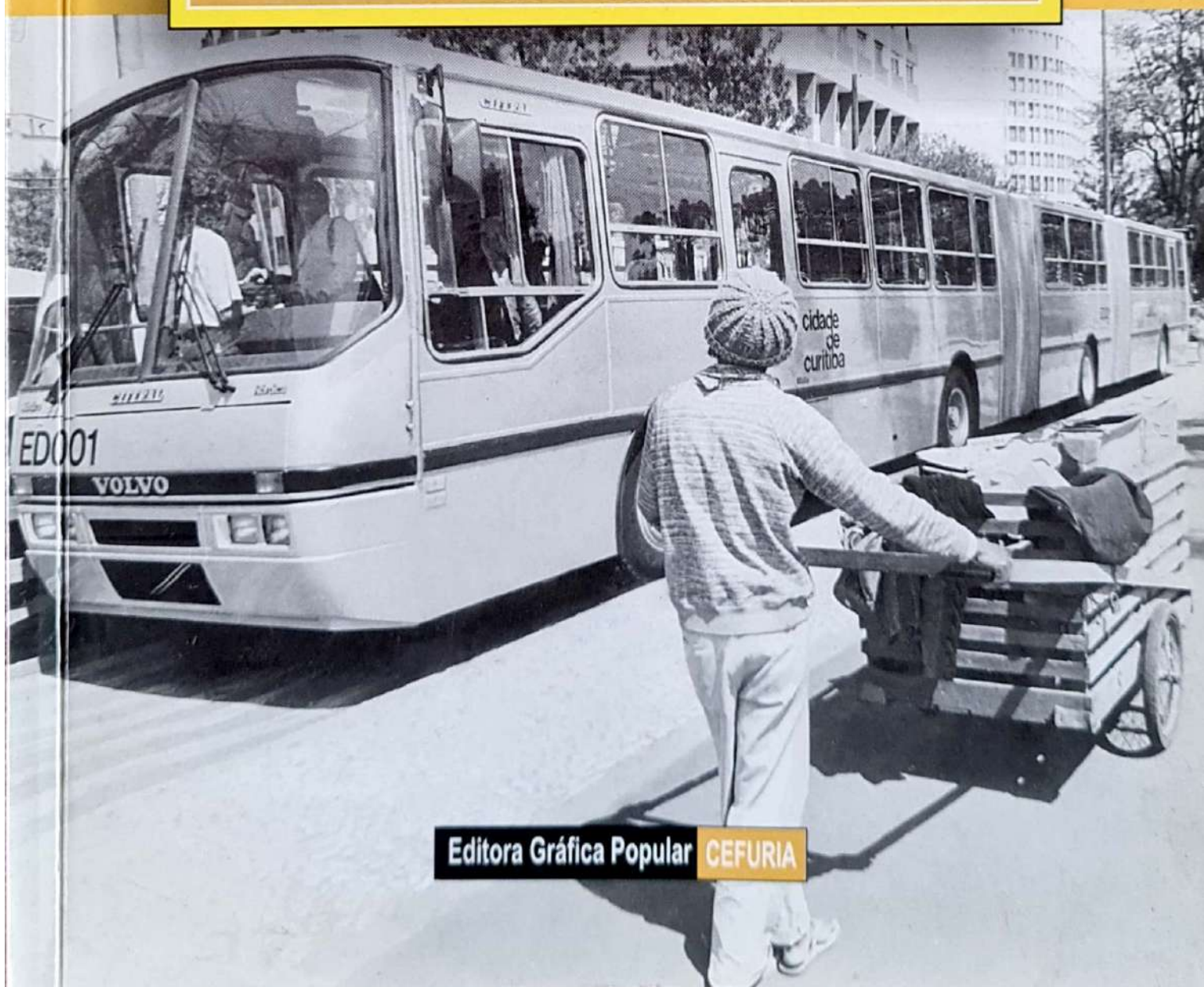


Lafaiete Santos Neves

# Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

Série "Memória das Lutas  
Populares no Paraná Pós-Ditadura Militar" ③



Editora Gráfica Popular CEFURIA

# **Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba**

## **MOVIMENTO POPULAR E TRANSPORTE COLETIVO EM CURITIBA (1970-1990)**

Livro 3 da série “Memória das Lutas Populares no  
Paraná Pós-Ditadura Militar”



**Publicação:** Editora Gráfica Popular - CEFURIA

**Fone-fax:** (0xx41) 3322-8487

Praça Generoso Marques, 90 - Galeria  
Andrade, Edifício Astor, 66-C - Curitiba, PR

**Endereço Eletrônico:** [cefuria@cefuria.org.br](mailto:cefuria@cefuria.org.br)

**Página na Internet:** [www.cefuria.org.br](http://www.cefuria.org.br)

**Fotos:** Arquivo Cefuria

**Diagramação:** Mainardes Comunicação

Dados internacionais de catalogação na publicação  
Bibliotecária responsável: Mara Rejane Vicente Teixeira

**Neves, Lafaiete Santos**

**Movimento popular e transporte coletivo em  
Curitiba (1970 1990) / Lafaiete Santos Neves. -  
Curitiba : Editora Gráfica Popular : CEFURIA,  
2006.**

**217p. : il. ; 21cm. – (Série memórias das lutas  
populares no Paraná pós-ditadura militar ; 3)**

**Inclui bibliografia.**

- 1. Movimentos sociais – Curitiba (PR) – História.**
  - 2. Transporte coletivo – Curitiba (PR) – História.**
- I. Título. II. Série.**

**CDD ( 21ºed.)  
388.40981621**

## SUMÁRIO

---

Lista de abreviaturas	9
Apresentação	13
Prefácio, de Claus Germer	15
A atualidade do transporte coletivo em Curitiba	21
Introdução	25
<b>1. Urbanização de Curitiba e a política habitacional</b>	<b>31</b>
1.1 Modernização agrícola e despovoamento rural	31
1.2 Urbanização e metropolização de Curitiba	36
1.3 A política habitacional	40
1.4 Os loteamentos clandestinos em Curitiba	52
<b>2. Movimento Popular: resistência, organização e confronto</b>	<b>59</b>
2.1 Origem do Movimento Popular em Curitiba	59
2.2 As duas vertentes do Movimento Popular	65
As origens e a atuação das associações de bairros vinculadas ao Conselho de Representantes	65
As origens e a atuação das associações de bairros vinculadas às CEBs	68
2.3 A unificação do Movimento Popular em Curitiba	85
2.4 O Movimento Popular e os partidos políticos	88
<b>3. A política de transporte coletivo de CURITIBA, 1970-1990</b>	<b>95</b>

# **Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba**

3.1 As administrações municipais e o transporte coletivo	95
3.2 O Plano Diretor de 1966 e o sistema de transporte	102
3.3 O sistema de transporte coletivo de Curitiba	118
3.4 Composição atual do sistema de transporte coletivo de Curitiba	120
3.5 Operação e controle do sistema de transporte coletivo de Curitiba	126
3.6 Evolução do comprometimento do salário mínimo com a tarifa de transporte	129
4. O Movimento Popular e as mudanças na política de transporte coletivo de Curitiba	135
4.1 Organização, resistência e força do Movimento Popular	135
4.2 Comissão de Verificação de Custos Tarifários	156
4.3 As eleições de 1988 e as novas alterações na política de transporte	173
5. Considerações finais	177
Bibliografia	181

## LISTA DE ABREVIATURAS

- Adoc • Associação de Defesa e Orientação do Consumidor  
APPUC • Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba  
Arena • Aliança Renovadora Nacional  
Bird • Banco Interamericano de Desenvolvimento  
BNDES • Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social  
BNH • Banco Nacional de Habitação  
Ceasa • Central de Abastecimento S/A  
Cebrap • Centro Brasileiro de Análise e Planejamento  
CEBs • Comunidades Eclesiais de Base  
Cecoma • Centro Comunitário de Manutenção  
Cefuria • Centro de Formação Urbano Rural Irmã Araújo  
Celam • Conselho Episcopal Latino-Americano  
CIC • Cidade Industrial de Curitiba S.A.  
CNBB • Conferência Nacional dos Bispos do Brasil  
Codepar • Companhia de Desenvolvimento do Paraná  
Codesul • Companhia de Desenvolvimento do Extremo Sul  
Cohab-CT • Companhia de Habitação de Curitiba  
Copel • Companhia Paranaense de Energia  
CPJP • Comissão Pontifícia de Justiça e Paz  
CPT • Comissão Pastoral da Terra  
DER • Departamento de Estradas de Rodagem  
Dieese • Departamento Intersindical de Estudos Estatísticos e Sócio-Econômicos  
DST • Departamento de Sinalização e Trânsito  
EBTU • Empresa Brasileira de Transportes Urbanos

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

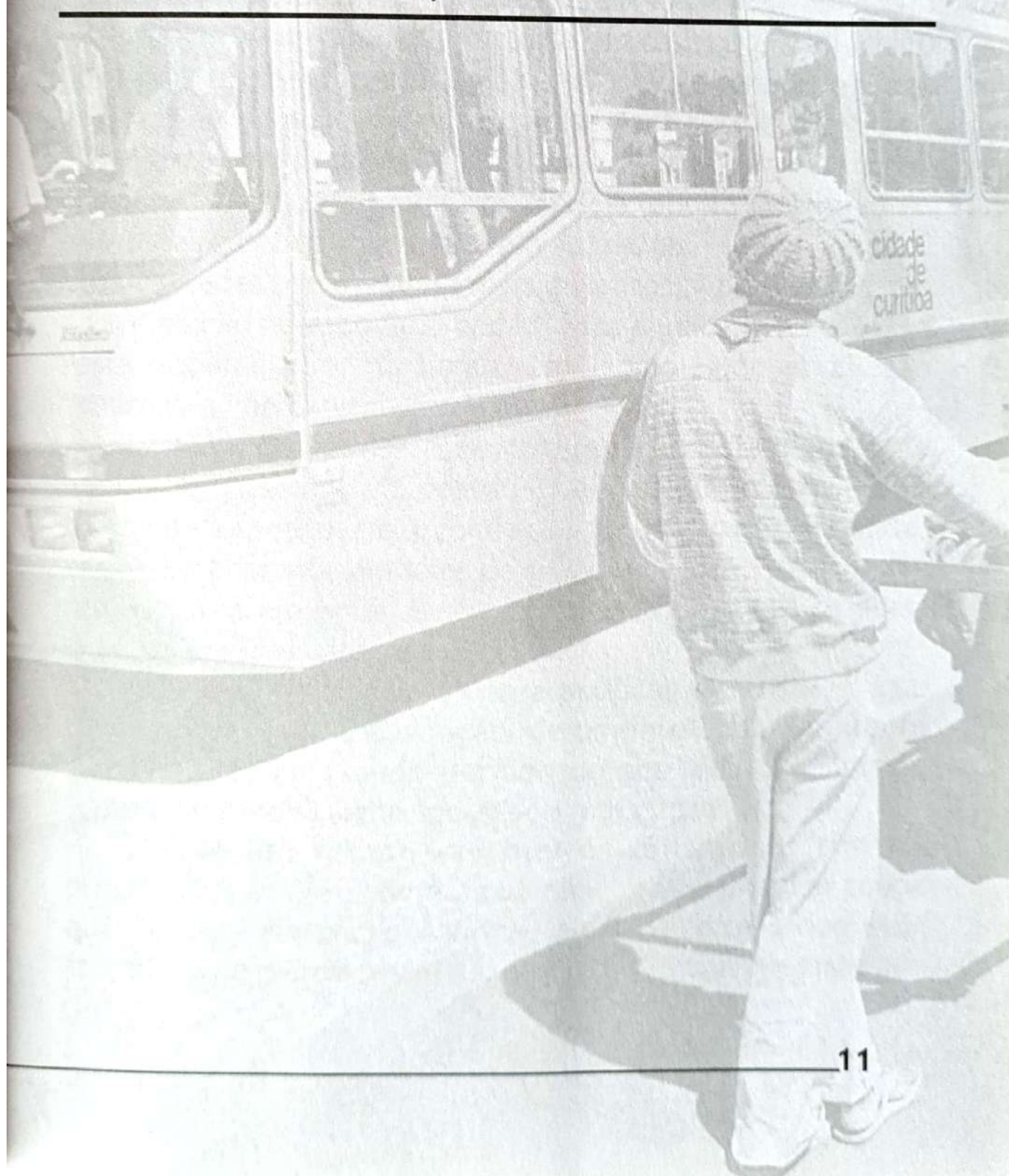
- FDTU** • Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos
- Fetaep** • Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado do Paraná
- FNDE** • Fundo Nacional de Desenvolvimento
- FNDU** • Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano
- IBGE** • Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- ICE** • Instituto de Cultura Eclesial
- Ipardes** • Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
- Ipea** • Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
- IPPUC** • Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
- MAB** • Movimento de Associações de Bairros de Curitiba e Região Metropolitana
- MDB** • Movimento Democrático Brasileiro
- MLCD** • Movimento de Luta Contra o Desemprego
- Opep** • Organização dos Países Produtores e Exportadores de Petróleo
- PDS** • Partido Democrático Social
- PDT** • Partido Democrático Trabalhista
- PMC** • Prefeitura Municipal de Curitiba
- PMDB** • Partido do Movimento Democrático Brasileiro
- PND** • Plano Nacional de Desenvolvimento
- PO** • Pastoral Operária
- Proalcool** • Programa Nacional do Alcool
- PT** • Partido dos Trabalhadores
- RIT** • Rede Integrada de Transportes
- RMC** • Região Metropolitana de Curitiba
- TCU** • Tribunal de Contas da União

**UFPR** • Universidade Federal do Paraná

**URBS** • Urbanização de Curitiba S.A.

**Xapinhai** • Organização das Associações de Moradores do Xaxim, Pinheirinho e Boqueirão

---



## APRESENTAÇÃO

Este livro se constitui no terceiro da série “Memória das Lutas Populares no Paraná Pós-Ditadura Militar”, cujo objetivo é tornar pública a história de resistência e luta do povo paranaense por melhores condições de vida. É mostrar às novas gerações que direito não se ganha, se conquista!

E este livro, que é fruto da dissertação de mestrado de Lafaiete Neves, defendida em 2001, explicita o significado das lutas sociais travadas em Curitiba, sem o que as desigualdades seriam ainda mais gritantes. A periferização e a favelização não são uma opção, mas a única condição que resta àqueles que, na linguagem sociológica atual, são “sobrantes” no capitalismo.

Lafaiete desvela o verdadeiro sentido desta cidade que um dia foi “ecológica”, passou a ser “social” e hoje é dita “da gente”. Cidade que esconde sua população empobrecida, enquanto implanta símbolos de grandeza, como verdadeiras próteses a serem exibidas no mercado capitalista de cidades. Aqui, as pessoas não contam!

Para o CEFURIA é uma honra publicar este estudo, que retrata o esforço de abstração de um intelectual-militante que dedicou um grande período de sua vida a construir, junto com o povo, uma sociedade mais justa.

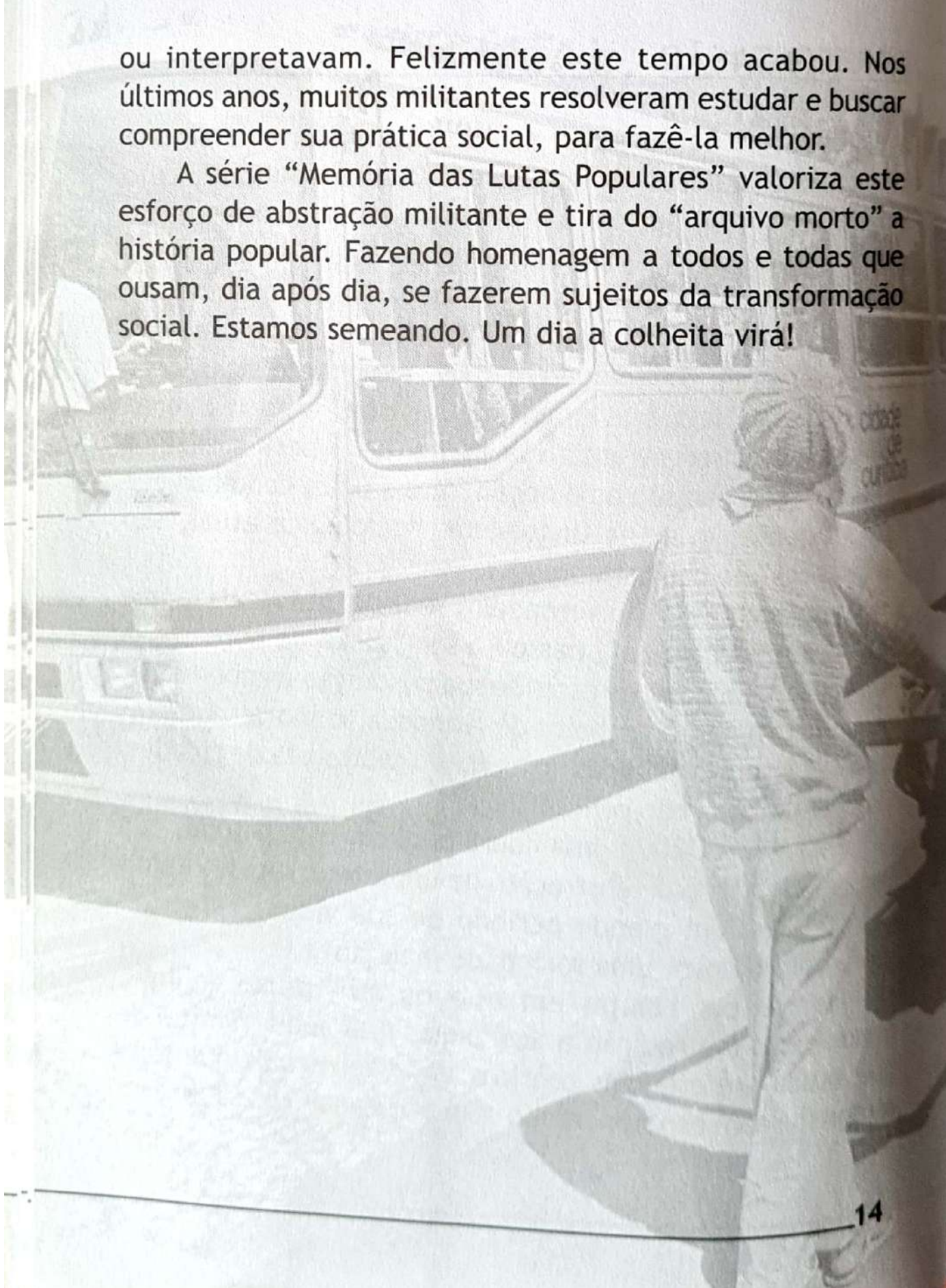
Houve um tempo em que os militantes tinham preconceito em relação à academia, mas acabavam tendo que buscar referências teóricas em intelectuais que nem sempre haviam experimentado na prática aquilo que sugeriam



## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

ou interpretavam. Felizmente este tempo acabou. Nos últimos anos, muitos militantes resolveram estudar e buscar compreender sua prática social, para fazê-la melhor.

A série “Memória das Lutas Populares” valoriza este esforço de abstração militante e tira do “arquivo morto” a história popular. Fazendo homenagem a todos e todas que ousam, dia após dia, se fazerem sujeitos da transformação social. Estamos semeando. Um dia a colheita virá!



## PREFÁCIO

---

Claus Germer\*

As lutas dos trabalhadores pelos seus direitos e contra a ditadura militar fundiram-se, no Brasil, a partir da segunda metade da década de 1970, em um grandioso espetáculo de iniciativas populares, de massas em movimento, composto, por um lado, por um processo cotidiano e quase invisível de pequenas ações reivindicatórias localizadas e, por outro lado, por grandes manifestações coletivas concentradas. Estas últimas, muitas vezes sob a aparência de irrupções espontâneas de inconformismo eram, ao contrário, na maior parte dos casos, resultados momentâneos de atividades militantes intensas e persistentes, de milhares de ativistas de todos os tipos, geralmente imperceptíveis aos olhos do observador desatento. Atividades de militantes dedicados ou de participantes ocasionais de iniciativas que se multiplicaram no subsolo da sociedade e resultaram, aos poucos, na elaboração de uma nova consciência política e de uma nova forma de ação na sociedade. A história narrada por Neves é um capítulo deste processo.

É claro que este fenômeno não é específico do Brasil, nem das lutas populares por direitos ou contra as políticas do Estado, mas representa o próprio processo pelo qual os povos fazem a sua história. Ao contrário de uma visão conservadora antiga, a história não é feita pelas grandes personalidades em lances gloriosos individuais, mas

## **Movimento Popular e Transporte**

### Coletivo em Curitiba

coletivamente pela massa do povo em uma atividade cotidiana multiforme e ininterrupta. Esta é composta, na maior parte dos casos, por pequenas ações dispersas em toda a superfície da sociedade, cuja interligação nem sempre é perceptível aos próprios protagonistas, mas que, vista em retrospectiva, revela-se como uma unidade que é tecida pela lógica do processo social subjacente, operando silenciosamente nos subterrâneos da sociedade.

O livro de Lafaiete Santos Neves constitui um vívido relato de um dos episódios que compôs a luta pelos direitos dos trabalhadores no Brasil, cujo palco foi a região metropolitana de Curitiba. Trata-se do processo de luta pela melhoria do transporte coletivo. Embora localizado geograficamente, porém, este episódio é plenamente representativo do grande mosaico de iniciativas populares que se multiplicaram pelo Brasil afora a partir, principalmente, de 1975. Percebem-se nele os elementos essenciais da maior parte dos processos de lutas populares que ocorreram naquele momento da história brasileira. Além disto o autor tem a vantagem de ter participado diretamente do episódio que narra, ao mesmo tempo que o distanciamento no tempo lhe fornece mais adequada perspectiva histórica.

As massas, ao contrário dos indivíduos, não se movem sob a inspiração de impulsos voluntaristas, mas impulsionadas pelas consequências de mudanças drásticas nas condições materiais da sua existência, das quais são frequentemente, elas próprias, não apenas vítimas, mas também autoras

inconscientes. Assim, no primeiro capítulo do livro, Neves expõe em grandes linhas o processo que criaria o cenário para as lutas cuja trajetória apresenta no seu relato: o intenso processo de desenvolvimento capitalista da agricultura, parte integrante da expansão cíclica do capitalismo brasileiro do período 1968-73. As transformações técnicas e econômicas ocorridas na agricultura, na forma que lhes deu a política econômica do regime militar-burguês, tinham, em parte, o objetivo de neutralizar a intensa luta pela reforma agrária, que foi um dos motivadores do golpe militar de 1964. Estas transformações provocaram uma onda crescente de migração rural-urbana, em curtíssimo prazo, do qual resultou um rápido processo de inchaço de grandes e médias cidades e o surgimento dos aglomerados metropolitanos, que se refletiu em contradições agudas na estrutura urbana e no sistema de transportes coletivos, expostas por Neves. O seu relato coloca em evidência o entrelaçamento não premeditado dos movimentos de massas em momentos sucessivos da história: a luta pela reforma agrária em um momento, desencadeia, como reação, um processo intencional de modernização técnico-econômica da agricultura, o qual, por sua vez, no momento seguinte, ao transferir uma proporção significativa das massas que lutavam pela reforma agrária para as cidades, coloca-as em luta pela conquista da terra urbana e de meios de transporte mais adequados.

Neves relata, por outro lado, o entrecruzamento de correntes políticas e ideológicas que disputam espaços no movimento social e o seu reflexo na progressiva

## **Movimento Popular e Transporte**

### Coletivo em Curitiba

recomposição da estrutura partidária e da esfera da administração do Estado nos seus níveis municipal e estadual. Dá destaque também à colaboração crescente de intelectuais progressistas e de esquerda no desenvolvimento dos movimentos sociais. A natureza destas correntes e personalidades e de suas contradições explica, em parte, a composição atual dos partidos e das instâncias dirigentes do Estado no Paraná, aos níveis municipal e estadual. Finalmente, mostra como o desenvolvimento dos movimentos sociais deu origem a novas entidades ou injeta novo conteúdo em entidades antigas: associações de bairros, sindicatos combativos, organismos confessionais de apoio ao movimento popular, como as CEBs e as pastorais, novas correntes políticas e ideológicas, etc.

Finalmente, o livro fornece uma descrição detalhada do processo de desenvolvimento do sistema de transporte coletivo de Curitiba, dos pontos de vista técnico e político e em conexão com a evolução do plano diretor da cidade e suas implicações. Ao longo da descrição desfilam as administrações municipais com suas contradições e compromissos, as entidades do movimento popular, as ambiguidades das representações político-partidárias na Câmara Municipal e os vínculos problemáticos entre estas e os movimentos de base e seus conflitos.

Neves acompanha o episódio histórico objeto do seu trabalho desde o seu início, atravessando as suas fases de crescimento e apogeu, até o seu esgotamento. Examinando-o agora, de uma perspectiva histórica que se beneficia dos

desdobramentos posteriores, o relato de Neves coloca em evidência o fato de que as massas, em seu movimento inspirado por ideais de justiça social e visando vagamente uma 'nova sociedade', frequentemente definida como 'sem explorados e sem exploradores', são eventualmente participantes inconscientes de um processo não de construção de uma nova sociedade, mas de recomposição da classe dirigente da sociedade vigente e do seu sistema de mando. Se se compara a composição da classe dirigente atual do Paraná, na sua esfera política, com a que apresentava no período descrito por Neves, verifica-se que uma parte da camada dirigente atual emergiu das lutas populares, embora não fizesse parte diretamente das massas que lhes deram corpo - os habitantes dos bairros das periferias, os trabalhadores recentemente imigrados do meio rural, o novo proletariado industrial e comercial, etc. São, ao contrário, em muitos casos membros de uma classe média intelectualizada, que buscaram nas lutas populares em desenvolvimento a base social para a realização de ideais sociais ou de aspirações político-partidárias. O fenômeno não é específico do Paraná, mas observa-se em todo o Brasil. Com apoio nas ações de massas abriram espaço na camada política dirigente de então e, por fim, compuseram-se, por opção ou por imposição das correlações de forças políticas, com uma parte dela. Qual é o saldo desta história? Os problemas que afetavam o sistema de transporte coletivo, decorrentes das transformações estruturais da economia, encontraram as soluções - em alguns casos apenas parciais

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

ou temporárias - compatíveis com a estrutura de poder do Estado burguês. Este mantém o mesmo conteúdo, embora com um discurso renovado, com outra fisionomia, comunicando-se com as massas por novos meios, porque delas depende no formalismo eleitoral, mas representando o mesmo poder burguês de outrora.

Através deste resultado do trabalho de Neves a história nos ensina, mais uma vez, que nos movimentos de massas há representantes de diversas classes em ação, através de correntes políticas e ideológicas heterogêneas. Sabemos que a classe dirigente possui os meios mais eficazes para converter a sua ideologia de classe na ideologia da sociedade como um todo, inclusive das classes trabalhadoras. Para isto, a própria ideologia dominante recobre-se com os discursos do inconformismo em momentos de crise social, ou traduz o inconformismo das massas em um discurso compatível com a ideologia dominante. A verdadeira libertação das classes trabalhadoras depende, portanto, por um lado, da sua capacidade de distinguir as ideologias que expressam os seus interesses de classe das que expressam interesses de classes opostos aos seus e, por outro lado, da sua capacidade de formar os seus próprios dirigentes e intelectuais, emergidos do seu próprio meio.

*\* Professor do Departamento de Economia e do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico da Universidade Federal do Paraná.*

## A ATUALIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO EM CURITIBA

---

O fato deste livro ser fruto de minha dissertação de mestrado, cujo estudo se centrou nos anos 70, 80 e 90, exige uma reflexão atual, ainda que breve, sobre a situação do transporte coletivo e sua relação tarifária com as condições de vida da população.

Assim, ao analisar a problemática do transporte coletivo à luz dos dias de hoje, constatei que a mesma questão que deu origem às lutas do movimento popular em Curitiba no período estudado, sobre a questão do transporte coletivo, permanece bem atual. Especialmente no que diz respeito à contínua elevação das tarifas de ônibus em relação aos salários. Porém, cabe destacar que houve um descenso do movimento popular, que hoje não consegue se organizar para enfrentar essa importante questão. Ainda que se valorize algumas iniciativas novas como o Movimento pelo Passe Livre, há que se reconhecer que ainda é uma iniciativa frágil.

As razões da ascensão e descenso do movimento popular em Curitiba, são analisadas nesta publicação, dividida em quatro capítulos. O capítulo 1 aborda a urbanização de Curitiba e a política habitacional; o capítulo 2 trata do movimento popular: resistência, organização e confronto; o capítulo 3 aborda a política de transporte coletivo de Curitiba, dos anos 70 a 90; o capítulo 4 analisa o movimento popular e as mudanças na política de transporte coletivo de



## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

Curitiba, concluindo com as considerações finais.

As explicações do governo municipal para não enfrentar a contínua alta de preços das tarifas de ônibus permanecem as mesmas, isto é, o poder público municipal não tem poder para determinar os preços dos insumos, que compõem a planilha de custos do transporte coletivo, tais como: combustível, pneus, peças que é de responsabilidade do Governo Federal e do mercado. Essa posição foi reafirmada em um encontro de prefeitos das capitais realizado em Curitiba em 2005, cuja deliberação nesse sentido foi encaminhada ao Governo Federal e até hoje aguarda solução.

Essa posição dos prefeitos questiona a decisão inédita, em meados dos anos 80, quando o prefeito Roberto Requião, por decreto, determinou o controle da administração do transporte coletivo de Curitiba pela URBS. Ela passou a ter o controle diário da receita do sistema de transporte coletivo da capital, pagando os empresários por quilômetro rodado, com a justificativa de que esta medida iria acabar com a sanha de lucro dos empresários. A municipalidade passou a ter o controle para enxugar custos, aplicar a receita diária no mercado financeiro e com o ganho financeiro das aplicações poder reduzir as tarifas.

Os estudos das tarifas feitas pelo DIEESE, têm demonstrado a falácia dessa solução, que na verdade beneficiou mais os empresários do que os usuários, à medida que eles diminuíram seus custos operacionais e hoje não correm nenhum risco, já que são pagos por quilômetro rodado não importando a quantidade de passageiros

transportados. Logo, essa atividade econômica dos empresários do transporte coletivo tornou-se um capitalismo sem risco.

Quando os empresários querem aumentar sua receita jogam os trabalhadores do transporte coletivo contra a população na sua justa reivindicação por aumentos salariais, à medida em que colocam a responsabilidade na prefeitura municipal, que não reajusta o valor do quilômetro rodado impedindo assim a reposição das perdas salariais da categoria. Com essa posição os empresários acabam facilitando as greves no transporte coletivo como ocorreu em março de 2006, deixando milhares de usuários sem transporte por um dia, para forçar a prefeitura municipal a reajustar o valor do quilômetro rodado.

Esses quase vinte anos de administração pública no sistema de transporte coletivo de Curitiba, implantada pelo prefeito Roberto Requião, assumida plenamente pelos prefeitos que o sucederam oriundos do PMDB, PDT, PDS, PFL e PSDB, já permite um balanço dessa experiência.

O que a experiência demonstrou com a implantação do controle público sobre o transporte coletivo de Curitiba é que os empresários não querem mais o retorno ao antigo sistema, em que eles, como empresários, corriam riscos nos seus investimentos, tendo hoje seus lucros garantidos pelo poder público municipal.

A propaganda divulgada que o movimento popular organizado teria participação nesse controle do sistema de transporte coletivo de Curitiba não aconteceu, pois o

## Movimento Popular e Transporte

### Coletivo em Curitiba

Conselho Municipal de Transporte e o Conselho de Administração da URBS, com participação popular deixaram de funcionar por iniciativa do poder público municipal, impedindo assim a população organizada de ter acesso às informações para tomada de decisão.

As conquistas do movimento popular no controle público do transporte coletivo de Curitiba, nesses longos anos de luta desapareceu num passe de mágica sem qualquer reação.

Mesmo com esse recuo atual do movimento popular em Curitiba, é preciso que se reconheça que os áureos anos de lutas marcaram a ascensão do movimento popular a partir da luta pela posse da terra e do transporte coletivo nessa cidade. Surgiram dessa luta lideranças expressivas que em muito contribuíram para a organização do movimento partidário de esquerda, do movimento sindical em Curitiba e de formas permanentes de apoio à organização e as lutas sociais como é a experiência do CEFURIA.

É preciso registrar o reconhecimento a todos aqueles que contribuíram na parte da análise teórica e na prática política e continuam contribuindo, na perspectiva do fortalecimento do movimento popular, na construção dos sujeitos coletivos, rumo à transformação social e política nessa cidade e no país.

É importante agradecer ao CEFURIA por publicar esse livro, que resgata essa grande experiência de lutas do movimento popular em Curitiba e a Casemiro Linarth que em muito contribuiu na parte de editoração.

## INTRODUÇÃO

---

O objeto desta publicação é o Movimento Popular e o transporte coletivo em Curitiba, de 1970 a 1990.

O objetivo é entender como o Movimento Popular, a partir de sua organização, articulação e confronto com o Estado, consegue modificar a política de transporte coletivo em Curitiba, na década de 80.

Para compreender essas mudanças é necessário salientar algumas questões:

1. As mudanças se devem à organização, mobilização, articulação e confronto do Movimento Popular com o Estado.

2. As mudanças refletem a transição democrática, no final da década de 70, com a alternância de poder, decorrente da vitória do PMDB para o governo do Estado do Paraná em 1982 e nas eleições de 1985 para a Prefeitura Municipal de Curitiba.

Para atingir o objetivo proposto é preciso estudar as mudanças ocorridas na política de transporte coletivo de Curitiba. Para isso torna-se relevante entender a trajetória do Movimento Popular na cidade, desde a sua origem no final da década de 70.

Nesta trajetória procuro realçar alguns elementos que explicam as transformações que ocorrem na economia brasileira e na agricultura paranaense naquela década. (MARTINE, 1987; GERMER, 1982; LEÃO, 1989.)

As transformações na agricultura paranaense, com o pro-

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

cesso de modernização agrícola, geram o despovoamento rural e o rápido crescimento urbano no Estado, principalmente na capital e em sua região metropolitana.

As contradições urbanas daí decorrentes vão se ampliar, principalmente na questão da terra, habitação e transporte.

A política de planejamento urbano de Curitiba, a partir de meados da década de 60, está voltada para a intervenção urbana, visando ordenar o crescimento da cidade em resposta ao crescimento desordenado que vinha ocorrendo. Esse planejamento se deu segundo uma concepção autoritária, tecnoburocrática, que priorizava o transporte urbano e não as questões sociais como terra e habitação, entre outras. (SANCHEZ GARCIA, 1993; RIZZO, 1994; OLIVEIRA, 1995.)

O transporte tem um papel determinante nessa concepção, no sentido de induzir o crescimento da ocupação do espaço da cidade.

Diante da necessidade premente de terra e habitação, surge a articulação das CEBs com as associações de bairros para reivindicar esses direitos elementares e lutar por eles.

O transporte coletivo, mesmo planejado, não atendia à demanda em toda a periferia da cidade, levando o Movimento Popular a lutar por transporte.

A crise econômica, com reflexos mais graves para a população de baixa renda, faz surgir reivindicações do Movimento Popular no final da década de 70, exigindo da Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) o congelamento das tarifas, a encampação (estatização) do transporte coletivo e a melhoria da qualidade do serviço. (SINGER, 1985; CASTRO, 1982.)

O chamado Movimento Popular é assim designado pelos próprios militantes.

Considerarei relevante manter essa definição, buscando, como faz Sader (1988), caracterizá-lo empiricamente “como uma categoria sindical de trabalhadores, uma comunidade de base ou o conjunto das comunidades, favelados de uma determinada favela ou de uma vila, moradores de um loteamento clandestino que se organizam, mulheres de clube de mães, o ‘Movimento Popular’ pensado como um conjunto de movimentos”. (SADER, 1988, p. 46.)

Também considerarei a afirmação de Bertucci (1995) de que “não é o sujeito histórico produzido estruturalmente e centro dos acontecimentos antes de qualquer acontecimento. Não se trata de negar as condições estruturais que produzem a sociedade, mas destacar a ação oriunda das condições subjetivas que lhe dão sentido”. (BERTUCCI, 1995, p. 33.)



## **Movimento Popular e Transporte**

### **Coletivo em Curitiba**

A construção desse sujeito coletivo ocorre nas lutas que emergem das contradições urbanas, das carências decorrentes do processo de urbanização capitalista e faz avançar o processo de democratização do país. (CASTELLS, 1975; SANTOS, 1980; JACOBI, 1987; MOURA, ULTRAMARI & CARDOSO, 1994; SINGER, 1985; KOWARICK, 1980; CARVALHO & LANIADO, 1989; DURHAN, 1984; CARDOSO, 1994.)

A questão do transporte coletivo passa pela relação do Estado com os empresários que exploram esse serviço público de forma privada, em sua lógica econômica do lucro que gera a utilização de métodos de poder econômico para “capturar” o poder político, de modo que as decisões deste estejam de acordo com os interesses daquele. Dessa forma criam-se as condições para a corrupção (DANIEL, 1988, p. 87.), por se tratar de uma atividade que envolve muito dinheiro e grandes interesses.

O confronto do Movimento Popular com o Estado envolve seus vários níveis de poder, expresso fundamentalmente pelo Executivo, Legislativo e Judiciário.

Nesse confronto, o Movimento Popular passa por duas fases: a de “emergência heróica dos movimentos, que compreende a década de 70 até o início da década de 80, e a segunda fase, caracterizada pela tendência à institucionalização, a partir do início da década de 80, que aparece como a fase de refluxo”. (CARDOSO, 1994, p. 81.)

O confronto do Movimento Popular com o Estado em Curitiba está dentro da caracterização da primeira fase.

Com o processo de redemocratização do país, marcado pelas lutas sociais e políticas, o Movimento Popular reivindica a participação no Conselho Municipal de Transporte, o que leva à sua institucionalização.

Esta segunda fase exige do Movimento Popular uma melhor capacitação para poder enfrentar o discurso competente (CHAUI, 1989.), próprio da tecnoburocracia.

Minha preocupação em compreender a problemática do transporte coletivo vem da época dessas lutas, quando eu era membro da Comissão Pontifícia de Justiça e Paz do Paraná (CPJP-PR) e assessorava as Associações de Bairro na área das CEBs. Foi participando da luta pela regularização dos loteamentos clandestinos no Xaxim que acompanhei o surgimento da reivindicação por transporte naquela região da cidade.

Com a unificação das lutas do Movimento Popular em Curitiba, o transporte coletivo passa a ser uma luta do conjunto das Associações de Bairro, das CEBs, das pastorais e do Movimento Sindical.

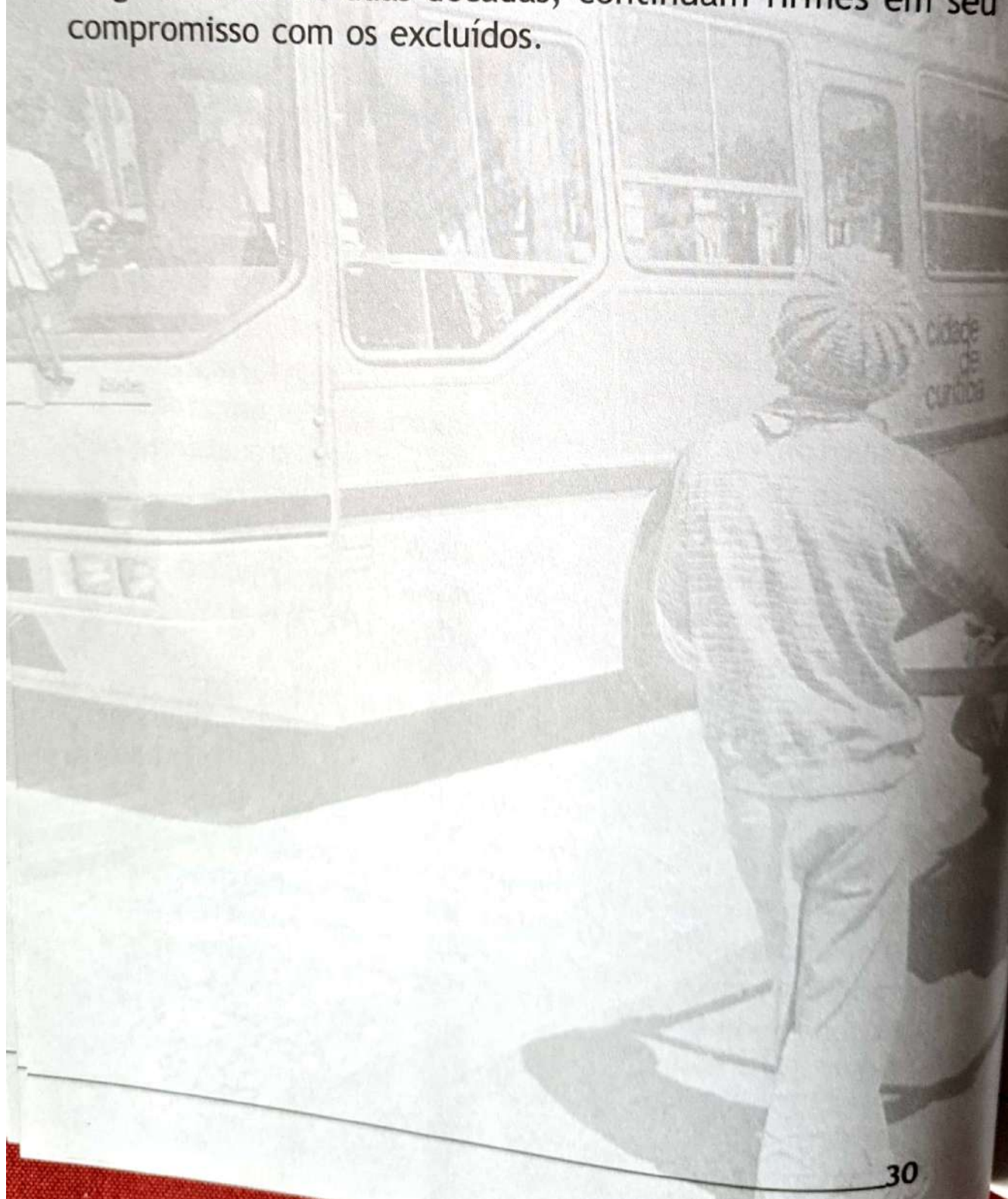
O domínio técnico da questão do transporte coletivo passou a ser uma exigência do Movimento Popular, especialmente do Movimento de Associações de Bairros de Curitiba e Região Metropolitana (MAB), para o enfrentamento com o poder público local e os empresários do transporte coletivo.

Foi um tempo muito importante em minha vida, pelo que aprendi com o povo e contribuindo junto com os assessores comprometidos com os problemas e as reivindicações do Movimento Popular.



## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

Produzir um conhecimento acadêmico sobre essas lutas passou a ser um compromisso com todos aqueles que, ao longo de mais de duas décadas, continuam firmes em seu compromisso com os excluídos.



# 1. Urbanização de Curitiba e a política habitacional

---

## 1.1. Modernização agrícola e despovoamento rural

O Paraná assiste na década de 70 a um processo de transformações no campo, marcado pela modernização agrícola e pelo despovoamento rural. Esse processo está inserido num quadro mais amplo de transformações econômicas e sociais em nível nacional e internacional, com impacto imediato na agricultura e na industrialização brasileira.

No Brasil, essas transformações estão relacionadas com o chamado “modelo brasileiro”, implantado a partir do período desenvolvimentista da década de 50. É o período do governo Juscelino Kubitschek com o Plano de Metas, abrindo a economia brasileira aos investimentos estrangeiros e aumentando o endividamento externo. Para fazer frente a essa abertura da economia tornava-se necessária uma agricultura dinâmica e moderna voltada para o mercado externo a fim de auferir divisas. (GERMER, 1982, p. 62.) O avanço desse modelo de desenvolvimento se dá com a implantação e consolidação do regime autoritário em 1964, que encontra no mercado financeiro internacional um forte aliado, dada a disponibilidade de recursos para financiar o processo de industrialização e modernização agrícola.

Essa estrutura, porém, só veio a ser efetivamente acionada no contexto do novo estilo de desenvolvimento

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

que se implantou a partir de 1964. (MARTINE & BESKOW, 1987, p. 19.)

A modernização da agricultura paranaense na década de 70 é comandada pela cultura da soja, responsável pela introdução de novas tecnologias, que exigem um alto padrão de investimento de capital, incluindo a aquisição de terras e levando a uma maior concentração fundiária. Este fato determina o desaparecimento entre 1970-75 de 82.000 estabelecimentos de médios e pequenos produtores rurais. (CNBB, 1987, p. 23 e NEVES & ROLIM, 1981.) No mesmo período, o número de tratores passa de 18.000 para 65.000 unidades. (GERMER, 1982, p. 66.)



Nesse processo, os médios e pequenos produtores rurais perderam 382.000 hectares de lavouras temporárias tradicionais e os grandes produtores adicionaram quase 200.000 hectares. (GERMER, 1982, p. 66.)

Entre os instrumentos criados pelo governo federal para acelerar a modernização da agricultura estava o crédito agrícola subsidiado, que beneficiou especialmente os grandes produtores rurais na aquisição de modernas tecnologias, sementes e insumos para a agricultura de exportação, em especial a soja, principal produto na pauta de exportação agrícola do país.

Aproveitando-se dos recursos financeiros proporcionados pela captação de investimentos externos maciços e complementados pelo arrocho salarial, o governo lançou mão de diversos instrumentos destinados a modernizar a lavoura. Principal entre esses foi, sem dúvida, o crédito agrícola subsidiado, cujo montante de recursos se multiplicou a partir da segunda metade da década de 60. (MARTINE, 1987, p. 9.)

A agricultura paranaense vai ser beneficiada com essa política de crédito agrícola, principalmente o segmento dos grandes produtores rurais, pois:

No Paraná, o crédito agrícola deu um salto extraordinário nesse período. Entre 1970-79, passou de 37% para 80% do valor bruto da produção agropecuária. (LEÃO, 1989, p. 42.)

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

Destaca-se nesse crédito agrícola a parte que se destina ao consumo de insumos da indústria para a agricultura.

O setor de comercialização também é beneficiado pelo crédito agrícola, que favorece a expansão do sistema cooperativista, atividade esta importante na modernização agrícola. (LEÃO, 1989.)

O Paraná foi o Estado onde esse processo de modernização agrícola trouxe as maiores conseqüências sociais. Entre elas está o desemprego rural. Os dados do Censo Agropecuário de 1970 e Demográfico de 1980 registram ínfimo crescimento do emprego rural.

O Censo Demográfico de 1980 traz como dado revelador desse processo de modernização a queda brusca do crescimento populacional, registrando uma taxa de apenas 11,5% no período de 1970-80, enquanto a população brasileira teve um crescimento de 25% no mesmo período. Isto significou a perda de 1.250.000 pessoas no campo paranaense, totalizando em torno de 250.000 famílias, considerando a média de cinco pessoas por família. (GERMER, 1982, p. 64.)

Desse total, cerca de 1.102.000 habitantes deixaram o Paraná. São Paulo recebeu 53% dessa população. A Amazônia e Mato Grosso do Sul absorveram em torno de 150.000 pessoas. Dos países limítrofes ao Paraná, o Paraguai foi o que mais recebeu migrantes, cerca de 400.000 pessoas. (IPARDES, 1983, p. 12-3.) A maioria dos brasileiros que emigraram para o Paraguai eram conhecidos como "brasiguaios" e ocuparam majoritariamente o Departamento

de Alto Paraná, na fronteira com o Paraná, passando a introduzir naquele país a cultura da soja. (BASSEGIO, 1985.)

A categoria que mais contribuiu para esse movimento migratório foi a dos não proprietários, com acesso precário à terra. A concentração fundiária no período de 1970-80 aponta o desaparecimento dessa categoria, constituída de parceiros, colonos e pequenos arrendatários. (GERMER, 1982, p. 76.)



# **Movimento Popular e Transporte**

## **Coletivo em Curitiba**

### **1.2. Urbanização e metropolização de Curitiba**

O Paraná conhece, na década de 70, os efeitos da transição demográfica. Sua população, até então basicamente rural, vive um processo abrupto de urbanização.

As previsões demográficas realizadas durante a década de 70 situavam a população total do Paraná para 1980 em torno de 10 milhões de habitantes. Apesar de a população recenseada ter ficado apenas em 7,6 milhões, as áreas urbanas passaram a conviver com impactos de uma urbanização abrupta, perceptível na formação de periferias nos arredores da área metropolitana de Curitiba e até mesmo em cidades de médio e pequeno porte.

Na década de 80, o crescimento da população do Paraná ocorre pela segunda vez consecutiva no menor ritmo entre os Estados brasileiros. Com taxas de 0,96% e 0,93% a.a. nos períodos de 1970-80 e 1980-91 - muito inferiores ao crescimento geométrico de 1960/70, na ordem de 4,86% a.a. (Tabela 1) -, o Paraná vivencia uma intensificação do crescimento geométrico da população urbana, que cresce a taxas de 5,80% e 2,97% ao ano entre 1970-80 e 1980-91, respectivamente, e uma expressiva perda de população rural, num decréscimo geométrico de -3,38% e -3,08% ao ano nos respectivos períodos.

**Tabela 1 - População e taxa de crescimento da população total, urbana e rural 1960/70/80/91 - Paraná**

Período	Paraná	Urbana	Rural
1960	4.263.721	1.310.969	2.952.752
1970	6.929.868	2.504.378	4.425.490
TX 60/70	4,86	6,47	4,05
1980	7.629.392	4.472.561	3.156.831
TX 70/80	0,96	5,80	-3,38
1991	8.448.713	6.197.953	2.250.760
TX 80/91	0,93	2,97	-3,08

Fonte: IBGE - Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991

Paralelamente à desaceleração no crescimento, o êxodo rural se dá em direção às médias e grandes cidades do Estado e a outras regiões do país, especialmente São Paulo. Formam-se novas fronteiras agrícolas na Amazônia, no Centro-Oeste e em países limítrofes, com maior destaque para o Paraguai.

Curitiba e a Região Metropolitana são responsáveis pela maior absorção dessa população rural no que tange às migrações no Paraná. Entre 1970 e 1980, foi a RMC que mais cresceu entre as regiões metropolitanas do Brasil, com taxa de 5,62% a.a.

Entre 1960 e 1970, Curitiba já apresentava taxas elevadas de crescimento (5,35% ao ano), enquanto os demais municípios da RMC apresentavam um crescimento de 6,07% ao ano. Um processo de periferação e



## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

favelização começava a ocorrer no município, agudizando-se na década seguinte. Entre 1970 e 1980, Curitiba passou de 609.026 para 1.024.975 habitantes. Manteve um nível de crescimento elevado (5,21% ao ano) e iniciou um processo de periferação, também, em direção aos municípios limítrofes: os demais municípios da região apresentavam um crescimento de 6,72% ao ano. Na última década, Curitiba, como os demais pólos de áreas metropolitanas, deteve o seu crescimento, mas seguiu recebendo os efeitos do intenso crescimento dos municípios limítrofes (Tabela 2).

**Tabela 2 - População, participação e taxa de crescimento da população total. 1960/70/80/91 - Paraná, Região Metropolitana de Curitiba e Curitiba**

Período	Paraná	RMC	Curitiba	Demais Municípios	RMC/PR	Ctba/PR
1960	4.263.721	472.464	356.830	115.634	11,08	77,43
1970	6.929.868	821.233	609.026	212.207	11,85	74,15
TX 60/70	86	5,53	5,35	6,07	---	---
1980	7.629.392	1.440.626	1.024.975	415.651	18,88	71,14
TX 70/80	96	5,62	5,21	6,72	---	---
1991	18.448.713	2.000.805	1.315.035	685.770	23,68	65,72
TX 80/91	93	2,99	2,27	4,55	---	---

Fonte: IBGE - Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991

**Nota:** para 1960 foram excluídos Rio Negro e Tijucas do Sul da RMC e dos demais município da RMC.

## A partir de 70

a periferização de Curitiba é induzida pela oferta de áreas parceladas a um custo menor e facilitadas pelas linhas de financiamento da iniciativa privada em seus municípios vizinhos, que oferecem o respaldo de uma legislação mais flexível. Esse processo é sustentado por um sistema viário de ligação ao pólo e por linhas de transporte de passageiros, que viabilizaram a ocupação de suas áreas fronteiriças, as quais se apresentaram à população como a opção viável de permanecer ligada à metrópole, ainda que distante. (MOURA; ULTRAMARI & CARDOSO, 1994, p. 30.)

Colombo, Almirante Tamandaré e Piraquara estão entre os municípios da Região Metropolitana de Curitiba que mais cresceram na última década. São verdadeiras cidades “dormitórios”, cuja força-de-trabalho exerce suas atividades em Curitiba. (MOURA, ULTRAMARI & CARDOSO, 1994, p. 9.)

# Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

## 1.3. A política habitacional

Os efeitos da migração para Curitiba são bem visíveis comparando-se os dados censitários de 1970-76. Em 1970, 46,9% da população era não natural, passando em 1976 para 54%. Isto significa que, enquanto a população total cresceu 36,6%, a população migrante aumentou 57,5%. (CODESUL, 1979, p. 44.)



Esse quadro vai agravar a questão urbana em decorrência de as políticas públicas, de responsabilidade do Estado, não responderem ao processo avassalador de modernização da agricultura paranaense.

Em 1970, a população de Curitiba era de 609.026 habitantes. Desse total, 75,1% estavam em idade de trabalhar e somente 34,8% estavam empregados.

No ano de 1976, o número de habitantes passou para 831.000. A população em condições de trabalhar, na época, era de 80% e somente 38,4% estavam incorporados ao mercado de trabalho. (CODESUL, 1979, p. 127.)

A indústria absorvia, em 1976, apenas 13,7% da PEA (População Economicamente Ativa). O setor de serviços empregava 22,9%, o comércio 17,8%, a construção civil 9,4% e a administração pública 9,8%. Essa situação se revela na distribuição de renda. (CODESUL, 1979, p. 144.)

A distribuição de renda da população economicamente ativa de Curitiba e Região Metropolitana é praticamente idêntica. A faixa de até 5 salários mínimos concentra 65,1%, sendo que, destes, 37,7% estão na faixa de até 2 salários mínimos. Entre 5 e 10 salários mínimos estão 13,9% da PEA, entre 10 e 15 salários mínimos existem 4,8% e apenas 4,4% têm renda superior a 15 salários mínimos. A população de baixa renda (sem renda ou com renda até 1 salário mínimo) é composta por 18,6% da PEA. (CODESUL, 1979, p. 145.)

Comparando os dados demográficos de 1976 e 1980 quanto à distribuição de renda, constata-se um agravamento no perfil de renda em Curitiba. As pessoas sem rendimento ou com rendimento médio mensal de até 1 salário mínimo perfazem 51,3% do total. (IPPUC, 1985, p. 4.)

O aumento da pobreza, em decorrência dessa distribuição de renda extremamente desigual, reflete-se nos

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

níveis de carência alimentar. O Mapa da Fome, elaborado pelo Ipea em 1993, registra a existência de 57.263 famílias indigentes na RMC, num total de mais ou menos 257.747 pessoas passando fome. Em Curitiba, somam 27.574 famílias, totalizando 124.083 pessoas na mesma situação. (PELIANO, 1993.)

Os dados sócio-econômicos revelados pelos censos demonstram uma situação social extremamente grave para a população de baixa renda, que é a que tem maiores carências, necessitando de atendimento maior dos serviços públicos. Essa situação é mais grave quando os dados revelam que quase 51,3% da população é constituída por aqueles que não têm renda ou têm renda até um salário mínimo. Esse péssimo quadro de distribuição de renda dificulta o acesso dessa população às políticas públicas de habitação, saneamento, saúde, educação e transportes, vitais à sua sobrevivência.

Assim, para superar as dificuldades, a população de baixa renda se organiza pressionando o poder público para o atendimento da necessidade básica que é a moradia, porque:

Na cidade capitalista, a desigualdade na repartição da renda se reflete em diferenças de consumo não só individual mas também coletivo. A escassez relativa dos serviços urbanos básicos é inteiramente sofrida pelos que têm pouco dinheiro para despende com moradia, porque o que ganham tem que ser gasto com alimentação, vestuário e condução. Quanto maior essa escassez, maior a privação dos mais pobres. Estes, portanto, têm todo interesse na expansão daqueles serviços, o que os leva, sempre que possível, a se organizarem para pressionar o poder público no sentido de au-

mentar a parcela dos investimentos e gastos públicos dedicada a esse fim. Daí os movimentos de bairro, que surgem como resultado da aglutinação dos moradores de áreas pobres da cidade para fins de ajuda mútua e passam, em certas circunstâncias, a mobilizar a população para reivindicar maior participação no usufruto do que se pode denominar de “bens coletivos da comunidade urbana”. (SINGER, 1980, p. 85.)

A Política Habitacional para a população de baixa renda no município de Curitiba é de competência da Companhia de Habitação de Curitiba (Cohab-CT), órgão da Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC).

Segundo informações publicadas na imprensa:

O IPPUC diz que em 1971 existiam em Curitiba 21 favelas. Em 1990 este número cresceu 1.110%, passando para 209 favelas e 44.713 domicílios, totalizando uma população de cerca de 170 mil pessoas, o que representa mais de 10% dos habitantes da capital.



## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

Na mesma matéria, a Cohab-CT diz que:

O déficit habitacional era de 90.000 moradias em 1991. A Cohab diz que agora não passa dos 60.000. A fila da Cohab tem 41.000 famílias. Em 1993, 8.680 famílias tiveram lotes financiados; em 94, 12.659; e este ano o número pode baixar para 8 mil. "Não temos recursos para atender todos de uma vez", alega Lima, presidente da Cohab-CT.

E o Movimento Popular de Curitiba, através do Xapinhall, afirma que:

Existem hoje em Curitiba 145 loteamentos irregulares onde moram 21.500 famílias. Destes, 51 proprietários entraram com pedido de reintegração de posse da área invadida. (Folha de Londrina, 09/07/95, p. 5A.)



Segundo a organização Xapinhal, que congrega as associações de bairro do Xaxim, Pinheirinho e Boqueirão, nascida com a assessoria do MAB em 1987, algumas dessas áreas foram ocupadas há mais de vinte anos. Até hoje o poder público não resolveu a situação. Ocorrendo os despejos, o déficit habitacional ficará ainda mais agravado. Ao longo dos últimos vinte anos, o que se evidencia pelo agravamento da situação habitacional em Curitiba é o fracasso da política habitacional da PMC.

Essa situação não ocorre com as famílias de rendas médias e altas, para as quais há uma disponibilidade de habitação no mercado imobiliário, não existindo nenhuma política habitacional para esses segmentos. O que deixa claro que a falta de habitação só ocorre para as famílias de baixa renda ou sem renda alguma. As famílias de renda média e alta não enfrentam esse problema nem precisam de política habitacional.

O déficit habitacional é um fator de pressão sobre o poder público por parte do Movimento Popular. A política habitacional da Cohab-CT, ao não atender a demanda existente, leva a população de baixa renda a buscar suas próprias soluções.

A política de planejamento urbano de Curitiba, ao privilegiar os investimentos nos eixos estruturais para a expansão do transporte coletivo, favorece a valorização fundiária, beneficiando os interesses imobiliários, que investem em estoques de terra para especulação, obrigando a população de menor renda a se deslocar cada vez mais



## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

para a periferia da cidade. Como consequência, aumenta a ocupação das áreas periféricas na capital e na Região Metropolitana, onde o preço da terra é mais acessível ao nível de renda.

Às famílias de baixa renda resta, como alternativa habitacional, a aquisição de áreas menos apropriadas, portanto mais acessíveis (áreas de risco, alagadiças, de alta declividade, insalubres, etc.). Na impossibilidade financeira até mesmo para essas, só resta a ocupação de terras públicas ou privadas. Essas ocupações constituíram, a partir do início da década de 70, as primeiras favelas de Curitiba, como a da Vila Pinto e Valetão. (ROLIM, 1985, p. 66.)

Há um rápido crescimento das favelas em Curitiba a partir de 1971. Neste ano, existiam 2.207 barracos, que em 1975 aumentaram para 4.083, em 1979 para 6.067, em 1982 para 7.716, em 1983 para 8.299 e em 1984 para 11.388 barracos, totalizando 57.220 pessoas. (ROLIM, 1985, p. 67-70.) Em 1990, segundo o IPPUC, esse número passou para 44.713 domicílios, totalizando 170.000 pessoas, em 209 favelas. (*Folha de Londrina*, 09/07/95, p. 5A.)

Esse número já ultrapassa 10% da população, com um crescimento significativo em relação a 1984.

A procedência dessa população é majoritariamente rural, mas cabe ressaltar o peso dos deslocamentos urbanos em decorrência da total falta de opções de renda e de acesso à terra nas cidades menores.

As áreas públicas ocupadas se constituem, na sua maioria, em locais insalubres, fundos de vales e áreas de risco, como

as redes de transmissão de alta tensão da Copel (Companhia Paranaense de Energia).

Há um número expressivo de ocupações em áreas particulares, tramitando hoje na justiça 51 ações de despejo. (*Folha de Londrina*, 09/08/95.)

Na década de 70, a PMC tentou resolver o problema habitacional das favelas com planos de desfavelamento, que de 1974 a 1979 removeram apenas cerca de 2.000 famílias. (ROLIM, 1985, p. 67-70.)

Na implementação, a PMC pressionou a população favelada a aceitar seus planos de desfavelamento, chegando inclusive a usar de violência contra os favelados.

A população das áreas de favelas organizou-se em associações de bairro para resistir e formular propostas de urbanização das áreas ocupadas.

O fracasso da política habitacional para a população de baixa renda está, por um lado, na questão financeira dessa população e, por outro, na política do Sistema Financeiro de Habitação, voltado aos segmentos de rendas médias e altas em condições de consumir.

De fato, o BNH, entre 1964 e 1977, aplicou a não desprezível soma de 135 bilhões de cruzeiros financiando 1.739.000 habitações, que foram destinadas, de modo particular, a famílias com rendimentos superiores a 12 salários mínimos. (KOWARICK, 1980, p. 69.)

O BNH, desde sua origem em 1964, através dos recursos do FGTS, priorizou a produção de habitação dentro de uma

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

ótica lucrativa. Dentro dessa lógica, priorizou o financiamento, a produção e a comercialização da casa própria aos agentes financeiros credenciados, que por seu lado estavam articulados com os interesses das empresas da construção civil.

Portanto, não havia interesse do BNH em priorizar a função social para a qual foi criado. Logo, não havia por parte do Sistema Financeiro de Habitação prioridade para a produção e comercialização de habitação para as famílias de baixa renda, exatamente porque essas não tinham condições de cumprir os contratos de financiamento. Pelo contrário, um número expressivo delas se tornavam inadimplentes com o BNH.

Por isso, a partir de 1971, o BNH atuou principalmente operando com agentes financeiros credenciados e não mais diretamente com mutuários e construtoras. Os órgãos públicos voltados para a habitação em nível municipal passaram também a operar com o BNH, recebendo recursos e contratando empresas privadas da construção civil para produzir as unidades habitacionais. Isso elevou os custos de produção, tornando ainda mais difícil o acesso e cumprimento dos contratos assinados entre o poder público e os mutuários.

Embora mantendo desde 1974 o Plano Nacional de Habitação Popular, o BNH destinou a maioria dos recursos provenientes do FGTS para a produção e comercialização de habitação para as classes médias e altas.

O impasse é evidente, já que o BNH tinha de realizar a união impossível: agilizar dinheiro caro, através da venda de uma mer-

cadoria de alto valor (terreno + construção moderna) para uma clientela de pessoas que mal ganhavam o suficiente para comer. Depois de uma série de ações, implicando em muito desgaste político, social e até econômico, o BNH se viu com uma quantidade enorme de unidades residenciais ocupadas irregularmente (pois os moradores não pagavam as prestações) e com risco de se degradar (o que equivaleria à perda do capital aplicado). Enquanto isso, desenvolveram-se mecanismos não programados e muito eficientes, dentro, fora e à margem do sistema oficial. O resultado prático é que os programas “de interesse social” e especiais para “os de baixa renda” foram sendo sempre oferecidos a famílias com rendas cada vez mais altas. No início, eram destinados aos que provassem ganhar entre um e três ou entre três e oito salários mínimos. (SANTOS, 1980, p. 19-20.)

Dentro da perspectiva do retorno lucrativo dos financiamentos, o BNH passou a financiar lotes e residências, favorecendo assim a comercialização dos terrenos urbanos.

Grandes empresários se transformam, através do Sistema Financeiro de Habitação, em empreendedores imobiliários. É assim que as áreas rurais vão sendo incorporadas ao mercado urbano. A indústria da construção civil se articula com as incorporadoras, ou se torna incorporadora nesse lucrativo negócio da construção de habitações.

Dessa forma, o BNH se tornou um agente financeiro do Estado, que utiliza e transfere recursos dos trabalhadores para atender ao consumo de habitação pelas classes média e alta, realizando os grandes interesses das construtoras e

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

incorporadoras. Assim, o uso do solo urbano em Curitiba e nas demais cidades do país está subordinado à ação e aos interesses do capital imobiliário.

As áreas incorporadas pelas empresas imobiliárias não se destinam necessariamente à produção imediata de habitação. A aquisição da terra atua como um investimento capitalista, servindo como reserva de valor. O poder público, ao dotar as áreas incorporadas de infra-estrutura, valoriza ainda mais o preço da terra.

O resultado dessa ação dos empreendedores é que faz surgir os vazios urbanos. Em 1985, um estudo do IPPUC apontava, em Curitiba, a existência de 50% da área urbanizada não ocupada. (IPPUC, 1985, p. 27.)

No atual modelo de desenvolvimento urbano brasileiro, aos pobres é cada vez mais vedado e controlado o acesso à MORADIA nos Núcleos. Ficam-lhes, portanto, vedadas as vantagens de MORAR em lugares bem servidos por infra-estrutura básica, equipamentos e serviços urbanos. Em particular lhes é dificultada a acessibilidade ao trabalho, acrescentando para as camadas muito pobres uma dificuldade extra aos seus esquemas de sobrevivência. O avanço da apropriação capitalista do solo urbano levou a uma valorização, em termos de mercado, de toda e qualquer forma de uso. Os pobres, que não podem mais morar nas localidades centrais, também não podem mais, na sua grande maioria, ocupar gratuitamente terrenos com finalidades de moradia ou trabalho. Têm de pagar por eles, sob a forma de compra de terrenos e prédios, ou de aluguel de prédios, ou parte deles. O preço

passa a ser função direta da acessibilidade ao Núcleo, o custo zero correspondendo à inexistência total de facilidades urbanísticas que, a partir daí, poderiam talvez ser ordenadas em escala: transporte; sistema viário oficializado; iluminação pública e privada; abastecimento de água; equipamento social; etc. Isso significa deixar semi-desocupada a oferta anterior e empurrar indefinidamente para mais longe as novas ocupações. Tal paradoxo vai se refletir tanto em municípios já engolidos por um fenômeno de metropolização cancerosa, como os que lhes servem de área de reserva. (SANTOS, 1980, p. 25-26.)

É dentro dessa ótica de apropriação capitalista do solo urbano que se pode entender a existência de 50% de área ociosa no município de Curitiba, mesmo considerando aqui as áreas verdes. A mesma ótica explica também o fenômeno de crescimento urbano acelerado na Região Metropolitana. (IPPUC, 1985, p. 27.)

Isso se deve à forma de ação do capital imobiliário na expansão de suas atividades nos municípios da Região Metropolitana de Curitiba (RMC), para onde se dirige a demanda da população de baixa renda, já que a valorização do solo urbano em Curitiba inviabiliza sua aquisição por parte dessa população.

A política do BNH, a partir de 1971, prioriza sua ação com agentes financeiros para a construção e venda de imóveis, não atendendo à demanda por lotes urbanizados. Isso contribui para a expulsão da população de baixa renda de Curitiba para a Região Metropolitana, pois:

## **Movimento Popular e Transporte** **Coletivo em Curitiba**

Como parte significativa da população se mantém à margem do Sistema Financeiro da Habitação, o mercado de lotes sem edificação para as camadas de renda mais baixa, que adquirem habitação através da autoconstrução, desloca-se para a periferia, nos municípios limítrofes. (MARZULO, 1986, p. 4.)

A maior disponibilidade de lotes na periferia deve-se a legislações de uso do solo dos demais municípios da RMC mais facilitadoras e também ao *boom* de aprovações de parcelamento que ocorreram antes da aprovação da Lei 6776/76. Além de disponíveis, são acessíveis pelo custo.

### **1.4. Os loteamentos clandestinos em Curitiba**

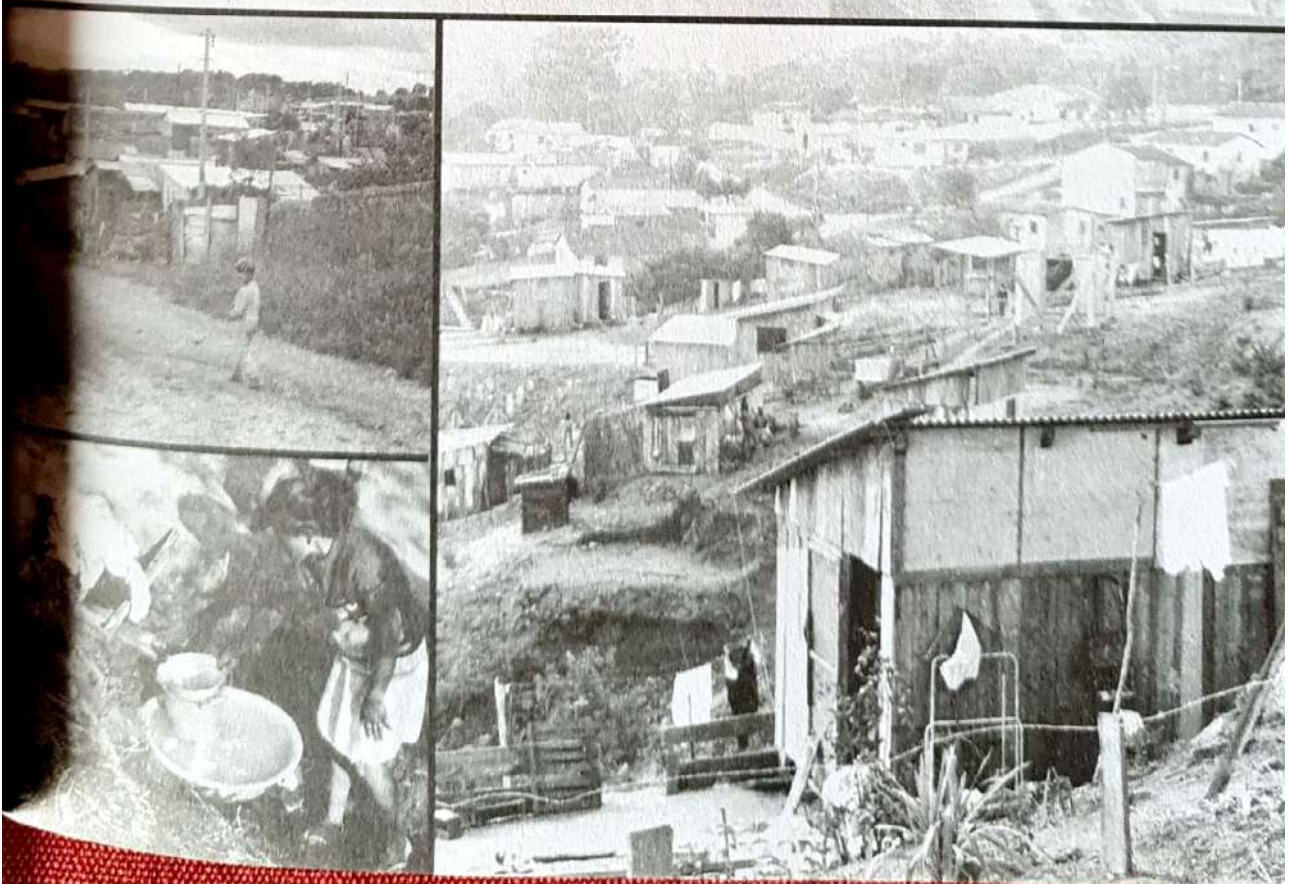
Os loteamentos clandestinos surgem em Curitiba como resultado da especulação das imobiliárias. Esses loteamentos são abertos por imobiliárias, muitos deles de forma irregular e até clandestina. Por não terem infra-estrutura mínima, como arruamento, água, luz, esgoto e inclusive a extensão do transporte coletivo, tornam-se mais acessíveis à população de baixa renda.

Nos loteamentos clandestinos, por não serem legalizados junto à PMC, os moradores não pagavam impostos. A PMC argumentava aos moradores dos loteamentos clandestinos do Xaxim (Jardim Márcia, Carolina, Colorado e Guaíra) que, por não pagarem tributos diretamente à municipalidade, não conseguiam ter acesso aos serviços públicos. Grande parte desses loteamentos clandestinos, além de terem problemas de

titulação para efeito de escrituração, estavam demarcados como rurais, de forma que seus proprietários pagavam impostos por gleba. Esses impostos eram cobrados dos moradores de forma ilegal, pois só o poder público pode fazê-lo.

Essa situação dos loteamentos clandestinos foi mais grave em Curitiba nas décadas de 60 e 70. Na RMC, a maioria dos loteamentos era legal, e legalizaram loteamentos até em áreas de mananciais, que abastecem a cidade de Curitiba e a RMC. Com a Lei 6766, de 1976, o poder público passou a ser mais rígido na aprovação e fiscalização dos loteamentos clandestinos e irregulares. Havia no município de Curitiba um número expressivo desses loteamentos, conforme afirmava o prefeito de Curitiba Ivo Arzua Pereira (1963-1967): “mais de mil loteamentos clandestinos”. (ROLIM, 1985, p. 44.)

Na região Sul de Curitiba, num dos bairros que recebeu maior número de migrantes na década de 1970 (Xaxim), existiam quatro loteamentos clandestinos (Jardim Márcia,





## **Movimento Popular e Transporte**

---

Coletivo em Curitiba

Carolina, Colorado e Guaíra) envolvendo 340 famílias, que compraram os lotes no início dos anos 70, pagaram integralmente as prestações e foram extorquidas pelos proprietários que cobravam impostos dos moradores ilegalmente. Por esses loteamentos serem clandestinos, as famílias não podiam legalizar a propriedade e sequer eram recebidas e atendidas pela Prefeitura em suas reivindicações básicas, como saneamento, arruamento, escola e transporte.

Até 1980, não haviam ainda conseguido legalizar esses loteamentos. Após terem sido ludibriados por vários políticos e advogados com promessas de legalização, procuraram a Igreja Católica, através da Comissão Pontifícia de Justiça e Paz do Paraná (CPJP-PR) para resolver o problema e sanar a exploração e a injustiça que sofriam. Fatos como esse se reproduziram em outras regiões da cidade.

A PMC não exercia uma fiscalização rígida desses loteamentos clandestinos e se recusava a atender os moradores porque eles não pagavam impostos por não estarem legalizados.

O Estado tem guardado geralmente a maior isenção e distanciamento possível face às transgressões da norma jurídica por parte dos loteadores. O governo deliberadamente se exime frente à ação da iniciativa privada, que aparentemente oferece a solução possível aos problemas de moradia das classes subordinadas. (JACOBI, 1983b, p. 57.)

Com a omissão da PMC, quem acabou sendo penalizado foram os moradores desses loteamentos. As imobiliárias que os extorquiram, cobrando impostos de forma privada, não sofriam nenhuma sanção por parte do poder público.

Colocado no âmbito das lutas sociais, o processo de espoliação urbana, entendido como uma forma de extorquir as camadas populares do acesso aos serviços de consumo coletivo, assume seu pleno sentido: extorsão significa impedir ou tirar de alguém algo a que, por alguma razão de caráter social, tem direito. (KOWARICK, 1980, p. 73.)

A prática da extorsão era flagrante, pois os moradores desses loteamentos pagaram por uma mercadoria - a terra - que por direito não podia ser sua, por falta de regularização junto à PMC.

Em 1981, segundo informações da PMC, dos 1.000 loteamentos clandestinos da década de 60 haviam sido regularizados 400. (CNBB, 1981, p. 71.)

A regularização dos loteamentos clandestinos do Xaxim foi resolvida em 1983, depois de muita pressão sobre a PMC, denúncia pública das imobiliárias e da PMC pela imprensa e da presença freqüente dos moradores nas imobiliárias. Essa ação foi vitoriosa também pela via judicial, depois que a Justiça notificou os loteadores e autorizou o depósito em cartório para as prestações restantes. Esse dinheiro só poderia ser sacado depois que as imobiliárias regularizassem os loteamentos junto à PMC e ao Cartório de Registro de

## Movimento Popular e Transporte

### Coletivo em Curitiba

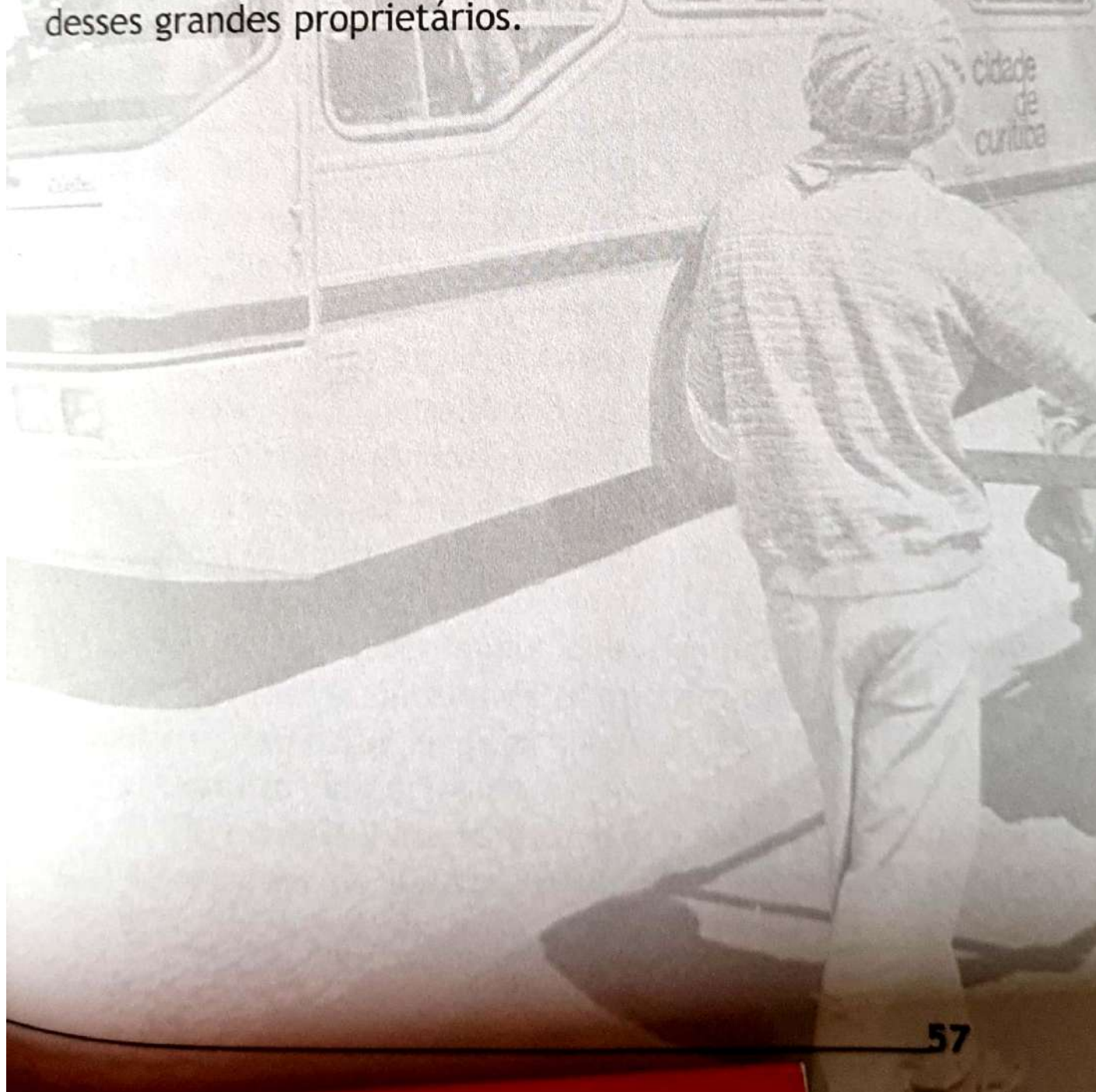
Imóveis. Foi a atuação da CPJP-PR e da organização dos moradores, através da associação de bairro, que possibilitou a solução. “Em decorrência deste quadro de espoliação urbana, a luta pela regularização dos loteamentos clandestinos foi das primeiras ações que geraram movimentos populares em meados da década de 70”. (JACOBI, 1983b, p. 58.)

Temos caracterizada, nesse caso, a espoliação urbana:

Chamo atenção para esta noção, porque ela pode ter desdobramentos fecundos. Por trás dela está a verificação de que a forma atual de expansão capitalista - sob o impulso das grandes empresas concentradas do ponto de vista do investimento e concentradoras de rendas e de populações - reordena as relações sociais de exploração e faz do controle da terra urbana e dos recursos de infra-estrutura das cidades poderosos instrumentos para a especulação social. Falta ainda entre nós mostrar como a cidade moderna abre novas arenas de participação social e política, que são fundamentais para a mobilização popular, para a efetividade da democracia e, quem sabe, para um futuro socialista. (CARDOSO *apud* KOWARICK, 1980, p. 10.)

Surge a organização dos moradores desses loteamentos clandestinos, através das CEBs e de Associações de Moradores de Bairro para enfrentar a especulação urbana. Ela abriu, então, um espaço de participação política que ajudou a revelar que por trás da imagem da “cidade modelo, ecológica

e de primeiro mundo” (SANCHEZ GARCIA, 1993, p. 11.) se esconde a espoliação urbana, que beneficia uma elite concentradora de renda e de poder. Revelou ainda a conivência e o favorecimento do poder público local com essa espoliação, ao transferir renda do contribuinte, em sua maioria assalariado, para as mãos dos grandes investidores imobiliários, através dos investimentos públicos em infra-estrutura, que acabou valorizando as áreas sob controle desses grandes proprietários.



## **2. Movimento Popular: resistência, organização e confronto**

---

### **2.1. Origem do Movimento Popular em Curitiba**

O Movimento Popular é entendido pelas referências empíricas como um conjunto de movimentos que abrange “uma categoria sindical de trabalhadores, uma comunidade de base ou o conjunto das comunidades, favelados de uma determinada favela ou de uma vila, moradores de um loteamento clandestino que se organizam, mulheres de clube de mães, etc.”. (SADER, 1988, p. 46.)

O termo Movimento Popular é o utilizado pelos próprios militantes dos mais diversos agrupamentos. Em Curitiba, as primeiras formas de organização foram as CEBs e as Associações de Moradores de Bairros, que surgiram no final da década de 1970, através de duas vertentes: as associações de bairros vinculadas ao Conselho de Representantes das Associações de Bairros e Amigos de Vilas e Jardins de Curitiba e as Associações de Bairros vinculadas às Comunidades Eclesiais de Base (CEBs).

As Associações de Bairros que existiam anteriormente em Curitiba são da década de 60, porém em número muito pequeno, isoladas e sem caráter de resistência e enfrentamento com o Estado.

Foi na região Sul da cidade que ocorreu a maior expansão das associações de bairros, devido à proximidade com a

## Movimento Popular e Transporte

### Coletivo em Curitiba

Cidade Industrial de Curitiba (CIC), área de expansão industrial que oferecia maiores oportunidades de emprego. Foram essas associações que desenvolveram uma expressiva resistência contra a repressão do poder público local devido às ocupações de áreas públicas e particulares.

O início dessas associações de bairro vinculadas ao Conselho de Representantes se deu a partir de 1978, com a fundação da Associação de Moradores da Vila Formosa. A Prefeitura Municipal, na gestão do prefeito Saul Raiz (1975-78), decidiu pela erradicação das favelas, com remoção e inclusive uso da repressão e violência. (ROSA, 1991, p. 40 e CNBB, 1981.)

Em 1976, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) publicou o documento “Política Habitacional de Interesse Social - Plano de Desfavelamento”, tendo como diretrizes básicas: resolver o problema da habitação, oferecendo moradia compatível com o nível sócio-econômico dos favelados, e integrá-los à realidade urbana, fazendo com que assumissem novos hábitos e valores. (ROSA, 1991, p. 46.)

A Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) passou a exercer um controle rígido, visando evitar a expansão das favelas a partir da divulgação do plano de desfavelamento.

Os fiscais da PMC percorriam as favelas para proibir novas construções, inclusive a ampliação ou reforma de barracos. Usavam de violência, chegando a colocar fogo nos barracos ou derrubá-los com tratores. (ROSA, 1991, p. 47.)



O objetivo era amedrontar e, com isso, expulsar moradores e impedir o crescimento das favelas. Assim pretendia o poder público realizar a proposta de desfavelamento na cidade de Curitiba.

Essa resistência marca o início do confronto com o Estado, que tinha um projeto de erradicação das favelas e usava a repressão e o controle para evitar a expansão das ocupações nas áreas públicas e particulares.

O processo de abertura política, fruto da mobilização e luta dos trabalhadores urbanos e rurais, que avançou em

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

todo o país no final dos anos 70, ampliou o espaço para os movimentos reivindicatórios urbanos, que contavam com o apoio de várias pessoas, instituições e parlamentares, tanto ao nível da resistência quanto ao nível da assessoria para a organização dessas associações.

Essa forma de relação autoritária e repressiva do Estado com os movimentos sociais revelava que ele não tinha uma solução para as contradições urbanas, fruto da crise econômica que trazia como consequência imediata a pauperização das camadas médias e baixas da população. Para resolver suas carências, à população de baixa renda, em sua maioria expulsa do campo pela modernização agrícola e das áreas valorizadas pelos investimentos públicos, só restava a ocupação das áreas públicas e particulares, como forma de resolver sua necessidade vital de moradia.

É um período marcado pela crise econômica, em que:

De 1976 a 1980, a economia brasileira passa a apresentar contradições cada vez maiores, que se refletem na inflação crescente e desequilíbrio também crescente no balanço de pagamentos em conta corrente. A partir de 1981, a economia brasileira volta a cair em recessão, e de modo mais profundo que na década de 60. (SINGER, 1985, p. 14.)

Com a recessão econômica no início da década de 80, o mercado de trabalho se retrai ainda mais, aumentando o número de desempregados, piorando a distribuição de renda



e agravando a situação social da população de baixa renda. É nessa conjuntura de vigência do regime autoritário, em que predomina a exclusão econômica, social e política da maioria da população, que emergem os movimentos sociais, os quais, lutando por suas reivindicações, começam a construir a cidadania e a democracia. O processo de redemocratização do país no final da década de 1970 e início de 1980 ocorre através da constituição da sociedade civil em suas várias formas, porém com os mesmos objetivos de afirmação da cidadania e da democracia.

Assentados principalmente nos espaços e nas práticas do cotidiano, assim como nas várias dimensões de batalha pela sobrevivência, esses movimentos se voltam para interesses relativos ao trabalho, à moradia, ao transporte, à saúde ou à educação, entre outros. A difusão das CEBs (Comunidades Eclesiais de Base), as invasões coletivas de terra, o crescimento de associações de bairro reivindicando melhorias de água, transporte, postos de saúde, escolas, creches e outros serviços de consumo coletivo eclodiram de forma significativa. Além disso, mobilizações mais amplas contra o desemprego, o custo de vida e os precários serviços urbanos (como saques e depredações de transporte) multiplicaram-se a partir da segunda metade dos anos 70. A emergência do novo sindicalismo, como alternativa renovadora e combativa de organização das classes trabalhadoras, também concorreu para a expansão das formas contestadoras de expressão política, em moldes e linguagem que constituíram novo referencial de

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

representação de interesses na composição das forças sociais aglutinadas em torno da redemocratização. Com isso, o povo voltava ao primeiro plano do cenário político nacional. (CARVALHO & LANIADO, 1989, p. 110.)

Em Curitiba, a falta de moradia na periferia se agravou e, em março de 1980, o prefeito nomeado Jaime Lerner - Arena/PDS (1979-1982), publicou na imprensa a "Carta da Favela". (ROSA, 1991, p. 50.)

Esse documento visava estancar as ocupações. Prometia uma solução, através da Cohab-CT, às famílias que estivessem ocupando áreas insalubres. As áreas que não fossem insalubres poderiam ser urbanizadas com autorização da Câmara Municipal, possibilitando a venda dos terrenos. Prometeu também construir 2.400 unidades no biênio 80/81, visando atender 40% das famílias residentes nas favelas. Quanto às favelas construídas em áreas particulares, a PMC buscava uma solução junto aos proprietários. Às famílias que tivessem terrenos propunha um financiamento da Cohab-CT para a construção da moradia.

Propôs ainda a construção de comunidades rurbanas, para a produção de hortigranjeiros pelas famílias de origem rural. Criou o Conselho Comunitário de Melhoria da Qualidade de Vida nas Favelas, por decreto. Nesse conselho estavam representadas a Câmara Municipal, a Pastoral das Favelas, a Comissão de Justiça e Paz e a PMC.

## 2.2. As duas vertentes do Movimento Popular

### As origens e a atuação das associações de bairros vinculadas ao Conselho de Representantes

Essas associações surgiram na região Sul da cidade, no final da década de 1970, com a fundação da Associação de Moradores da Vila Maria, em outubro de 1978, a fundação da Associação de Moradores da Vila Formosa em novembro do mesmo ano e da Associação de Moradores da Cidade Industrial. (ROSA, 1991, p. 74.)

O início dessas associações se dá pela resistência e mobilização dos moradores para garantir a posse da área ocupada. Após essa organização, várias outras áreas são ocupadas.

Essa resistência marca o início do confronto com o poder público municipal, que tinha um projeto de erradicação das favelas e usava da repressão e do controle para evitar a expansão das ocupações das áreas públicas e particulares.

O processo de abertura política, no final da década de 70, possibilitou a ampliação das lutas reivindicatórias urbanas com o apoio de várias instituições, grupos e parlamentares, tanto ao nível da resistência quanto de assessoria para a organização dessas associações.

A luta dá um salto, da resistência à formulação de um projeto de urbanização das áreas ocupadas, objetivando consolidar a posse. A ampliação desse movimento ocorre com a unificação das associações de moradores e amigos de

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

bairro no Conselho de Representantes de Associações de Moradores e Amigos de Bairros e Vilas de Curitiba em julho de 1979, porém sua fundação ocorre em março de 1980. (ROSA, 1991, p. 90-1.) Este conselho era dirigido pelas lideranças das associações e assessorado pelos intelectuais de esquerda.

O papel deste conselho era unificar as lutas dessas associações, visando garantir a posse das áreas ocupadas. Através dele é que se dava a interlocução com o poder público local, através de seus órgãos voltados para a questão da habitação. Reivindicavam da municipalidade os serviços públicos para essas áreas, pois assim reforçariam a luta pela legalização das posses.

Ao anunciar a “Carta da Favela”, a PMC tenta legitimá-la, afirmando que o Conselho de Representantes das Associações de Moradores havia participado de sua elaboração, ao mesmo tempo que exclui o Conselho de Representantes do Conselho Comunitário criado pela municipalidade.

Em 11 de maio de 1980, 32 associações que faziam parte do Conselho de Representantes das Associações de Moradores assinam um documento de repúdio à “Carta da Favela”. Ao comparecerem à PMC para entregar esse documento, não foram recebidas pelo prefeito municipal. (ROSA, 1991, p. 52.)

Após o anúncio da “Carta das Favelas”, a PMC reforça a vigilância das áreas ocupadas, exerce um controle rígido numerando os barracos, proibindo reformas, ampliações ou novas construções. O controle era exercido pelas assistentes sociais e pelos fiscais da Prefeitura. A reação das associações

se dá através da realização de mutirões para agilizar a urbanização, em contraposição ao plano proposto pela PMC. Mesmo enfrentando um forte esquema policial, constroem casas, como ocorreu na Vila Barigüi, marcando uma importante vitória contra a repressão. (ROSA, 1991, p. 54.)

Os mutirões se ampliaram envolvendo várias associações, que de forma solidária ajudavam a ocupar novas áreas e garantiam as áreas já ocupadas.

A PMC tentou dividir os moradores, atendendo reivindicações de determinadas favelas. Foi assim que decidiu construir dez creches em áreas ocupadas. Não conseguiu dividir o movimento. As associações continuaram pressionando para obter os demais equipamentos urbanos.

A expansão das associações continuava com a assessoria de advogados, sociólogos e professores, com origem na esquerda, que através desse trabalho ampliavam sua militância no Movimento Popular de Curitiba.

O Conselho de Representantes existiu até abril de 1982. Com a reforma partidária, ocorreu uma divisão no seu interior, por divergências entre as forças políticas que o compunham. Em agosto de 1981, sua Comissão Executiva divulgou um documento denunciando interesses pessoais e eleitorais de militantes vinculados ao PMDB. Surgiram assim a União Geral de Bairros, Vilas e Jardins de Curitiba, próxima ao PT, e a Federação de Bairros do Paraná, ligada ao PMDB, cuja principal liderança em Curitiba era Roberto Requião, advogado e assessor da União Geral de Bairros. (ROSA, 1991, p. 96.)

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

### **As origens e a atuação das associações de bairros vinculadas às CEBs**

Em junho de 1978 surge a Comissão Pontifícia de Justiça e Paz do Paraná (CPJP-PR), órgão vinculado à Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB), Regional Sul II, que abrange o Estado do Paraná.

Os bispos do Paraná criaram a CPJP-PR para defender os direitos humanos violados pela repressão do regime militar. Neste período já existiam outras Comissões de Justiça e Paz. A CPJP da Arquidiocese de São Paulo era uma referência nacional e internacional na defesa dos direitos humanos e na produção de estudos voltados para o campo dos movimentos sociais, na ótica da democracia. Cabe destacar os estudos feitos pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap) para a CPJP-SP (1975). E depois em 1980 (CPJP, 1980).

Não se pode, no entanto, compreender a multiplicação e o crescimento desses movimentos se não se leva em conta o papel de instituições e de outros movimentos que abriram espaço para a sua atuação. No contexto político em que surgiram, os novos movimentos sociais só poderiam atuar abertamente ao contar com a proteção de alguma instituição reconhecida ou com um apoio considerável e ostensivo da opinião pública. A Igreja, as instituições civis atentas aos direitos humanos, o MDB, o movimento estudantil, com sua ação a favor das liberdades, criaram inicialmente o clima necessário para a

articulação pública e para a manifestação aberta dos movimentos sociais surgidos da base. No plano das organizações por local de moradia, o papel da Igreja foi central e direto. As comunidades de base da periferia da cidade estiveram sem dúvida entre as mais importantes matrizes da organização popular. (CPJP, 1980, p. 14.)

A CPJP-PR surgiu em junho de 1978, num momento de repressão política a intelectuais de esquerda no Paraná. Os setores da sociedade civil, comprometidos com o combate à repressão, solicitaram à CNBB-Regional Sul II a defesa dos intelectuais presos arbitrariamente. Assim, foi criada a CPJP-PR.

Sua ação vai se ampliando para a defesa dos agricultores expulsos de suas terras pela construção da usina de Itaipu, que inundou uma área de aproximadamente 800 km<sup>2</sup> do lado brasileiro. Essa defesa dos agricultores é feita a partir da presença da Comissão Pastoral da Terra (CPT), vinculada à CNBB. Essa entidade teve um papel de destaque na organização dos trabalhadores rurais no Paraná. Foi o seu trabalho que dinamizou a criação dos sindicatos de trabalhadores rurais e ampliou a presença desses trabalhadores junto à Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado do Paraná (Fetaep). A CPJP-PR atuou no meio urbano, especialmente em Curitiba, na defesa dos moradores em loteamentos clandestinos, no bairro do Xaxim, a pedido das CEBs da Paróquia São Francisco de Assis, onde padres e freiras italianos estavam inseridos desde meados

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

da década de 60, empenhados na formação das CEBs. Esse trabalho foi pioneiro na Arquidiocese de Curitiba.

A CPJP-PR teve uma presença marcante na defesa dos favelados contra a violência do Estado. Teve um papel de destaque na defesa dos trabalhadores em greve na construção civil, metalúrgicos e transportes coletivos.

É o período em que surge um novo sindicalismo no ABC, com as greves de 1978. O reflexo no Paraná ocorre em 1979, com a greve dos metalúrgicos e da construção civil. A CPJP-PR atua na defesa dos trabalhadores junto com a Pastoral Operária, organizada pelos trabalhadores a partir das CEBs. Nascem nesse período as oposições sindicais dos metalúrgicos e da construção civil, a partir das Associações de Bairros e da Pastoral Operária.





Pouco tempo depois, ampliam-se para outras categorias, como a dos petroleiros. A partir da construção civil, algumas oposições começaram a ganhar a direção dos sindicatos atrelados aos patrões, como ocorreu com os petroleiros. (NEVES; CARVALHO & OLIVEIRA FILHA, 1982.)

Nesses estudos foram analisados os grandes problemas sociais no Estado do Paraná e a intervenção da CPJP-PR. Ela atuava em conjunto com as entidades da sociedade civil, parlamentares de oposição e associações de bairros, tanto nos conflitos e no despejo dos favelados (NEVES et alli, 1983) quanto nas greves. Denunciava a violência do Estado contra os favelados, como fez no estudo para a CNBB nº 30, sobre "Propriedade e Uso do Solo Urbano preparatório à XIX Assembléia Geral da CNBB" (CNBB, 1981) realizada em Itaici (SP), em fevereiro de 1981.

Na questão dos loteamentos clandestinos do Xaxim, onde existiam quatro loteamentos (Jardim Colorado, Jardim Márcia, Jardim Carolina e Jardim Guáira), envolvendo 340 famílias, que desde 1970 estavam lutando para legalizar os lotes adquiridos, a CPJP-PR assessorou os moradores, para que eles próprios resolvessem o problema. A partir daí, constituiu-se uma das primeiras associações de bairro da região, em janeiro de 1980, a Associação de Moradores 1º de Julho, no Xaxim.

A CPJP-PR contribuiu ainda para a formação de várias associações de bairro no âmbito das CEBs daquela paróquia, que em 1980 compreendia vários bairros, com uma população de 59.000 habitantes, sendo a região mais populosa da

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

cidade, local de grandes conjuntos habitacionais do BNH, construídos no final da década de 70. Era nessa região que as CEBs estavam mais implantadas. As CEBs dessa região tiveram um papel fundamental na organização das associações de bairro, que nasceram, portanto, a partir do trabalho pastoral da Igreja Católica.

A partir da reflexão sobre a situação específica do bairro e as carências mais prementes dos moradores, à luz do Evangelho lido e discutido, estes projetos são elaborados com a participação dos membros de uma ou de várias comunidades eclesiais existentes no local. (SINGER & BRANT, 1980, p. 72.)

A prática pastoral da Igreja Católica nas CEBs se dava a partir da reflexão bíblica voltada para os problemas concretos do povo, buscando soluções. (SINGER & BRANT, 1980, p. 72.)

Como esses loteamentos foram constituídos irregularmente, não eram atendidos pelos serviços públicos, como o transporte coletivo. Para terem acesso ao transporte, os moradores tinham que caminhar até mais de 3 quilômetros. A partir desse problema, eles passaram a lutar também por transporte.

Anteriormente, as CEBs já tinham uma experiência de ação coletiva através do Centro Comunitário de Manutenção (Cecoma), destinado a reunir grupos de vinte famílias que se cotizavam para fazer compras na Central de Abastecimento S/A (Ceasa), com a finalidade de diminuir os custos com alimentação.

Outra região onde as CEBs tiveram um papel importante na organização do Movimento Popular foi o bairro do Boqueirão. É uma região de fundo de vale, de fácil inundação, por estar próxima aos rios Belém e Iguaçú. Foi a partir da presença da Igreja Católica nessa região, através de um grupo de irmãs Vicentinas, que decidiram morar junto ao povo em 1973, que se iniciou o processo de organização da Comunidade Santo Inácio de Loyola e da Associação de Moradores. (RIZZO, 1994.) Devido às inundações freqüentes, a população vivia insegura e as doenças proliferavam. A partir dessa situação, as CEBs passam a buscar solução para os problemas das enchentes e da saúde. Com a Associação de Moradores e através de ajuda externa, a associação construiu uma fábrica de manilhas e começou a vendê-las por um preço mais acessível à população. Para resolver o problema da saúde, a própria comunidade construiu um posto de saúde e, com a luta desenvolvida, obrigou a PMC a assumi-lo. Foi devido a esse trabalho profícuo das CEBs e da associação que os problemas de enchentes na região foram resolvidos.

Na mesma época, próximo à região do Boqueirão, às margens do rio Iguaçú, os padres palotinos e assessores leigos organizaram no bairro da Solitude as primeiras CEBs da paróquia. Era uma região sem atendimento dos serviços públicos de educação e saneamento, não havendo sequer água encanada. A partir daí, constituiu-se a associação de bairro, que passou a organizar os moradores e acabou conquistando esses direitos.

Essa Igreja Católica, comprometida com os movimentos

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

sociais, estava sintonizada com as orientações do Concílio Vaticano II, das Conferências do Conselho Episcopal Latino-Americano (Celam) em Medellín (Colômbia) e Puebla (México) e, por isso, abria espaço para a organização popular.

Os religiosos e assessores que participavam desse trabalho de organização das CEBs e do Movimento Popular tinham uma presença marcante na Pastoral da Arquidiocese de Curitiba, quer atuando junto à CNBB-Regional Sul II ou ao Instituto de Cultura Eclesial (ICE), que organizava cursos para preparar os leigos na formação das CEBs em nível arquidiocesano. A origem do ICE está relacionada com a influência dos monges beneditinos, que tinham um mosteiro numa área rural próxima de Curitiba, desde meados da década de 60. O mosteiro, desde os tempos do regime autoritário, foi um espaço de liberdade e discussão que atraía intelectuais e estudantes de esquerda, assim como religiosos, que sofreram grande influência dos monges. Essa influência foi determinante na formação e prática desses assessores e religiosos, que atuaram em nível institucional e popular na Igreja Católica de Curitiba e do Paraná no final dos anos 70 e na década de 80.

A hierarquia da Igreja Católica, preocupada com a influência dos monges, buscava uma aproximação com esse grupo de religiosos e leigos, porém com restrições. Temia que esse grupo fugisse do controle da hierarquia e criasse uma ação paralela.

As relações entre a hierarquia e o grupo que assessorava as pastorais e o Movimento Popular e Sindical sempre foram

tensas, devido à hegemonia do grupo nos vários trabalhos pastorais da Igreja Católica. O que manteve o grupo coeso foram, desde o início, as reuniões periódicas, em que se trocavam experiências e se refletia sobre a prática pastoral e política.

Entretanto, em nível da Arquidiocese, o grupo começou a sofrer restrições. Após três anos de trabalho junto ao ICE, foi substituído por decisão da hierarquia da Arquidiocese, sem que isso significasse uma ruptura. Seus integrantes passaram a se organizar através do Centro de Formação Urbano-Rural Irmã Araújo (Cefuria), fundado em 1981.



## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

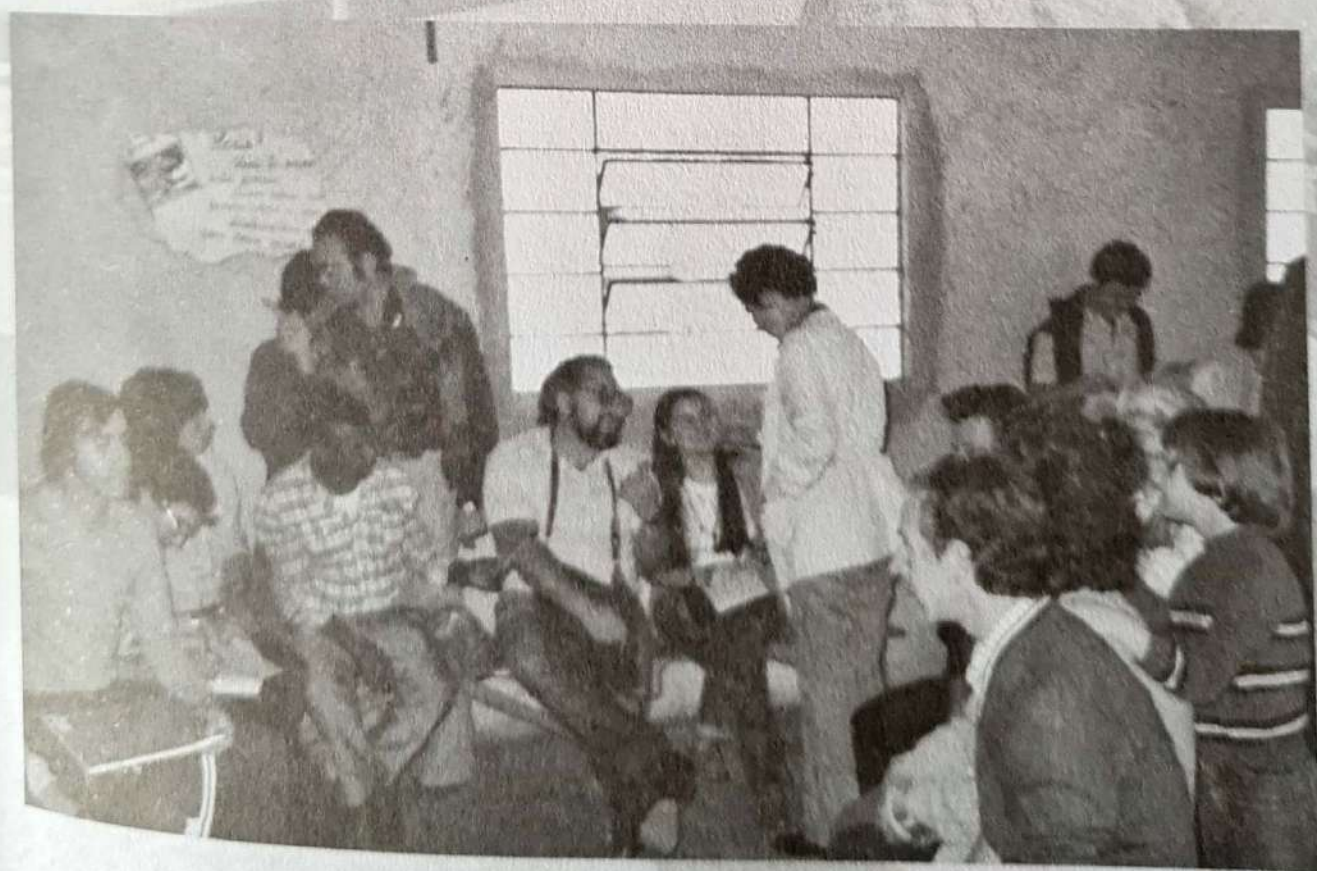
O nome do centro foi dado em homenagem póstuma àquela freira, que foi um símbolo na organização das CEBs e do Movimento Popular em Curitiba. A formação do Cefuria foi importante para manter o grupo aglutinado e prestando assessoria às CEBs, ao Movimento Sindical, às associações de bairro, ao Movimento de Mulheres e à Pastoral Operária, com maior autonomia. Buscou-se, desde a criação do centro, uma aproximação com a hierarquia da Igreja Católica.

Alguns depoimentos são significativos para recuperar essa história:

Não dá para pensar o Centro de Formação sem lembrar três figuras que, historicamente, marcaram aquele período do nosso trabalho. É o caso da pessoa que acabou dando o nome para o centro, a Irmã Araújo. Uma pessoa que, ao ir para a periferia com aquela coragem, foi uma sinalização muito importante para nós, um pouco o símbolo da generosidade militante, dos valores éticos, um elemento de mobilização para nós. É o caso do Filipe, beneditino, que naquela época tinha aqui o mosteiro. Uma figura muito inquieta já desde a década de 60, abrigou no convento muitos militantes de esquerda, atuava de maneira muito clara e inspiradora para os movimentos. E, também, do padre Miguelangelo Ramero, outro pólo importante de aglutinação, outro pioneiro neste trabalho. (CARVALHO *apud* CEFURIA, 1994, p. 4.)<sup>1</sup>.

As origens remotas do Centro de Formação está nos movimentos que surgem, a partir da Igreja, no início dos anos 70. Então temos dois tipos de movimentos: aqueles que se

estruturaram a partir das CEBs e da PO (Pastoral Operária) em Curitiba, em torno dos quais se articula o chamado “grupão”, e outro na zona rural, articulado pela Pastoral Rural, Pastoral da Terra e Assessorar. Destas duas vertentes é que surge a necessidade de criação de um Centro que trabalhe com formação e articulação e que não dependesse tanto do apoio institucional da Igreja. (HENKLEIN *apud* CEFURIA, 1994, p. 4.)<sup>2</sup>.  
Aqui na cidade foram feitas grandes greves em 1979: a dos metalúrgicos, que saiu vitoriosa, e a da construção civil, que terminou em grande pancadaria. No interior, a Pastoral Rural organizava Comunidades de Base Rurais, a Assessorar fazia um grande trabalho de formação e organização dos agricultores no Sudoeste. Na cidade multiplicavam-se as CEBs e Associações de Moradores. (ROMERO *apud* CEFURIA, 1994, p. 4.)<sup>3</sup>.



## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba


O MAB (Movimento de Associações de Bairros de Curitiba e Região Metropolitana) surgiu em 1982, após a expansão das associações de bairro nas áreas das CEBs. Sua constituição ocorreu a partir de uma iniciativa do Cefuria, que em dezembro daquele ano provocou uma reunião de avaliação do resultado das eleições para governador, prefeitos, deputados estaduais e vereadores em 1982, com lideranças do movimento popular, CEBs e associações de bairro. Nessa reunião decidiu-se proceder a um levantamento das reivindicações principais dos bairros ali representados, visando eleger as prioridades a serem encaminhadas ao prefeito da capital indicado pelo governador José Richa (PMDB), eleito em 1982.

No mesmo mês, com a presença de vinte associações de bairros e movimentos populares, destacaram-se como prioridades: regularização de loteamentos clandestinos, esgoto, manilhamento, rede de água, iluminação pública, extensão de linhas e congelamento das tarifas do transporte coletivo, creches, postos de saúde, educação, etc.

O documento produzido enfatizava, ainda, o cumprimento da promessa de participação popular divulgado na campanha eleitoral. Entre as formas de participação destacava:

a disponibilidade de um horário fixo do prefeito para atender às associações de bairro, participação das associações de moradores na Câmara Municipal com direito a voz; acesso ao plano orçamentário do governo do Estado e da Prefeitura Muni-





ASSEMBLEIA DO MAB

cipal de Curitiba, bem como à aplicação dos recursos; formação de conselhos comunitários onde fossem ouvidas e atendidas as reivindicações das associações de moradores; participação popular na escolha do secretariado do Estado e da Prefeitura. (GARCIA, 1990, p. 120.)

Entendeu-se ainda que, para se ter força política reconhecida na relação com o Estado, deveria se constituir uma entidade que unificasse a luta e as formas de intervenção. Assim nasceu o MAB. (GARCIA, 1990.)

Outra razão que exigia essa unificação no campo do Movimento Popular oriundo das CEBs era a existência de

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

duas outras entidades que atuavam no Movimento Popular, uma próxima ao setor popular do PMDB (Federação de Bairros do Paraná) e outra ao PT (União Geral de Bairros), ambas com maior influência nas ocupações de terras ou áreas de favelas.

Previa-se, nessa conjuntura, uma presença mais marcante do Movimento Popular junto ao Estado, já que o PMDB ganhou as eleições por ser o único partido que capitalizou a resistência ao regime autoritário em todos os níveis. Este fato o credenciou junto à população, que lhe deu a vitória nessas eleições na maioria dos Estados brasileiros, contra o partido que dava sustentação ao regime autoritário, o PDS (antiga Arena). Essas eleições ocorreram como parte do processo de redemocratização do país, em decorrência da abertura política, fruto do avanço das oposições, do Movimento Popular e Sindical e da crise do regime autoritário. O que favoreceu a vitória do PMDB foi também a existência da Lei Falcão na propaganda eleitoral e o voto vinculado. Foi um dos fatores que prejudicou o desempenho eleitoral do PT. Outro foi a estratégia de campanha, que não atingiu a massa de trabalhadores, e o fato de o partido ter uma origem recente, não estando ainda estruturado na maioria dos municípios do Paraná.

As lideranças do Movimento Popular que fundaram o MAB perceberam que, na correlação de forças, era fundamental a unificação das associações de bairro naquela entidade, o que iria contribuir para o enfrentamento com o Estado e na relação com a União Geral e com a Federação

de Bairros. Essa relação sempre foi marcada por críticas mútuas de atrelamento do MAB à Igreja Católica, da União Geral ao PT e da Federação de Bairros ao PMDB.

As críticas existentes não impediam um trabalho conjunto das associações de bairro ligadas às CEBs com aquelas entidades antes da existência do MAB. Na articulação que fundou o MAB, o Cefuria teve papel relevante através dos assessores, que já desenvolviam trabalho de organização das associações de bairro na área das CEBs. As condições materiais e políticas para o funcionamento do MAB se davam através do Cefuria.

### Esses assessores

são parte do movimento e podem até atuar enquanto uma de suas lideranças, mas não podem ser considerados “povo” no sentido de condições sócio-econômicas. Esse assessor usualmente não mora na “comunidade”. Ele desenvolve sua assessoria à noite ou em fins de semana. Seu trabalho profissional principal ocorre em outros espaços. Os movimentos populares são, para os assessores políticos, uma das formas de trabalho de organização popular. (GOHN *apud* GARCIA, 1990, p. 122.)

As diferenças entre o MAB e a União Geral e Federação de Bairros, além das questões partidárias, estavam relacionadas às práticas políticas como:

as associações do MAB acreditavam que não deviam misturar assuntos referentes à associação de moradores e questões relati-

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

vas a partidos políticos ou religião, isto porque no bairro moravam pessoas de todas as religiões e de diferentes partidos políticos; quem deveria debater e decidir os rumos das ações a serem encaminhadas eram os participantes das associações; estas deviam defender os interesses de todos os moradores do bairro, e não apenas de algumas pessoas ou entidades; as associações deveriam trabalhar para conscientizar as pessoas, para que lutassem com mais força por seus direitos. (GARCIA, 1990, p. 122.)

A idéia de “movimento” partia dos assessores do MAB, que pretendiam superar em sua estrutura a rigidez e a hierarquização de direção presentes em várias instituições, inclusive nas associações de bairro. Pretendia-se romper com uma estrutura vertical para dar maior agilidade à entidade. Buscava-se um envolvimento mais direto das associações com o MAB, levando-as a assumir as comissões de trabalho, entre as quais se destacaram as de **transporte** e de **creche** através de um colegiado, que assumisse a função de coordenação, por representação escolhida pelas próprias associações. Buscava-se romper com os tipos tradicionais e formais de direção. (GARCIA, 1990, p. 124.)

As associações se contrapunham à proposta dos assessores. Consideravam necessário, para se ter peso político no enfrentamento com o Estado, uma estrutura de direção formal, hierarquizada, com funções definidas, como era a estrutura das associações, com uma diretoria. Era a experiência acumulada que já fazia parte da cultura das associações.

Eunice Durham define esse modelo formal de organização:

que implica na eleição de uma diretoria executiva à qual compete promover a mobilização e encaminhar as reivindicações. Esse tipo de organização exige mecanismo de representação e promove a constituição de lideranças que “carregam” o movimento. Embora a ação do Estado constantemente reforce esse tipo de organização, exigindo a presença de “representantes oficiais”, ou estabelecendo condições burocráticas para o reconhecimento do movimento, este modelo não deve ser visto como mera decorrência de imposição estatal. Ao contrário, as organizações formais deste tipo possuem profundas raízes populares. (...) Mesmo que não se tenha propriamente originado nas camadas populares, o modelo formal é certamente parte do patrimônio cultural dessa população e é amplamente utilizado, por exemplo, na constituição das associações de moradores. (DURHAN *apud* GARCIA, 1990, p. 125.)

As associações não aceitaram a proposta dos assessores e estes achavam que era a forma mais correta de organização, por ser semelhante à estrutura e funcionamento das CEBs. As CEBs, entretanto, caracterizavam-se por uma relação em que não estava presente a interlocução com o Estado. Ou seja, era uma relação entre pessoas. A relação entre instituições está permeada de formas hierarquizadas. As lideranças percebiam isto, tanto é que só eram

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

reconhecidas pelo Estado se tivessem uma diretoria que as representasse e fosse legalmente reconhecida junto ao aparelho de Estado. Para tanto, organizaram as associações com um estatuto jurídico registrado em cartório de títulos e documentos.

Acabou prevalecendo a proposta da assessoria, pois o MAB nunca teve um estatuto. Acabou sendo efetivada uma coordenação geral, que funcionava junto com uma assembléia composta por representantes de cada associação. Os encaminhamentos das deliberações eram feitos pela coordenação.

Esse fato colocou em questão a autonomia do Movimento Popular e sua capacidade de se contrapor aos argumentos daqueles que têm maior influência na sociedade, por sua condição social e intelectual. Colocou também em questão a interferência das assessorias no Movimento Popular: eram assessores ou exerciam efetivamente um papel de direção do Movimento Popular? O MAB existiu até 1987, quando o Movimento Popular entrou em refluxo em Curitiba como em todo o país.

A organização desse movimento deve-se:

Além da Igreja, grupos de profissionais oferecem assessorias técnicas valiosas. O movimento de loteamentos clandestinos, por exemplo, não existiria sem o apoio voluntário de alguns advogados. Arquitetos, professores e médicos também colaboraram com grupos populares, desejosos de dar sentido político ao seu saber profissional. Este é um fato

novo, que resulta, por um lado, da consciência do poder controlador do saber e, por outro, do desejo de alargar a presença popular na política. A generalizada descrença nos partidos e a valorização da prática política direta criaram entre os técnicos o desejo de oferecer seus conhecimentos para alargar o espaço de autonomia dos movimentos sociais. E os exemplos que conhecemos confirmam estas boas intenções. (CARDOSO, 1984, p. 231.)

Esses assessores desempenharam um papel fundamental na organização do Movimento Popular na periferia de Curitiba. Mesmo tendo uma origem de classe diferente, eles eram reconhecidos pela assessoria que prestavam e pela solidariedade nos momentos mais difíceis na conjuntura política do período autoritário.

### **2.3. A unificação do Movimento Popular em Curitiba**

A existência de três entidades gerais que representavam, cada uma em seu campo, as associações de bairro não impediu que desenvolvessem lutas conjuntas. Essa unificação das lutas ocorreu a partir da iniciativa de realização de encontros das associações de bairro.

O I Encontro ocorreu em julho de 1980. (GARCIA, 1990, p. 88.) Nessa época só existia uma entidade geral, o Conselho de Representantes. Esse conselho convidou as CEBs, as associações vinculadas a elas, as Pastorais da Favela e Operária e as oposições sindicais.

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

O objetivo desses encontros era fortalecer e expandir as associações de bairro, elaborar uma plataforma conjunta de reivindicações; unificar os movimentos de bairro e favelas de Curitiba, definir a política de enfrentamento com o Estado; articular o apoio às lutas sindicais. Neste I Encontro estiveram presentes 45 associações de bairros e favelas, além das CEBs, oposições sindicais, pastorais e assessores. (ROSA, 1991, p. 159.)

Esse I Encontro revelou a capacidade do Movimento Popular de perceber a importância de uma luta mais ampla, envolvendo outras entidades. Naquela conjuntura, marcada pelo autoritarismo e pela repressão, era fundamental uma articulação com o conjunto da sociedade civil.

As conclusões deste I Encontro destacavam as principais reivindicações e formas de luta a serem encaminhadas. Na pauta aprovada destacava-se: a questão da moradia e da urbanização das áreas ocupadas; a rejeição da política da Cohab-CT e da Carta da Favela publicada pelo prefeito Jaime Lerner, pois ela não resolvia o problema habitacional e dividia os moradores das áreas ocupadas; não participar do Conselho Comunitário proposto pela PMC.

O II Encontro foi realizado em março de 1983, com a presença de 79 associações vinculadas a três entidades existentes: a União Geral de Bairros, Vilas e Jardins de Curitiba, o Movimento de Associações de Bairros de Curitiba e Região Metropolitana (MAB) e a Federação de Bairros do Paraná. (ROSA, 1991, p. 164.) Mantendo os mesmos objetivos do I Encontro, acrescentou uma política



do Movimento Popular em relação ao novo governo eleito em 1982.



Partiu da análise de uma nova conjuntura política decorrente das eleições de 1982, quando assumiu o governo do Estado José Richa, do PMDB. O Movimento Popular, reunido em dezembro de 1982, concluiu pela necessidade de manter a unidade dentro do princípio da independência frente ao Estado e aos partidos políticos. (ROSA, 1991, p. 164.)

A mudança significativa do Movimento Popular nessa conjuntura é sua relação com o Estado. Busca estabelecer

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

formas de participação no planejamento e nas decisões administrativas. Muda sua estratégia de confronto com o Estado, que caracterizou as relações antes das eleições de 1982, na gestão Jaime Lerner (1979-1983).

É uma nova fase, caracterizada pela aproximação, que Ruth Cardoso define como “momento da institucionalização”. Ele ocorre basicamente nos primeiros anos da década de 80. (CARDOSO, 1984, p. 82.)

Nesse período teve início o processo de discussão sobre a unificação das três entidades numa única entidade geral. (ROSA, 1991, p. 169.) Essa discussão foi intensa na fase preparatória ao II Encontro de Bairros e Favelas de Curitiba, em março de 1983.

### **2.4. O Movimento Popular e os partidos políticos**

A história da organização do Movimento Popular em Curitiba demonstra que sua construção ocorre na mesma conjuntura da crise do regime autoritário e tendo o MDB como única frente de oposição.

Enquanto frente de oposição, o MDB congregou intelectuais de esquerda que participaram da organização das associações de bairro na periferia de Curitiba, principalmente nas áreas de favelas. Era a forma de intervenção para organizar uma oposição a partir das camadas populares contra os governos municipal e estadual sob o domínio da Arena, considerados representantes do regime autoritário.

Já o Estado é visto a partir de uma matriz essencialista, inimigo autoritário contra o qual se mobiliza a sociedade civil. (JACOBI, 1987, p. 11.)

O projeto político do MDB era ganhar o governo do Estado nas eleições de 1982. Para conseguir esse objetivo, era fundamental sua inserção no Movimento Popular, que se daria através da organização das associações de bairro. Foi o setor progressista do MDB que se envolveu no trabalho de organização popular.

Nessa frente de oposição, sob a hegemonia do MDB, estavam intelectuais de esquerda que divergiam desse projeto político e defendiam um projeto de transformação social que fosse além da questão democrática e avançasse rumo a um projeto socialista. (ROSA, p. 199.)

O processo de abertura democrática, sob a hegemonia do regime autoritário, inicia de forma gradual a reforma partidária, extinguindo os dois partidos existentes (Arena e MDB) e criando o pluripartidarismo como forma de fragilizar o MDB, que simbolizava a oposição ao regime autoritário.

As várias forças populares e sindicais, os intelectuais de esquerda e setores da Igreja Católica, comprometidos com a transformação social, saem dessa frente política que era o MDB e passam a assumir a proposta de fundar o Partido dos Trabalhadores, no final de 1979.

Lideranças dos metalúrgicos de São Bernardo do Campo como Djalma Bom e Paulo Scromov, do Sindicato dos Couros de São Paulo, juntamente com vereadores do MDB, Adhail

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

Sprenger Passos e Everardo Silva, a convite do Conselho de Representantes das Associações de Moradores e Amigos de Bairro, participam de um debate sobre partidos políticos nas associações de bairros de Curitiba. (ROSA, 1991, p. 200.)

A proposta do PT ganha maior aceitação junto ao Movimento Popular e aos intelectuais de esquerda. A partir desse fato, lideranças das associações de bairros ligados ao Conselho de Representantes participam da fundação do PT nacional em fevereiro de 1980, na cidade de São Paulo.

Após a fundação do PT nacional, iniciou-se a organização do PT no Paraná no início dos anos 80, com a criação das comissões provisórias. As lideranças das associações de bairro e os intelectuais de esquerda que assessoravam o Movimento Popular se envolveram na organização do PT no Paraná, sendo que os principais líderes dessas associações de bairro também assumiram a direção do PT. O primeiro presidente do PT no Paraná foi Manoel Isaías de Santana, presidente do Conselho de Representantes das Associações de Moradores e Amigos de Bairro de Curitiba. O advogado trabalhista Edésio Passos, assessor do Conselho de Representantes, tornou-se secretário-geral do PT paranaense.

Nessa reestruturação partidária, algumas lideranças do Movimento Popular acompanharam o advogado Roberto Requião, que também era assessor das associações de bairro e do Conselho de Representantes desde a sua origem, na fundação do PMDB.

Roberto Requião e o grupo sob sua influência assumem a hegemonia do PMDB na capital e gozam de grande prestígio

em todo o Estado, juntamente com José Richa e Maurício Fruet, entre outros.



As opções político-partidárias feitas por lideranças e assessores em torno do PT e do PMDB têm, como reflexo imediato, o início da divisão no Conselho de Representantes. A luta pela direção do Conselho de Representantes fraciona o Movimento Popular no segundo semestre de 1981. As forças em torno do PT mantêm a

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

hegemonia do movimento. As forças políticas ligadas ao MDB fazem uma proposta de fundação de outra entidade geral. No segundo semestre de 1981, esse processo de divisão se consolida com a fundação da Federação de Bairros do Paraná, sob a hegemonia do PMDB. O Conselho de Representantes tira uma posição contrária e denuncia essa divisão como oportunista para atender interesses pessoais e eleitores. (ROSA, 1991)

As associações de bairro próximas às CEBs não se envolvem nessa disputa, mantêm sua própria forma de organização com a fundação do MAB, em fins de 1982, e sustentam a posição de trabalhar junto com o Conselho de Representantes e com a Federação de Bairros.

Os militantes das associações de bairro vinculadas às CEBs, devido à caminhada que vinham fazendo, à postura de enfrentamento com o Estado e à presença dos assessores, definiram sua opção pelo PT na sua maioria, tendo alguns optado pelo PMDB.

Foi exatamente nos loteamentos clandestinos do Xaxim que surgiu em 1982 o primeiro núcleo do PT, na área da Igreja Católica. Ele lançou um candidato a vereador oriundo das CEBs, Manoel Proença, então presidente da Associação de Moradores 1º de Julho<sup>4</sup>.

As eleições de 1982 influenciaram muito essa divisão no Movimento Popular, em razão da disputa de votos nas áreas das associações de bairro. Revelaram, ainda, a disputa de projetos político-ideológicos. Vários assessores e lideranças do Movimento Popular saíram candidatos nessas eleições,

principalmente para a Câmara de Vereadores e a Assembléia Legislativa do Estado.

O PT não aceitou fazer aliança com o PMDB e lançou como candidato ao governo do Estado o advogado Edésio Passos. Várias lideranças do Movimento Popular e assessores saíram candidatos pelo PT e pelo PMDB.

O desempenho eleitoral do PT nessas eleições foi muito fraco. Fez em torno de 12.000 votos no Estado e não elegeu nenhum parlamentar. O PMDB elegeu José Richa governador do Estado e Roberto Requião se elegeu deputado estadual.

Após esse fraco desempenho, o PT sofreu um refluxo no Paraná. A partir de 1983, retomou sua organização contando com lideranças e assessores do Movimento Popular e Sindical ligados à Igreja Católica que, junto com lideranças e assessores da União Geral, retomaram a organização do partido no Estado.

A união dessas forças permitiu a reestruturação do PT, que passou a ter em sua executiva estadual e na capital a representação dos setores ligados à Igreja Católica e à União Geral de Bairros.

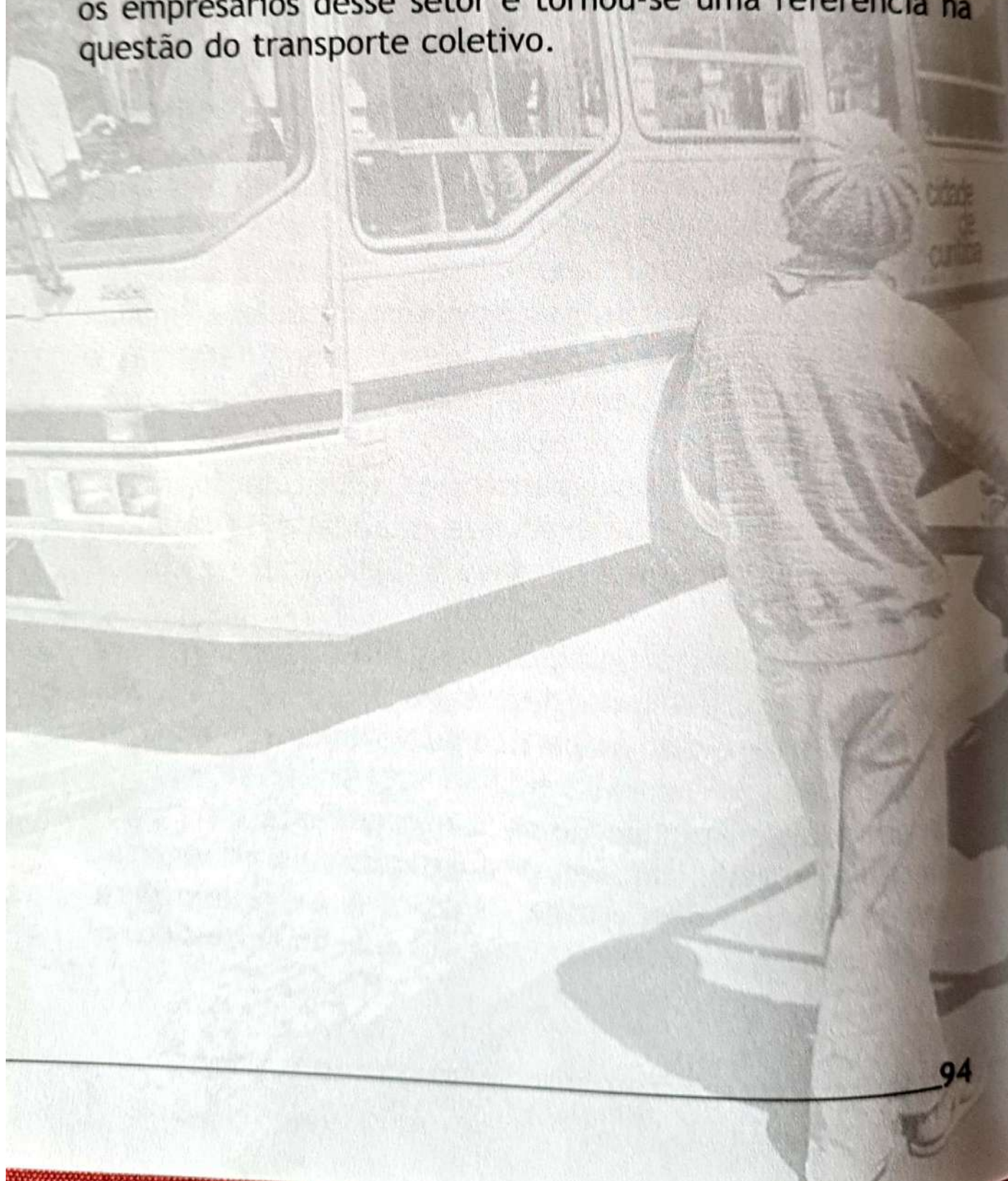
A presença do setor progressista do PMDB na Assembléia Legislativa, através do deputado Roberto Requião, possibilitou a expansão do partido no Movimento Popular de Curitiba.

O projeto de Requião de se tornar prefeito da capital começou a se viabilizar. Seu mandato passou a priorizar as questões urbanas de Curitiba. O que iria projetá-lo para essa disputa foi o mesmo que projetou Jaime Lerner como

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

planejador urbano: o transporte coletivo.

A partir do acúmulo de lutas do Movimento Popular de Curitiba na área do transporte, principalmente de denúncias de irregularidades cometidas pelas empresas de ônibus, o deputado Requião empreendeu uma verdadeira batalha contra os empresários desse setor e tornou-se uma referência na questão do transporte coletivo.





### 3. A política de transporte coletivo de Curitiba, 1970-1990

---

#### 3.1. As administrações municipais e o transporte coletivo

O sistema de transporte coletivo de Curitiba é hoje referência nacional e internacional. A cidade de Curitiba tornou-se um laboratório onde as várias experiências que tiveram êxito foram adotadas por várias administrações municipais nas cidades mais importantes do país, inclusive com repercussões no exterior, como ocorreu com a Prefeitura de Nova York, que implantou o ônibus ligeirinho como experiência em 1992.

Uma linha experimental do ligeirinho e as estações-tubo foram implantadas em abril de 92 em Manhattan, Nova York. Este fato foi exaustivamente veiculado pela mídia, sendo que o tom da mensagem destacava que, a partir de então, Curitiba não era apenas uma cidade semelhante às do Primeiro Mundo, como também, e justamente este era o fato destacado como transcendente, era agora o Primeiro Mundo que “copiava” e incorporava soluções curitibanas: Ligeirinho nos EUA. É Curitiba agora lançando idéias “para o mundo”. O sentido de pertencimento à cidade modelo, o “orgulho de ser curitibano” era subjacentemente destacado por essa mensagem. No contexto atual, a imagem da “cidade que deu certo” torna-se síntese oportuna e necessária. A adoção do modelo de Curitiba

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

como referencial positivo no contexto brasileiro a coloca, novamente, como realidade “singular em meio ao caos”, como contraponto, como “prova do que pode dar certo”. Ao situá-la como contraponto, o discurso dominante aciona também a atual imagem-síntese “Curitiba - capital ecológica” como sendo capaz de contribuir para que seja exorcizada a imagem negativa do Brasil no exterior: “Uma rara história de sucesso ecológico em um país mais freqüentemente visto como um fracasso ambiental”. [*Financial Times*, 30/08/91] (SANCHEZ GARCIA, 1994, p. 5.)

O transporte coletivo foi uma das experiências que deu projeção à cidade de Curitiba e às administrações municipais, especialmente as três gestões de Jaime Lerner (1971-1975, 1979-1983, 1989-1992) e a de Roberto Requião (1986-1988). O primeiro pela implantação e pelas inovações do sistema e o segundo pelas mudanças que realizou na administração do transporte coletivo.



Essa projeção foi possível devido à continuidade das administrações municipais na política de planejamento urbano desde a década de 60, o que possibilitou evitar o caos principalmente no transporte coletivo, como ocorreu nas principais capitais do país.

Na mídia, que contribuiu para essa projeção, os problemas da cidade não aparecem. Ela não revela que o processo de urbanização capitalista gera contradições urbanas e lutas sociais por parte do Movimento Popular denunciando as desigualdades sociais, a forma autoritária de planejar, excluindo a participação popular, obstaculizando, no nível institucional, a prática democrática. O processo de urbanização desordenado que atingiu as grandes cidades também afetou a cidade de Curitiba, embora em menor proporção, por ter experimentado um forte incremento de população somente a partir da década de 1960 (ver Tabela 2, página 11).

O crescimento populacional de Curitiba a partir da década de 50 já se refletia na administração da cidade, que foi levada a tomar providências para ordenar o desenvolvimento urbano.

Este é o sentido do depoimento do prefeito Ney Braga:

A cidade crescia muito quando eu assumi, em 54. O Plano Agache era muito bom, mas precisava ser revisto. Era necessária sua abertura para além da perimetral 3, que era o limite da área planejada. É preciso ressaltar que Curitiba sempre foi bem governada por seus prefeitos dentro desse plano. O Agache

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

previa o planejamento apenas viário da cidade e nesse momento ampliavam-se áreas de construção e nasciam os primeiros prédios de vários andares. Era preciso, portanto, fazer o zoneamento da cidade. (IPPUC, 1990, p. 3.)

O único plano existente na época era o Agache, de 1943, centrado apenas no sistema viário, sem estabelecer o zoneamento da cidade, importante para a definição das áreas de ocupação do solo urbano, em suas múltiplas atividades. Não existia também nenhuma política para o transporte coletivo, segundo o mesmo depoente:

O transporte coletivo de Curitiba antes era desorganizado. A população era servida por pequenas lotações, que circulavam pela cidade sem qualquer compromisso com linhas e horários. Não havia qualquer controle por parte da Prefeitura. (IPPUC, 1990, p. 6.)

Esses depoimentos atestam a inexistência de planejamento urbano em Curitiba, como era comum no resto do país. Porém, Curitiba começa sua preocupação com o planejamento urbano em meados da década de 60. O planejamento só passa a existir efetivamente para o conjunto de médias e grandes cidades brasileiras a partir do período autoritário, carregando sua marca. Essa marca vai ser incorporada pelos planejadores urbanos de Curitiba que implantaram o planejamento a partir da metade da década de 60.

Foi na gestão do prefeito eleito Ivo Arzua Pereira, da Arena (1962-66), que teve início o processo de planejamento urbano de Curitiba, através da Serete Engenharia S/A e Jorge Wilhelm Arquitetos Associados, vencedores da concorrência para a elaboração do Plano Diretor da cidade. Esse plano ficou conhecido como Plano Serete e foi aprovado em julho de 1966 pela Lei Municipal nº 2828, de 31/07/66. A elaboração do Plano Preliminar de Urbanismo só foi possível graças ao financiamento do governo do Estado na fase inicial de estudos e projetos e posteriormente na elaboração do Plano Preliminar. Concluída a fase de concorrência, em fevereiro de 1965, a PMC e a Companhia de Desenvolvimento do Estado do Paraná (Codepar) assinaram contrato com a Serete.

Para acompanhar a execução do plano foi criado o Grupo local de Acompanhamento, constituído por profissionais curitibanos, que passou a formular sua estratégia de execução. Foi esse grupo de profissionais que na seqüência criou a Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (APPUC), que se transformou mais tarde no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), em 1965. Participava dessa assessoria o arquiteto Jaime Lerner, que posteriormente se tornou presidente do IPPUC. (SANCHEZ GARCIA, 1993, p. 33-8.)

Na estratégia desse grupo de arquitetos estava a busca da legitimação do Plano Diretor e, para tal, era imprescindível envolver segmentos sociais influentes na cidade. A partir disso, foi realizado o Seminário "Curitiba de Amanhã", conforme a imprensa local divulgou:

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

O Seminário Curitiba de Amanhã, efetuado durante o decorrer deste mês, atingiu seus objetivos, expondo às mais diversas categorias sociais o trabalho que a municipalidade pretende adotar agora, com vistas ao futuro de Curitiba, planejando desde já condições para enfrentar o incessante surto de progresso de nossa capital. (*Tribuna do Paraná*, 30/07/65 apud SANCHEZ GARCIA, 1993, p. 35.)

O consenso absoluto que os técnicos da PMC queriam não aconteceu, pois o plano sofreu críticas.

Nas primeiras reuniões assistimos ao desenrolar de plantas; um desenho bonito, uma idéia formalística, uma conversa nova, tudo impressionante. Entretanto, era tudo formal demais, modernudo. Isso para mim é malandragem, pensava comigo. (...) Achamos estranho, rejeitamos de imediato qualquer imposição; queríamos discutir mas tentavam nos convencer. Nos intervalos das apresentações nos pediam, a chorar, que parássemos com nossa crítica, pois estava destruindo o trabalho de muita gente envolvida no Plano. (Onaldo Pinto de Oliveira apud SANCHEZ GARCIA, 1993, p. 37.)

Essa crítica vinha acompanhada de um plano alternativo que não foi incorporado, apesar do compromisso assumido pelos técnicos da PMC durante o seminário.

O plano é submetido a intensos debates entre as elites econômicas e intelectuais da cidade e finalmente transformado

em lei pela Câmara Municipal em 1965. Também é criada uma agência burocrática, encarregada do detalhamento e execução do plano: o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC). (OLIVEIRA, 1995, p. 116.)

O seminário atingiu seu objetivo, a legitimação do plano pelas elites da cidade, que consideraram o processo democrático. Nenhuma crítica ao plano foi incorporada e não foi detectada nenhuma contrariedade face aos interesses das elites locais. (SANCHEZ GARCIA, 1993, p. 41.)

Toda a estratégia adotada para a legitimação do Plano Diretor revela como a tecnoburocracia (PEREIRA, 1982, p. 89.) age para atingir seus objetivos, mediante o monopólio do saber técnico associado às informações de que só eles têm controle, visando à eficiência da intervenção no urbano. O período autoritário possibilitou a consolidação dessa forma de exercício do poder sustentado pela tecnoburocracia que elaborava de forma autoritária os planos e a execução das políticas públicas. O plano teve sua execução retardada porque o prefeito Omar Sabbag, da Arena (1966-70), entrou em conflito com o IPPUC, ignorando o plano durante sua gestão.

O IPPUC, nesse período, permaneceu em atividade, pois os técnicos que participaram do processo de preparação do plano passaram a elaborar estudos e projetos. Dessa forma, mantiveram-se agrupados e no desdobramento dos acontecimentos políticos nacionais e locais voltaram à cena com Haroldo Leão Peres como governador do Estado, que

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

indicou Jaime Lerner (Arena) como prefeito da capital no período (1971-75), com a determinação de implantar o Plano Diretor.

### 3.2. O Plano Diretor de 1966 e o sistema de transporte

Este plano priorizava o crescimento linear e não circular, como o Agache. Foi detectado um grande crescimento, em Curitiba, da linha Norte-Sul, que vem do Bacacheri, passa pelo Centro Cívico e vai para o Pinheirinho, e já se imaginava outra linha, que futuramente sairia do Cajuru, passaria também pelo centro da cidade e ligaria o Champagnat, seguindo em direção à atual conectora 5, cujo final é a Cidade Industrial de Curitiba. Esta é a linha Leste-Oeste.

Jorge Wilhelm, com base naquela observação, pensou um sistema em que o transporte coletivo fosse o orientador do crescimento, concentrasse a população onde houvesse também o sistema de transporte, evitando que a população se disseminasse para todos os pontos da cidade.

Daí surgiram as linhas estruturais, dentro da nova concepção da linha principal para o transporte coletivo e das duas "vias rápidas", que seriam paralelas ao eixo central e com sentidos de tráfego opostos, o chamado Sistema Trinário, idealizado pelo pessoal do IPPUC, no período em que Jaime Lerner era presidente. O prefeito indicado foi Saul Raiz (Arena), que governou de 1975 a 1978. (RAIZ in IPPUC, 1990, p. 57.)

Foi nesse período que se ampliou no Plano Diretor o



sistema Leste-Oeste, com as estações que não existiam, para completar o plano viário com a rede de alimentadores do Sistema de Transporte Coletivo. Evitava-se, assim, que os usuários viessem todos para o centro da cidade. Se todas as linhas ocupassem as canaletas dos ônibus expressos, o sistema não funcionaria.

A expansão do Sistema Leste-Oeste foi financiada pelo Banco Mundial, que decidiu aplicar dinheiro nesse projeto que seria um modelo para as cidades de médio porte, ajudaria a fixar as populações rurais e evitaria o crescimento descontrolado das grandes cidades. No final da gestão de Saul Raiz veio o financiamento do Banco Mundial, que permitiu construir a linha Leste-Oeste e as estações do Portão e Santa Cândida. (RAIZ in IPPUC, 1990, pp. 59-60.)

Inúmeros depoimentos revelam o papel importante que o transporte coletivo teve no planejamento urbano de Curitiba, como elemento indutor do crescimento urbano dentro de uma continuidade administrativa.

Foi um período marcado pelo regime autoritário, cuja face principal era o planejamento centralizado. A política de transporte coletivo implantada em Curitiba, desde a concepção do sistema viário oriundo do Plano Diretor até sua elaboração e execução com a implantação do ônibus expresso em 1974, não teve nenhuma intervenção dos usuários pois não havia um Movimento Popular organizado que os representasse.

Isso facilitou a forma autoritária de intervenção urbana. Para implantar o sistema expresso, o poder público local e

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

os planejadores urbanos de Curitiba não contavam com quadros qualificados, tendo que buscá-los na iniciativa privada, na Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha. (ROVANI in IPPUC, 1990, p. 69.)

Essa conjuntura favoreceu a execução desse planejamento urbano com amplo apoio do governo federal e de organismos internacionais de financiamento.

O governo federal estabeleceu no início da década de 70 a política nacional de transportes, priorizando os transportes coletivos urbanos, por meio de ônibus, trens urbanos e metrô. Essa política está articulada com o padrão de industrialização brasileira e o enfrentamento da crise energética mundial no início da década de 70. (CASTRO, 1982, p. 101.)

A crise energética internacional, gerada pela Organização dos Países Produtores e Exportadores de Petróleo (OPEP), forçou o governo brasileiro a buscar alternativas para enfrentar a crise. Surgiu, assim, a política energética priorizando a energia nuclear e o Programa Nacional do Alcool (Proalcool). O objetivo era diminuir a dependência do petróleo internacional em decorrência da elevação contínua dos preços e do agravamento da dívida externa.

O transporte urbano passou a ter um papel central nesse quadro. Ao priorizar investimentos federais no transporte de massa, o governo pretendia diminuir o consumo de combustível pelos veículos individuais. As grandes cidades eram estratégicas nessa política. Um transporte de massa eficiente iria desestimular o uso do veículo individual.

Em 1976 foi criada a Empresa Brasileira de Transportes

Urbanos (EBTU) para formular e implementar uma política nacional para o setor.

Na seqüência, o governo federal criou o Fundo de Desenvolvimento do Transporte Urbano (FDTU).

A dependência do petróleo internacional fez o governo federal incorporar ao II PND - Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico, em 1974, uma estratégia para enfrentar a crise, já que o Brasil importava dois terços do petróleo consumido. Para o período 1975-79, na questão energética, o II PND propunha:

Execução de programa maciço de prospecção e produção com redução do prazo de início da produção, após a descoberta do campo; Intensificação do programa de xisto da Petrobrás; Esforço no sentido de limitar a um mínimo o consumo de petróleo, principalmente dos transportes por: 1. política de preço da gasolina sem subsídio; 2. criação de sistema de transporte de massa; 3. eletrificação de ferrovias; 4. adição de álcool à gasolina. (CALABI et alli, 1983, p. 35.)

O período 1974-1978 é marcado por uma forte centralização na política de transportes urbanos do governo federal.

Além da questão energética, a questão urbana se agravou com o intenso processo migratório interno decorrente da modernização agrícola. A rápida expansão das cidades exigia medidas de intervenção governamental para resolver as deficiências dos transportes urbanos, principalmente nas grandes cidades e regiões metropolitanas, criadas a partir

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

de 1973, pois os transportes são vitais à locomoção da força de trabalho e ao processo de acumulação capitalista.

As tensões sociais se agudizam pelas péssimas e insuficientes condições de transporte, especialmente nas grandes cidades, onde começam a ocorrer depredações de trens e ônibus urbanos, como ocorreu em São Paulo e Rio de Janeiro. (NUNES, 1982, p. 5.)

A EBTU não consegue se impor enquanto responsável pela solução das questões dos transportes urbanos, pelos conflitos que se estabelecem entre as várias instituições dos governos envolvidas com a questão.

A EBTU terá sua função limitada à racionalização dos sistemas de transporte e ao financiamento.

Com a criação das regiões metropolitanas em 1973, o governo federal amplia sua ação para enfrentar os problemas urbanos decorrentes das transformações econômicas com reflexo direto na questão urbana.

Para executar a política nacional de transportes, o governo federal cria, em 1975, o Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano (FNDU).

Curitiba, por ser uma cidade que já possuía um corpo técnico e um Instituto de Planejamento Urbano, elaborou projetos e se antecipou a outras cidades do país para receber recursos do FNDE a fim de continuar ampliando a Rede Integrada de Transportes. O mesmo ocorreu na questão da habitação com o financiamento do BNH para os conjuntos habitacionais na periferia.

A nomeação para prefeito de Curitiba, em 1970, de Jaime Lerner, técnico comprometido profissional e politicamente com o plano, foi um fator fundamental. Junto a isso, é necessário apontar que os quadros técnicos e políticos que tiveram participação no Plano gozavam de um poder de influência marcante na ordem político-institucional instaurada no país a partir de 1964. (SANCHEZ GARCIA, 1993, p. 51.)

Como o próprio Luiz Forte Neto revelou:

a época era a do planejamento urbano no País todo e o governo federal, também por influência de políticos paranaenses que ocupavam a esfera federal, adotou Curitiba no sentido de fazer da cidade um exemplo de planejamento urbano. Em função disto destinou muitos recursos para Curitiba. Era fácil para a administração de Curitiba pedir e obter recursos e executar as obras planejadas. (Luiz Forte Neto, *apud* SANCHEZ GARCIA, 1993, p. 51.)

A tecnoburocracia dominante no governo federal irá disseminar nos demais níveis de poder em todo o país a idéia do planejamento. (IPARDES, 1989, p. 73.)

Os planos diretores passam a ser determinantes no planejamento urbano para obter recursos federais no período do regime autoritário. (SINGER, 1995, p. 175.)

A obtenção de financiamento federal dependia não só de projetos, mas principalmente de influência junto ao governo federal e da identificação com as políticas do regime autoritário.

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

A PMC tinha outra fonte importante de financiamento em nível internacional, conforme atesta o prefeito indicado Saul Raiz, da Arena (1975-79).

Então, quando começamos esse zoneamento, já estava fixada a Cidade Industrial e já havia essa filosofia de crescimento. Meus assessores entenderam que era preciso pensar objetivamente o sistema Leste-Oeste, implantar as estações que não existiam, para completar o plano viário com a rede de alimentadores do Sistema de Transporte Coletivo, para evitar que viessem todos ao Centro da cidade. Se todas as linhas ocupassem a canaleta dos ônibus-expresso, o sistema não iria funcionar. Daí surgiu aquele plano básico criando a linha Leste-Oeste, as estações de embarque e desembarque e fui ao Banco Mundial e "vendi" o projeto. Foi a primeira vez em toda a história desse banco que se financiou um projeto urbanístico, porque nós mostramos que aquele projeto seria um modelo que depois transportaríamos para as cidades de médio porte e que aquilo ajudaria a fixar as populações rurais e evitaria o crescimento descontrolado das grandes cidades. (RAIZ in IPPUC, 1990, p. 59-60.)

Temos assim a evidência de que a execução do planejamento urbano de Curitiba e a projeção que obteve na área do transporte urbano dependeu fundamentalmente da existência de projetos e do apoio do governo federal e da ajuda financeira externa por intermédio do Banco Mundial. Sem esses financiamentos, seria impossível realizar obras de tamanho vulto.

Esses recursos foram fundamentais não só para construir a infra-estrutura nas vias estruturais, com canaletas exclusivas para ônibus, como também para as vias laterais, os terminais de embarque e desembarque e o financiamento da frota privada dos empresários de ônibus.

Os recursos financeiros oriundos dos organismos nacionais como a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e de organismos internacionais como o Banco Mundial e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BIRD) foram aplicados na infra-estrutura do transporte urbano, como as vias estruturais para o tráfego exclusivo dos ônibus-expresso, a Rede Integrada de Transportes (RIT), a construção de terminais e as vias paralelas para tráfego de automóveis. Esses pesados investimentos públicos também se destinaram a empréstimo aos empresários para a compra de ônibus com uma especificação técnica especial, com juros especiais. Dessa forma, o poder público favoreceu a capitalização dos empresários do transporte coletivo e o aumento desse capital com a aplicação da receita do transporte coletivo no mercado financeiro, obtendo altos rendimentos, sem nenhum retorno aos usuários.

Os investimentos do poder público em infra-estrutura, para a implantação desse sistema de transportes, não exigiam nenhum recurso dos empresários. Ao contrário, aumentavam seus lucros com a diminuição dos custos operacionais. Tampouco esses investimentos públicos tinham impacto na diminuição das tarifas. O que caracteriza um excelente negócio, mais rentável que qualquer outro, já que trabalham

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

com recursos públicos pagando juros abaixo do mercado.

Esses volumosos recursos públicos aplicados em infra-estrutura também beneficiam os especuladores imobiliários, pela valorização da terra e expulsão da população para a periferia da cidade, dados os preços abusivos dos lotes, impossibilitando sua aquisição pelos de baixa renda.. (KOWARICK, 1979, p. 22.)

Os grupos com maior poder de pressão junto ao Estado é que se beneficiam dessa política.

Porém, o Estado não é um agente neutro; nem tão pouco o instrumento de uma minoria oligárquica como certas visões esquemáticas, às vezes, tratam de assinalar. A intervenção do Estado é uma intervenção complexa, determinada no plano do urbanismo, em primeiro lugar, pelos conflitos políticos e sociais subjacentes à ação pública, quer dizer, pelo enfrentamento no seio do Estado e com relação ao Estado de grupos sociais e de grupos de interesse. (CASTELLS, 1982, p. 67.)

Os empresários do transporte coletivo, como grupo social, constituem um grupo de interesse que, atuando numa determinada atividade de serviço público como o transporte coletivo, passa a ter uma forte influência no poder local; tanto é que permanecem nesse tipo de atividade altamente lucrativa por longo tempo.

Quadro demonstrativo do apoio do sistema BNDES ao Sistema Integrado de Transporte Urbano do Município de Curitiba, através do FINEM e FINAME ESPECIAL, nos dá uma



idéia parcial do volume de investimentos públicos feitos por uma agência financiadora pública, o BNDES, no período de 1980-1994.

### **Quadro 1 - O financiamento do Transporte Coletivo em Curitiba - 1980-1994**

<i>Ano</i>	<i>Objetivo</i>	<i>Investimentos US\$ milhões</i>
		6,5
1980	construção de sete terminais de transporte rodoviário de massa.	
1991	financiamento a sete operadoras privadas, para expansão e modernização da RIT, através da implantação de cinco novos sistemas de tronco-alimentadores com a construção de cinco terminais de integração físico-tarifária para passageiros, implantação de cobrança automática e modernização da frota de veículos coletivos sobre pneus.	
	infra-estrutura	2,2
	veículos	23,6*
	total	25,8
1994	Aprovado financiamento a três empresas operadoras cujo objetivo é a substituição da frota atual do Corredor Norte-Sul (padrons e articulados) por 66 veículos biarticulados. O corredor contará, ainda, com investimentos por parte do município para adaptação de terminais, construção de outros e implantação de estações tubo, de modo a permitir a cobrança antecipada e embarque/desembarque em nível.	29,5

Fonte: BNDES

\* Valor estimado, tendo em vista que os veículos são comprados parceladamente.\*

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

O financiamento pelo BNDES da compra dos ônibus e a construção dos terminais foi objeto de intensa polêmica na CPI - Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes, instalada pela Câmara Municipal em 01/03/93, em decorrência de denúncia pública de corrupção de vereadores por parte do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros, de Curitiba.

Na reunião da CPI do dia 15/03/93, os vereadores Natálio Stica e Jorge Samek, do PT, levantaram a questão do financiamento junto ao BNDES e ao FINAME, e denunciaram que os empresários do transporte coletivo superfaturaram o preço dos ônibus adquiridos na concessionária da Mercedes Benz. Os ônibus valiam 100 e foram faturados por 120.

Jorge Samek afirmou que a URBS agiu corretamente ao não aceitar o superfaturamento, mas errou ao não denunciar os empresários ao BNDES. Para o vereador Natálio Stica, este é o melhor negócio do mundo, em que o empresário não tem risco.

Na reunião da CPI do dia 19/04/93, o ex-presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo, Dante Francheschi, confirmou que os empresários, em parceria com a PMC, buscaram financiamento junto ao BNDES. Completou dizendo que o financiamento não era só para ônibus, mas também para a construção de terminais e a aquisição de catracas automáticas. Disse que, como a PMC tinha seu limite de endividamento esgotado, a Prefeitura não podia mais tomar empréstimos. As empresas se dispuseram a fazê-lo junto ao BNDES. Com esses empréstimos foram comprados aproximadamente mil ônibus novos em

todo o sistema. Isto significa a renovação quase total da frota, que está hoje em torno de 1.200 ônibus em operação. (Folha de Londrina, 19/08/95, p. 5B.)

Na continuidade do depoimento, ele mostrou que o sistema precisava de um grande investimento e era normal a ajuda da PMC com “sua influência política, com sua capacidade e conhecimento dos órgãos públicos em conseguir financiamento”. (Atas da CPI, 19/04/93, p. 3.)

Deixou a informação de que conseguiu do BNDES um financiamento que não existia na praça na época. Esse financiamento foi feito a juros especiais e cobriu 80% do custo da frota, além dos recursos assumidos pelos empresários para a construção dos terminais e a automação das catracas.

Carlos Ceneviva, presidente da Urbanização de Curitiba S/A (URBS), órgão da PMC responsável pelo transporte coletivo da capital, no depoimento de 23/03/93, afirmou que era difícil entrar em detalhes administrativos do BNDES e também não cabia à URBS envolver-se num financiamento feito pelo BNDES aos empresários. Disse ainda que qualquer ação da PMC poderia paralisar todo o processo e que não acreditava em conivência do BNDES na questão do superfaturamento.

É interessante observar que foi um empréstimo casado, para a infra-estrutura e a aquisição de ônibus, com o aval da PMC, que era, portanto, parte nesse financiamento. Mesmo a URBS afirmando que não aceitou o superfaturamento para efeito contábil com impacto nas tarifas, ela não estava isenta de fiscalizar a aplicação dos recursos públicos, já que era gerenciadora do sistema de transporte coletivo.

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

Se não houve fiscalização, o fato evidencia as estreitas relações entre o poder público local e os empresários do transporte coletivo, caracterizando o tráfego de influência.

É interessante observar que esse acordo casado de financiamento ocorreu no início da nova gestão Jaime Lerner (1989-1992), quando os empresários fizeram um acordo com o prefeito de suspender a execução da liminar que haviam ganho na Justiça contra a administração Roberto Requião (1985-1988), ocasião em que ganharam o ressarcimento das perdas decorrentes da defasagem de preços das tarifas, em função das mudanças introduzidas em 1987, quando a PMC passou a pagar os empresários por quilômetro rodado e instituiu, entre outras coisas, o fundo da frota pública. Com essa ação, os empresários inviabilizaram esse fundo, destinado à compra de ônibus de propriedade do município. Segundo Dante Francheschi, ex-presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo, a PMC devia aos empresários 30 milhões de dólares, o equivalente a 450 ônibus. Os empresários entenderam que não adiantava continuar os atritos com o novo prefeito. Para eles, o período Requião foram três anos de atritos que prejudicaram o usuário pelos maus serviços. Foi o período de queda na qualidade dos serviços, com o sucateamento da frota, pela falta de renovação, pois os empresários diziam que não tinham recursos para adquirir novos veículos, o que representou um grande desgaste ao prefeito Roberto Requião, que perdeu as eleições para Jaime Lerner em 1988. Os empresários, que pleiteavam 23% de reajuste, concordaram então em

receber um reajuste menor na tarifa, recebendo 10% e abrindo mão dos atrasados. Foi na seqüência desse acordo que os empresários conseguiram o financiamento do BNDES.

Aparece também no relatório final da CPI a questão do financiamento pelos empresários do transporte coletivo de campanhas eleitorais de um grupo de vereadores, que se intitulavam grupo "Pró-Cidade", que constituía a maioria na Câmara de Vereadores de Curitiba, com 18 vereadores do total de 33. Trataremos disso no capítulo seguinte. .

O resultado dessa CPI foi o arquivamento.

Por ocasião da inauguração da linha Norte-Sul e dos biarticulados, no dia 19/08/95, o prefeito Rafael Greca confirmou outro financiamento, também do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).



## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

A execução do planejamento urbano de Curitiba ao longo das duas últimas décadas sempre contou com financiamentos de órgãos públicos em nível nacional e internacional. Inclusive, quando os recursos não eram totalmente aplicados em um determinado projeto, conseguiu-se transferi-los para outros tipos de obras públicas. (*Gazeta do Povo*, 20/08/95, p. 13.)

No ato da inauguração, o prefeito Rafael Greca destacou:

Tudo aqui foi feito por nós. O governador Jaime Lerner foi o primeiro a rasgar a cidade com um sistema de expressos e agora damos continuidade a este projeto. Em homenagem a ele, mantivemos a cor vermelha nos biarticulados, preservando a história e a tradição. Esta é uma cidade que tem memória.

O governador Jaime Lerner falou em seguida e, como um velho amigo de toda a equipe da Prefeitura, declarou estar emocionado em participar da renovação do sistema de transporte coletivo da capital. Lerner lembrou a introdução da primeira linha do expresso, em 1974, destacando que um sistema utilizado de forma pioneira na cidade serviu como solução para vários outros países. (*Gazeta do Povo*, 20/08/95, p. 13.)

Está presente neste processo de planejamento a continuidade administrativa e a constante inovação tecnológica do sistema de transportes.

É interessante observar também que o prefeito abandonou um projeto de implantação de bondes elaborado

pela equipe do IPPUC, visando a redução de custos. Isto possibilitou à atual gestão uma disponibilidade de recursos para aplicação em outras obras da Prefeitura. Cabe ressaltar que essa mudança de opção pode estar também relacionada, além dos custos, com a mudança do padrão tecnológico. Se isso ocorresse, como ficariam os altos investimentos feitos com financiamento público pelos empresários? Como o padrão tecnológico adotado para o atual sistema de transporte coletivo de Curitiba não se adapta a nenhuma outra cidade, quem arcaria com as perdas dos empresários?



# **Movimento Popular e Transporte**

## **Coletivo em Curitiba**

Esse padrão tecnológico, dado o seu alto custo financeiro, contribui para a permanência de poucos empresários nesta atividade, sem riscos e mantendo seu oligopólio por muitos anos ainda.

### **3.3. O sistema de transporte coletivo de Curitiba**

O Plano Viário Básico e o Sistema de Transporte de Massa estão articulados com as diretrizes gerais do planejamento urbano de Curitiba, cujo orientador é a linearização do centro. Esse planejamento orienta o desenvolvimento e tem efeitos multiplicadores.

Nesse sentido, o Plano Diretor apresenta duas metas principais: propiciar o equipamento global da cidade nos diversos setores e deflagrar um processo de industrialização no município, de forma a assegurar respaldo econômico ao crescimento urbano. Assim, o transporte coletivo tem um papel determinante.

O rápido crescimento da cidade, as grandes distâncias a serem percorridas, a necessidade de maior rapidez na ligação entre pontos de interesse, o conflito pedestre-veículo são as metas que levaram à concepção do Sistema Viário Básico de Curitiba.

O Plano preliminar de transporte de massa, concluído em 1969, indicou a conveniência de sua implantação ao longo das estruturais.

O início desse sistema de transporte de massa se deu com a implantação do ônibus expresso, que circula em canaleta



exclusiva, ladeado por duas outras vias de tráfego lento.

Foi implantado, nas canaletas, um sistema de sinalização sincronizada, dando preferência ao ônibus expresso para desenvolver maior velocidade de um terminal a outro.

As estações de embarque e desembarque estariam localizadas de 400 em 400 metros, cabendo ainda aos terminais Norte e Sul receber passageiros dos ônibus alimentadores do sistema expresso, que serviriam aos bairros mais afastados e à periferia.

Esse sistema teve início em 1974. Ainda nessa primeira etapa foi implantado o expresso Boqueirão (Sul ao Centro). Na seqüência, expandiu-se o transporte nos eixos estruturais do Norte-Sul e Leste-Oeste (Capão da Imbuía - Campina do Siqueira), cortando a cidade em X, consolidando o transporte de massa. (IPPUC, 1986.)

Em 1977, o IPPUC publicou o projeto integrado de circulação e transporte, no qual demonstrou, entre uso do solo, circulação e transportes urbanos, uma interdependência na lógica do planejamento urbano. Tudo isso numa perspectiva de racionalização dos deslocamentos da população.

Curitiba, com o objetivo de disputar os recursos do governo federal e do Banco Mundial, apresentou esse projeto de circulação e transporte de massa, elaborado pelo IPPUC, baseado em três conjuntos de medidas prioritárias:

1. Aceleração da implantação do Sistema Integrado de Transporte de Massa, que nesses dois anos e meio de operação já provou sua eficiência.
2. Uma substancial melhoria global dos serviços de

## **Movimento Popular e Transporte**

### **Coletivo em Curitiba**

transportes urbanos, para passageiros e cargas, que garantisse as condições de segurança, conforto, pontualidade, enfim, que tornasse aqueles serviços dignos da confiança dos usuários.

3. A necessidade de apoio físico para as duas medidas anteriores, consubstanciado:
  - a) numa política adequada de uso do solo, que induzisse ao assentamento populacional que ia ocorrer e se adensar em áreas predeterminadas, de modo a local convenientemente a demanda maciça por transportes, que teria que ser atendida pelo poder público;
  - b) num sistema viário básico eficiente e compatível com os usos dos solos permitidos;
  - c) numa sinalização coerente com o elenco de prioridades estabelecidas.

Com esse projeto, o Sistema Expresso se consolidou e se expandiu rapidamente.

#### **3.4. Composição atual do sistema de transporte coletivo de Curitiba**

Implantado a partir do Plano Diretor da Cidade, o Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba é composto dos seguintes tipos de linhas<sup>5</sup>:

##### **Linhas expressas**

Operadas por ônibus biarticulados, de cor vermelha.

Trafegam em canaletas exclusivas, o que permite uma maior velocidade, sem problemas decorrentes do tráfego de automóveis na mesma pista e, por decorrência, o tempo de viagem é reduzido. Esse sistema racionaliza os custos operacionais de desgaste dos veículos, consumo de combustível e mão-de-obra. Os ônibus param de 400 em 400 metros em estações próprias e nos terminais.

Essas linhas contavam em 94 com 337 ônibus.

### **Linhas alimentadoras**

São operadas por ônibus comuns, de cor laranja, e estão integradas ao sistema expresso. Essas linhas transportam o usuário dos bairros aos terminais, utilizando a mesma passagem do sistema expresso

As linhas alimentadoras contavam em 94 com 389 ônibus.

### **Linha interbairros**

Operada por ônibus comuns, tipo Padron, na cor verde, interliga os bairros da cidade sem passar pelo centro, em trajetos circulares. Está integrada ao sistema expresso.

A linha interbairros contava em 94 com 150 ônibus.

### **Linha direta ou ligeirinho**

Operada por ônibus especiais, cor prata, sem degraus, com porta do lado esquerdo. Param somente nas estações tubo. De uma estação a outra há uma distância de 1.000 metros. É um sistema rápido com grande economia de custos operacionais. Foi implantado em 1991.

## **Movimento Popular e Transporte**

### **Coletivo em Curitiba**

A linha direta ou ligeirinho contava em 94 com 198 ônibus.

#### **Linhas convencionais**

Operadas por ônibus comuns, tipo monobloco, cor amarela, que ligam os bairros diretamente ao centro.

As linhas convencionais contavam em 94 com 412 ônibus.

#### **Linha circular-centro**

Operada por microônibus, cor cinza, sem bancos, apenas com encosto lateral, tendo um percurso relativamente curto.

A linha circular-centro contava em 94 com 13 ônibus.

#### **Linhas opcionais**

Operadas por microônibus, com capacidade para dezenove passageiros sentados. Ligam exclusivamente bairros residenciais de alta renda à área central. A finalidade é oferecer uma alternativa para a população que se utiliza de veículo individual.

#### **Linhas vizinhanças**

Operadas por microônibus para os deslocamentos internos entre os bairros.

#### **A evolução do sistema**

As linhas convencionais, circular-centro, opcionais e vizinhança estão fora da Rede Integrada de Transportes (RIT).

Em 1974, o Sistema Convencional representava 92% das

linhas de ônibus; o Sistema Expresso apenas 8%.

Em 1979, o Sistema Convencional decresceu para 63,3% e o Sistema Expresso saltou para 33,7%.

Em 1980, passou para 49,4% e o Sistema Expresso para 50,6%.

Em 1989, o Sistema Convencional decresceu para 48,1% e o Sistema Expresso saltou para 51,9%.

De 1982 a 1992, a população de Curitiba teve um crescimento de 52,58%. A frota de ônibus cresceu 41,40%. No mesmo período, o número de passageiros aumentou apenas 37,63%. Enquanto em 1982 o número de passageiros/dia representava 69,37%, em 1992 houve uma queda para 62,57%.

Analisando o sistema como um todo, destaca-se que o Sistema Expresso foi o que teve o menor crescimento da frota, apenas 28,9%, e o segundo maior crescimento de passageiros/dia, 40,4%. Em 1982, cada unidade da frota atendia em média 1.085 passageiros/dia; em 1992, essa média aumentou para 1.181 passageiros/dia.

A frota do Sistema Alimentador cresceu 83,7% e o aumento de passageiros/dia foi de 41,6%. Esse aumento da frota não significou um aumento de passageiros/dia. Em 1982 era de 829 passageiros/dia e em 1992 diminuiu para 640 passageiros/dia.

A frota do Sistema Interbairros aumentou em 148,9%, enquanto o aumento de passageiros/dia foi de 97,2%. Destaca-se, em relação aos outros sistemas, o aumento da frota; porém, a média de passageiros/dia diminuiu de 1.091

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

para 864 passageiros/dia.

O Sistema Convencional teve uma variação de frota de 7,8% e um aumento de passageiros de 17,6%. Houve um aumento de passageiros/dia de 791 em 1982 para 862 em 1992.

O Sistema Expresso, que teve um menor crescimento da frota, obteve o maior número de passageiros. Esse desempenho está relacionado com a implantação dos ônibus articulados.

Em 1981, existiam em Curitiba apenas nove empresas de transporte coletivo:

- Auto Viação Marechal Limitada, do empresário Erondi Silvério, na época com 118 ônibus. Este empresário foi, por diversas legislaturas, vereador em Curitiba e deputado estadual.
- As empresas Copa Verde, Glória e Redentor, pertencentes ao Grupo Gulin, que em 1981 possuíam 398 ônibus. O empresário Donato Gulin foi vereador em Curitiba por várias legislaturas, presidente da Câmara Municipal e deputado estadual. O grupo possui, também no Paraná, uma das maiores empresas de ônibus, a Princesa dos Campos.
- A empresa Cristo Rei, de Diomar Dalledone, com 105 ônibus.
- A Auto Viação Nossa Senhora do Carmo, da família Francheschi, com 116 ônibus. Dante Francheschi foi por várias vezes presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Curitiba. Tem tam-

bém empresa de transporte coletivo na Região Metropolitana. Esteve à frente do sindicato nos momentos de maiores conflitos entre empresários, Movimento Popular e PMC.

- Auto Viação Água Verde, dos Martini, com 60 ônibus.
- Auto Viação Curitiba, da família Recksidler, com 61 ônibus.
- Auto Viação Mercês, de Orlando Bertoldi, com 44 ônibus.

O total de ônibus era 902.

A empresa Gulin possuía 398 ônibus, ou seja, 43% da frota ônibus em Curitiba. (*Boca no Trombone*, 04/1981, p. 7.)

Quando o prefeito Roberto Requião anulou os contratos com as empresas do transporte coletivo, através do Decreto nº 44, de 30/01/87, existiam em Curitiba as seguintes empresas de ônibus, e suas respectivas frotas em 1995:

- Orlando Bertoldi e Cia. Ltda. (Auto Viação Mercês) - 67 ônibus;
- Recksidler e Cia. Ltda. (Auto Viação Curitiba) - 107 ônibus;
- Auto Viação Água Verde Ltda. - 125 ônibus;
- Auto Viação Redentor Ltda. - 211 ônibus;
- Auto Viação Marechal Ltda. - 116 ônibus;
- Transporte Coletivo Glória Ltda. - 207 ônibus;
- Auto Viação Nossa Senhora da Luz Ltda. - 120 ônibus;
- Empresa Cristo Rei Ltda. - 144 ônibus;

## **Movimento Popular e Transporte**

### **Coletivo em Curitiba**

- Auto Viação Nossa Senhora do Carmo Ltda. - 227 ônibus.

Mantêm-se as mesmas nove empresas de ônibus, sendo que em 1994 foi criada a Empresa Cidade Sorriso Ltda., com 232 ônibus. O grupo Gulin é proprietário de três empresas: Cidade Sorriso Ltda., Transporte Glória Ltda. e Auto Viação Redentor Ltda., que juntas detêm 650 ônibus de uma frota de 1.556, em junho de 1995.

### **3.5. Operação e controle do sistema de transporte coletivo de Curitiba**

A exploração do serviço público de transporte coletivo de Curitiba foi feita através de diversos contratos de concessão entre a Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) e as empresas de transporte coletivo no período anterior a 1962.

Neste ano, através de entendimentos amigáveis, houve rescisão contratual. Foram estabelecidos, em 03/04/62, novos contratos de concessão entre a PMC e as nove empresas de transporte coletivo, pelo prazo de cinco anos, a findar-se em 3/4/67, podendo sofrer prorrogação por mais cinco anos.

Nesses contratos estava estabelecida uma reserva técnica de 20% da frota, tarifas semestrais, ou em período menor, desde que a variação do custo operacional ultrapassasse o percentual de 10%.

Ao findar o prazo contratual, por um novo entendimento amigável, houve nova prorrogação até 1981. Essas mudanças



contratuais, que foram feitas sem concorrência pública, mudaram substancialmente a natureza dos contratos, permitindo a alteração de cláusulas como a vida útil do veículo, reajuste tarifário antes dos seis meses, amortização e remuneração do capital.

O mais grave foi a prorrogação concedida pelo prefeito Jaime Lerner em 1981 sem concorrência pública, a vigorar até 1991, portanto por mais dez anos.

Por força dessa prorrogação de contrato de concessão, os empresários tinham o instrumento legal para manter a oligopolização do mercado, ou seja, manter a divisão da cidade em áreas para exploração de poucas empresas.

Só uma empresa, a Glória, que incorporou a Copa Verde em 1981, detinha 43% de todos os ônibus de Curitiba. O proprietário dessa empresa era o presidente da Câmara Municipal de Curitiba nesse período. (*Boca no Trombone*, 1981, p. 7.) Mais ainda, os empresários tinham o poder de elaborar a planilha de custos tarifários e o poder público não controlava esses custos; o Conselho Municipal de Transportes homologava as tarifas e o prefeito as sancionava. (REQUIÃO. Ação Popular nº 0002991, 1985.)

Cabe destacar que o Conselho Municipal de Transportes, criado em 23/12/1966 com a finalidade de fiscalizar a atuação das empresas de transporte coletivo, não exerceu com determinação essa tarefa.

Sua composição era de 13 representantes, o presidente escolhido pelo prefeito, um do legislativo municipal, o diretor do Departamento de Concessões e Permissões (PMC),

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

um da Divisão de Transporte Coletivo (PMC), um do Serviço de Sinalização (PMC), um da Universidade Federal do Paraná (UFPR), um do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), um do Departamento de Sinalização e Trânsito (DST), um do Sindicato dos Condutores Autônomos (taxistas), um do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo, um do Comando da 5ª Região Militar e um da Associação Comercial do Paraná.

Não havia representante do Movimento Popular e Sindical. Com essa composição, era praticamente impossível ter acesso às informações e às decisões sobre as tarifas do transporte coletivo.

Como consequência da prorrogação dos contratos em 1981, mais a composição do Conselho Municipal de Transportes numa conjuntura caracterizada pela administração centralizada e autoritária, coube ao Movimento Popular se organizar e partir para a mobilização e denúncia contra essa situação e as irregularidades nos aumentos constantes e abusivos praticados pelas empresas de transporte coletivo com a conivência do poder público.

### 3.6. Evolução do comprometimento do salário mínimo com a tarifa de transporte

Constata-se através da Tabela 3 um dispêndio cada vez mais elevado durante a década da tarifa em relação ao salário mínimo.

**Tabela 3 - Evolução anual da média da incidência da tarifa de transporte coletivo no salário mínimo - 1980/1990**

Ano	Valor médio tarifa	Custo de 50 tarifas	Valor médio salário mínimo	Média da incidência
1980	6,00	300,00	3.454,80	8,68
1981	15,25	762,50	8.727,20	8,74
1982	29,00	145,00	14.268,00	10,16
1983	77,50	3.875,00	38.488,00	10,16
1984	164,60	8.230,00	87.040,00	9,46
1985	692,60	34.630,00	268.352,00	12,90
1986	1,40	70,00	804,00	8,71
1987	4,50	225,00	1.940,00	11,60
1988	36,20	1.810,00	13.133,45	13,78
1989	0,53	26,50	206,08	12,86
1990	20,79	1.039,50	4.880,00	21,30

FONTE: URBS (SCE) e IPPUC - Setor de Pesquisa  
Dados tratados pelo autor.

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

Dados mais recentes da Urbanização de Curitiba S.A. (URBS), ver Tabela 4, demonstram que a tarifa em 01/07/82 era de Cr\$ 35,00 e em 01/10/93 de Cr\$ 55,00. Em dólar, em 01/07/82 era de US\$ 0,20 e em 01/10/93 de US\$ 0,42, havendo um aumento real de 110%, enquanto o salário mínimo teve, no mesmo período, um decréscimo de 1,86%. A relação tarifa/salário mínimo em 01/07/82 era de 10,54% e em 01/10/93 de 22,87%. (GABRIEL, 1993, p. 21, 23 e 25.)

**Tabela 4 - Comparativo entre Salário Mínimo e Tarifa**

	01/07/1982	01/10/1993	variação percentual
Tarifa	Cr\$ 35,00 US\$ 0,20	Cr\$ 55,00 US\$ 0,42	---
Salário Mínimo	Cr\$ 16.608 US\$ 94,21	Cr\$ 12.024 US\$ 92,46	110% ---
1 passagem			-1,86%
Tarifa/Salário Mínimo	0,21%	0,46%	---
50 Passagens	Cr\$ 1.750,00 US\$ 9,93	Cr\$ 2.750,00 US\$ 21,09	---
Tarifa/Salário Mínimo	10,54%	22,87%	---

FONTE: URBS e Banco Central -

1 dólar em 01/07/82 = Cr\$ 176,28

1 dólar em 01/10/93 = Cr\$ 130,040

Comparando esses dados com a Tabela 5, que descreve a renda familiar do município de Curitiba, temos uma

constatação da disparidade no perfil de distribuição de renda afetando principalmente as famílias de baixa renda e da classe média, que mais utilizam o transporte coletivo.

**Tabela 5 - Domicílios e freqüência acumulada, segundo faixas de renda, em salários mínimos - 1984-85**

Renda	Domicílios (%)	Freqüência acumulada (%)
Até 1	4,9	4,9
2 a 3	28,1	33,0
3 a 5	25,7	58,7
5 a 10	25,6	84,3
10 a 20	11,4	95,7
mais de 20	4,3	100,0
TOTAL	100,0	

**FONTE:** IPPUC - Setor de Pesquisa (Domiciliar - 1984)

A queda na demanda está seguramente explicada nesta relação tarifa/distribuição de renda. Temos por esses dados a constatação de que 58,7% dos domicílios participam de apenas 25,7% da renda domiciliar global e 26% detêm 44% dessa renda. (IPPUC, 1991, p. 36, 38/39.)

Acrescente-se a esses dados, para uma melhor visualização dos gastos familiares, os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) dos índices de inflação nas diversas capitais do país em relação a Curitiba, de 1980 a 1990.

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

Curitiba apresenta um dos maiores índices de inflação das capitais brasileiras e os aumentos constantes nas tarifas de ônibus repercutem nessas médias históricas.

**Tabela 6 - Evolução do índice de inflação em diversas capitais em relação a Curitiba - 1980-85**

Capitais	1980		1985	
	Inflação	Tarifas	Inflação	Tarifas
BELÉM	106,13	123,14	236,82	544,01
BELO HORIZONTE	90,86	158,89	235,23	799,92
BRASÍLIA	98,98	131,49	229,13	602,77
<b>CURITIBA</b>	<b>92,97</b>	<b>156,87</b>	<b>238,82</b>	<b>651,54</b>
FORTALEZA	96,83	148,48	240,61	634,42
PORTO ALEGRE	96,36	133,34	224,85	554,96
RECIFE	99,38	133,52	232,08	629,36
RIO DE JANEIRO	99,30	132,67	231,05	614,56
SALVADOR	92,38	164,47	244,32	611,13
SÃO PAULO	90,31	160,40	235,17	686,60

FONTE: IBGE - Histórico Estatístico do Brasil e IPPUC - Curitiba em Dados.

Na década de 80 observamos dois movimentos que acabaram ampliando o comprometimento do salário mínimo com o gasto com o transporte coletivo: a queda real do salário mínimo em relação à inflação e o aumento de tarifas acima dos índices inflacionários.

Esse comportamento assimétrico entre os dois

indicadores elevou para 21,30% no ano de 1990, uma elevação considerável do comprometimento da renda com tarifas, que levou o governo federal a implantar o vale-transporte (comprometendo um máximo de 6% a renda do trabalhador com transporte) como forma de amenizar a elevação desse comprometimento. O resultado foi a desarticulação dos movimentos populares em relação a essa bandeira de luta, que era uma constante nos movimentos reivindicatórios e na comemoração do 1º de Maio.

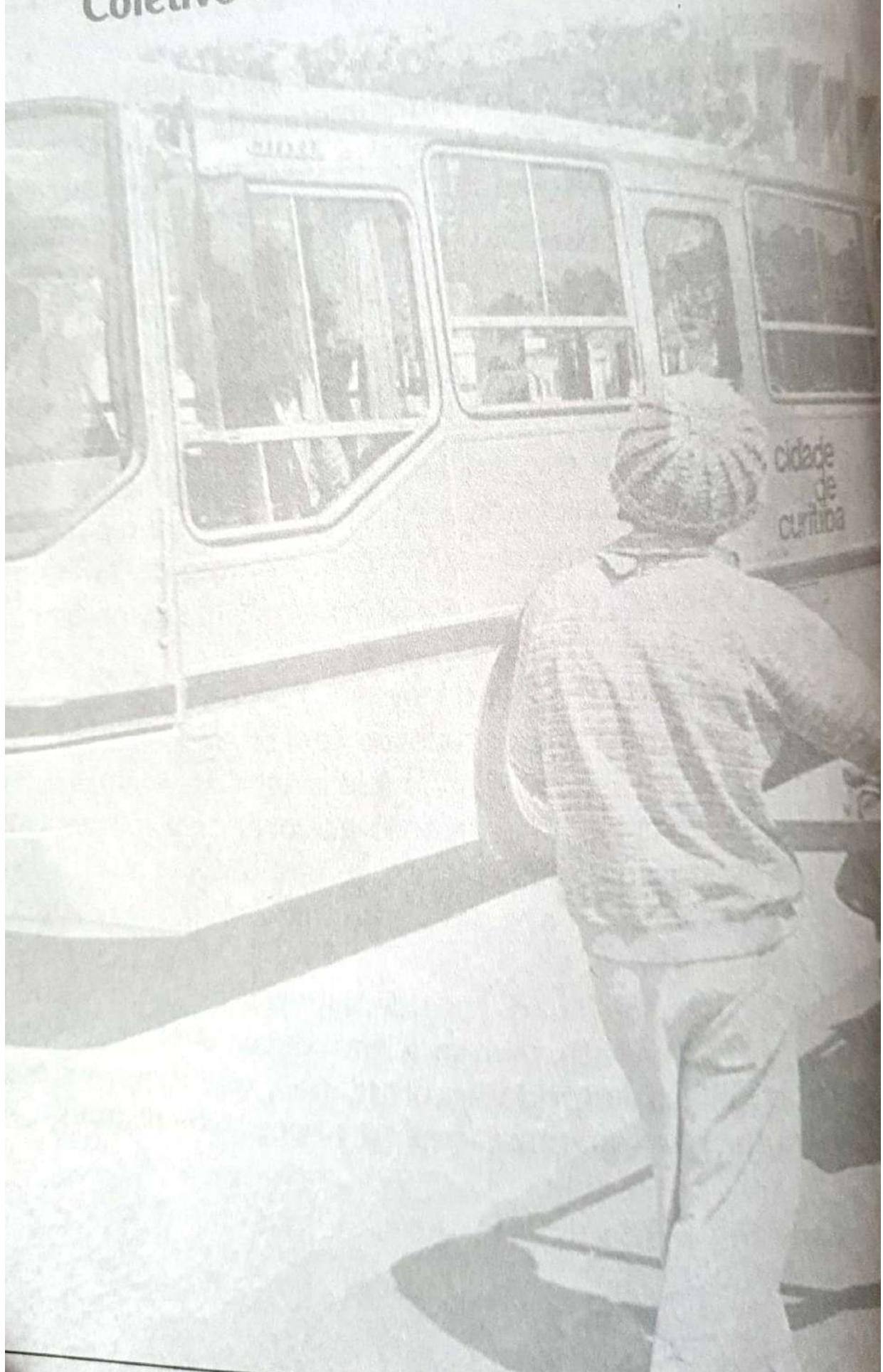
No ano em que iniciamos a série, o comprometimento era de 8,68%, passando a partir de 1982 para o patamar dos dois dígitos (acima de 10%), com exceção de 1986, ano do Plano Cruzado, em que os gastos com tarifas comprometeram 8,71% do salário mínimo.

No início da década de 90, os prefeitos das capitais manifestaram sua preocupação com os crescentes aumentos reais das tarifas, concluindo que o item que mais pressionou os custos das tarifas era o de carrocerias e motores, itens cujo processo de fabricação oligopolizado solicitava do governo federal a abertura para importações e subsídio dos combustíveis.

Mesmo com o advento do vale-transporte, o crescente comprometimento salários x tarifas começou novamente a preocupar as autoridades brasileiras, que tentaram buscar fórmulas para amenizar esse gasto dos trabalhadores.

# **Movimento Popular e Transporte**

## **Coletivo em Curitiba**





## 4. O Movimento Popular e as mudanças na política de transporte coletivo de Curitiba

---

### 4.1. Organização, resistência e força do Movimento Popular

Dada a conjuntura de crise econômico-social e centralização política com graves reflexos na sobrevivência da população de baixa renda, ocorreu em Curitiba, como em outros grandes centros urbanos do país, um avanço na organização do Movimento Popular, no bojo de um processo mais amplo de reorganização da sociedade civil. (JACOBI, 1987.)

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

A partir de 1978, o Movimento Popular em Curitiba ampliou sua luta, colocando na pauta de reivindicações o transporte coletivo. (ROSA, 1991, p. 141.)

Na manifestação de 1º de Maio de 1979, convocada pelos sindicatos e associações de bairro, foi exigida da Prefeitura Municipal de Curitiba a melhoria dos transportes coletivos com horário integral (dia e noite) e o congelamento das tarifas.

Essa manifestação, ocorrida na Vila Nossa Senhora da Luz, local do primeiro conjunto habitacional de desfavelamento, demonstrou a unidade do Movimento Popular e Sindical de Curitiba. É o início da intervenção das

## Movimento Popular e Transporte

### Coletivo em Curitiba

associações de bairro, dos sindicatos combativos e das pastorais na questão do transporte coletivo. A reivindicação de horário integral e o congelamento das tarifas com a estatização do transporte coletivo refletem os problemas que atingiam os trabalhadores. A reivindicação do congelamento das tarifas denuncia o seu peso no salário e a necessidade de mais horários de ônibus exigida pelo deslocamento, principalmente dos usuários que trabalhavam à noite. É a primeira vez que o Movimento Popular se junta ao Movimento Sindical e às pastorais para fazer reivindicações na área de transporte. A partir de então, o transporte coletivo passa a compor a pauta de reivindicações e num crescendo vai obtendo conquistas, que são incorporadas pelo poder público municipal.

No dia 8 de julho de 1979, Dia da Unidade, foi entregue o memorial de reivindicações ao prefeito Jaime Lerner, com a presença de 2.000 pessoas num total de 17 associações de bairro.

A primeira entidade a contestar os aumentos abusivos das tarifas de ônibus em Curitiba foi a Associação de Defesa e Orientação do Consumidor (ADOC). Essa posição se deu em decorrência do não cumprimento do contrato firmado entre a Prefeitura Municipal de Curitiba e as empresas de transporte coletivo. O contrato determinava o reajuste semestral da tarifa, não podendo ser superior a 10% em relação ao valor anterior.

Enquanto os salários dos trabalhadores foram reajustados em 45%, as tarifas subiram 84%. (*Diário do Paraná*, 28/06/81.)

Em novembro de 1979, eclodiu a greve dos motoristas e cobradores de ônibus, simultaneamente às de outras categorias, como trabalhadores da construção civil, metalúrgicos e taxistas. Esses movimentos marcaram o início das greves em Curitiba em plena vigência do regime autoritário.

Motoristas e cobradores conseguiram um reajuste salarial com o compromisso do prefeito de não o repassar às tarifas de ônibus. O acordo garantia, ainda, que os empresários arcaiam com o reajuste nos dois meses seguintes.

Esse acordo foi desrespeitado pela Prefeitura, o que levou o Movimento Popular a denunciar o novo aumento.

Os empresários, além de não cumprirem o acordo, jogaram os motoristas e cobradores de ônibus contra a população, ao vincularem o aumento da tarifa ao reajuste da categoria.

A repercussão das denúncias levou a uma ampla mobilização, tendo como instrumento um abaixo-assinado com 88.189 assinaturas. (*Diário do Paraná*, 09/07/81.)

Os empresários que prestam um serviço de caráter público não têm preocupação com a situação econômica do usuário. A lógica do empresário é a privatização, ou seja, a busca do lucro.

O relato da experiência da Associação dos Usuários do Transporte Coletivo permite retomar os elementos centrais que conformam a atual estrutura de funcionamento do sistema de

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

TCU - Transporte Coletivo Urbano, marcados pela tendência à privatização do social, isto é, pela subordinação da prestação de serviços de caráter público, como o TCU, à lógica econômica do lucro das empresas encarregadas de produzi-los. (DANIEL, 1988, p. 87.)

Essa ampla mobilização por meio de abaixo-assinado vai além da questão da tarifa, questionando a exploração privada desse serviço e propondo a estatização do sistema de transporte coletivo. Os planejadores urbanos, que implantaram a Rede Integrada de Transportes (RIT), ao executarem a integração entre os ônibus expressos e os ônibus alimentadores para os bairros, improvisaram os “chiqueirinhos” na expressão popular, que causaram revolta na população.

Esses “chiqueirinhos”, planejados pelos técnicos do IPPUC, destinavam-se a fazer a integração com o ônibus expresso, para que o usuário não tivesse que pagar outra passagem. Então, ele ficava preso num pequeno cercado, como se estivesse num curral, aguardando o ônibus expresso que iria transportá-lo para o centro da cidade ou o alimentador com destino aos bairros.

Era desumano, uma total falta de sensibilidade daqueles planejadores tão eficientes, que cometeram essa falha brutal na implantação da RIT.

A falta de higiene nos ônibus revelava que aos empresários só interessava o lucro, não o bem-estar do usuário. O que também causava indignação e revolta.

O fundamental desse primeiro grande confronto com o prefeito Jaime Lerner, em junho de 1981, foi a criação, pelo Movimento Popular, de uma Comissão de Negociação, que foi aceita pela PMC para o início das conversações em torno das reivindicações expostas no abaixo-assinado. Essa Comissão de Negociação foi assessorada pela CPJP-PR, a pedido do Movimento Popular.

Pela primeira vez em Curitiba o Movimento Popular questiona o papel do Conselho Municipal de Transportes, que dava parecer favorável ao aumento da tarifa e o prefeito homologava, atingindo os interesses de milhares de usuários, sendo que não participavam do referido conselho. O Movimento Popular passa a reivindicar, a partir dessa mobilização, sua participação no Conselho Municipal de Transportes.

Diante da pressão, o prefeito Jaime Lerner teve de receber uma comissão de negociação organizada pelo Movimento Popular, eleita por 32 entidades e assessorada pela Comissão Pontifícia de Justiça e Paz do Paraná. (*Estado do Paraná*, 25/06/81.)

No documento, entregue ao prefeito pela comissão, as entidades denunciavam a política econômica do governo federal, que penalizava os trabalhadores, deteriorando suas condições de vida devido ao arrocho salarial. Apresentavam dados irrefutáveis, demonstrando que em seis meses a tarifa de ônibus aumentou 160%, enquanto o salário mínimo teve um reajuste de 50,82%. Por isso, reivindicavam o congelamento das tarifas e pediam a encampação das

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

empresas de ônibus pelo município.

O Movimento Popular questionava ainda o fato de a majoração da tarifa ser de competência de um Conselho Municipal de Transportes que não tinha representação popular e, por isso, reivindicava a sua participação. (*Gazeta do Povo*, 11/03/82.)

Solicitava ainda a melhoria das condições de transporte, com mais ônibus e horários, e exigia mais veículos alimentadores nos terminais para aperfeiçoar o sistema de integração com o ônibus expresso.

A Comissão de Negociação deu um prazo ao prefeito para, em audiência, responder ao documento.

Em 09/07/81, uma semana após a entrega do documento, o prefeito Jaime Lerner recebeu a Comissão de Negociação. Reconheceu a importância das reivindicações e da participação popular. Iniciou a reunião com evasivas, jogando a responsabilidade da elevação das tarifas no governo federal, que tem o poder de decisão sobre a política econômica. (*Gazeta do Povo*, 09/07/81.)

Porém, teve de admitir que a PMC podia intervir em alguns pontos na questão da tarifa, como a racionalização dos custos do sistema de transporte coletivo.

Não aceitou a estatização das empresas, alegando falta de recursos e justificando que ela não resolveria o problema tarifário. Recuou de sua postura anterior e admitiu a participação popular no Conselho Municipal de Transportes.

O resultado foi positivo, dando força à luta do Movimento Popular de Transporte. A partir desse fato a luta

se ampliou, criando novos espaços de intervenção que possibilitaram o avanço nas reivindicações.

Nesta audiência, pela primeira vez, o prefeito assumiu o compromisso de abrir o Conselho Municipal de Transportes à participação popular. O Movimento Popular indicou a Comissão Pontifícia de Justiça e Paz do Paraná como sua representante no Conselho.

Em março de 1982, as entidades que participavam do Movimento de Luta por Transportes, que passou a abranger sindicatos e outras entidades da sociedade civil, voltou a reunir-se com o prefeito Jaime Lerner para barrar um novo aumento da tarifa.

Foi entregue ao prefeito um documento reforçando as reivindicações anteriores, destacando que o gasto com transporte ultrapassava os 6% permitidos pela legislação, o que indicava a necessidade do congelamento. Ao denunciar a existência de um oligopólio no transporte coletivo, o movimento exigia a nomeação do representante do Movimento Popular no Conselho Municipal de Transportes e apontava a necessidade da encampação das empresas de transporte coletivo pelo município. Até novembro de 1982, o prefeito não havia nomeado o representante indicado pelo Movimento Popular.

A nomeação do representante do Movimento Popular no Conselho Municipal de Transportes não ocorreu porque, na prática, a PMC e os empresários eram contra, conforme afirmou Diomar Dalledone, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Curitiba.

## **Movimento Popular e Transporte** **Coletivo em Curitiba**

Às exigências para que houvesse mais de um membro da comunidade representado no Conselho Municipal de Transporte Coletivo, o presidente do Sindicato responde que todos os segmentos estão representados, não encontrando razão para que houvesse mais um de cada setor, para não “desvirtuar” o controle. (*O Estado do Paraná*, 26/06/81.)

Sobre a encampação das empresas de transporte coletivo pela PMC, os empresários também se posicionaram contrariamente.

Diomar Dalledone se mostrou cético ante a possibilidade de o poder público encampar os transportes coletivos, como está sendo reivindicado pelas 32 entidades das quais faz parte o Movimento Contra a Carestia. Ele argumenta que o negócio só dá lucro para os proprietários porque eles trabalham 24 horas por dia no setor, e que “queria ver como a situação ficaria nas mãos do governo, nas mãos de funcionários públicos”. (*O Estado do Paraná*, 26/06/81.)

Fica evidente a influência que os empresários tinham sobre a Prefeitura, impedindo que avançasse a tese da encampação e a presença do Movimento Popular no Conselho Municipal de Transportes. Isto porque o Movimento Popular, estando representado, teria acesso às informações, poderia qualificar-se melhor e dominando este saber o socializaria, ampliando o seu poder. Para os empresários, a participação



do Movimento Popular no Conselho poderia significar a perda do controle sobre ele.

#### Para o Movimento Popular:

Passar a propriedade do sistema de TCU para as mãos do Estado significa retirar de cena um agente cujo comportamento tende a obstaculizar a inscrição de direitos sociais no setor, conforme já se salientou: o poder econômico representado pelos empresários privados do TCU. (DANIEL, 1988, p. 95.)

Também se pensava que, estatizando-se ou encampando-se segundo o Movimento Popular, seria possível baixar o preço das tarifas, mas a relação não é automática, já que os custos dos insumos não são controlados pelo município. Estava presente na estatização a possibilidade de o poder público, ao assumir, tirar os empresários de cena, o que facilitaria a participação popular, já que eles tinham a hegemonia na política de transporte coletivo da capital.

Jaime Lerner terminou sua gestão governando de forma centralizadora e autoritária, não abrindo espaços institucionais à participação popular.

O ano de 1982 revelou um refluxo no Movimento Popular. O máximo que se conseguiu foi a constatação pela Prefeitura da necessidade de aprofundar os estudos técnicos sobre a tarifa.

## **Movimento Popular e Transporte**

### **Coletivo em Curitiba**

Esse refluxo está relacionado com o envolvimento do Movimento Popular nas eleições, inclusive com candidatos nos vários níveis.

As dificuldades de obter vitórias decorriam da hegemonia dos empresários do Transporte Coletivo sobre os poderes executivo e legislativo municipal.

A continuidade da luta na questão do transporte ficou limitada às associações de bairro ligadas às Comunidades Eclesiais de Base (CEBs), pois essas entidades tinham um acúmulo de participação maior nessa luta.

Os resultados das eleições de 1982 revelaram o avanço da oposição. Foi eleito governador do Estado do Paraná José Richa (PMDB), com o compromisso de um governo aberto à participação popular.

Ele nomeou para prefeito da capital o ex-vereador Maurício Fruet (1983-1985), que iniciou sua gestão com o slogan "Curitiba Participativa".

As associações de bairro ligadas às CEBs fundaram no final de 1982 o MAB, que criou uma Comissão de Transportes para dar continuidade à luta. (GARCIA, 1990, p. 101.)

A criação dessa comissão foi fundamental para qualificar os militantes e as lideranças do Movimento Popular no domínio do conhecimento sobre o transporte coletivo. Tornava-se difícil o confronto ou a negociação com a PMC sem o domínio das informações. No embate acabava prevalecendo o discurso oficial devido ao monopólio da informação.



## Ocorre

um primeiro curso, realizado em quatro etapas, do qual participaram cerca de sessenta pessoas. Contou com a presença de representantes do IPPUC, da Secretaria de Transportes do Paraná e do diretor de Planejamento da Prefeitura de Diadema - SP. Em 1984, foi realizado outro debate sobre o tema "Transporte Coletivo e Participação Popular", contando com a presença de um membro da Comissão Popular de Usuários de Transporte Coletivo de Santo André - SP; do Secretário de Transportes do Paraná; de um representante do Movimento de Bairros de Guarulhos - SP e vereador do PT; do diretor do Departamento de Utilidade Pública da Prefeitura Municipal de Curitiba, entre outros. (GARCIA, 1990 , p. 179.)

Nesses cursos, a PMC e o governo do Estado estavam sempre representados, com órgãos específicos de transportes. O MAB também encaminhava as lutas de transportes na Região Metropolitana de Curitiba.

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

O Movimento Popular tinha de se capacitar para enfrentar o discurso competente, que, na afirmação de Chauí, significa:

Em uma palavra: o homem passa a relacionar-se com a vida, com seu corpo, com a natureza e com os demais seres humanos através de mil pequenos modelos científicos nos quais a dimensão propriamente humana da experiência desapareceu. Em seu lugar surgem milhares de artifícios mediadores e promotores do conhecimento que constroem cada um e todos a se submeterem à linguagem do especialista que detém os segredos da realidade vivida e que, indulgentemente, permite ao não-especialista a ilusão de participar do saber. Este discurso competente não exige uma submissão qualquer, mas algo profundo e sinistro: exige a interiorização de suas regras, pois aquele que as não interiorizar corre o risco de ver-se a si mesmo como incompetente, anormal, a-social, como detrito de lixo. (CHAUÍ, 1989, p. 12-3.)

À medida que a liderança do Movimento Popular passou a dominar a linguagem técnica se impôs na discussão com os técnicos da PMC.

Superou, assim, a postura de submissão em que estava colocada pelo discurso competente. Este momento marcou profundamente a história do Movimento Popular em Curitiba, especialmente dos militantes e assessores, pelo salto de qualidade que deram na discussão das tarifas.

Foi o MAB que assumiu a pressão e as denúncias dos

aumentos das tarifas e das irregularidades nas empresas de ônibus, exigindo uma auditoria sobre elas.

Com a posse do prefeito indicado Maurício Fruet (1983-1985), o Movimento Popular realizou o II Encontro de Bairros de Curitiba para uma avaliação e elaboração da pauta de reivindicações. (*Tribuna do Paraná*, 21/03/83.)

Em maio de 1983, realizou-se uma grande concentração no Ginásio do Tarumã em Curitiba, reunindo 15 mil pessoas. Nessa manifestação, o Movimento Popular levou suas reivindicações, fazendo com que o prefeito Maurício Fruet abrisse espaço para negociações.

Nesta oportunidade, o prefeito assumiu o compromisso de debater com as associações e demais entidades que participavam do movimento os futuros aumentos de tarifas. Mas, na seqüência, o prefeito cedeu às pressões dos empresários e decretou aumentos de tarifas sem debater com o Movimento Popular, rompendo o compromisso assumido publicamente.

Deste modo, o prefeito Maurício Fruet mostrou a força que eles tinham sobre as administrações municipais. Para o Movimento Popular ficou evidenciado que não bastava o discurso da democracia participativa do PMDB para que o movimento social tivesse suas reivindicações atendidas.

Esse fato demonstrou que, além do domínio técnico, a mobilização e a pressão popular sobre a PMC eram fundamentais.

O MAB desenvolveu cursos e seminários sobre

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

transporte coletivo para capacitar técnica e politicamente suas lideranças. Com essa iniciativa, foi desenvolvido um conhecimento que colaborou muito para os futuros embates.



Os dirigentes do Movimento Popular foram percebendo o comprometimento da PMC com os empresários do transporte coletivo, à medida que estes iam conseguindo a majoração das tarifas, inclusive usando motoristas e cobradores para pressionar o prefeito e a Câmara Municipal de Curitiba.

A presença de 200 motoristas e cobradores na Câmara, segundo entendimento de alguns vereadores do PMDB, foi articulada por diretores de empresas como forma de pressão. O único vereador a se manifestar abertamente favorável ao reajuste foi Jairo Marcelino, do PDS, que foi motorista de ônibus, argumentando que cerca de 30 mil funcionários das concessionárias poderiam ser demitidos. (*Jornal do Estado*, 01/07/83.)

Os empresários do transporte coletivo saíram em defesa dos diretores do Departamento de Utilidade Pública da PMC, órgão responsável pelos reajustes tarifários. Ao falar à imprensa, o empresário Dante Luiz Francheschi, diretor do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros, afirmou:

“Não concordamos com o posicionamento do MAB ao afirmar que é necessária a formação de uma comissão popular para examinar as planilhas visando coibir fraudes e desmanchar irregularidades”. O Sr. Dante disse que os empresários não são contrários à formação de uma comissão de análise e acompanhamento de tarifas. Entretanto, achou agressiva e infeliz a assertiva dos membros do MAB, pelo fato de existir idoneidade e responsabilidade por parte do Departamento de Utilidade Pública, através de seus diretores no tratamento dos assuntos tarifários. (*Folha Metropolitana*, 06/08/83.)

## **Movimento Popular e Transporte**

### Coletivo em Curitiba

Naquele momento de contestação do cálculo tarifário por parte do Movimento Popular, que era contrário à majoração das tarifas, ficou estranho que os empresários saíssem em defesa do Diretor do Departamento de Utilidade Pública da PMC.

Foi por esses fatos que o Movimento Popular percebeu o jogo de interesses entre os empresários e a PMC. Notou, no processo, que essa era uma luta difícil e precisava ser mais ampla. Portanto, seria necessário envolver outras forças políticas representadas por entidades da sociedade civil, como os sindicatos e os partidos políticos de esquerda. Para alterar a correlação de forças, o apoio dessas entidades e partidos foi fundamental.

Os empresários e o prefeito tiveram de se manifestar e explicar as altas constantes de tarifas, assim como as medidas a serem tomadas para aliviar o usuário de baixa renda do alto dispêndio com o transporte coletivo.

As empresas também usavam seus empregados como poder de pressão sobre o legislativo e o executivo para conseguir os aumentos de tarifas. Esses poderes estavam sob pressão do Movimento Popular e dos empresários. A ação destes últimos se constituía numa jogada para colocar o Movimento Popular contra os trabalhadores das empresas de transporte coletivo, à medida que vinculavam o aumento de salários ao aumento das tarifas.

Com esse tipo de pressão, os empresários conseguiram que a tarifa fosse reajustada para Cr\$ 78,92 e a Prefeitura, beneficiando os empresários, arredondou a tarifa para Cr\$



80,00. É uma diferença significativa, se for calculada sobre 700.000 passagens/dia.

A Prefeitura alegava que, com o contrato vigente, não tinha como segurar os reajustes. (*Tribuna nos Bairros*, 03/07/83.)

O MAB contestou a “desculpa” dos contratos de concessão prorrogados irregularmente em 1981 e sustentou tecnicamente as seguintes irregularidades:

1. pessoal de manutenção superdimensionado;
2. contingência - esse item destinava-se à ampliação das linhas, o que não vinha ocorrendo.

O diretor do Departamento de Utilidade Pública da PMC, responsável pela questão tarifária, reconheceu a validade das denúncias do MAB e prometeu que iria tentar corrigir esses itens no cálculo tarifário, mas afirmou que não dependia dele, que era técnico, mas de uma decisão política.

O trabalho do MAB, por sua Comissão de Transportes, começava a ser respeitado tecnicamente. Porém, como afirmou o diretor do Departamento de Utilidade Pública da Prefeitura, a decisão não era técnica e sim política. Esse era o discurso usado pela tecnoburocracia, tentando separar as decisões técnicas das decisões políticas.

Diante desta afirmação, o MAB foi direto ao prefeito Maurício Fruet denunciar as irregularidades descobertas e cobrar mais uma vez a participação do Movimento Popular nas decisões da tarifa, reafirmando ao prefeito o compromisso que ele havia assumido no II Encontro de Bairro

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

de Curitiba. Diante dessa cobrança, o prefeito adiantou que não tomaria nenhuma decisão de reajuste tarifário em 01/07/83 sem ouvir a população e a Câmara Municipal. (*Tribuna nos Bairros*, 03/07/83, p. 4.)

Uma semana após a audiência, decretou o reajuste das tarifas sem ouvir o Movimento Popular e a Câmara de Vereadores, alegando que cumpria o contrato prorrogado até 1991. (*Jornal do Estado*, 06/07/83.)

Diante dessa postura, o MAB partiu para a ofensiva nas denúncias das irregularidades e exigiu publicamente do prefeito.

A criação de uma comissão mista, com entidades de bairro, economistas e assessores da Prefeitura, que fosse autônoma para verificar junto às empresas de transporte coletivo os custos reais incluídos nas planilhas. (*Tribuna do Paraná*, 07/07/83.)

A Comissão Pontifícia de Justiça e Paz do Paraná sugeriu, em ofício enviado ao prefeito, que acatasse a proposta do Movimento Popular.

Nesta denúncia, o MAB demonstrou com dados oficiais do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes), órgão do governo estadual, que de janeiro de 1979 a junho de 1983 o reajuste do salário mínimo foi de 2.129%, enquanto os reajustes tarifários atingiram 3.378%, dando uma diferença de mais de 1.000%. Na mesma denúncia, o MAB afirmou que, no primeiro semestre de 1983, o reajuste

da tarifa foi de 128%, enquanto o salário mínimo teve um reajuste de 47%.

Devido à elevação brutal da tarifa em relação aos salários, o MAB constatou uma queda de 100.000 passageiros/dia no sistema de transporte de Curitiba. O grande sacrificado nesse processo era o trabalhador, que, sem condições de arcar com as despesas de transporte, tinha que andar a pé ou de bicicleta. O poder municipal não podia continuar ignorando esse sacrifício. (*Folha Metropolitana*, 06/08/83.)

Em novembro de 1983, Maurício Fruet anunciou o aumento da tarifa discutida com os empresários, depois de quinze dias de impasse. Os empresários exigiram uma tarifa de Cr\$ 145,00, enquanto a PMC propunha Cr\$ 126,53.

Vereadores de oposição, as entidades da sociedade civil e o Movimento Popular rejeitaram as duas propostas. Em seu lugar propuseram a tarifa de Cr\$ 100,00, o que foi reforçado pela Comissão Pontifícia de Justiça e Paz.

Durante essa polêmica, que pela primeira vez ocorreu na Câmara Municipal, o MAB continuou denunciando as irregularidades contidas na planilha de custos das empresas, exigindo participação popular, uma auditoria nas empresas e o rompimento dos contratos prorrogados irregularmente até 1991. (*Gazeta do Povo*, 30/11/83.)

A PMC, diante da pressão do Movimento Popular, das entidades, da CJP-Pr e dos vereadores progressistas, retardou o anúncio do aumento da tarifa. Isso levou as entidades e o Movimento Popular a promoverem uma concentração em frente à Prefeitura, exigindo uma posição de Maurício Fruet,

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

que queria uma tarifa de Cr\$ 125,00, finalmente aceita pelos empresários. (*Gazeta do Povo*, 30/11/83.)

A PMC autorizou o reajuste da tarifa para Cr\$ 125,00, com o compromisso dos empresários de aumentarem 10% da frota e não repassarem o reajuste do óleo diesel às tarifas por um período de 100 dias. (*O Estado do Paraná*, 01/12/83.) Houve protestos tanto do Movimento Popular quanto das entidades e da Câmara de Vereadores, que foi desrespeitada na medida em que o prefeito jogou a questão para os vereadores e não respeitou a posição deles e das entidades populares. Os vereadores ligados ao prefeito exigiram o rompimento do contrato e a estatização do transporte coletivo, fortalecendo a posição do Movimento Popular. (*Jornal do Estado*, 02/12/83.)

Ao arbitrar a tarifa em Cr\$ 125,00, o prefeito Maurício Fruet tentou demonstrar sua autonomia frente aos empresários, mas não convenceu os movimentos popular e sindical e os vereadores comprometidos com essa luta.

As denúncias tiveram repercussão na Assembleia Legislativa, onde, no início de 1984, o deputado Roberto Requião, do PMDB, eleito com o apoio do Movimento Popular, propôs o debate sobre a municipalização do transporte coletivo de Curitiba. (*Gazeta do Povo*, 18/02/84.)

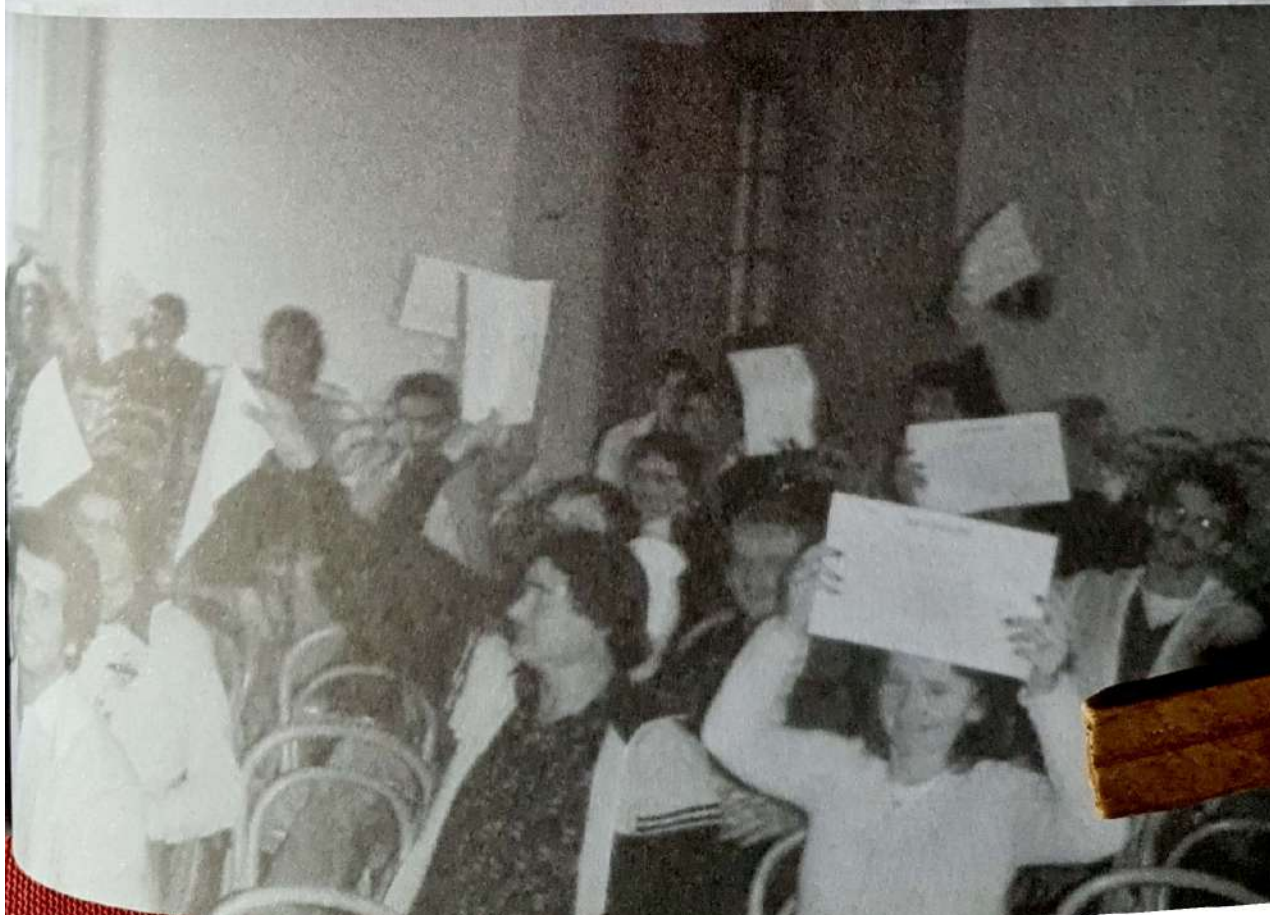
Para o deputado, as empresas deveriam ser fiscalizadas rigorosamente. Ele denunciou que utilizavam peças usadas e lançavam na planilha o preço de peças novas. Com o óleo diesel ocorria a mesma coisa: compravam em grande quantidade e lançavam nos custos os preços de varejo. (*Folha*

Metropolitana, 18 a 24/02/84.)

A PMC, depois dessa pressão popular e temendo reações a um novo aumento das tarifas, resolveu segurar os reajustes, diminuindo o número de ônibus em circulação para reduzir os custos. Com isso, piorou a qualidade do serviço. Os usuários criticaram essa medida de racionalização e a PMC acabou recuando. (*Gazeta do Povo*, 01/03/84.)

Em março de 1984, os técnicos do IPPUC-PMC, ao revisarem a planilha de custos, constataram o que o MAB vinha denunciando há tempo. Havia sérias distorções de dados que vinham comprometendo o cálculo tarifário. (*Jornal do Estado*, 30/03/84.)

O MAB já havia entregue ao prefeito Maurício Fruet uma planilha alternativa de custo tarifário em maio de 1984.



## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

A elaboração dessa planilha alternativa, feita pelo MAB, foi o resultado da qualificação dos assessores e das lideranças, que se prepararam para enfrentar o discurso da competência feito pelos técnicos da PMC. Foi um fato extraordinário e de grande repercussão o Movimento Popular produzir conhecimento técnico e político para enfrentar a tecnoburocracia e os empresários do transporte coletivo. Demonstrou que, dentro dos parâmetros existentes para o cálculo tarifário, era possível baixar o preço da tarifa. O poder público, ao verificar essa planilha alternativa de cálculo tarifário, concordou com ela em vários pontos.

O poder público reconhecia a capacidade técnica do Movimento Popular que, através do MAB, produziu uma planilha de custo, em contraposição à planilha oficial de domínio dos empresários e da PMC.

A elaboração dessa planilha alternativa apresentada pelo MAB contou com a importante assessoria de Amir Khair, que foi secretário de planejamento da Prefeitura de Diadema. Ele assessorou a Comissão de Verificação de Custos Tarifários, a convite das três entidades de bairro: MAB, União Geral e Federação.

### **4.2. Comissão de Verificação de Custos Tarifários**

Finalmente, em decorrência das insistentes denúncias do Movimento Popular, das entidades, da CPJP-Pr e dos parlamentares ligados ao Movimento Popular, e não tendo mais como justificar os constantes aumentos das tarifas de

ônibus, visando evitar o desgaste político que sua administração vinha sofrendo, o prefeito Maurício Fruet baixou o Decreto nº 174, de 05/06/84, criando a Comissão de Verificação de Custos Tarifários. Essa comissão, constituída por membros da PMC, permitia a presença de assessorias das entidades do Movimento Popular.

Foi uma decisão importante e de grande repercussão na luta do transporte coletivo. Pela primeira vez a Prefeitura tomava uma decisão que permitia ao Movimento Popular ter acesso aos dados contábeis das empresas de transporte coletivo da capital. (Diário Oficial do Município de Curitiba, nº 24, p. 3.)

— A comissão, que era extremamente polêmica devido à divergência de interesses, gerou conflitos em seu relatório final, ao confirmar as denúncias do Movimento Popular. Isto está registrado nos estudos de Garcia e Urban:

Esta comissão, num prazo de dois meses, realizou uma auditoria nas empresas de transporte coletivo de Curitiba, abrangendo o período de janeiro de 1983 a julho de 1984, verificando os documentos utilizados no cálculo da tarifa. Desta comissão participavam representantes do MAB, da União Geral, da Federação, vereadores do PDS e do PMDB, a Associação Comercial do Paraná e o IPPUC. (GARCIA, 1990, p. 180.)

A auditoria constatou diversas irregularidades, entre as quais o lançamento de 8.000 km dia que não eram rodados, mas estavam embutidos na tarifa, já que, para o cálculo

## **Movimento Popular e Transporte** Coletivo em Curitiba

tarifário, eram considerados os quilômetros rodados e o número de passageiros transportados. Também foram detectadas irregularidades no gasto de combustível e pagamento de pessoal, além de outros itens que compunham a planilha de custos tarifários. (GARCIA, 1990, p. 180.)

Segundo Urban:

Depois de estudos realizados pela Comissão de Verificação de Custos, foi comprovado que, no cálculo da tarifa, estavam supervalorizados os custos de rodagem (53%), pessoal (15%), despesas administrativas (60%), peças e acessórios (16%) e lubrificantes (8%).

Os mesmos estudos mostravam que, de acordo com o balanço das empresas, o patrimônio líquido do setor evoluiu 52 vezes em 6 anos, enquanto a correção monetária havia crescido 22 vezes e a inflação, 31 vezes.

O selo de garantia de todas essas irregularidades era o contrato firmado entre a PMC e as empresas de transporte coletivo de Curitiba. Portanto, qualquer mudança real na situação tinha como ponto de partida o fim destes contratos. (URBAN, 1987, p. 56.)

Surgiram dois relatórios.

A Comissão de Verificação de Custos elaborou, ao final de seu trabalho, um relatório. O mesmo procedimento foi tomado pelas empresas. Esses relatórios foram votados pelos participantes da comissão, sendo que os representantes do MAB, da União



Geral e da Federação, além do vereador José Felinto do PMDB, votaram a favor do relatório apresentado pela Comissão de Verificação de Custos. Posteriormente, o vereador José Felinto alterou o voto, favorecendo, assim, o relatório dos empresários, no qual votaram também o diretor do Departamento de Utilidade Pública da Prefeitura Municipal de Curitiba, o representante da Associação Comercial do Paraná, o vereador do PDS e o funcionário representante da Prefeitura Municipal de Curitiba. (GARCIA, 1990, p. 181.)

O surgimento de um relatório representando os interesses dos empresários diante do que foi auditado pela comissão revelou quem estava comprometido com o Movimento Popular e com os empresários. Inclusive a mudança de voto do vereador José Felinto, do PMDB, e o voto dos representantes da PMC junto com o vereador do PDS e Associação Comercial revelou de que lado estavam. (GARCIA, 1990, p. 181.)

O trabalho desta comissão foi importante para que o prefeito Roberto Requião anulasse em 1987 os contratos prorrogados ilegalmente na gestão Jaime Lerner em 1981 com os nove empresários do transporte coletivo por um período de dez anos.

A partir da divulgação do relatório, o Movimento Popular, através do MAB e do MLCD - Movimento de Luta Contra o Desemprego, conseguiu criar uma fiscalização popular (e o passe para os desempregados). A PMC autorizou o MAB, a União Geral e a Federação de Bairros a selecionar e contratar

# Movimento Popular e Transporte

## Coletivo em Curitiba

...fiscais populares, ficando 11 para cada entidade. Os fiscais populares trabalhavam 40 horas semanais na fiscalização do transporte coletivo, cobriam trinta e três linhas por semana e recebiam salário da PMC.

FISCALIZAÇÃO POPULAR DE TRANSPORTES

FICHA DE CADASTRO



(20)

Nome: EDY MARIA DE FREITAS  
Data de Nascimento: \_\_\_\_\_ Estado Civil casada  
Endereço: Rua Alberto Pasqualini, 510 Bairro/Vila: Jd. Petrópolis Uberaba Cima  
Associação de Moradores a que pertence: Associação Aproxim  
Entidade: MAB  
Nº da Carteira de Identidade: 3.327.808 CPF: \_\_\_\_\_  
Nº da Carteira de Trabalho: \_\_\_\_\_ Série: \_\_\_\_\_  
TELEFONE PARA RECADOS: 266.7677 /



O MAB preparou esses fiscais através de cursos. Houve muita pressão dos empresários, de motoristas e cobradores fiscais da PMC para acabar com a fiscalização popular. No final de 1985, a PMC se recusou a continuar com a fiscalização

popular. (GARCIA, 1990, p. 181.)

É interessante notar que a decisão do prefeito de criar a comissão foi tomada logo depois que os representantes do Movimento Popular, Sindical, entidades e parlamentares deram entrada numa ação popular junto ao Juiz da Fazenda Pública, requerendo a nulidade dos contratos prorrogados sem concorrência por dez anos pelo prefeito Jaime Lerner em 1981.

Foram as várias ações de mobilização, denúncias parlamentar, sindical, estudantil, com as comissões pastorais e ação jurídica que demonstraram a força do Movimento Popular, que pela pressão conseguiu a Comissão de Verificação de Custos Tarifários. Essa comissão foi determinante para comprovar as irregularidades cometidas pelos empresários durante anos. A PMC, a partir da comprovação das irregularidades, não teve outra alternativa senão incorporar o Movimento Popular à Comissão Municipal de Transportes.



## **Movimento Popular e Transporte**

### **Coletivo em Curitiba**

Ao mesmo tempo que baixava o decreto, o prefeito Maurício Fruet enviava mensagem à Câmara Municipal propondo a participação do MAB, da União Geral de Bairros e do Sindicato dos Economistas no Conselho Municipal de Transportes. (*Jornal do Estado*, 01/06/85.)

Após vários anos de luta, o Movimento Popular conseguia finalmente integrar o Conselho Municipal de Transportes, vencendo a pressão dos empresários, que eram contrários à sua presença nesse conselho. Essa participação era muito importante para se ter acesso aos dados contábeis e informações sobre as empresas e tarifas de ônibus.

Em janeiro de 1986, assumia a prefeitura de Curitiba o prefeito Roberto Requião (1986-1988), do PMDB, que se destacou na oposição que fez a Jaime Lerner, principalmente na questão do transporte coletivo.

Na campanha eleitoral, Requião vinculou seu adversário aos empresários do transporte coletivo. Denunciou que suas administrações anteriores só cuidaram do centro, deixando a periferia abandonada. Procurou assim desgastá-lo, conforme já vinha fazendo como deputado estadual pelo PMDB.

Essa tática eleitoral, aliada às denúncias de irregularidades no transporte coletivo de Curitiba, facilitou a vitória de Requião.

O ano de 1986 foi de pouca mobilização em torno das tarifas, em decorrência do congelamento de preços do Plano Cruzado. Além disso, o governo federal instituiu em 1985 o vale transporte, tornado obrigatório em 1987, diminuindo os gastos do usuário com o transporte.

O prefeito encomendou ao jurista Geraldo Ataliba parecer sobre a nulidade dos contratos prorrogados irregularmente em 1981.

Em 4 de setembro de 1986, Geraldo Ataliba entregou o parecer, no qual concluía pela nulidade dos contratos, necessidade de obtenção da autorização legal para dar as concessões e, em seguida, proceder às licitações. (*O Estado do Paraná*, 21/01/87.)

Os empresários permaneceram numa postura de cautela, na expectativa das mudanças. (*O Estado do Paraná*, 21/01/87.)

A partir desse parecer, o prefeito Roberto Requião passou a anunciar a possível rescisão dos contratos entre a PMC e as empresas de transporte coletivo, cumprindo assim compromissos assumidos durante a campanha eleitoral de 1985.

Com o anúncio do possível rompimento dos contratos, estabeleceu-se, pela imprensa, uma polêmica que envolvia o vereador Rafael Greca de Macedo (PDT), defensor de Jaime Lerner (PDT), e José Maria Correia (PMDB), líder do prefeito Roberto Requião na Câmara Municipal de Curitiba. O primeiro acusava os candidatos que atacavam os empresários de ônibus de terem sido financiados por estes em suas campanhas eleitorais. O segundo pedia que Rafael Greca declinasse os nomes. (*O Estado do Paraná*, 17/01/87.)

Essas denúncias de corrupção envolvendo empresários e vereadores ocorriam periodicamente. Porém, a questão ganhou gravidade com a grande repercussão na imprensa

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

nacional e regional, especialmente com as denúncias da revista *Veja* em dezembro de 1992.

A imprensa nacional e local publicou outra vez essa denúncia, com grande repercussão, obrigando a Câmara Municipal a instalar uma Comissão Parlamentar de Inquérito em março de 1993.

A revista *Veja* publicou uma extensa matéria na qual uma vereadora confessou que recebia dinheiro de empresários e detonou uma guerra de lama em Curitiba: “A vereadora Rosa Maria Chiamulera admitiu no plenário da Câmara que recebeu dinheiro de João Simões para sua campanha, o que é proibido por lei”. (*Veja/Veja Paraná*, nov-dez 1992, p. 11.)

A matéria envolveu vários vereadores no ato de corrupção, inclusive um assessor do prefeito Jaime Lerner (p. 10 e 11). Identificou João Simões como empresário e *lobbysta*. Esses 18 vereadores, pertencentes ao Grupo Pró-Cidade, ficaram sob suspeita, a partir do momento em que seis deles foram filmados visitando a sede do Sindicato das Empresas na gravação que foi ao ar pela TV Educativa. A edição da fita foi acompanhada pelo governador Roberto Requião, o qual envolveu seu inimigo político Jaime Lerner na grave acusação de que todos eles estariam recebendo dinheiro de um “caixa dois” do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Curitiba.

Quatro vereadores do PT pediram uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), mas não conseguiram assinaturas suficientes. Após a repercussão na imprensa escrita e a

denúncia pela TV, os vereadores aprovaram a CPI. Porém, numa tentativa de abafar o caso, criaram também uma CPI das Invasões, com o objetivo de intimidar a bancada do PT. A CPI dos transportes não apresentou resultados, uma vez que o Grupo Pró-Cidade, sendo majoritário, votou pelo seu arquivamento, inocentando os acusados.

Como desdobramento do parecer do jurista Geraldo Ataliba, o prefeito Roberto Requião, em 20 de janeiro de 1987, convocou os empresários para negociar a reformulação dos contratos. Requião anunciou as seguintes propostas de reformulação a partir de fevereiro de 87:

- arrecadação da receita pública e depósito diário em conta bancária da PMC;
- remuneração por quilômetro rodado e não mais por passageiros transportados;
- eliminação das áreas seletivas, acabando com as áreas de atuação específica de uma empresa;
- mudança no cálculo das tarifas; e
- formação gradativa de uma frota pública, criando para isso um fundo para a aquisição de ônibus pela URBS, que passou a gerenciar o sistema de transporte coletivo. (O Estado do Paraná, 20/01/87.)

Na seqüência, ocorreram uma série de reuniões entre a PMC e os empresários do transporte coletivo. Pelas mudanças propostas, as empresas deixaram de ser concessionárias do serviço de transporte e passaram a permissionárias, podendo perder a permissão caso não cumprissem os novos contratos. (O Estado do Paraná, 21/01/87.)

## **Movimento Popular e Transporte** **Coletivo em Curitiba**

Durante o processo de negociação houve um impasse, gerando muitas discussões e contradições entre os empresários e a PMC. Isso impediu a decisão sobre o reajuste tarifário no mês de janeiro de 1987. (*O Estado do Paraná*, 31/01/87.)

Em 30 do mesmo mês e ano, o presidente da URBS, Stênio Jacob, encaminhou ofício ao prefeito Roberto Requião propondo a nulidade dos contratos. (URBS, 30/01/87.)

Na mesma data, o prefeito baixou o Decreto nº 44, declarando a nulidade dos contratos concedidos em 1981 às nove empresas concessionárias do transporte coletivo de Curitiba. (PMC, 30/01/87.)

Em ato imediato, o prefeito baixou o Decreto Municipal nº 45, criando o novo regulamento do transporte coletivo de Curitiba e concedendo as atribuições legais à URBS para planejar, operar, explorar e fiscalizar as permissões de exploração do sistema de transporte coletivo de passageiros, inclusive uma nova planilha de cálculo tarifário.

Imediatamente, a URBS iniciou uma auditoria nas empresas de transporte coletivo, como medida preparatória à implantação do novo sistema. (CURITIBA. Decreto Municipal, nº 44, 30/01/87.)

Os empresários não manifestaram publicamente grande resistência ao novo sistema implantado. Aceitaram receber por quilômetro rodado, o que significa que sua remuneração ocorre independentemente do número de passageiros transportados e parece compensar as perdas das aplicações financeiras. Com a introdução da receita pública, o repasse



aos empresários, por serviço prestado, se dá a cada dez dias.

O fato de os empresários não terem reagido fortemente ao novo sistema de administração do transporte coletivo se deve à manutenção da exploração do serviço. Mantiveram a exclusividade, sem concorrência e com uma receita segura, independentemente da crise, já que recebem por quilômetro rodado.

Essas medidas, resultado de longos anos de lutas, não significavam a estatização, mas um meio mais eficiente de controlar as empresas, seus custos e tarifas. (NEVES, 1988.)

Naquele momento, os empresários não estavam em condições de se impor, uma vez que os contratos foram anulados e eles poderiam perder a concessão.

O prefeito Roberto Requião tinha em mãos um instrumento poderoso, o parecer do jurista Geraldo Ataliba, que poderia causar um grande prejuízo aos empresários, caso resolvesse fazer uma licitação. No entanto, uma medida desse tipo não seria simples, devido ao padrão tecnológico de transporte coletivo implantado em Curitiba, que torna difícil substituir imediatamente as empresas existentes. Empresários de outras cidades operam com ônibus convencionais, bem mais simples que os ônibus expressos. Hoje, com a implantação dos ônibus biarticulados, é ainda mais difícil reverter esse padrão tecnológico, até pelo investimento já realizado.

Dessa forma, o domínio dos empresários do transporte coletivo consolidou-se e o oligopólio foi mantido, já que

## **Movimento Popular e Transporte**

### Coletivo em Curitiba

poucas empresas dominam o mercado.

Na questão das relações trabalhistas, os impasses são transferidos para a PMC, na medida em que o aumento de salários está condicionado à negociação com a URBS. Isso dificulta a greve da categoria e favorece os empresários ao jogarem qualquer reivindicação salarial para o âmbito do poder público local, dificultando as negociações.

O confronto aberto entre a gestão Requião e os empresários de ônibus parece ser um daqueles típicos episódios da história urbana recente do país que, aos olhos do observador, teria provocado mais calor do que luz. Afinal, depois de tantas acusações recíprocas, de tantas ações judiciais, de ameaças e contra ameaças, qual o balanço das transformações operadas por Requião? Objetivamente, é forçoso reconhecer que as mudanças foram, de fato, muito pequenas” (OLIVEIRA, 1995, p. 233).

No aspecto político, a gestão Requião foi um retrocesso em relação à gestão Fruet, na qual o Movimento Popular havia conseguido a Comissão de Verificação de Custos Tarifários, a participação no Conselho Municipal de Transportes e os fiscais populares.

Na gestão Requião, o Conselho Municipal de Transportes foi propositalmente inchado e não se reuniu por quase dois anos, permitindo a majoração das tarifas de forma autoritária.

Na última gestão Lerner, o retrocesso foi ainda maior, com a reformulação do Conselho Municipal de Transportes,

acabando com a participação popular e alterando o Decreto Municipal nº 45, em benefício dos empresários. Hoje não há nenhuma consulta ao Movimento Popular sobre majoração de tarifas ou mudanças no sistema de transporte coletivo.

Afinal, se as mudanças introduzidas por Requião ameaçavam tanto o interesse dos empresários, por que eles hoje estão tão satisfeitos, que nem reivindicam voltar ao sistema anterior? Por que não preferem deixar de receber por quilômetro rodado, voltando a decidir a tarifa e a cobrá-la diretamente do usuário? Na verdade, hoje os empresários consideram a PMC parceira no empreendimento do transporte coletivo de Curitiba.

O sistema implantado por Requião, através do Decreto nº 45, sofreu modificações que agradaram aos empresários, como o fim da frota pública, que para eles era uma ameaça constante. A medida judicial acabou com o fundo da frota pública e concedeu reajuste de tarifas aos empresários, inclusive com direito aos atrasados. A partir daí, houve negociação com o prefeito Jaime Lerner, no início de sua gestão, e os empresários obtiveram parceria para conseguir empréstimo volumoso junto ao BNDES. Estes fatos afastaram qualquer preocupação com a ameaça da estatização, hoje cada vez mais distante, com a política neoliberal em vigor, privatizando as estatais e avançando sobre os serviços públicos, como telecomunicações e outros.

O transporte urbano, apesar do maciço investimento público, é explorado pela iniciativa privada há muito tempo.

## **Movimento Popular e Transporte**

### Coletivo em Curitiba

No entanto, não dá para negar que houve mudanças. O fato de o poder público exercer hoje um controle sobre as empresas de ônibus lhe dá a condição de determinar efetivamente o custo tarifário e, em consequência, definir o valor da tarifa. Outro ganho importante é que o poder público, além de definir a tarifa, tem o poder de decidir sobre a oferta desse serviço. Anteriormente, os empresários decidiam a oferta do transporte e o preço da tarifa, não atendiam à demanda real, pois dentro da ótica do lucro procuravam manter os ônibus com superlotação, sem nenhuma preocupação com a qualidade do transporte para o usuário. Os ônibus tinham uma vida útil muito prolongada, ou seja, os empresários desgastavam o veículo ao máximo. Hoje a situação é oposta. Um ônibus novo representa um custo maior, mas que acaba tendo um impacto na elevação da tarifa. A vida útil do veículo, que no passado era de 10 anos, hoje é de 8 anos, com uma vida média de 3,9 anos. (*Vida Urbana*, p. 39.) Para os empresários, quanto mais ônibus rodando maior o lucro, já que o pagamento é por quilômetro rodado.

Com esses decretos, a PMC passou a ter um controle efetivo sobre o transporte coletivo de Curitiba.

As mudanças revelaram, após muitos anos de lutas, a força do Movimento Popular de Curitiba, que continuou exigindo participação popular nas decisões do poder público.

Por outro lado, a participação popular, na questão dos transportes, não foi a tônica da administração do prefeito Roberto Requião, apesar dos compromissos de campanha.



Sua primeira decisão foi aparentemente democrática, ao ampliar a composição do Conselho Municipal de Transportes de 13 para 225 representantes da sociedade civil, entidades, pessoas, partidos políticos e vereadores. Na verdade, o que ocorreu foi a impossibilidade de “quórum” para deliberar sobre as tarifas do transporte coletivo. Além disso, as reuniões eram convocadas sem prévia informação de dados sobre a planilha de custos, o que dificultava o posicionamento do Movimento Popular.

O prefeito passou a ser criticado sobre a composição e o caráter do conselho, que era consultivo. Para o Movimento Popular, o conselho não era representativo dos verdadeiros interessados nas decisões sobre as tarifas. O conselho foi “inchado” com entidades, pessoas e partidos políticos contrários aos interesses dos usuários, com o objetivo de neutralizar a representação do Movimento Popular. Assim, o

## Movimento Popular e Transporte

### Coletivo em Curitiba

prefeito poderia tomar suas decisões sobre a tarifa sem ouvir o Conselho Municipal de Transportes.

Em virtude dessa nova composição, o prefeito inviabilizou propositalmente o funcionamento do Conselho Municipal de Transportes.

A partir dessa atitude autoritária do prefeito, ignorando o Movimento Popular nas decisões sobre as tarifas de ônibus, ocorreu um confronto, passando o Movimento Popular a cobrar os compromissos de participação popular. (NEVES, 05/04/88.)

Em fevereiro de 1988, a PMC publicou matéria paga na imprensa chamando o Departamento Intersindical de Estudos Estatísticos e Sócio-Econômicos (Dieese) de mentiroso, porque este denunciou um aumento de tarifas acima dos índices inflacionários em 1987. (*Gazeta do Povo*, 11/02/88.) Esse fato gerou uma polêmica e críticas a Requião por ter atacado uma instituição respeitada como o Dieese. (GERMER. *Jornal do PT*, 1988.) Na época, as entidades sindicais e do Movimento Popular defenderam o Dieese.

Em setembro de 1988, os empresários do transporte coletivo publicaram matéria paga, anunciando que estavam recorrendo à Justiça para preservar seus interesses como empresários. Ganharam a ação, acabando com o fundo da frota pública, pois o percentual destinado a isso tornou-se tão pequeno que não permitia ampliá-la. (*Gazeta do Povo*, 09/05/88.) Com essa decisão judicial, os conflitos entre empresários e PMC se ampliaram. (*Correio de Notícias*, 07/05/88.)

Quando Roberto Requião percebeu seu isolamento com

essa derrota na Justiça, convocou o Movimento Popular para lhe dar sustentação no enfrentamento com os empresários. (*O Estado do Paraná*, 28/09/88.) Nessa conjuntura foi criada, a partir de uma reunião para analisar a crise com os empresários, a Associação dos Usuários do Transporte Coletivo e Outros Serviços Públicos de Curitiba e Região Metropolitana, com a finalidade de retomar a luta contra os aumentos constantes das tarifas de ônibus e participar do Conselho de administração da URBS, órgão responsável pelas decisões na política de transportes no município de Curitiba. (Associação de Usuários do Transporte Coletivo, 1988.)

A administração Roberto Requião pôs em prática uma política de colocar pessoas representativas do Movimento Popular em sua administração, contribuindo para sua desmobilização, principalmente com as Administrações Regionais, que cumpriam um duplo papel. Por um lado, pretendia monopolizar no Executivo as práticas clientelistas dos vereadores e, por outro, abrir canais diretos com a população, fragilizando o Movimento Popular e diluindo as lutas reivindicatórias. A desmobilização na área de transportes também se deve à implantação obrigatória do vale transporte em 1987.

#### **4.3. As eleições de 1988 e as novas alterações na política de transporte**

As eleições de 1988 deram a vitória a Jaime Lerner

## **Movimento Popular e Transporte**

### **Coletivo em Curitiba**

(PDT) sobre o ex-prefeito Maurício Fruet (PMDB), candidato de Roberto Requião (PMDB).

Os Movimentos Popular e Sindical obtiveram vitórias expressivas nestas eleições, ao elegerem três vereadores pelo PT: Silvio Miranda, médico da PMC no Posto de Saúde Irmã Araújo, no Boqueirão; Florisvaldo Fier, médico da PMC, assim como Silvio Miranda vinculado ao Movimento Popular de Saúde; e Ângelo Vanhoni, vinculado ao Movimento Sindical. Começa, assim, a mudar a composição da Câmara Municipal, com a representação popular e sindical.

Em maio de 1989, através do Decreto Municipal nº 247, Jaime Lerner, sem consultar os antigos conselheiros, regulamentou a nova constituição, estrutura, composição e atribuições do Conselho Municipal de Transportes, manteve seu caráter consultivo e reduziu seu número para 17 representantes, sendo a maioria ligados à PMC. (Diário Oficial do Município de Curitiba, 30/05/89.) O decreto mantinha, ainda, a representação do Dieese, reduzia o número de representantes das associações de bairro de três para um e delegava ao prefeito a função de presidente e a prerrogativa da convocação. Nessa composição, a maioria do conselho era representada por entidades empresariais e por órgãos e instituições públicos, caracterizando um retrocesso das conquistas do Movimento Popular.

Apenas em julho de 1989 o prefeito solicitou às entidades que indicassem seus representantes. (*O Estado do Paraná*, 27/07/89.) Os reajustes tarifários, num total de seis, baixados pela administração Lerner sem consulta ao Conselho Municipal



de Transportes, geraram uma forte crítica do Movimento Popular e dos partidos políticos (PMDB e PT).

As entidades decidiram, além de continuar as denúncias, entrar com uma ação popular contra o reajuste de julho de 1989. (*Gazeta do Povo*, 22/07/89.)

Em 1991, através do Decreto Municipal nº 210, o prefeito Jaime Lerner fez algumas mudanças na Lei Municipal nº 7556 de 17/10/1990, por ele sancionada, alterando novamente o regulamento do transporte coletivo de Curitiba estabelecido pelo Decreto Municipal nº 45 de Roberto Requião. (NEVES & BONATO, 1994.)

Com as alterações do Decreto Municipal nº 210, foram determinados o fim da frota pública, o fim da reversão de frota e mudanças no cálculo de capital, medidas essas que beneficiaram os empresários. Esse decreto foi um retrocesso em relação ao Decreto Municipal nº 45.

## 5. Considerações finais

---

A partir da análise das reivindicações, da organização e da mobilização do Movimento Popular na questão do transporte coletivo e das medidas adotadas pelas administrações municipais de Maurício Fruet e Roberto Requião, no controle sobre as empresas de transporte, ficam evidentes as contribuições do Movimento Popular nas mudanças da política de transporte coletivo de Curitiba, tais como:

- Reconhecimento por parte da PMC das irregularidades cometidas pelas empresas de transporte coletivo;
- Criação da Comissão de Verificação de Custos Tarifários;
- Anulação dos contratos de concessão de exploração dos transportes coletivos, através do Decreto Municipal nº 44 de 31/01/87, do prefeito Roberto Requião, após o parecer do jurista Geraldo Ataliba;
- Edição do Decreto Municipal nº 45 pelo prefeito Roberto Requião, instituindo o novo regulamento do transporte coletivo com gerenciamento público do transporte coletivo, fundo da frota pública, receita pública e pagamento por quilômetro rodado;
- Avanço do poder público no controle do sistema de transporte coletivo em relação ao que existia anteriormente, quando havia o domínio absoluto dos empresários sobre a política de transporte;
- Continuidade da influência dos empresários do

## **Movimento Popular e Transporte** **Coletivo em Curitiba**

transporte coletivo no poder público pela prevalência de seus interesses, como evidenciado nas denúncias de corrupção de vereadores nas campanhas eleitorais;

- Retorno ao bom entendimento entre os empresários do transporte coletivo e o poder público municipal, superando como os próprios empresários reconhecem a fase de conflitos;

- Participação popular no Conselho Municipal de Transporte e no Conselho Administrativo da URBS que, mesmo em minoria, significou uma importante vitória do Movimento Popular no processo de efetivação de direitos, conquista da cidadania e construção da democracia;

- Ampliação da prática e da visão política do Movimento Popular, através de articulação das associações de bairro com as demais entidades da sociedade civil, que possibilitaram o fortalecimento e avanços nas lutas sociais urbanas em Curitiba, assim como sua melhor qualificação para enfrentar novos embates.

- Avanço no campo institucional com a eleição de candidatos oriundos do Movimento Popular e Sindical para a Câmara de Vereadores, significando um reforço a retomada recente do Movimento Popular em Curitiba, com novas ocupações de terras, com a consolidação do Movimento Xapinhal, que congrega as associações de bairro do Xaxim, Pinheirinho e Boqueirão que sucede o MAB e hoje articuladas com a recém-criada Central dos Movimentos Populares. A Federação de Bairros do Paraná e a União Geral também ressurgem, assumindo a luta pela moradia.

· Refluxo do Movimento Popular em Curitiba a partir de 1987, reflexo por um lado da incorporação de grande parte das reivindicações, da cooptação por parte das administrações do PMDB de quadros importantes do Movimento Popular e, por outro lado, da utilização das administrações regionais, atendendo diretamente a população, colocando a PMC mais próxima dos bairros e neutralizando a capacidade de mobilização das entidades gerais como o MAB, a União Geral e a Federação de Bairros.

A desmobilização está relacionada também com a concepção de democracia de Roberto Requião, que entendia que o povo o escolheu através de um programa de governo, estando assim legitimado para governar, reforçando a democracia representativa e negando a democracia direta. Acabou assim exercendo uma forma de governo que ele sempre combateu no passado, o governo autoritário, e pelo qual se projetou e fez sua carreira política, tornando-se governador do Estado em 1989 e senador da República em 1994.

O processo de abertura política também contribuiu para esse refluxo do Movimento Popular à medida que há uma dispersão de forças em direção aos partidos políticos e a outras frentes de luta.

· A desativação do Conselho Municipal de Transportes na gestão Requião contribuiu para o refluxo do Movimento Popular na medida em que, não tendo mais representação institucional nesse conselho, não consegue obter

## **Movimento Popular e Transporte**

### Coletivo em Curitiba

informações, o que dificulta a discussão e mobilização do Movimento Popular.

· O retorno à cena política de Jaime Lerner, como prefeito de Curitiba em 1989, pelo PDT, derrotando o PMDB de Roberto Requião, demonstra a capacidade das elites de se reciclarem e reproduzirem no poder. Jaime Lerner retornou com votação expressiva e fez seu sucessor no primeiro turno das eleições de 1992, o ex-vereador e deputado estadual Rafael Greca de Macedo, também do PDT, sendo que ambos passaram pelo PDS.

É também o retorno da velha forma de fazer política, autoritária e excludente em relação ao Movimento Popular nas decisões das políticas públicas.

## Bibliografia

---

- AFFONSO, Maria R.; Somarriba, Maria M. & Valadares, Maria G. *Lutas urbanas em Belo Horizonte*. Rio de Janeiro: Vozes; 1984.
- AFFONSO, Nazareno S.; ANDRADE, P.; SILVA, A.; STANFACKAR, D. E.; SOUZA LIMA, S. Transporte e periferia. *Espaço de debates*, São Paulo, 7. 1982.
- AFFONSO, Nazareno S. *Manifestações populares nos transportes de São Paulo*. São Paulo: SMT, 1984. fotocopiado.
- ÁLVARO, L. & PANTAJA, L. Urbanização e conflitos urbanos e conflitos urbanos: o caso do Recife. *Cadernos do Ceas*. Salvador, 49. 1977.
- AVANCINI, Sérgio & TREVOR, Vicente (orgs). *Poder local e constituinte*. São Paulo: EDUC, 1987.
- BACHA, Eduardo L. *Os mitos de uma década*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.
- BARREIRA, Yrlys. *Esse objeto movimentos sociais urbanos: Novas e velhas querelas*. Águas de São Pedro; XII ANPOCS; 1988.
- BARREIRA, Yrlys. *Movimentos urbanos e políticas: questões de teoria e prática*. Águas de São Pedro; XI ANPOCS; 1987.
- BASSEGIO, Luis (Pe.) et alli. *Campesinos y agricultura en zona de frontera agrícola*. Hernandarias: Centro de Estudios Migratorios del Bispado de Foz de Iguazú /

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

- Programa de Ayuda Cristiana da Prelatura de Alto Paraná, 1985.
- BASTOS, Ana Cecília de Souza. O movimento popular em São Paulo: uma leitura. *Cadernos do Ceas*. Salvador, 72, mar. 1981.
- BAVA, Silvio Caccia. *Práticas cotidianas e movimentos sociais: elementos para a reconstituição de um objeto de estudo*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 1983.
- BERTUCCI, Ademar de Andrade. *A construção do sujeito no contexto dos excluídos: caso e projetos alternativos comunitários (PACS) da Caritas Brasileira*. Dissertação de Mestrado, UNB, 1995.
- BORJA, Jordi. *Movimientos sociales urbanos*. Buenos Aires: SIAP, 1975.
- BOSCHI, Renato Raul (org.). *Movimentos coletivos no Brasil urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1983.
- BOSI, Alfredo. O trabalho dos intelectuais segundo Gramsci. *Debate e Crítica*, São Paulo, 6, jul. 1975.
- CACCIA BAVA, Silvio A. *Práticas cotidianas e movimentos sociais*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 1983.
- CALDEIRA, Tereza Pires. *A política dos outros*. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- CARDOSO, Ruth. A trajetória dos movimentos sociais. In: DAGNINO, Evelina. *Anos 90: política e sociedade no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 81-90.
- CARDOSO, Ruth. *Movimentos sociais na América Latina*.

*Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, 1(3), fev. 1987.

CARDOSO, Ruth. Movimentos sociais urbanos: balanço crítico. In: ALMEIDA, Maria Herminia (org.). *Sociedade e Política no Brasil pós-64*. São Paulo: Brasiliense, 1983.

CARVALHO, Inaiá M. M. de & LANIADO, Ruthy Nádia. Transição democrática, políticas públicas e movimentos sociais. MOURA, Alexandrina Sobreira (org.). *O Estado e as políticas públicas na transição democrática*. Campinas: Editora da Unicamp, 1989.

CASTELLS, M. A intervenção administrativa nos grandes centros urbanos. *Espaço e Debates*, São Paulo, 6; jun. 1982.

CASTELLS, M. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

CASTELLS, M. *Lutas urbanas e poder político*. Porto (PO) : Afrontamento, 1976.

CASTELLS, M. *Movimentos sociales urbanos*. Madrid: Siglo Veintiuno, 1979.

CASTRO, Antonio B. A política energética em questão. In: TAVARES, Maria da Conceição & DIAS, Maurício (org.) *A economia política da crise*. Petrópolis: Vozes; Rio de Janeiro: Achiamé, 1982.

CEFURIA. Boletim informativo. n. 3. agosto. 1994.

CHAUÍ, Marilena. *Cultura e democracia*. São Paulo: Cortez, 1989.

CHIZZOTTI, Antonio. *Pesquisa em ciências humanas e sociais*. São Paulo: Cortez, 1991.



## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

- CNBB. *Estudos 30*. São Paulo, Edições Paulinas, Brasília, 1981.
- CNBB. *Estudos 54*. São Paulo, Edições Paulinas, Brasília, 1987.
- CODESUL. *Os migrantes na área metropolitana de Curitiba*. Curitiba: Codesul, 1979.
- DANIEL, Celso. *Movimentos sociais em transporte coletivo*. São Paulo: Educ, 1988.
- DANIEL, Celso. *Participação popular em transporte por ônibus: a experiência da associação de usuários de transportes coletivos de Santo André*. São Paulo: SMT; 1984. Fotocopiado.
- DIÓGENES, Glória Maria dos Santos. *A constituição da identidade política nos movimentos sociais urbanos em sua relação com o Estado*. Águas de São Pedro: XII ANPOCS, 1988.
- DOIMO, Ana Maria & BANCK, Gert. *Novas forças, velhos limites*. Campos do Jordão: X ANPOCS 1986.
- DOIMO, Ana Maria; DOXSEY, Jaime & NETO, Roberto Beling. *Os novos movimentos sociais: teoria e prática*. *Ciências Sociais Hoje*, São Paulo, 1986.
- DURHAN, Eunice. *Movimentos sociais: a construção da cidadania*. *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo, 10; 1984.
- EVERST, T.; PLANTAMBERG, C. M. & SPESSART, S. *Movimentos de bairro e Estado lutam na esfera da reprodução na América Latina*. São Paulo: CEDEC; Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- FARRET, Ricardo & SCHMIDT, Benício. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Zahar, 1986.
- FASE. *Articulação das lutas urbanas: uma diversidade de caminhos*. *Proposta*, Rio de Janeiro, 13(39), fev. 1989.

- FASE. Associação de moradores e participação popular: a luta dos loteamentos clandestinos. *Proposta*, Rio de Janeiro, 29, abr. 1986.
- FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo: Difel, 1976.
- FENELON, Déa R. Trabalho, cultura e história social. *Projeto História*, EDUC, São Paulo, 4, 1984.
- FLEISCHFRESSER, Vanessa. *Modernização tecnológica da agricultura*. Curitiba; Livraria Chaim, 1988.
- FOCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal, 1990.
- GABRIEL, Thereza Cristina. *Transporte coletivo urbano em Curitiba de 1982 a 1992*. Monografia de conclusão do curso de Economia, UFPR, 1993, mimeo.
- GARCIA, Maysa Dias. *O MAB - Movimento de Associações de Bairro de Curitiba e Região Metropolitana e a construção de uma nova prática política*. Dissertação de Mestrado; UFSC, 1990.
- GERMER, Claus M. *Acumulação do capital e monetarização da agricultura brasileira*. Anais do XI Encontro de Geografia Agrária; Maringá; 1992.
- GERMER, Claus M. O milagre brasileiro e o Norte Velho do Paraná: concentração fundiária e despovoamento rural. *Caderno Justiça e Paz*, Curitiba, 4, dez. 1982.
- GERMER, Claus. O neopopulismo e o transportes coletivos. *Jornal do PT*, Curitiba, mar. 1988.
- GOHN, M. Da Glória. *A força da periferia*. Petrópolis: Vozes, 1985.

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

- GOHN, M. Da Glória. *Classes populares, periferia urbana e movimentos sociais urbanos*. São Paulo: USP, 1979.
- GOHN, M. Da Glória. *Luta pela moradia popular em São Paulo*. Águas de São Pedro; XI ANPOCS, 1987.
- GOHN, M. Da Glória. *Lutas pela moradia popular em São Paulo*. Tese de Livre Docência, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, 1987.
- GOHN, M. Da Glória. *Movimento social e luta pela moradia*. São Paulo: Loyola, 1991.
- GOHN, M. Da Glória. *Paradigmas teóricos metodológicos básicos na produção sobre movimentos sociais urbanos*. Águas de São Pedro; XII ANPOCS; 1988.
- GOHN, M. Da Glória. *Reivindicações populares urbanas*. São Paulo: Cortez, 1982.
- GONDIM, Linda Maria. *Os movimentos sociais urbanos e a questão da organização e a democracia interna*. Águas de São Pedro, XII ANPOCS, 1988.
- GUTIEREZ, Fernando Calderon y SANTOS, Mario R. *Movimientos sociales y democracia: los conflictos por la constitucion de un nuevo ordem*. Buenos Aires: Clasco, 1987.
- IANNI, Otávio. *O Estado e planejamento econômico no Brasil: 1930-1970*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.
- IPARDES - Fundação Edison Vieira. *As migrações e a transformação da estrutura produtiva e fundiária no Paraná*. Curitiba, 1983.
- IPARDES. *O Paraná (re)inventado*. Curitiba: IparDES, 1989.
- IPPUC. *Memória da Curitiba Urbana*, v. 1/7, 1991.

- IPPUC. *Recuperação urbana das áreas periféricas*. Curitiba: IPPUC, 1985.
- JACOBI, Pedro & NUNES, Edison. Movimentos sociais urbanos na década de 80: mudanças na teoria e na prática. *Espaço e Debate*, São Paulo, 10, 1983.
- JACOBI, Pedro. Movimentos populares urbanos: participação e democratização. *Ciências Sociais Hoje*, São Paulo, 2, 1983.
- JACOBI, Pedro. *Movimentos por melhores condições de saúde*. São Paulo: CEDEC, 1981. mimeo.
- JACOBI, Pedro. *Movimentos sociais e políticas públicas*. São Paulo: Cortez, 1989.
- JACOBI, Pedro. Movimentos sociais urbanos numa época de transição: limites e potencialidades. SADER, Emir (org.). *Movimentos sociais na transição democrática*. São Paulo: Cortez, 1987.
- JACOBI, Pedro. Prefeituras democráticas, movimentos populares e poder local: participação, cooptação ou autonomia? *Espaço e Debates*, São Paulo, maio 1983.
- KHOURY, Yara Maria S.; PEIXOTO, Maria do Rosário C. & VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo. *A pesquisa em história*. São Paulo: Ática, 1989.
- KOWARICK, Lúcio (org.). *As lutas sociais e a cidade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra/ UNRISD, 1988.
- KOWARICK, Lúcio et alii. *Cidade: usos e abusos*. São Paulo: Brasiliense, 1978.
- KOWARICK, Lúcio. Movimentos urbanos no Brasil contemporâneo: uma análise da literatura. *Revista*

## Movimento Popular e Transporte

Coletivo em Curitiba

- Brasileira de Ciências Sociais*, 1(3), São Paulo, fev. 1987.
- KRISCHE, Paulo & WARREN, Ilse Scherer. *Uma revolução no cotidiano? Os movimentos sociais na América do Sul*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- KRISCHE, Paulo (org.). *Terra de habitação x terra de espoliação*. São Paulo: Cortez, 1984.
- LACLAU, Ernetos. Os novos movimentos sociais e a pluralidade social. *Revista de Ciências Sociais*, 11(2), São Paulo, out. 1986.
- LAMOUNIER, Bolivar & RODRIGUES, Leôncio. Os transportes na vida do trabalhador. *Revista dos Transportes Públicos*, 5(17), São Paulo, 1982.
- LEÃO, Igor Z. C. Carneiro. *O Paraná nos anos setenta*. Curitiba: Ipardes/Concitech, 1989.
- LEEDS, Antony & LEEDS, Elizabeth. *A sociologia no Brasil urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.
- LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política*. Barcelona: Península, 1976.
- LEFEBVRE, Henri. *La revolución urbana*. Madrid: Alianza, 1970.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Documentos, 1969.
- LOJKINE, Jean. *O Estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981.
- MARTINE, George & GARCIA, Ronaldo C. *Os impactos sociais da modernização agrícola*. São Paulo: Caetés, 1987.
- MARX, Karl. *Para a crítica da economia política*. São Paulo: Abril, 1974.

MARZULO, Darcy R. *Boletim de análise conjuntural*, 8(5). 1986.

MELLO, José C. *Transportes e desenvolvimento econômico*. Brasília: EBTU, 1984.

MOISÉS, José A. A experiência de mobilização popular em São Paulo. *Contraponto*, São Paulo, 3, 1978.

MOISÉS, José A. Contradições urbanas, movimentos sociais e Estado. *Revista de Cultura e Política*, São Paulo, 1, ago. 1979.

MOISÉS, José Álvaro et alii. *Cidade, povo e poder*. São Paulo: CEDEC; Rio Janeiro: Paz e Terra, 1982.

MOURA, Rosa; ULTRAMARI, Clovis & CARDOSO, A. RMC: O censo confirma a metropolização. In: *Metrópole. Grande Curitiba: Teoria e Prática*. Ipardes: Curitiba, 1994. p. 21-31.

NEVES, Lafaiete & BONATO, Silvia. *Análise comparativa da Lei 7556 e Decreto nº 210*. Curitiba, 1994. Datilografado.

NEVES, Lafaiete S. et alii. Violência e organização popular. *Cadernos de Justiça e Paz*, Curitiba, 5, fev. 1993.

NEVES, Lafaiete Santos & ROLIM, Maria do Carmo Rolim M. Migrante: o expulso da terra. *Cadernos de Justiça e Paz*, Curitiba, 2(2): 28-39, jun. 1981.

NEVES, Lafaiete Santos; CARVALHO, Gilberto & OLIVEIRA Filha, Elza Aparecida de Oliveira. Contribuição ao estudo do movimento operário no Paraná: Greves nas indústrias da construção civil e metalúrgica. *Cadernos de Justiça e Paz*, Curitiba, 3(4): 13-36, dez. 1982.

NEVES, Lafaiete. Transporte coletivo: gerenciamento ou

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

- estatização. *Indústria & Comércio*, Curitiba, 05 abr. 1988.
- NUNES, Edison. *Carências urbanas e políticas: dois estudos de sociedades de amigos de bairros da região metropolitana de São Paulo durante a transição política*. Dissertação de Mestrado, USP, 1987.
- NUNES, Edison. Inventário dos quebra-cabeças nos trens e ônibus em São Paulo e Rio de Janeiro. In: *cidade, povo e poder*. São Paulo: CEDEC; Rio Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- NUNES, Edison. *Movimentos e práticas urbanas no Brasil: problemas da democratização do poder local na transição inclusiva*. Campos do Jordão, X ANPOCS, 1986.
- NUNES, Edison. *Movimentos reivindicatórios e a abertura política: uma hipótese*. Águas de São Pedro, XII ANPOCS, 1988.
- NUNES, Guida. *Favela: resistência pelo direito de viver*. Petrópolis: Vozes, 1980.
- OLIVEIRA, Denison de. *A política do planejamento urbano: o caso de Curitiba*. Tese de doutorado, Unicamp, 1995.
- OLIVEIRA, Francisco. A economia brasileira: crítica à razão dualista. *Estudos Cebrap*, São Paulo 2, 1972.
- OLIVEIRA, Francisco. O Estado e o urbano. *Espaço e debate*, São Paulo, 6, 1982.
- OLIVEN, George. *Urbanização e mudança social no Brasil*. Petrópolis: Vozes,
- PELIANO, Ana. *Mapa da fome*. Brasília: IPEA, 1993.
- PEREIRA, Bresser. O governo da cidade e a utopia. *Espaço e*

- debate*, São Paulo, 1982.
- PILLER, Marco & FRANCHIN, Luiz. *Participação comunitária nas decisões de transporte no município de São Paulo*. São Paulo: CMTCC, 1984.
- PINHEIRO, Paulo Sérgio (coord.). *O Estado autoritário e movimentos populares*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.
- POLIS. *Movimento popular: lutas populares urbanas - articulação e unificação*. São Paulo: POLIS/CPV, 1989.
- REZENDE, Jô. *Como se faz a luta de bairros*. Petrópolis: Vozes; Rio de Janeiro: IBASE, 1985.
- RIBEIRO, Luiz C. de Queiroz. *A acumulação urbana e a cidade: reflexões sobre os impasses atuais da política urbana*. *Ciências Sociais Hoje*, São Paulo, 1986.
- RIZZO, Elda. *Da cidade planejada à cidade expoliada: um estudo sobre o movimento social de apropriação do espaço urbano da Comunidade Santo Inácio de Loyola, Boqueirão, Curitiba*. Tese de Doutorado, PUC-SP, 1994.
- ROIO, José Luiz Del. *Movimentos populares no Brasil*. São Paulo: Global, 1986.
- ROLIM, Maria do Carmo M. B. *Favela. Movimentos associativo e planejamento urbano em Curitiba*. Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro, IUPERJ, 1985.
- ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- ROSA, Maria Arlete. *Movimento de associações de moradores e amigos de bairros de Curitiba: resgate e sua trajetória*



## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

- a partir da constituição - as relações sociais educativas - 1977-1983. Dissertação de Mestrado, PUC, 1991.*
- SADER, Eder. *Quando novos personagens entraram em cena.* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- SADER, Emir (org.). *Movimentos sociais na transição democrática.* São Paulo: Cortez, 1988.
- SANCHEZ GARCIA, Fernanda. *Curitiba imagem e mito: por onde andam as nossas idéias.* Trabalho apresentado no V Congresso Brasileiro de Geógrafos: "Velho mundo novas fronteiras". Julho, 1994, Curitiba. Fotocopiado.
- SANCHEZ GARCIA, Fernanda. *Curitiba imagem e mito: reflexão acerca da construção social de uma imagem hegemônica.* Dissertação de Mestrado, UFRJ, 1993.
- SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. *Movimentos urbanos no Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. Velhas novidades nos modos de urbanização brasileiros. VALLADARES, Lúcia do Prado (org.). *Habitação em questão.* Rio de Janeiro: Zahar, 1980.
- SANTOS, Nilda J. & BRAGLIA, Jeanine. *Participação comunitária no SMT.* São Paulo: SMT, 1984. Fotocopiado.
- SANTOS, Nilton. *Ensaio sobre a urbanização latino-americana.* São Paulo, Hucitec, 1982.
- SILVA, Ana Amélia. *Relações entre transportes, emprego e renda: relatório Interno da Emplasa.* São Paulo, 1981, fotocopiado.
- SILVA, José Graziano. *A modernização dolorosa.* Rio de

- Janeiro: Zahar, 1982.
- SILVA, Luiz Antonio Machado & ZICCARDI, Alícia. Notas para uma discussão sobre movimentos sociais urbanos. *Ciências Sociais hoje*, São Paulo, 2, 1983.
- SILVA, Luiz Antonio Machado. *Para repensar o paradigma dos movimentos sociais urbanos*. Campos do Jordão, X ANPOCS, 1986.
- SINGER, Paul & BRANT, Vinícius Caldeira (org.). *São Paulo: povo em movimento*. São Paulo: CEBRAP; Petrópolis: Vozes, 1980.
- SINGER, Paul e BRANT, Vinícius Caldeira (org). *São Paulo: o povo em movimento*. Petrópolis: Vozes, 1980.
- SINGER, Paul. O plano diretor de São Paulo (1989-1992): a política do espaço urbano. MAGALHÃES, Maria Cristina R. (org.). *Na Sombra da Cidade*. São Paulo: Escuta, 1995.
- SINGER, Paul. *Repartição de renda pobres e ricos sobre o regime militar*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1985.
- STANFACKAR, D. O movimento popular de transporte em Taboão da Serra Embu. *In: I encontro sobre participação comunitária em decisões de trânsito e transporte*. São Paulo: SMT, 1984.
- TAVARES, Maria da Conceição. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 1974.
- TELLES, V. S. & CACCIA BAVA, S. O movimento dos ônibus: a articulação de um movimento reivindicatório na periferia. *Espaço e Debates*, São Paulo, 1, 1981.
- URBAN, Teresa. *Transporte coletivo*. Curitiba: Prefeitura

## Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

- Municipal de Curitiba, 1987.
- VALLADARES, Lícia & BOSCHI, Renato Raul. Problemas teóricos na análise de movimentos sociais: comunidade, ação e o papel do Estado. *Espaço e Debates*, São Paulo, 8, jan. 1983.
- VELHO, Gilberto (coord.). *O desafio da cidade*. Rio de Janeiro: Campus, 1980.
- VIGEVANI, Túlio. Movimentos sociais na transição brasileira: a dificuldade de elaboração do projeto. *Lua Nova*, São Paulo, jun. 1989.
- VILLAS-BOAS, Renata (org). *Participação popular nos governos locais*. São Paulo: Polis, 1994.
- WARREN, Ilse Scherer. *Movimentos sociais*. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 1984.
- WEFFORT, Francisco C. *Por que democracia?* São Paulo: Brasiliense, 1984.

### Artigos de Jornal

- Boca no Trombone*, Curitiba. abr. 1981.
- Correio de Notícias*, Curitiba, 07 maio 1988.
- Diário do Paraná*, Curitiba, 09 jul. 1981.
- Diário do Paraná*, Curitiba, 28 jun. 81.
- Diário Oficial do Município de Curitiba*, Curitiba, nº 24
- Folha Metropolitana*, Curitiba, 06 ago. 1983.
- Folha Metropolitana*, Curitiba, 18 - 24 fev. 1984.
- Gazeta do Povo*, Curitiba, 01 mar. 1984.
- Gazeta do Povo*, Curitiba, 05 maio 1987.

*Gazeta do Povo*, Curitiba, 09 maio 1988.  
*Gazeta do Povo*, Curitiba, 11 fev. 1988.  
*Gazeta do Povo*, Curitiba, 11 mar. 1982.  
*Gazeta do Povo*, Curitiba, 18 fev. 1984.  
*Gazeta do Povo*, Curitiba, 22 jul. 1989.  
*Gazeta do Povo*, Curitiba, 30 nov. 1983.  
*Jornal do Estado*, Curitiba, 30 mar. 1984.  
*Jornal do Estado*, Curitiba, 01 jul. 1983.  
*Jornal do Estado*, Curitiba, 01 jun. 1985.  
*Jornal do Estado*, Curitiba, 02 dez. 1983.  
*Jornal do Estado*, Curitiba, 06 ago. 1983.  
*Jornal do Estado*, Curitiba, 06 jul. 1983.  
*O Estado do Paraná*, Curitiba, 01 dez. 1983.  
*O Estado do Paraná*, Curitiba, 07 jul. 1983.  
*O Estado do Paraná*, Curitiba, 17 jan. 1987.  
*O Estado do Paraná*, Curitiba, 20 jan. 1987.  
*O Estado do Paraná*, Curitiba, 21 jan. 1987.  
*O Estado do Paraná*, Curitiba, 25 jun. 1981.  
*O Estado do Paraná*, Curitiba, 27 jul. 1989.  
*O Estado do Paraná*, Curitiba, 28 ago. 1988.  
*O Estado do Paraná*, Curitiba, 28 fev. 1987.  
*O Estado do Paraná*, Curitiba, 31 jan. 1987.  
*Tribuna do Paraná*, Curitiba, 21 mar. 1983.  
*Tribuna do Paraná*, Curitiba, 30 nov. 1983.  
*Tribuna nos Bairros*, Curitiba, 03 jul. 1983.  
*Veja Paraná*, Curitiba, 49, nov.-dez. 1992.  
*Vida Urbana*, São Paulo, out. 1992.

# Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

## Leis e Decretos

CURITIBA. Decreto Municipal nº 44. 30/01/1987.

CURITIBA. Decreto Municipal nº 45. 30/01/1987.

CURITIBA. Decreto Municipal nº 210.

CURITIBA. Lei Municipal nº 7.556. 17/10/1990.

<sup>1</sup> Nesta época, Gilberto Carvalho era coordenador da Comissão Pastoral Operária do Paraná e da Oposição Metalúrgica de Curitiba.

<sup>2</sup> Everlindo Henklein é economista da Secretaria Estadual da Fazenda e foi assessor da Comissão Pastoral Operária.

<sup>3</sup> Pe. Miguelangelo Romero era secretário do Regional Sul II da CNBB e atualmente é vigário da Paróquia São Pedro no Xaxim, em Curitiba.

<sup>4</sup> Além de Manoel Proença, mais dois candidatos do PT a vereador atuavam nas CEBs: Benedito Arantes, do Jardim Paranaense, e Vitório, do Alto-Boqueirão.

<sup>5</sup> Os dados a seguir são fornecidos pela URBS e IPPUC e Gabriel (1993).

## CONSELHO POLÍTICO CEFURIA 2005-2007

Adenival Alves Gomes

Adiles Jovina Zangrande

André Langer

Fernanda Striker Fernandes Baggio

Gisele Carneiro

Gustavo Erwin de Oliveira Kuss

Liliane Santana da Silva

Lourdes Marchi

Lucimara das Graças G. C. de Oliveira

Luiz Fernandes Bastos

Márcia Carneiro Knapik

Maria Cristina Hein Lacerda

Maria das Dores Tucunduva Santos

Maria Lúcia Tucunduva Menocin

Marli Aparecida de Oliveira Gonçalves

Michelangelo Ramero (Pe. Miguel)

Moema Hofstaetter

Salete Bagolin Bez

Silvio Miranda

Viviane Aparecida de Lara

Waldemar Simão Júnior

# Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba

---

Série "Memória das Lutas  
Populares no Paraná Pós-Ditadura Militar" ③

O livro de Lafaiete Santos Neves constitui um vívido relato de um dos episódios que compôs a luta pelos direitos dos trabalhadores no Brasil, cujo palco foi a região metropolitana de Curitiba. Trata-se do processo de luta pela melhoria do transporte coletivo. Embora localizado geograficamente, porém, este episódio é plenamente representativo do grande mosaico de iniciativas populares que se multiplicaram pelo Brasil afora a partir, principalmente, de 1975. Percebem-se nele os elementos essenciais da maior parte dos processos de lutas populares que ocorreram naquele momento da história brasileira. Além disto o autor tem a vantagem de ter participado diretamente do episódio que narra, ao mesmo tempo que o distanciamento no tempo lhe fornece mais adequada perspectiva histórica.

*Claus Germer\**