apesar disso, foi Donato Gulin que se filiou ao Partido Liberal, e não foi reeleito, enquanto Erondy foi para o PTB e se elegeu deputado estadual naquele ano¹⁷².

5.1.7 Biografia do empresário Alfredo Gulin

Alfredo Gulin foi fundador da Irmãos Gulin Ltda., que passou a atuar no transporte coletivo de Curitiba por meio da Auto Viação Glória, concessionária das linhas Juvevê, Bacacheri, Colônia Argelina, Vila Tingui e Atuba em 1955. Além disso, foi sócio da Princesa dos Campos. Presidiu o Sindicato das Empresas do Transporte de Passageiros no Estado do Paraná durante anos. Representou o grupo na CMTC, quando Bernardo Fedalto estava começando a carreira pública. Alfredo foi eleito deputado estadual em 1974, pela ARENA, com 15.076 votos, cargo que ocupou até colocar um membro da família no âmbito Legislativo do estado do Paraná.¹⁷³

5.2. A PROSOPOGRAFIA DOS DIRETORES DO TRANSPORTE

3. Quadros - Prosopografia dos diretores do transporte (1955-2020)

NOME	LOCAL E DATA DE NASCIMENT	FORMAÇÃO	CARGOS DE DIREÇÃO PÚBLICOS E PRIVADOS	GOVERNOS EM QUE ASSUMIU
-------------	----------------------------------	-----------------	--	--------------------------------

¹⁷² (CORREIO DE NOTÍCIAIS, 12 de dezembro de 1984; CORREIO DE NOTÍCIAS 16 de maio de 1986; CORREIO DE NOTÍCIAS, 27 de junho de 1986; CORREIO DE NOTÍCIAS 16 de dezembro de 1986).

¹⁷³ (MAZZA; FOLHA DE LONDRINA, 2001; GRUPO NOSTER, [s.d.]); DIÁRIO DO PARANÁ, 28 de abril de 1955; TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL, s.d.).

	O			DIREÇÃO
Alípio Ayres de Carvalho	Carolina (MA), 26 de outubro de 1916.	Engenheiro Civil pela Universidade do Paraná em 1941	Capitão do exército 1941; Major em 1947; Tenente-Coronel em 1952 ;Coronel 1963; General de Brigada em 1966; General de Divisão em 1972 Presidente da Comissão de Planejamento Urbanístico de Curitiba (1955-1957); Presidente da Comissão de Planejamento e Desenvolvimento Econômico do Paraná (1955-1960); Secretário da Viação e Obras Públicas (1960- 1965); Vice-governador (1965); Secretário-Geral do Conselho de Planejamento do estado (1966); Eleito Deputado Federal do Paraná pela Arena em 1966-1970; 1970-1974 e 1974-1978 e 1978 a 1982.	Ney Braga no governo municipal pelo PSP (1954-1958); Moisés Lupion no governo estadual pelo PSD; Ney Braga pelo PDC no governo estadual; Paulo Pimentel no governo estadual pelo PTN.
Bernardo Fedalto		Engenheiro Civil em 1955 pela UFPR	Chefe do Serviço de Transporte da Divisão de Metrologia, Contratos e Concessões em 1955; Diretor da divisão de Limpeza do Departamento de Obras no governo de Iberê de Matos; Diretor do Departamento de Serviços e Utilidade Pública (DSUP) em 1962; Diretor do Departamento de Obras e Diretor do Departamento de Transportes em 1963; Diretor do Departamento de Concessões e Permissões em 1964; Diretor do Departamento Rodoviário Municipal (DRM); Diretor da Codepar em 1964; Secretário do Conselho de Desenvolvimento do Extremo Sul em 1966 e Gerente de Operações da Codepar em 1967; diretor administrativo-financeiro do IPPUC de 1973; Diretor-presidente da Divesa (1974-1984); Diretor do O Boticário (1986-1999).	Ney Braga no Governo Municipal (1954-1958); Iberê de Mattos no Governo Municipal (1954-1962); Ivo Arzua no Governo Municipal (1962-1966); Algacir Guimarães no Governo do Paraná pelo PDC (20 de novembro de 1965 a 31 de janeiro de 1966); Governo estadual de Paulo Pimentel pelo PTN (1966-1971); Governo Municipal de Jaime Lerner pela Arena (1971-1974); Saul Raiz no Governo Municipal pela Arena.(1975-1979).
André Fialla		Engenheiro	Diretor do Departamento de Concessões e Permissões (DCP)	Ivo Arzua no governo municipal

Neto			em 1965	pelo PDC (1962-1966)
Tancredo Lombardi Cunha		Engenheiro Civil em 1954 pela UFPR	Diretor do DSUP de 1970 a 1984	Omar Sabbag no governo municipal pela Arena (1967-1971); Jaime Lerner no governo municipal pela Arena (1971-1974); Saul Raiz no governo municipal pela Arena (1975-1979); Jaime Lerner no governo municipal pelo PDS. (1979-1983).
Mario Brandalise		Engenheiro	Presidente da Sanepar entre 1971 e 1974; Presidente da URBS na gestão de Maurício Fruet.	Haroldo Leon Peres pela Arena (1971-1971); Pedro Viriato Parigot de Souza pela Arena (1971-1973) e Emílio Hoffman Gomes no governo estadual pela Arena (1973-1975); Mauricio Fruet pelo PMDB (1983-1986)
Stenio Salles Jacob		Administração pela PUC-PR	Presidente da Urbanização de Curitiba (URBS) de 1986 a 1989; Secretário Municipal de Transportes em Curitiba de 1988 a 1989; presidente do Instituto de Cartografia e Florestas do Paraná (ITCF), de 1989 a 1990; presidente da Sanepar de 1991 a 1994; presidente da Fundação Hospitalar de Blumenau de 1997 a 1998; Secretário Municipal de Obras de Blumenau de 1998 a 2000; Diretor Comercial da Sanepar de 2003 a 2004 e presidente da Sanepar de 2004 a 2010; presidente da Associação das Empresas de Saneamento Básico Estaduais- AESB em 2008; Diretor da Compagás em 2010.	Roberto Requião pelo PMDB no Governo Municipal (1986-1988); Álvaro Dias no governo estadual pelo PMDB (1991-1994); Roberto Requião no governo estadual pelo PMDB (1991-1994); Décio Nery de Lima no governo de Blumenau pelo PT (1997-2000); Roberto Requião no governo estadual pelo PMDB (2003-2006 e 2006-2010)

Venício Bley Filho			Presidente da URBS entre julho 1988 e janeiro de 1989	Roberto Requião pelo PMDB e Jaime Lerner pelo PDT
Carlos Eduardo Ceneviva	Catanduva (SP), 1937	Primeira turma de Arquitetura e Urbanismo da UFPR	Presidente do IPPUC (1979-1980); Presidente da URBS (1989-1991; 1991-1992; 1992-1993; 1993-1996).	Jaime Lerner no governo municipal pelo PDT (1989-1992) e Rafael Greca no governo municipal pelo PDT (1993-1996).
Antonio Carlos de Pereira Araujo			Presidente da URBS de maio de 1992 - julho de 1992 e novamente Presidente da URBS de outubro de 1996 a janeiro de 1997.	Jaime Lerner no governo municipal pelo PDT (1989-1992) e Rafael Greca no governo municipal de PDT (1993-1996).
Fric Kerin		Economista	Secretaria Estadual do Planejamento e Coordenação Geral (1994-1996); Presidente da URBS entre janeiro de 1997 e janeiro de 2000.	Rafael Greca no governo municipal pelo PDT (1993-1996); Cassio Taniguchi pelo PDT no governo Municipal (1997-2000).
Yara Christina Eisenbach		Direito PUC-PR. Pós-graduação em Administração pela FAE-PR.	Coordenadora Geral do Centro de Coordenação de Programas do Governo do Estado do Paraná – 1995/2002; Secretária de Estado do Planejamento e Coordenação Geral - Governo do Estado do Paraná. (2002-2003); Presidente da URBS (2003- 2004) e Diretora de Gestão Corporativa da Copel em 2012.	Jaime Lerner no governo estadual pelo PDT (1995-1999) e pelo PFL (1999-2003); Cassio Taniguchi (2001-2004); governo estadual de Beto Richa em pelo PSDB (2010-1014).
Sergio Galante Tocchio			Secretário do Meio Ambiente de 1997 a 2002; Presidente da URBS (2004-2005); Diretor do Departamento de Parques e	Cassio Taniguchi pelo PDT e PFL no governo municipal (1997-2000 e 2001-

			Praças, da Secretaria Municipal do meio Ambiente em 2006; Secretário do Meio Ambiente de 2016 a 2017.	2004); Beto Richa no governo municipal pelo PSDB (2005-2008); Rafael Greca pelo PMN (2017-2020)
Paulo Afonso Schimidt		Graduação em Engenharia Mecânica e Pós-Graduação em Liderança e Gestão Pública , pelo CLP-Liderança Pública.	Secretário da Educação (1997-2004); Presidente da URBS (2005-2008); Secretário de Recursos Humanos (2009-2010); Assessor especial do governo estadual e coordenador do programa paranaense de Energias renováveis (2015-2017); Secretário de Estado da Educação (2014); Superintendente de Energias Renováveis da Itaipú Binacional (2017-2019).	Cassio Taniguchi no governo municipal pelo PDT e PFL (1997-2000 e 2001-2004); Beto Richa no governo municipal pelo PSDB (2005-2008 e 2008-2010); Beto Richa Governo do Paraná pelo PSDB (2010-2014); Michel Temer pelo PMDB no governo federal (2016-2018) e Jair Bolsonaro pelo PSL no governo federal.
Marcos Valente Isfer	Curitiba, 3 de outubro de 1955.	Direito pela Faculdade de Direito de Curitiba.	vereador em 1986 (PFL); vereador pelo PFL (1988-1992 e 1992-1994); diretor do Detran (1997-1999); Secretário do Governo Taniguchi (1999); deputado estadual pelo PFL (1998-2002); deputado estadual pelo PPS (2002-2006); presidente da URBS (2010-2012).	Governo estadual de Jaime Lerner pelo PDT (1995-1999); Cassio Taniguchi no governo municipal pelo PDT e pelo PFL (1997-2000 e 2001-2004).
Fernando Eugênio Ghignone	Curitiba (PR)	Colégio Estadual Julya Wanderley, Colégio Estadual do Paraná (CEP) e Administração de empresas na FAE.	Secretário da Cultura em 1983; Presidente da Embrafilme no governo de José Sarney; Secretário da Comunicação Social no primeiro governo municipal de Beto Richa ; diretor de transporte da URBS (2010-2012); presidente da Sanepar (2010-2014); presidência da Compagás (2015-2017) e Secretaria de Administração e Previdência (2017-2018)	José Richa pelo PMDB no governo estadual (1983-1986); José Sarney no governo federal pelo PMDB (1985-1990); Beto Richa no governo estadual pelo PSDB (2005-2008 e 2009-2010) ; Beto Richa governo estadual pelo PSDB (2010-2014 e 2015 a 2018)
Euclides	Aratiba (RS)	Administração	Direção de linhas na empresa	Jaime Lerner no

Rovani		e Ciências Econômicas pela PUC-PR	Penha; funcionário do Setor de Transportes do IPPUC; Direção de Transportes na URBS em 1990; Direção de Transportes (1997)	governo municipal pela ARENA (1971-1974); Jaime Lerner no governo municipal pelo PDT (1989-1992); Cassio Taniguchi PDT (1997-2000)
Roberto Gregório da Silva Junior		Engenheiro Mecânico pela UFPR e, 1983. Mestrado pela UFPR em 1993 e doutorado em Administração pela PUC-PR em 2011	Diretor do Instituto de Tecnologia para o Desenvolvimento – LACTEC (1997-2003); Diretor Geral da Casa Civil do Governo do Paraná (2001-2002); ; Assessor de Diretoria da Funpar (2003-2004); Presidente da URBS (2013-2017)	Jaime Lerner no governo estadual pelo PFL (1999-2003) e governo municipal de Gustavo Fruet pelo PDT (2012-2016) e governo municipal de Rafael Greca pelo PMN (2017-2020)
Ogeny Pedro Maia Netto		Engenheiro Mecânico com MBA pela Fundação Dom Cabral	Diretor Administrativo do Instituto Curitiba de Saúde (2017); Presidente da URBS (2017 e atual presidente)	Rafael Greca pelo PFL no Governo Municipal (2017-2020)

Fonte: Elaboração do autor.

5.3. A APROXIMAÇÃO E INSERÇÃO DE INTERESSES PRIVADOS NA ADMINISTRAÇÃO DO TRANSPORTE DE CURITIBA

Com base na análise das biografias elencadas e da prosopografia dos diretores do transporte, pode afirmar-se a ocorrência da aproximação e inserção dos interesses privados na administração do serviço de transporte de Curitiba. Com relação à aproximação, administradores do serviço passaram a ocupar postos de direção na revenda dos veículos utilizados no sistema de transporte de Curitiba, enquanto a afirmação da inserção, se deve ao fato de que se observa a inclusão de um agente relacionado ao sindicato das empresas na administração do serviço de transporte de Curitiba, por meio de Jaime Lerner. Estas constatações, por um lado reforçam a tese clientelista da escolha de administradores como forma de troca de favores, enquanto acrescentam um novo elemento aos estudos referentes ao sistema de Curitiba: as multinacionais e suas revendedoras.

Mas antes da apresentação destas constatações, cabem algumas considerações sobre o perfil dos administradores do serviço. De acordo com a metodologia da Prosopografia, percebe-se, quanto às formações, que a Engenharia Civil é a formação preponderante na direção dos órgãos administradores do transporte. Isto pode ser explicado pelo caráter dos objetos assistidos pelos departamentos, seja no DSUP, no DCP ou na URBS, nos quais passaram os serviços, além do transporte, a limpeza, a iluminação e demais atividades ligadas ao processo de urbanização de Curitiba. Além disso, assim como ocorreu no IPPUC, o curso de Engenharia Civil da Universidade Federal foi predominante entre os formados em Engenharia Civil, principalmente àqueles que estiveram na direção dos órgãos na década de 1950, 1960 e 1970. Entre estes estão: Alípio Aires de Carvalho, formado 1941, Bernardo Fedalto, formado em 1955, Tancredo Lombardi Cunha, formado em 1954 e Carlos Eduardo Ceneviva, que embora tenha assumido a URBS na década de 1990 e tenha se formado em Arquitetura e Urbanismo da UFPR, fez parte da primeira turma de formados no curso que surgiu de um desmembramento da Engenharia Civil da UFPR, na qual também estava Jaime Lerner que, por sua vez, formou-se em Engenharia na mesma universidade no ano de 1961. Além disso, é perceptível que, a partir do momento em que o transporte passa para a URBS em 1986 - uma empresa pública de capital aberto - o perfil do administrador formado em Engenharia é alterado, de modo que administradores formados em Administração, Direito e Economia passam a ocupar o posto de direção do órgão.

Tratando dos cargos de direção em órgãos públicos e privados, percebe-se que na trajetória de muitos destes administradores estão algumas empresas públicas comuns. Mário Brandalise, Stenio Sales Jacob e Fernando Eugênio Ghignone atuaram na direção da Sanepar, sendo que estes dois últimos também foram diretores da Compagás, embora Stenio indicado por Roberto Requião, enquanto Fernando Eugênio Ghignone por Beto Richa. Além disso, alguns destes diretores também atuaram em postos de direção na iniciativa privada, a saber: Bernardo Fedalto, Euclides Rovani e Fernando Eugênio Ghignone, Karlos Rischbieter, que embora não tenha assumido a direção de algum órgão administrativo do transporte, foi diretor do Badep quando implantou-se o Plano Diretor na cidade e auxiliou a instalação do polo industrial da CIC.

A inserção de Rischbieter a este apontamento, deve-se a um fato observado durante a pesquisa que, dentre estes que atuaram nos órgãos administrativos e na iniciativa privada, há relações com empresas que estão diretamente ligadas ao serviço de transporte coletivo (Quadro 4). Bernardo Fedalto, que foi diretor do DSUP e esteve na comissão que determinou as áreas seletivas de Curitiba, em 1974 já se apresentava como diretor da Divesa Veículos, uma das revendedoras de

chassis Mercedes-Bens em Curitiba; Karlos Rischbieter, por sua vez, que foi diretor do Badep, banco financiador de obras na CIC, tornou-se diretor da Volvo no Brasil após a instalação de seu complexo industrial em Curitiba. Como se percebe, a relação entre empresas da iniciativa privada com a administração do serviço de transporte extrapola as concessionárias do serviço, abarcando um importante setor do mercado: as produtoras de chassis multinacionais e suas revendedoras.

4. Quadros - Relação de gestores da administração pública com empresas vinculadas ao serviço de transporte de Curitiba

GESTORES DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA	EMPRESAS PRIVADAS VINCULADAS AO TRANSPORTE
Bernardo Fedalto	Primeiramente ocupou cargos de direção na administração pública e posteriormente assumiu a direção da Divesa na década de 1970
Karlos Rischbieter	Começou sua carreira na administração pública, mas assumiu a direção da Volvo no Brasil em 1980, quando a empresa instalou seu polo industrial na CIC
Euclides Rovani	Começou na iniciativa privada, assumindo a direção de linhas na empresa intermunicipal Penha, a qual estava filiada ao sindicato de empresas dos transportes na década de 1960. Foi convidado a assumir um cargo no IPPUC em 1974, onde começou sua carreira na administração pública

Fonte: Elaboração do autor.

A especialização no serviço de transporte ou na elaboração do plano diretor são, inegavelmente, fatores que podem contribuir para a contratação destes sujeitos aos postos de direção nestas empresas, entretanto, também é possível afirmar que isto possibilitou a proximidade de relações entre as multinacionais com a administração pública do município e, inclusive, com os empresários do transporte. Afinal, são as revendedoras as responsáveis pela venda de chassis às concessionárias e à Prefeitura de Curitiba. Cabe lembrar também, que a Divesa chegou a ser acusada por Requião de ter participado de um esquema de preços com a empresa de Orlando Bertoldi, como relatado no terceiro capítulo, e que na ocasião o diretor Mário Brandalise havia feito “o jogo das multinacionais”.

A empresa Divesa mantém a revenda de veículos Mercedes-Bens com a Prefeitura, assim como a Volvo, que possui a revenda Nórdica em Curitiba. Inclusive, Bernardo Fedalto Jr, filho de Bernardo Fedalto, foi gerente de vendas da Volvo para América latina em 2002 e em 2012 foi

nomeado diretor comercial da Volvo para o Brasil, responsável pela inserção de tecnologia da empresa no país e que, como o pai, continuou no ramo de dos negócios das produtoras multinacionais, embora desta vez a frente da Volvo, empresa que Rischbieter dirigiu no Brasil¹⁷⁴.

A relação da administração pública com as multinacionais e as revendedoras de automóveis torna-se um assunto ainda mais interessante ao se observar que o Grupo Gulin também foi um dos responsáveis pela revenda de chassis FNM em Curitiba.

Com relação à afirmação de que os interesses privados adentraram à administração pública, cabe a revisão da trajetória de Euclides Rovani. O administrador iniciou sua trajetória na Penha, uma das empresas representadas no Sindicato das Empresas de Transporte de Curitiba, o germe do atual Setransp, na década de 1960.

Rovani iniciou como estagiário chegando ao posto de gerência das linhas do Paraná e de outros estados. No projeto “Memória da Curitiba Urbana” (1990, p.67) há uma pequena biografia do administrador, na qual está descrito que Rovani havia sido convidado em 1974 a auxiliar na implantação dos ônibus expressos, contudo o poder de convidar alguém a ocupar um cargo público pertence ao prefeito, que na ocasião era Jaime Lerner. Ressalta-se que, no contexto da implantação dos ônibus expressos, Lerner teve que entrar em negociações com os empresários do transporte, visto que a princípio não eram favoráveis a construção das linhas estruturais, pois atravessavam as áreas seletivas das empresas.

Este fato reforça a tese clientelista de que o agente patronal, na intenção de evitar conflitos e ao mesmo tempo conseguir ampliar sua rede eleitoreira, concede favores a sua clientela, como a indicação de agentes de sua confiança em cargos públicos de direção dentro do Estado, para poderem administrar os recursos em prol de seus interesses. Além disso, Rovani é um dos acusados pela Operação Riquixá de ter atuado na confecção do edital que promoveu a vitória das empresas da família Gulin, tendo sido ele o responsável pela estratégia de separar as empresas em três concessionárias.

Ressalta-se que Rovani ocupou cargos relevantes na URBS bem como no IPPUC. Apesar da magnitude dos cargos ocupados, no que tange o período em que esteve na URBS, Rovani não ocupou o cargo de presidência dessa instituição e sim, outras posições dentro da empresa estatal o que demonstra que a análise sobre a rede de influência empresarial demanda maior observação, que

174 Disponível em: < <http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/13144/Fedalto%20%C3%A9%20nomeado%20diretor%20comercial%20da%20Volvo%20caminh%C3%B5es%20para%20o%20Brasil> >. Disponível em 23 de setembro de 2019; disponível em: <<https://www.metro-magazine.com/rail/article/210343/curitiba-studying-surface-train>>. Acesso em 2 de dezembro de 2019.

não somente sobre os diretores-presidentes do órgão.¹⁷⁵ Por meio do relatório da Operação Riquixá, é possível observar que a capacidade de influência privada pode se estender a outras posições dentro dos órgãos de decisão de políticas públicas que não somente o cargo de presidente ou diretor-geral.

Insta salientar que a observação da proximidade das empresas revendedoras para com a administração pública merece maior atenção. Todavia não é o objetivo deste trabalho, a análise dos diretores das empresas revendedoras de veículos ao longo da história do serviço de transporte, mas é de suma importância a compreensão da dominação exercida pelos interesses privados sobre a administração transporte de Curitiba.

¹⁷⁵ Buscou-se acessar a informação de quais eram as equipes administrativas da URBS em sua história, contando com cargos de direção subjugados à presidência, porém, a empresa estatal informou por e-mail que estas informações haviam sido perdidas devido ao alagamento do prédio da URBS em 1992.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As análises empreendidas neste trabalho chegaram a resultados que permitem afirmar a existência de evidências sobre a institucionalização do serviço de transporte coletivo na capital por meio de relações clientelistas ao longo de mais de 65 anos. Para isto, é necessário retomar algumas das observações feitas durante os capítulos. De acordo com os fatos analisados no capítulo 2, conclui-se que de fato as antigas empresas permissionárias do serviço foram diretamente beneficiadas pelo Edital de Licitação N°005/2009, conforme as acusações feitas Ministério Público, por meio da Operação Riquixá. Além disso, percebe-se que o Grupo Gulin garantiu a sua hegemonia no setor, não somente por ter o maior capital econômico dentre as empresas, mas também devido ao fato de que os familiares foram os principais articuladores das ações realizadas conjuntamente aos agentes públicos da URBS. Portanto, demonstra-se que são hegemônicos pois, articularam politicamente a realização do Edital N°005/2009, como descreve o Ministério Público e ao realizarem as modificações no documento, privaram a si o serviço que deveria atender, prioritariamente, ao bem público. O terceiro capítulo, por sua vez, demonstra a decisiva influência de Jaime Lerner para a concretização dos interesses empresariais. Durante a década de 1970, o capital das empresas se encontrava mais disperso, de modo que a influência do grupo Gulin ainda não era tão grande como é hoje, entretanto, ao adquirirem a Auto Viação Redentor (que cobria o eixo Sul da cidade), passou a ter 43% do capital total das empresas de transporte de Curitiba, possibilitando a integração entre os eixos Norte e Sul, sem que houvesse a necessidade de se pagar outra passagem. Ao renovar os contratos em 1981, sem interferir na formação do monopólio, Lerner decisivamente possibilitou a consolidação do poder econômico nas mãos do grupo Gulin. Além disso, o capítulo 4 deste trabalho possibilitou a observação de que Euclides Rovani assumiu um cargo dentro do IPPUC para auxiliar a execução dos ônibus expressos em Curitiba, visto que o profissional tinha experiência na área por ter sido funcionário e gestor da empresa Penha. Entretanto, conforme as fontes jornalísticas observadas, a firma também fez parte do Sindicato das empresas de transporte durante os anos de 1960, o que possibilita afirmar a proximidade de Euclides Rovani com as permissionárias históricas do transporte. O fato se torna ainda mais peculiar ao considerar que, em 1974, Lerner se aproximava dos empresários em busca de um consenso sobre a interposição das vias estruturais sobre as áreas seletivas das empresas. Estas ações se assemelham em muito às práticas clientelistas, primeiro por inserir um agente próximo aos

empresários na administração pública e, segundo, por realizar este movimento no momento em que os empresários abriram mão da estabilidade das áreas seletivas para se arriscarem com o novo sistema de ônibus expressos sobre as estruturais.

Apesar disso, os negócios assumidos pelos empresários não foram de tão alto risco ao longo do desenvolvimento urbano de Curitiba. A maior parte dos investimentos feitos tinham como bancos estatais e municipalidade como maiores investidores, de modo que à iniciativa privada foi garantida a segurança de seus investimentos. Como relatado no terceiro capítulo, tal fenômeno foi alvo, inclusive, de uma sindicância na Câmara dos Vereadores em 1993, quando os empresários foram acusados de superfaturarem os veículos do sistema. Com relação aos veículos utilizados no sistema, o ponto demanda maior atenção. Primeiramente pois, a pesquisa constatou que algumas das empresas que prestam o serviço de transporte coletivo também foram proprietárias revendedoras de veículos utilizados no sistema de transporte coletivo, tal como o Grupo Gulin, revendedor dos veículos FNM utilizados no sistema de transporte coletivo de Curitiba entre os anos da década de 1960 e 1970, e a família Reksidler, que possuía um representante na empresa Nimbus, produtora dos chassis utilizadas nas linhas de Curitiba. Mas não somente as permissionárias do serviço, mas também ex agentes públicos estão ligados aos grupos revendedores de automóveis, tais como Bernardo Fedalto, que assumiu a direção da Divesa na década de 1960, empresa revendedora dos veículos Mercedes-Benz utilizados em Curitiba e que foi alvo de acusações de Requião e da sindicância aberta na Câmara Municipal. Além dele, Karlos Rischbieter, ex-ministro da Economia, assumiu a direção da empresa Volvo no Brasil, uma das multinacionais revendedoras de chassis em Curitiba. Estas observações sobre as revendedoras de veículos e as multinacionais necessitam de pesquisas aprofundadas, visto que permanecem como revendedoras de chassis em Curitiba. Entretanto, por ora é possível afirmar que, a compreensão do poder econômico das empresas de Curitiba ultrapassavam a acumulação de seus recursos por meio da prestação de serviços de transporte, pois também reuniram recursos por meio da revenda de tecnologia ao sistema de transporte coletivo de Curitiba.

REFERÊNCIAS

ABAR. Omar Akel é nomeado Diretor-Presidente da AgeparAbar - Associação Brasileira de Agências de Regulação, 11 abr. 2018. Disponível em: <<http://abar.org.br/2018/04/11/omar-akel-e-nomeado-diretor-presidente-da-agepar/>>. Acesso em: 24 nov. 2020

AVELINO FILHO, G. Clientelismo e Política no Brasil – Revisitando Velhos Problemas. Novos Estudos Cebrap, n. nº38, mar. 1994.

BAZANI, A. Diário do Transporte : HISTÓRIA: Carrocerias Asirma e Carrocerias Tudônibus. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2016/03/27/historia-carrocerias-asirma-e-carrocerias-tudonibus/>>. Acesso em: 23 out. 2019.

BRASIL. Lei nº 8.666/1993, 21 jun. 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18666cons.htm>. Acesso em: 12 set. 2019

BRASIL. Lei nº 11.445, 5 jan. 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111445.htm>. Acesso em: 4 mar. 2019

BRASIL. Transporte passa a ser direito social na Constituição. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/09/09/transporte-passa-a-ser-direito-social-na-constituicao>>. Acesso em: 22 nov. 2020.

BRASIL, CPDOC. Fernando Henrique Cardoso | CPDOC - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/cardoso-fernando-henrique>>. Acesso em: 24 nov. 2020a.

BRASIL, C.PDOC. Nei Aminstas de Barros. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/nei-amintas-de-barros-braga>>. Acesso em: 24 nov. 2019b.

BRASIL, C.PDOC. Alipio Aires de Carvalho. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/alipio-aires-de-carvalho>>. Acesso em: 2 maio. 2019c.

BRASIL, CPDOC.Lerner, Jaime. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lerner-jaime>>. Acesso em: 22 nov. 2018d.

BRASIL, CPDOC. Roberto Requião de Melo e Silva.. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/roberto-requiao-de-melo-e-silva>>. Acesso em: 2 nov. 2019e.

BRASIL, CPDOC. Carlos Alberto Richa. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/richa-beto>>. Acesso em: 23 dez. 2019f.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Biografia do(a) Deputado(a) Federal CASSIO TANIGUCHI. Disponível em: </deputados/141404/biografia>. Acesso em: 21 fev. 2020a.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Biografia do(a) Deputado(a) Federal RAFAEL GRECA. Disponível em: </deputados/73465/biografia>. Acesso em: 23 set. 2019b.

CAMARGO, D. DE. A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba; 1887/2000. Curitiba: Travessa dos Editores, 2004.

CARVALHO, J. M. DE. Mandonismo, Coronelismo, Clientelismo: Uma Discussão Conceitual. Dados, v. 40, n. n°2, 1997.

COUTO, I. C. Ação Política empresarial: o caso do GEC (Grupo de Empresários de Curitiba) – 1990/1998. Dissertação—Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 1998.

CURITIBA. N° 2939/1966. Lei Ordinária N° 2939/1966. . 23 dez. 1966.

CURITIBA. Decreto nº173 de 13 de maio de 1981. Decreto nº173 de 13 de maio de 1981. . 13 maio 1981.

CURITIBA. elatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba. Câmara Municipal de Curitiba., 26 nov. 2013.

DH PAZ. DHPAZ PARANÁ - DEPOIMENTOS PARA A HISTÓRIA - STENIO SALLES JACOB, 2013. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=94r61FSOuOk&t=2111s>>. Acesso em: 24 nov. 2019

FAORO, R. Os Donos do Poder – Formação do Patronato Político Brasileiro. 13ª edição ed. São Paulo: Globo, 1998.

G1 PR. Preso na Lava Jato, Beto Richa é solto após decisão do presidente do STJ | Paraná | G1. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2019/02/01/preso-na-lava-jato-beto-richa-e-solto-apos-decisao-do-presidente-do-stj.ghtml>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

GALANI, L. Morre Carlos Ceneviva, o pai da rede integrada de transporte de Curitiba. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/haus/arquitetura/morre-carlos-ceneviva-o-pai-da-rede-integrada-de-transporte-de-curitiba/>>. Acesso em: 24 mar. 2020.

GIMENES, E. G1 - Deputados aprovam projeto de mudanças na Previdência do Paraná - notícias em Paraná. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2015/04/deputados-aprovam-projeto-para-mudar-previdencia-no-parana.html>>. Acesso em: 12 nov. 2019.

GONÇALVES, A. Notas sobre o clientelismo político no Brasil. Leopoldianum, v. 101/102/103, n. Ano 35, 2011.

GRAZIANO, L. Introduction – Political Clientelism and Comparative Perspectives. *International Political Science Review*, v. Vol. 4, n. nº 4, p. 425–434, 1983.

GRUPO NOSTER. NOSSA HISTÓRIA. Disponível em: <<http://www.gruponoster.com.br/quem-somos/nossa-historia/>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

HISING, E.; G1 PR. Ex-governador Beto Richa deixa a prisão pela terceira vez no Paraná | Paraná | G1. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2019/04/04/ex-governador-beto-richa-deixa-a-prisao-pela-terceira-vez-no-parana.ghml>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

HOLANDA, S. B. DE. Raízes do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

IBGE. Censo Demográfico 2010 – Características Gerais da População. Resultados da Amostra. [s.l.] IBGE, 2012. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-censo4.html?=&t=o-que-e>>.

IPPUC. Memória da Curitiba Urbana. Curitiba: [s.n.]. v. 3

IPPUC. Memória da Curitiba Urbana. Curitiba: [s.n.]. v. 5

IUPERJ/MINTER. Dimensões do planejamento urbano: o caso de Curitiba. Rio de Janeiro: [s.n.].

JARKOWSKI. CURITIBA E PARANA EM FOTOS ANTIGAS: Ônibus FNM - Curitiba - 1972. Disponível em: <<http://curitibaeparanaemfotosantigas.blogspot.com/2017/06/onibus-fnm-curitiba-1972.html>>. Acesso em: 24 nov. 2019.

JUSTEN FILHO, M. Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos. 13º ed ed. São Paulo: Dialética, 2009.

LANDÉ, C. H. Introduction – The Dyadic Basis of Clientelism. Friends, Followers and Factions, 1977.

LEAL, V. N. Coronelismo, Enxada e Voto. 5º edição ed. São Paulo: [s.n.].

MARTINS, J. C. A história da Garagem de Bondes de Curitiba — Portal da Câmara Municipal de Curitiba. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.leg.br/informacao/noticias/a-historia-da-garagem-de-bondes-de-curitiba>>. Acesso em: 23 nov. 2019.

MAZZA, L. G.; FOLHA DE LONDRINA. Os amigos do rei. Disponível em: <<https://www.folhadelondrina.com.br/opinioao/os-amigos-do-rei-370856.html>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

MEMÓRIAS PARANÁ. Carlos Eduardo Ceneviva (2015) Arquitetura Catanduva - São Paulo Memórias Paraná, 28 ago. 2018. Disponível em: <<http://memoriasparana.com.br/carlos-eduardo-cineviva/>>. Acesso em: 24 fev. 2020

MEMÓRIAS PARANÁ. Memórias Paraná 2016 - Depoimento de Fernando Eugênio Ghignone, 2019. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=sAdyxiF5b0w>>. Acesso em: 24 nov. 2020

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ. Autos nº 0046.18.066232-PGJ/PR, 2018. Disponível em: <<https://contraponto.jor.br/mp-mostra-como-atuava-o-grupo-que-fraudava-licitacoes-do-transporte/>>. Acesso em: 5 jul. 2019

MORRISON, A. OS BONDES DO BRASIL. Disponível em: <<http://www.tramz.com/br/ct/ctp.html>>. Acesso em: 23 nov. 2019.

MURÁ, A. O “aplicativo” dos Gulin | Blog do Zé Beto, 2018. Disponível em: <<http://www.zebeto.com.br/2018/03/02/o-aplicativo-dos-gulin/>>. Acesso em: 23 nov. 2020

NAZARENO, L. R. Redes Sociais e Coalização de Governo em Curitiba 1985-2004. [s.l.] Universidade de São Paulo (USP), 2005.

NEOTTI, G.; MIKOS, L. Prosopografia dos diretores da Compagás. Revista Núcleo de Estudos Paranaenses, v. v.3, n. n.4, p. p.242-256, dez. 2017.

NEVES, L. S. Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba. Curitiba: CEFURIA, 2006.

OLIVEIRA, D. Curitiba e o mito da cidade modelo. Curitiba: Editora UFPR, 2000.

OLIVEIRA, R. C. DE ET. AL. A construção do Paraná Moderno: políticos e política no governo do Paraná de 1930 a 1980. Curitiba: Sesquicentenario, 2004.

OLIVEIRA, M. Gilmar Mendes manda soltar ex-governador Beto Richa | Política | G1. Disponível em: <<https://g1.globo.com/politica/noticia/2018/09/14/gilmar-mendes-manda-soltar-beto-richa.ghtml>>. Acesso em: 24 nov. 2019.

OMNIBUS. 1980. Omnibus. Disponível em: <<http://www.omnibus.com.br/exp1980.htm>>. Acesso em: 2 fev. 2020.

ÔNIBUS DE CURITIBA. História. Disponível em: <onibusdecuitiba.com/historia>. Acesso em: 12 mar. 2018.

PASSARINHO, N. G1 - Cade apura cartel em esquema de fraude em licitações de ônibus - notícias em Política. Disponível em: <<http://g1.globo.com/politica/noticia/2016/08/cade-investiga-cartel-em-esquema-de-fraude-de-licitacao-de-onibus.html>>. Acesso em: 22 nov. 2018.

REBELO, V. Assembleia Legislativa do Paraná | Notícias > Erondy Silvério: de motorista e jogador de futebol a presidente da Assembleia. Disponível em: <<http://www.assembleia.pr.leg.br/comunicacao/noticias/erondy-silverio-de-motorista-e-jogador-de-futebol-a-presidente-da-assembleia>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

REHBEIN, M. P. Curitiba – 50 anos de eleições municipais – as forças políticas que nas democracias e no governo militar disputam o poder. 2008. Dissertação—Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2008.

RIBEIRO, D.; KANIAK, T. Ex-governador do Paraná, Beto Richa é preso | Paraná | G1. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2018/09/11/policiais-federais-vaao-as-ruas-cumprir-mandados-da-53a-fase-da-operacao-lava-jato.ghtml>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

SCHENKEL, E. Morre, aos 67 anos, o ex-secretário Rafael Dely. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/morre-aos-67-anos-o-ex-secretario-rafael-dely-abpex3v72q16i503dfwt39glq/>>. Acesso em: 24 dez. 2019.

SILVA, R. 50 cidades brasileiras já adotam o sistema - 28/04/13 - CADERNO DE DOMINGO - Jornal Cruzeiro do Sul. Disponível em: <<https://www2.jornalcruzeiro.com.br/materia/469237/50-cidades-brasileiras-ja-adotam-o-sistema>>. Acesso em: 24 nov. 2019.

TOKARNIA, M. Dilma anuncia investimento de R\$ 5,3 bilhões no transporte coletivo de Curitiba. Disponível em: <<https://memoria.ebc.com.br/noticias/brasil/2013/10/dilma-anuncia-investimento-de-r-53-bilhoes-no-transporte-coletivo-de>>. Acesso em: 22 nov. 2020.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ. Relatório de Auditoria designada pela Portaria nº 704/13, realizada na Urbanização de Curitiba S/A – URBS e no Fundo de Urbanização de Curitiba – FUC, 4 set. 2013. Disponível em: <<https://www1.tce.pr.gov.br/multimedia/2013/9/pdf/00250015.pdf>>. Acesso em: 4 mar. 2018

URBS. Edital de Concorrência nº005/2009, 2009.

URBS. Nossa história | Linha do tempo. Disponível em: <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/nossa-historia>>. Acesso em: 23 ago. 2018.

VILELA, A. Dicionário de verbetes AGCRJ» CORREIA, Leôncio. Disponível em: <<http://expagcrj.rio.rj.gov.br/correia-leoncio>>. Acesso em: 23 nov. 2020.

WEBER, M. Economia e Sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva. 4ª edição ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2012.

WILLE, J. Como Erondy Silvério virou empresário | Portal Memória Brasileira. Disponível em: <<https://www.jws.com.br/2011/02/como-erondy-silverio-virou-empresario/>>. Acesso em: 24 nov. 2019.

WILLE, J. Centenário do ex-governador do Paraná e ministro Ney Braga | Portal Memória Brasileira. Disponível em: <<https://www.jws.com.br/2017/07/ney-braga/>>. Acesso em: 24 nov. 2019.

Fontes de Imprensa

BOCA NO TROMBONE.

CORREIO DE NOTÍCIAS.

DIÁRIO DO PARANÁ.

FOLHA DE LONDRINA.

FOLHA POPULAR.

GAZETA DO POVO.

JORNAL O CRUZEIRO.

O ESTADO DO PARANÁ.