Índice

Texto: Teresa Urban
Diagramação, Ilustração e Arte: Renan Ruiz
Operador de Composer: Reinaldo Cezar Lima
Fotografia (capa): Julio Covello
Laboratório Fotográfico: Josué Chesk

O MITO DO TRANSPORTE

"Parar. Parar não paro.
Esquecer. Esquecer não esqueço.
Se caráter custa caro
pago o preço."

(Sidónio Muralha)

Para o povo o transporte é fundamentalmente uma ferramenta de trabalho. Em noventa por cento do uso diário — na ida e na volta de casa para o trabalho — é extensão da ferramenta que utiliza o trabalhador. Peça essencial do trabalho do comerciário e do funcionario público, parte da bancada do metalúrgico, que deveria ser despesa do capital que aloca a mão-de-obra.

Linhas de transporte coletivo, nas cidades, valorizam propriedades imobiliárias mas são pagas pelo bolso parco do usuário.

Planilhas de tarifas, complicadas e herméticas, tiram do alcance do povo a possibilidade da fiscalização. O caminho para entender o transporte e suas planilhas, bem como seu poder sobre a administração pública é difícil. Empresários organizados multiplicam nacionalmente suas

"conquistas". Hermetismos, matemágicas, sonegações de receita e caixa dois, sustentados pela complacência e pela corrupção, firmam jurisprudência no país.

Caminhamos hoje para o fim de um mito. Administradores modernos e políticos comprometidos com o interesse público, claramente fiscalizados pela sociedade, podem virar o jogo em favor do povo. O mito do transporte exclusivamente de domínio de "técnicos" está sendo derrubado dia a dia em todo o país. As eleições diretas dos prefeitos das capitais contribuíram para isso.

A publicação deste livro é uma contribuição que se soma a muitas outras. A democratização das informações sobre o transporte coletivo e sobre as mudanças de Curitiba é um imperativo de interesse público.

Nosso objetivo não é a caça de velhas e felpudas raposas políticas e administrativas nem tampouco cair na armadilha da falsa discussão sobre estatização e privatização, mas garantir avanços e mudanças, assegurar a continuidade de um projeto popular. Publicar o livro, como diz o poeta, é questão de caráter.

ROBERTO REQUIÃO
Prefeito de Curitiba

(*) Samba do carnaval de 1953, de Luis Antonio e Brasinha, adaptado para os dias de hoje. Na letra original. Zé Marmita saía de casa às 7 horas da manhã

Será que é tão difícil resolver o problema do Transporte Coletivo?

Nos tempos muito antigos...

A Roda

Durante milhares e milhares de anos, os homens foram os transportadores diretos de suas próprias cargas. Braços, ombros e cabeça eram usados como apoio e suporte para transportar pertences e caças de um ponto a outro.

É bem verdade que os pertences não eram muitos, mas as viagens eram longas, na procura de melhores campos de caça ou fugindo das estações mais frias ou dos inimigos. Por isto, os homens aplicaram sua inteligência, desde muitos milhares de anos atrás, na busca de soluções práticas para o transporte de suas cargas.

O primeiro "veículo" inventado pelo homem para aliviar o peso era muito simples: duas varas de madeira, amarradas e puxadas por uma das pontas, deslizavam no chão. A carga era colocada sobre a madeira. Ainda era a força do homem que puxava o "veículo", mas esta espécie de trenó — que deslizava muito bem no gelo e na neve — foi de grande utilidade naqueles tempos difíceis.

Com muita observação e experiência, os homens foram aperfeiçoando o "trenó". As duas varas passaram a ser ligadas por tiras de couro, aumentando a capacidade de carga. Com o tempo, foi possível perceber que o "trenó", em terreno seco, deslizava melhor quando havia no chão pedras roliças e seixos.

A partir desta observação, surgiu um dos mais importantes inventos de toda a história do homem: **a roda.**

Porque permitiu, num primeiro momento, a substituição parcial da força humana no transporte de carga, diminuiu o esforço necessário, tornando mais fácil e mais rápido o deslocamento dos homens.

O invento da roda é a parte mais importante de um conjunto de descobertas que os homens fazem nesta época e dos conhecimentos que vão adquirindo a partir da paciente observação do mundo que os cerca. Assim, aprendem a domesticar os animais e colocá-los a seu serviço. Aprendem também a domesticar as plantas, isto é, a cultivar, a plantar. Aprendem a trabalhar com o barro, produzindo objetos que permitem cozinhar os alimentos.

Todas estas descobertas são tão importantes que podem ser consideradas como uma verdadeira revolução. A partir do momento em que os homens engatam uma parelha de animais num carro com rodas — e isto acontece há mais de 10 mil anos — começa uma nova fase para a humanidade. Os grupos humanos podem movimentar-se com maior facilidade, transportar maiores volumes, formar estoques de alimentos e de lenha, o que permite que fiquem mais tempo num mesmo lugar.

A roda, no começo, era pesada, maciça e os carros não tinham nenhuma flexibilidade. Com o tempo, novas descobertas, como o eixo, as rodas de aros — que os chineses inventaram — passaram a dar maior leveza e resistência aos veículos.

Cavalos, Carruagens e Carroças

Morris e Goscinny

...ESTE HOMEM, ENFIM, QUE NÃO PASSARIA DE UM SIMPLES CAWBOY SOLITÁRIO E LONGE DO LAR, SE NÃO FOSSE SEU CAVALO...

Os animais domesticados para o transporte variavam de lugar para lugar. Em algumas regiões, o camelo e o elefante faziam o maior sucesso. Em outras o boi era o animal mais usado. Mas foi a domesticação do cavalo que trouxe novas mudanças para o transporte de cargas e pessoas.

O cavalo é um animal ágil e rápido. Aprende depressa e, bem treinado e com um bom condutor, parecia ganhar asas. Para valorizar esta qualidade do cavalo, que era extremamente útil, os veículos também ganharam mais leveza e agilidade. E passou a ser muito importante a habilidade pessoal do cavaleiro.

Nessa época — uns dois ou três mil anos atrás — os veículos eram quase exclusivamente destinados ao transporte pessoal. Praticamente não existiam veículos para transporte de várias pessoas, a não ser os carros destinados à família, com quatro rodas — e não duas, como a maioria dos veículos de transporte pessoal — que foram muito populares entre os romanos.

Foi em Roma, na verdade, no tempo do Grande Império, que os veículos puxados a cavalo ganharam grande popularidade. Usados para a guerra, para as disputas esportivas e para o transporte, tornaram-se muito famosos.

Existiam, na época, vários modelos de veículos puxados a cavalo. As bigas (puxadas por dois cavalos) e as qua-

drigas (puxadas por 4 cavalos) tornaram-se muito importantes como veículos de guerra e de esporte. O Império Romano, que cobria distâncias enormes, movia-se sob rodas e patas de cavalos. Calcula-se que, durante o Império Romano, foram construídos 70 mil quilômetros de estradas pavimentadas.

Goscinny e Uderzo

Havia, nesta época, todo o tipo de veículos: para transporte de famílias, com quatro rodas; para transporte de autoridades, que chegavam a ter adornos de ouro e marfim; as pilentas, de quatro rodas, puxadas por mulas, que eram dirigidas pelas mulheres mais ricas.

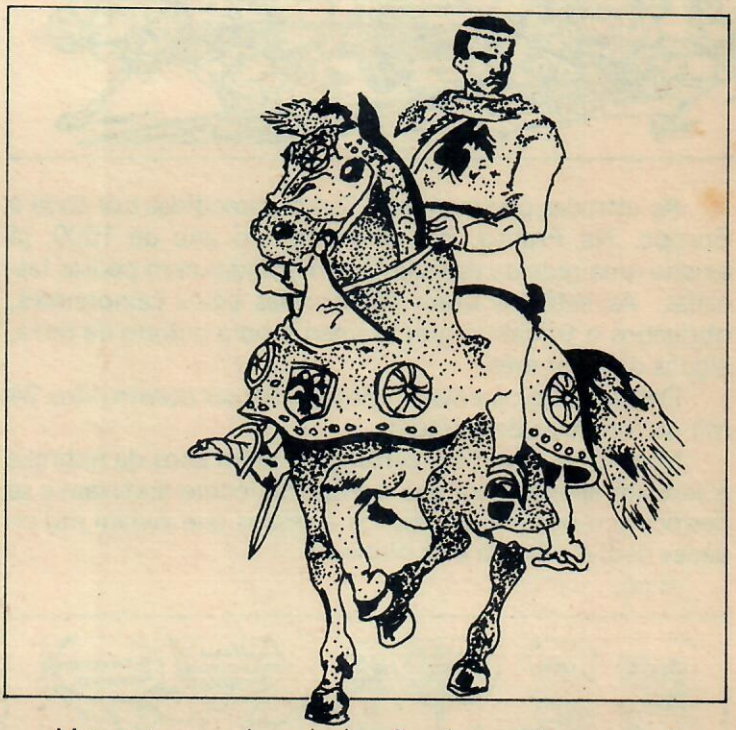
Eram tantos os veículos que foi preciso regulamentar o tráfego através de leis. O imperador Júlio Cesar, por exemplo, proibiu os carros de carga de circular em Roma entre o alvorecer e as 4 horas da tarde. Os carros de carga eram pesados, puxados por bois ou burros, e atravancavam as ruas.

Havia também outras leis curiosas, como por exemplo a que proibia as mulheres de dirigir carros em Roma e outras cidades "a não ser em caso de calamidade pública" Outro imperador — Cesar Augusto — chegou a criar um serviço de correspondência urgente, muito elogiado por sua rapidez.

Por isto tudo, não é estranho que o cavalo — a partir deste período — tivesse tanta importância. Durante muitos séculos, o cavalo foi considerado símbolo da prosperidade. Assim como acontece hoje com o automóvel, o cavalo era tratado com todos os cuidados, muito enfeitado e considerado como membro da família.

Entre os séculos III e XIII, o cavalo tinha tanta importância que os mais habilidosos cavaleiros recebiam um título especial, uma homenagem do Rei e podiam influir sobre os destinos da Nação.

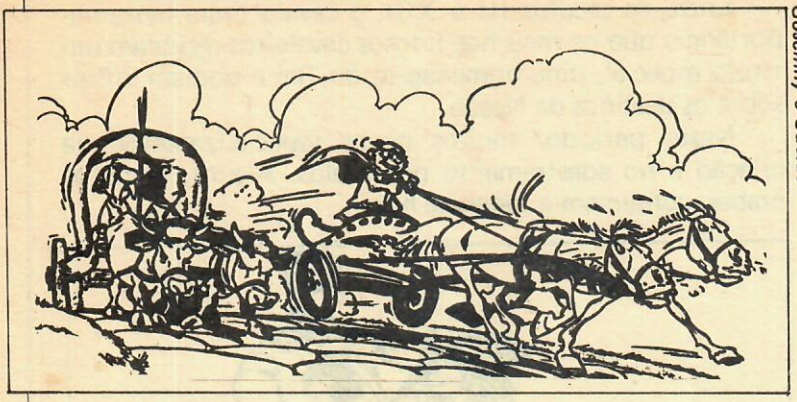
Neste período, muitos povos especializaram-se na criação e no adestramento de cavalos. Alguns, como os árabes, conservam a fama até hoje.



Mas esta grande valorização do cavalo como força animal empregada nos meios de transporte acabou acomodando a humanidade, durante um longo período em que não foi inventado nada de novo.

Por muito tempo, não houve novidades.

A primeira carruagem coberta, destinada a transporte de passageiros, foi feita na França em 1405. Era muito mais confortável do que os carros anteriores, utilizava molas e era puxada por parelhas de cavalos. Aos poucos, estes veículos ganharam mais luxo e conforto, para o transporte dos nobreus europeus.



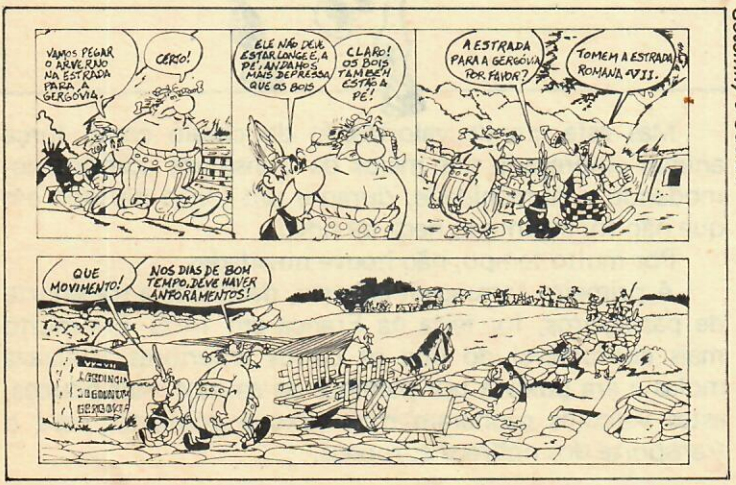
Goscinny e Uderzo

As estradas pavimentadas foram estendidas por toda a Europa. Na França, por exemplo, no ano de 1600, já existia uma rede de estradas pavimentadas com pedras lascadas. As estradas eram construídas pelos camponeses, obrigados a trabalhar gratuitamente para o dono da terra, alguns dias por mês.

Deste modo, apenas na França, foram construídos 24 mil quilômetros de estradas.

Mas, se os cavalos e carruagens eram bens da nobreza e serviam apenas para seu transporte, como andavam e se deslocavam os camponeses, os artesãos que viviam nas cidades daquela época e os plebeus?

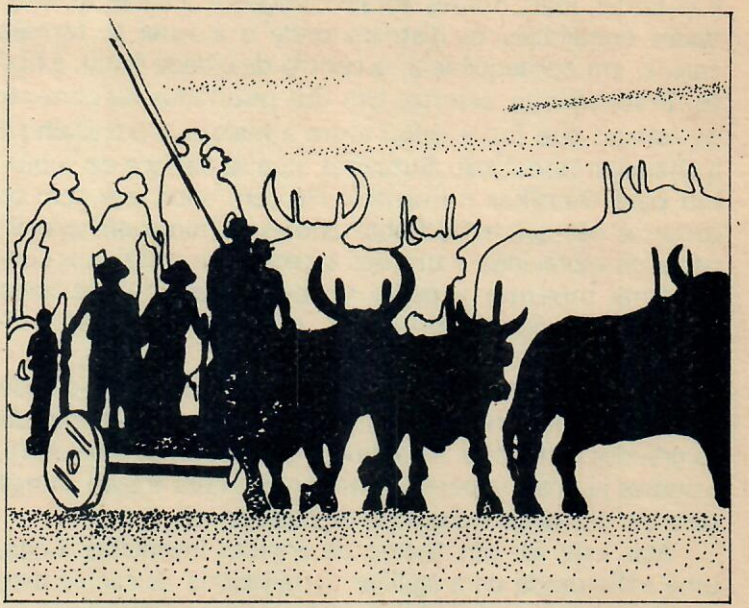
A pé.



Goscinny e Uderzo

Nos tempos mais modernos...

Cidades



Somente muito mais tarde, quando os pobres da Europa migraram para a América, nos últimos cem anos, o uso dos veículos puxados a cavalo passou a ser mais democrático. As "diligências", muito usadas nos Estados Unidos, substituíram as finas carruagens. As carroças dos agricultores, cada qual com estilo diferente, trazido dos países de origem, ajudaram muito os colonos nos primeiros anos de vida na nova terra.

Hoje, em algumas regiões do interior do Brasil e da América Latina, de agricultura muito pobre, ainda é comum o uso dos carros de boi, muito semelhantes àqueles bem antigos, usados há cinco, dez mil anos.

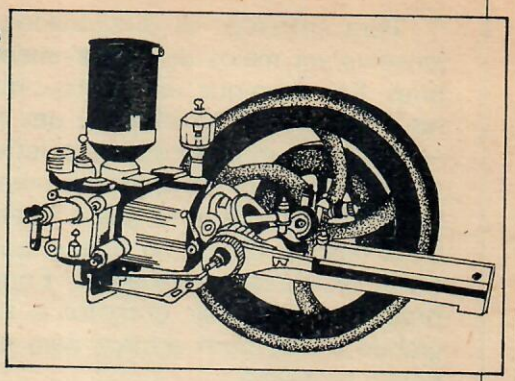
Quando as cidades começaram a crescer, as famílias dos trabalhadores, a população mais pobre, passaram a viver em locais cada vez mais afastados. O deslocamento do trabalhador até o local de trabalho começa a transformar-se em próblema. Vejam só como aconteciam as coisas há 80 anos, em Londres, capital da Inglaterra:

— "Quando a população de Londres passou de um milhão, em 1831, para quatro milhões, em 1900, os seus habitantes mais pobres foram obrigados a ceder às atividades comerciais os distritos onde o aluguel se tornara caro e, em conseqüência, o centro da cidade ficou, à noite, praticamente deserto. Um dos resultados da corrente de tráfego que flui e reflui entre a maioria e o trabalho é a chamada população flutuante, que se desloca do subúrbio para trabalhar no centro. Há cem anos, era com os próprios pés que estes trabalhadores enfrentavam esta espécie de escravidão e um dos espetáculos cotidianos consistia nas torrentes de pedestres, de três, quatro, até cinco quilômetros de comprimento, convergindo para a cidade".(**)

Quanto mais as cidades cresceram, mais esta solução — ir a pé para o trabalho — tornou-se impraticável, devido às grandes distâncias. No começo do século, por exemplo, Londres já possuía perto de mil ônibus com tração animal para dar conta do transporte de passageiros.

Mas este foi um tempo de grandes invenções. Logo, uma idéia usada para agilizar o transporte de carvão dentro das minas — máquinas movidas a vapor, deslizando sobre trilhos — passou a ser adotada também para ligar as cidades. O trem, com capacidade para transportar um número muito grande de pessoas, podia trazer com rapidez milhares de trabalhadores do subúrbio até a cidade.

Motores e Carros



O invento do motor a vapor foi tão importante que passou a ser conhecido, na história, como "a revolução industrial".

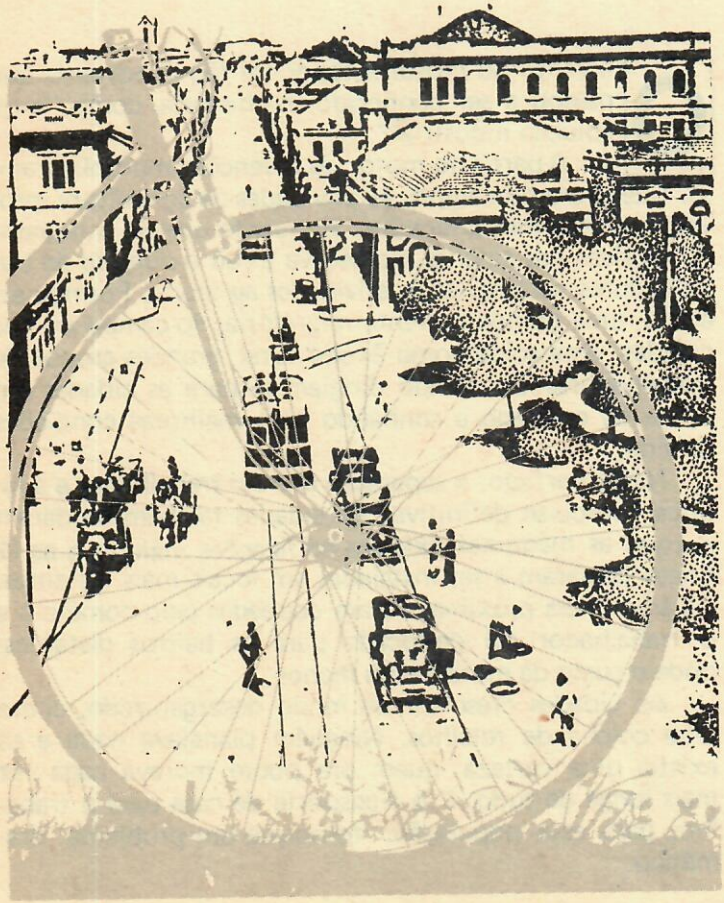
A partir do motor, as invenções multiplicaram-se. Chegaram ao campo, às atividades da agricultura, provocando enormes alterações. Enquanto crescia o número de fábricas nas cidades, começava a cair o número de trabalhadores necessários às atividades agrícolas. Formou-se, então, uma grande corrente migratória, do campo para as cidades, conhecida como êxodo rural: grandes grupos de trabalhadores do campo dirigiam-se para as cidades em busca de emprego e sonhando com melhores condições de vida.

Neste período, a separação entre o trabalhador e a fábrica tornou-se definitiva. As cidades também mudaram porque as máquinas exigiam edificações maiores e as fábricas passaram a ser instaladas em locais mais distantes. As áreas mais próximas foram ocupadas pelo comércio e o trabalhador foi deslocado para os bairros distantes, onde o custo da moradia era menor.

As cidades cresciam de modo desorganizado, como uma colcha de retalhos. Ninguém planejava nada e só existia uma certeza: quem era pobre morava cada vez mais longe de tudo. E o transporte de casa para o trabalho, para esta população, tornou-se um problema dramático.

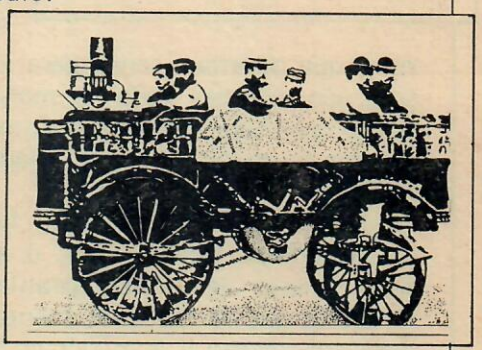
Para enfrentar as dificuldades, os trabalhadores desenvolveram meios de defesa, encontrando soluções próprias. Foi assim que, em muitas cidades da Europa, milhares e milhares de bicicletas — um invento do século XIX — substituíram o transporte coletivo para o trabalhador.

Em outras cidades, existiu uma combinação de diversos meios para garantir que o trabalhador chegasse à loja ou à fábrica: bonde ou ônibus puxado a tração animal, trens, bicicletas e carruagens. Enquanto isto, a indústria procurava combinar o motor a vapor com veículos de grande porte, num esforço para encontrar uma solução para o problema.



O primeiro veículo movido a vapor, fabricado no começo do século passado, na Inglaterra, tinha capacidade para 15 passageiros e foi considerado um enorme progresso, comparado aos veículos de tração animal. O sucesso foi tão grande que chegou a ser criada uma linha regular de transporte de passageiros por veículos movidos por motor a vapor, de um lado a outro da cidade de Londres.

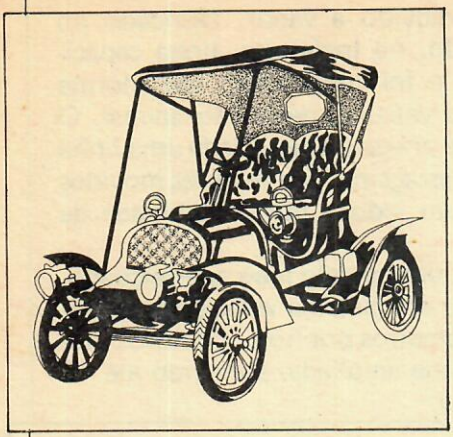
Um pouco mais tarde, um modelo mais aperfeiçoado, para 22 pessoas, conseguiu atingir uma velocidade espantosa para a época: 34 quilômetros por hora. Os novos modelos tiveram sua capacidade ampliada, atingindo até 40 passageiros em cada veículo.



Os novos inventos encontraram grande oposição por parte dos cocheiros — condutores de ônibus e carruagens movidos a tração animal — que temiam a concorrência dos novos veículos, muito mais rápidos. Com muita pressão, conseguiram que o governo baixasse uma lei que proibia velocidades superiores a sete quilômetros nas rodovias e quatro quilômetros nas cidades.

Com isto, perderam os trabalhadores, que poderiam gastar menos tempo para o transporte, com aqueles veículos mais rápidos. A tensão entre os cocheiros e os donos de ônibus movidos a vapor foi crescendo e acabou provocando graves problemas: Numa das manifestações de protesto, os cocheiros fizeram uma barreira na estrada, provocando um acidente com um destes ônibus a vapor. Depois deste acidente, poucos foram os fabricantes que se arriscaram a produzir novos veículos.

Talvez por isto mesmo, a indústria transferiu suas pesquisas para os pequenos veículos, investindo cada vez mais na fabricação de modelos pequenos, destinados ao transporte individual ou, quando muito, familiar. E foi assim que o século XX assistiu ao nascimento de um



veículo que revolucionou a vida do homem e das cidades: o automóvel, de motor a explosão, movido a derivado de petróleo.

As cidades, já vimos, não obedeciam a nenhum planejamento. O traçado das ruas, formando grandes quadrados, era usado praticamente em todo o mundo.

É estas ruas, que deveriam servir para a movimentação das pessoas, são tomadas, cada vez mais, pelos automóveis, a tal ponto que hoje, um dos maiores problemas de todas as cidades do mundo é a quantidade de carros que circulam nas ruas.

Novamente o trabalhador ficou fora das conquistas do progresso: quanto mais o automóvel transforma-se num sucesso de vendas, garantindo lucro certo para as empresas que os fabricam, menos dinheiro é investido no desenvolvimento e aperfeiçoamento de veículos destinados ao transporte coletivo.

— o transporte coletivo é uma necessidade básica, indispensável, para quem vive na periferia da cidade e não

tem carro — isto é, para a maioria dos trabalhadores. Necessidade para ir ao trabalho, à escola, às compras e até mesmo para passeios, visitas, enfim, para tudo.

Quem não tem carro e não tem dinheiro, só encontra um modo de movimentar-se dentro da cidade: o transporte coletivo. Por isto, **o transporte coletivo é um produto de uso obrigatório, que não sofre concorrência e não precisa ser melhorado.** Para os donos dos veículos que suprem esta necessidade, não pode existir melhor negócio: é lucro certo, com pouco investimento.

Mesmo assim é bom lembrar que:

— por volta de 1839 grande parte das cidades européias já usavam o trem como transporte coletivo urbano;

— o primeiro trem subterrâneo (metrô), foi instalado na Inglaterra em 1863;

— em 1890 já funcionavam, na Alemanha, os primeiros ônibus elétricos.

O Trabalhador

Obrigado a viver em bairros distantes, o trabalhador enfrenta, até hoje, todos os dias, o mesmo problema: como se deslocar de casa até o trabalho no menor tempo possível e com um mínimo de conforto?

A resposta é uma só, porque não existe escolha. O trabalhador é obrigado a utilizar os meios disponíveis de transporte coletivo que são, em geral, lentos, demorados, desconfortáveis. Com isto, a vida encarrega-se de anular uma das mais importantes conquistas dos trabalhadores em todos os tempos: a jornada de 8 horas.

Se forem somadas as horas que qualquer pessoa demora de casa ao trabalho, e vice-versa, quando usa transporte coletivo, a jornada de 8 horas transforma-se, facilmente, em 12 horas, como era no início do século.

O trabalhador perde, portanto, diariamente, horas que lhe pertencem, que poderiam ser usadas em atividades de lazer, descanso, distração, educação, dentro de ônibus apinhados, em trajetos intermináveis.

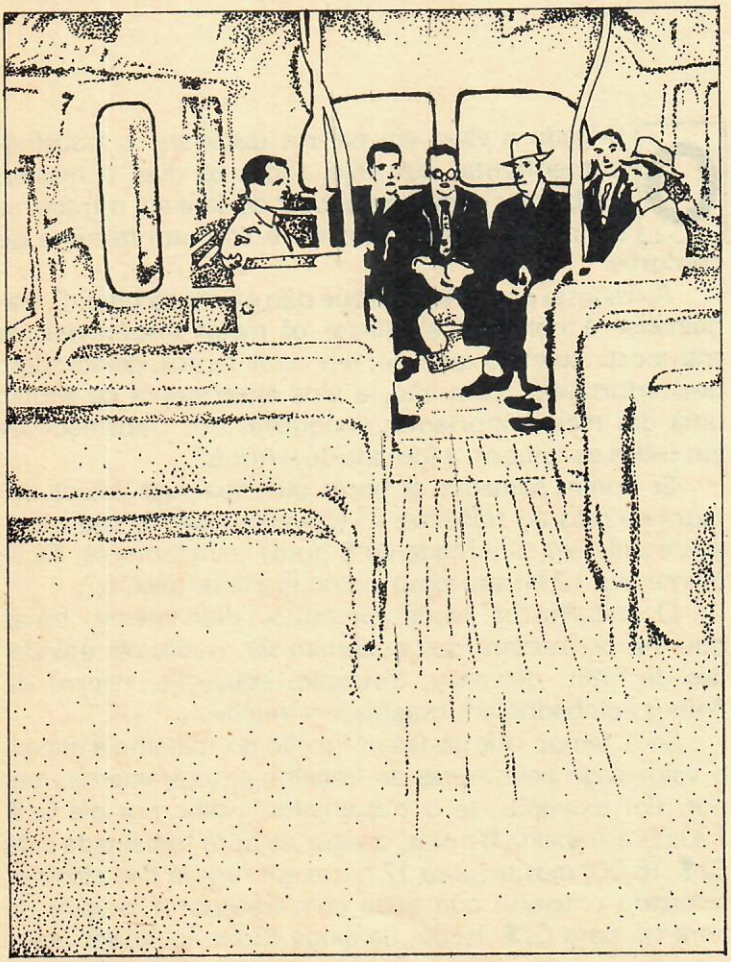
Se o tempo que gasta em função do trabalho é maior, o valor pago pelas horas de trabalho é, logicamente, menor. Por exemplo: se o trabalhador recebe por dia Cz$ 120,00 e trabalha 8 horas, o valor da hora trabalhada é de Cz$ 15,00; mas se passa 12 horas em função do trabalho, somando o tempo que gasta com transporte, o valor da hora cai para Cz$ 10,00. Se ainda forem incluídas nesta

conta as despesas com transporte — dinheiro que o trabalhador tira de seu próprio salário para ir ao trabalho — o valor da hora cai ainda mais.

O salário é calculado com base nas horas trabalhadas. E quem paga as horas gastas para ir ao trabalho?

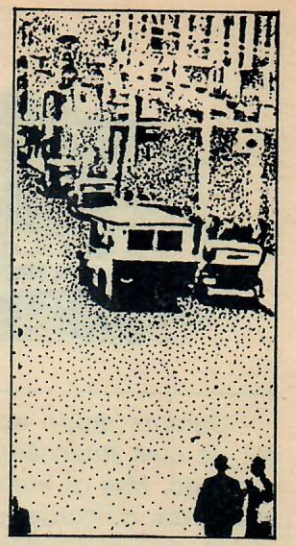
Em muitas cidades, o trabalhador sai de casa antes do sol nascer e, quando volta, já é noite. Não tem tempo para mais nada.

As horas passadas dentro de um ônibus são **horas extras que ninguém paga ao trabalhador.** Ao contrário, ele é quem paga para chegar ao trabalho.



Em Curitiba...

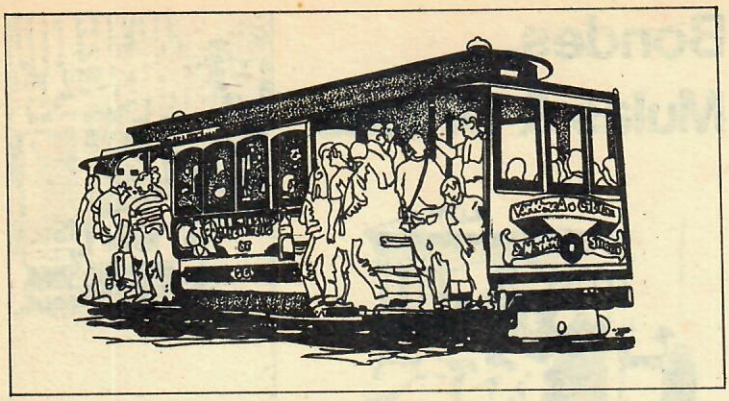
Bondes, Mulas & Onibus



Faz praticamente cem anos que o primeiro serviço de transporte coletivo de passageiros foi instalado em Curitiba. Correndo sobre trilhos, a partir da rua Barão do Rio Branco, os bondes puxados a mula dirigiam-se ao Bacacheri e ao Batel, conduzindo os passageiros em vagões abertos, divididos em duas classes. Na primeira classe, de passagem mais cara, era proibido viajar descalço.

A instalação do sistema, que incluía os trilhos implantados nas principais ruas da cidade, foi iniciativa particular da Empresa Ferro Carril Curitibana, que contou com todo o apoio da Prefeitura Municipal. Poucos anos depois de ter sido instalada, toda a empresa foi vendida e o novo proprietário, o italiano Santiago Cole, recebeu da Prefeitura uma concessão para explorar o transporte de passageiros e de carga, na cidade, por 90 anos.

O serviço de transporte coletivo em Curitiba teve, portanto, desde o seu início, a característica de ser uma concessão, isto é, uma autorização do poder público que, na prática, sempre funcionou como um direito de explorar um serviço que deveria ser público, com intenção de lucro.



Durante muito tempo, o lucro não passou, na verdade, de uma intenção, porque o sistema era muito desorganizado. Mas os bondes faziam muito sucesso na cidade, apesar das dificuldades e problemas. Eram veículos muito lentos, principalmente nas ladeiras, onde os animais eram submetidos a um enorme esforço para puxar o bonde e os passageiros. Havia, também, problemas nos cruzamentos porque, embora os ônibus tivessem a preferência — passagem franca, como se dizia na época, quando ainda não existiam sinaleiros — os carroceiros muitas vezes não respeitavam este direito e o resultado eram seguidas colisões, às vezes com muitos feridos porque os bondes eram completamente abertos e as pessoas eram lançadas para fora com a maior facilidade.

O transporte de passageiros não era a única atividade dos bondes e nem a mais lucrativa. Levavam cargas de um lado a outro da cidade e, mais tarde, especializaram-se em cargas postais. Para isto foram construídos vagões especiais, completamente fechados para garantir a segurança da mala postal.

No final do século passado, Curitiba tinha 18 quilômetros de trilhos, percorridos por 20 vagões de passageiros, 15 para transporte de carga e 2 para a mala postal. Os bondes competiam, no transporte de carga, com os carroceiros que, antes da instalação dos trilhos, tinham a exclusividade do serviço. Os movimentos de protesto eram constantes e não passava praticamente um dia sem que fossem registrados incidentes e provocações entre condutores de bonde e carroceiros. Os carroceiros eram

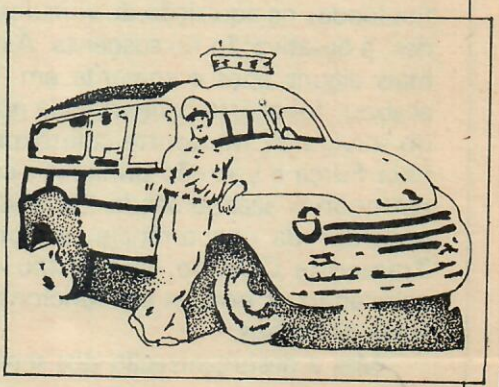
acusados de impedir as ruas por onde passavam os trilhos, fechar os cruzamentos e atravancar o trajeto dos bondes com paus e pedras, para tumultuar os serviços. Mesmo com todas estas dificuldades, o sistema de bondes puxados a mula entrou no século XX exibindo um bom desempenho. O transporte anual de pessoas chegava a quase 700 mil passageiros.

Por volta de 1910 a empresa mudou de dono e de nome, passando a chamar-se South Brazilian Railways (Estradas de Ferro Sul-Brasileira), companhia inglesa que ficou tristemente famosa durante os conflitos armados no sul do Paraná, conhecidos como Guerra do Contestado. Esta companhia comprou, além dos bondes, o serviço de iluminação das ruas e, logo depois, instalou os primeiros bondes elétricos da cidade, que estava exigindo um transporte mais rápido e moderno.

Os ingleses não mantiveram os serviços em suas mãos por muito tempo e acabaram "devolvendo" a concessão para a municipalidade que criou, então, a Companhia Força e Luz para atender os serviços de transporte coletivo e de eletricidade em Curitiba.

Os bondes elétricos, importados da França, trouxeram maior rapidez ao sistema. Em 1913, por exemplo, o número de passageiros chegou a 1.910.000. Os bondes antigos, puxados a mula, não perderam a serventia. Passaram a ser usados como segunda classe, engatados ao veículo principal. Eram conhecidos como "cara-dura" e usados para carga e para transportar a população mais pobre, pois o preço da passagem era bem menor.

Nesta época os bondes elétricos tinham seis linhas regulares e atendiam os bairros do Portão, Batel, Asilo, Cemitério Municipal, Prado, Matadouro, Juvevê e Bacacheri. Quando a Companhia Força e Luz assumiu os serviços, implantou as pri-



meiras linhas regulares de ônibus, com uma frota de 15 veículos do tipo "calhambeque". A passagem era mais cara e, no início, estes ônibus atendiam aos bairros mais próximos do centro da cidade.

Não havia nenhum regulamento para o setor de transporte coletivo, neste período: nem direitos e nem deveres. A Prefeitura nada exigia em troca das concessões. Por isto, ao lado da frota da Força e Luz, foram surgindo dezenas de condutores autônomos de ônibus e de automóveis. Mas a preferência dos passageiros pelos bondes ainda era muito evidente: em 1938, por exemplo, enquanto mais de 10 milhões de passageiros foram transportados por bondes, apenas 2,6 milhões utilizaram os ônibus. Em 1942, quando já havia mais de 10 linhas regulares de ônibus em operação na cidade, o número de passageiros crescera apenas para 2,8 milhões, enquanto os bondes elétricos haviam transportado 12 milhões de passageiros.

A preferência pelo bonde manteve-se durante a Segunda Grande Guerra, quando a gasolina foi racionada e o sistema de ônibus não pôde se expandir. Mas o sistema de bondes elétricos enfrentava grandes problemas. Entre eles, o do fornecimento de energia elétrica, gerada por usinas pequenas e antigas, que era sempre deficitário. Além disso, a frota estava envelhecida e não havia recursos para renovação e ampliação porque a Prefeitura não tinha interesse em autorizar aumentos no preço das passagens. Logo depois que a guerra começou, a Companhia Força e Luz solicitou permissão para desativar algumas linhas mas, diante do racionamento da gasolina e das dificuldades na aquisição de veículos para substituir os bondes, a desativação foi suspensa. A crise foi prolongada por mais alguns anos e somente em 1945, quando a guerra acabou, foi aberta concorrência pública para a exploração do serviço de transporte coletivo em Curitiba. A Companhia Força e Luz não tinha mais condição de operar e seu patrimônio acabou sendo "vendido" por um cruzeiro ao vencedor da concorrência, a Companhia Curitibana de Transporte Coletivo, que tentou recuperar o sistema, recolocando os bondes em funcionamento e aumentando a frota de ônibus.

Mas a desorganização dos serviços era muito grande e

a Prefeitura não cumpria seu papel de planejar, fiscalizar e exigir o atendimento das necessidades da população por parte da concessionária. As preferências da população eram muito claras: a manutenção do sistema de bondes, já tradicional na cidade e, além disso, mais barato. Por isto, a sua desativação provocou protestos: dos estudandantes, que pagavam meia passagem; dos operários, quase todos moradores do Portão, que preferiam esperar durante horas um bonde do que usar as lotações e ônibus que faziam o serviço de modo mais rápido — e mais caro.

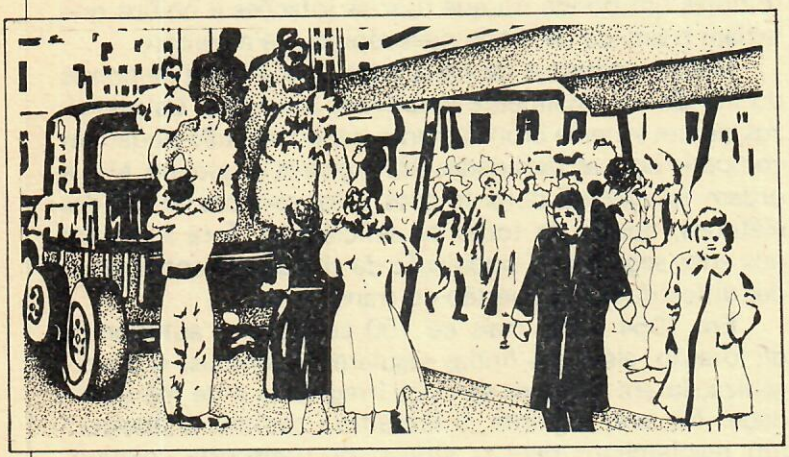
Mas os protestos de nada valeram e a linha de bonde do Portão foi finalmente desativada em 1952. Os prejuízos de um sistema cronicamente deficitário não poderiam competir com as facilidades dos motores a gasolina. Mas a ordem assegurada durante anos pelos serviços de bondes elétricos, apesar de todas as deficiências, fora rompida: nos anos seguintes a população da cidade enfrentou grandes dificuldades na questão do transporte.

Em 1954 havia mais de 150 condutores autônomos de lotação, além das linhas regulares de ônibus. A desorganização era total, os serviços irregulares e de má qualidade. No ano seguinte, a Prefeitura decidiu estabelecer um regulamento para o serviço de transporte coletivo, para pôr ordem no setor. A cidade foi dividida em 8 áreas seletivas e cada uma destas áreas foi entregue a uma empresa concessionária que deveria cumprir uma série de normas estabelecidas no Regulamento da Prefeitura. Pelas exigências do Regulamento, os serviços autônomos de lotação desapareceram em pouco tempo e as empresas reorganizaram-se, para explorar os serviços como "donas" de suas áreas, com concessões garantidas por 20 anos. As tarifas eram revistas semestralmente, "alterando-se sempre que ficasse demonstrado que havia variação no custo operacional igual ou superior a 5%".

E foi exatamente em conseqüência destes critérios que ocorreu, em 1960, um grave conflito entre as empresas concessionárias e a Prefeitura Municipal, resultando num "locaute" dos empresários que, durante 7 dias, recusaram-se a colocar a frota de ônibus nas ruas.

Nesta época havia, em Curitiba, 14 empresas de transporte coletivo de passageiros. A qualidade do serviço prestado era muito ruim mas as empresas sentiam-se prote-

gidas pela concessão que somente acabaria em 1974. Este era, aliás, um dos poucos itens respeitados do Regulamento aprovado em 1955. Faltava fiscalização da Prefeitura para obrigar as empresas a cumprir com as exigências técnicas estabelecidas pelo Regulamento. Mais uma vez a concessão era entendida como uma autorização absoluta para explorar o transporte coletivo de forma lucrativa, aproveitando o fato de ser um serviço essencial.



No locaute de 1960, as empresas exigiam um aumento de tarifa muito superior ao permitido. Esta era a terceira vez que as empresas usavam o mesmo recurso — do locaute — para conseguir aumento nas tarifas. Alegavam que precisavam cumprir uma determinação do Superior Tribunal do Trabalho que determinava o aumento no salário de motoristas e cobradores e consideravam o Regulamento da Prefeitura desatualizado. Foi, então, criada uma Comissão Municipal de Transporte Coletivo para estudar o assunto mas as empresas continuaram pressionando a Prefeitura para conceder o aumento. Motoristas e cobradores manifestavam-se contra o aumento no preço da passagem, convencidos de que "os trabalhadores não poderiam suportar esta situação"

A crise aconteceu num ano de eleições — a última eleição direta para presidente realizada no país —, onde estavam em confronto os grandes interesses nacionais. A greve dos empresários foi manipulada politicamente e to-

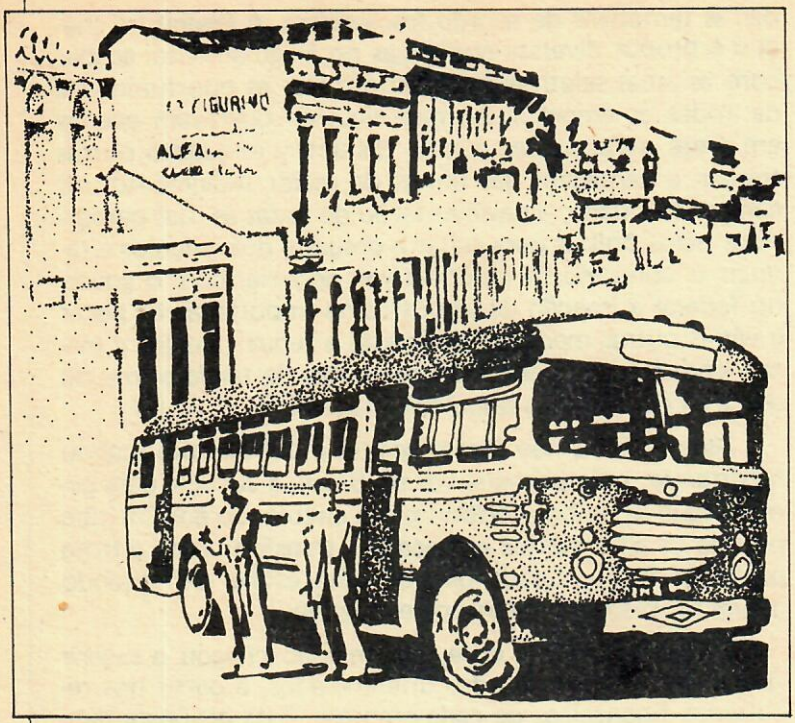
das as tentativas de acordo fracassaram. A Prefeitura chegou a propor diversas mudanças no Regulamento: acabar com as áreas seletivas para uniformizar as oportunidades de todas as empresas porque algumas operavam apenas em áreas mais pobres e mais distantes, enquanto outras tinham a vantagem das linhas de maior movimento, no centro da cidade; a pavimentação de todas as ruas percorridas pelos ônibus para evitar o desgaste dos veículos e reduzir o consumo de combustível; negociar com o governo federal a isenção de impostos na importação de peças e várias outras medidas destinadas a reduzir custos e evitar, com isto, a ameaça de aumentos de tarifa acima do que a lei permitia e a população suportava.

As propostas não foram aceitas e a Prefeitura acabou recorrendo, pela primeira vez no Brasil, à Justiça para garantir que os ônibus continuassem circulando em Curitiba porque os empresários ameaçavam transferir toda a frota para São Paulo, cidade que também estava enfrentando graves problemas de transporte coletivo.

Para contornar a crise, a Comissão chegou a sugerir que fossem feitos acordos diferenciados, a partir dos resultados financeiros de cada empresa. Esta proposta também não foi aceita porque, segundo informavam os jornais da época, "algumas empresas tinham lucros superiores a 100% e, por este critério, jamais teriam direito a aumento de tarifas".

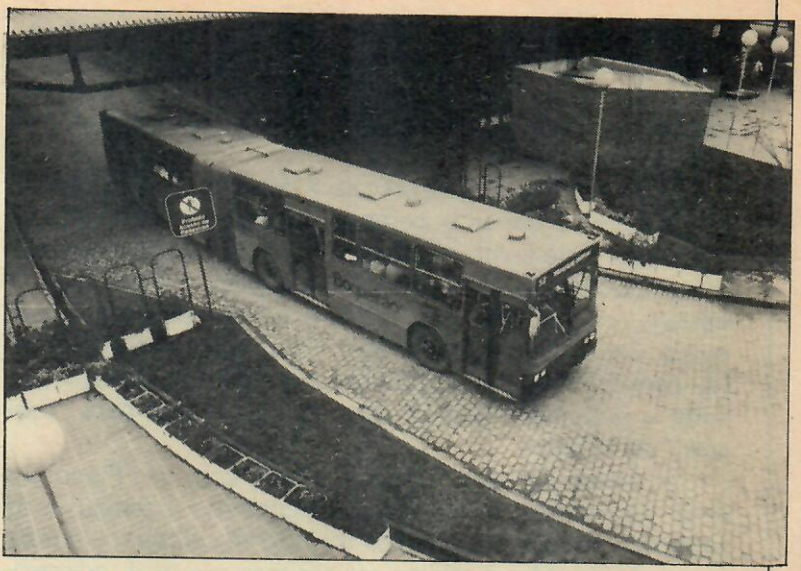
O locaute começou no dia 26 de abril de 1960 e durou sete dias. A população recorreu a todo tipo de alternativa: caminhões do Exército e da Rede Ferroviária, veículos da Prefeitura Municipal, velhos lotações, táxis e automóveis particulares. Os ônibus que a Justiça mandou apreender não foram localizados porque tinham sido tirados da cidade pelos donos das empresas. Os poucos que foram encontrados não funcionavam: os motores tinham sido propositalmente danificados.

No auge da crise as empresas conseguiram transferir a questão do transporte coletivo de Curitiba para o Departamentos de Estradas de Rodagem, subordinado ao governo estadual, que acabou concedendo o aumento de tarifas que reivindicavam.



A vitória dos empresários não foi apenas econômica. Também foi uma vitória política porque fortaleceu sua presença na administração pública, facilitando muito a defesa de seus interesses. O golpe militar de 1964 veio consolidar esta conquista dos empresários: os sindicatos de trabalhadores ficaram sob intervenção, os partidos políticos acabaram, as lideranças de oposição sofreram todo o tipo de perseguição e os prefeitos das capitais passaram a ser nomeados. O golpe militar veio garantir mão-de-obra barata e abundante para atender às metas de desenvolvimento do grande capital e, no setor de transporte coletivo, estas metas foram fielmente cumpridas. Durante mais de 20 anos as empresas cresceram, sempre com o apoio das instituições de governo, que lhes asseguravam um privilegiado sistema de planejamento, com vias exclusivas e custos reduzidos. Para o trabalhador, durante estes anos todos, prevaleceram as tarifas altas, que pesavam cada vez mais sobre seu minguado e achatado salário.

Nos anos 70...



Garantida pelo golpe militar de 1964, a modernização varreu os campos, transformando a agricultura com a introdução de novas culturas mecanizadas, que passaram a dividir o espaço com o café e a produção de alimentos tradicionais como o arroz, o feijão e o milho.

Estas mudanças tiveram efeitos imediatos: milhares e milhares de pessoas foram obrigadas a trocar o campo pela cidade, em busca de trabalho. É que estas culturas modernas exigiam grandes áreas e pouca mão-de-obra, dispensando, assim, os parceiros, os colonos e arrendatários, que não tinham recursos para investir nesta modernização. Foram todos transformados em bóias-frias e, para fugir desta triste situação, muita gente foi para a cidade.

Isto aconteceu em todas as grandes cidades, que ficaram ainda maiores e mais desorganizadas. Cidades com a fama de bem planejadas, como por exemplo Brasília, conseguiram deixar a população pobre bem longe do centro e hoje o trabalhador, para chegar a seu emprego, tem que fazer uma viagem de 20, 30 ou até de 50 quilômetros. Em Curitiba, os novos moradores recém-chegados, procuravam as vilas de periferia, onde o aluguel era mais barato ou, então, instalavam-se mesmo nas favelas, tentando sobreviver.

Além disso, as pequenas cidades da Região Metropolitana de Curitiba, até então praticamente limitadas a produzir alimentos para abastecer a capital, foram transformadas em cidades-dormitório, para os trabalhadores de salários mais baixos.

Toda esta população precisava deslocar-se diariamente de casa para o trabalho, gerando uma grande demanda para o transporte coletivo. Em 1975, os 673 ônibus da frota de transporte coletivo de Curitiba transportavam 515 mil passageiros por dia. Este número é impressionante, porque o Censo Demográfico feito cinco anos antes apontava, para Curitiba, uma população de 609.029. Parecia que toda a população saía de casa, todos os dias, para "passear" de ônibus.

A cidade contava, é bem verdade, com um Plano Diretor destinado a orientar seu crescimento e assegurar os serviços básicos — inclusive o transporte coletivo — a toda a população. Mas o regime militar marcava profundamente a ordem econômica, social e política do país: a concentração de rendas mantinha alguns infinitamente ricos e a maioria empobrecida; o arrocho salarial levava os trabalhadores a uma situação de indigência; a ausência total de democracia deixava o país e a cidade sem eleições, sem partidos de oposição e sem movimentos populares organizados que pudessem cobrar das autoridades alguma atenção para os problemas da população.

Assim, os interesses particulares e privados prevalecem sobre as necessidades públicas e sociais. As ruas ficam cheias de automóveis, com a expansão da indústria automobilística: em 1975, os ônibus correspondiam a 2% dos veículos que circulavam na cidade e transportavam 75% dos passageiros enquanto os automóveis particulares, que correspondiam a 98% dos veículos em circulação, levavam 25% das pessoas que se deslocavam diariamente na cidade.

O Plano Diretor estabelecido para Curitiba, com as vias exclusivas para ônibus, implantadas a partir de 1974, assegurava um tráfego ágil e rápido, mas não conseguiu orientar o crescimento da cidade. Isto porque o conjunto das ações da administração pública estava voltado para o atendimento dos interesses da minoria.

O Plano Diretor determinava que as áreas laterais às vias expressas seriam ocupadas pela população de mais baixa renda, usuária habitual do transporte coletivo. Na prática, nada disto aconteceu porque a própria implantação das vias — acompanhadas pelas lentas e rápidas — valorizou essas áreas, inviabilizando seu uso para construção de conjuntos habitacionais populares.

Como resultado desta situação, Curitiba tem hoje, segundo dados recentes da Prefeitura Municipal, quase 50% dos terrenos urbanos desocupados. Enquanto isto, os conjuntos habitacionais populares foram construídos em locais cada vez mais distantes. Quanto mais perto dos serviços de transporte, mais caros.

Por estas razões — que não dependem apenas do planejamento urbano e sim de toda a política de governo, e não apenas no município, como também a nível de país — a cidade acabou crescendo de modo desordenado em direção às áreas menos atendidas. Vale lembrar, por exemplo, o enorme crescimento de cidades como Colombo e Piraquara, para onde se dirigiram as famílias de trabalhadores de mais baixa renda; que não poderiam arcar com os custos de viver em áreas mais próximas da cidade.

Fica, então, uma pergunta: de que adiantou implantar na cidade um sistema amplo e moderno de transporte coletivo, se os benefícios deste serviço não atingiram a maior parte da população que precisa dele?

Concentração de rendas + arrocho salarial + falta de democracia. Esta receita marcou definitivamente a vida das cidades brasileiras. Em Curitiba, a população pobre, os trabalhadores, foram alijados da vida da cidade, jogados para a periferia, sem usufruir dos benefícios que o Plano Diretor — implantado com dinheiro público — trazia, com as pistas exclusivas, ruas para pedestres, vias rápidas e iluminadas, calçadas decoradas e praças arborizadas.

As vias exclusivas, por exemplo, asseguraram maior rapidez ao transporte coletivo, mas trouxeram, principalmente, uma redução de custos do serviço que, em nenhum momento, foi revertida em benefício do trabalhador, seja sob a forma de tarifas mais baratas, seja sob a forma de investimentos para ampliar a frota e melhorar a qualidade dos serviços. A intervenção da Prefeitura Municipal, neste período, esteve sempre dirigida para melhorar a eficiência do sistema, mas faltou vontade política para reverter os resultados positivos deste esforço em benefício dos trabalhadores. Os maiores favorecidos pela eficiência alcançada pelo sistema sempre foram as empresas de transporte coletivo, que tinham a garantia do lucro certo pelo atendimento de um serviço essencial à população.

Neste período, os ônibus tiveram sua vida útil prorrogada de 5 para 7 anos e, depois, para 10 anos. Mesmo com a vantagem da prorrogação, as empresas não se preocuparam em realizar um bom serviço de manutenção da frota, apesar de existirem recursos para isto. No valor da passagem, sempre existiu uma parcela destinada à manutenção que, entretanto, foi pouco usada para este fim.

Como resultado desta prática empresarial, a frota principal de ônibus de Curitiba ficou desgastada e envelhecida. Também não houve investimento para ampliação da frota: a cidade cresceu muito, a população ultrapassou a casa de um milhão de habitantes e a frota não acompanhou esta evolução.

O fim dos anos 70 encontrou Curitiba, como todas as cidades brasileiras, com graves problemas em todas as áreas sociais. O transporte coletivo, entre eles, é um dos que provoca maior indignação e protesto da população, submetida, diariamente, a todos os efeitos e conseqüên-

cias do mau atendimento.

Em 1981, um novo contrato assinado entre a Prefeitura Municipal e as empresas de transporte coletivo reforçava as vantagens que tiveram durante todos esses anos. Além de terem prorrogadas as concessões por mais dez anos, as empresas mantinham os territórios exclusivos assegurados pelo critério de áreas seletivas. Foi neste mesmo contrato que os ônibus tiveram a vida útil prorrogada.

O contrato de 1981 assegurava, pelo menos por mais dez anos, a mesma situação privilegiada e pouco fiscalizada para as empresas de transporte coletivo de passageiros de Curitiba. O regime militar estava chegando ao fim, mas quem tirou vantagens dele procurava garantí-las no papel.

NOS ÚLTIMOS 30 ANOS, OS PREFEITOS DA CIDADE

Major Ney Braga, eleito em 1954
General Iberê de Mattos, eleito em 1958
Ivo Arzua Pereira, eleito em 1962
Omar Sabbag, indicado em 1967
Jaime Lerner, indicado em 1971
Saul Raiz, indicado em 1975
Jaime Lerner, indicado em 1979
Mauricio Fruet, indicado em 1983
Roberto Requião, eleito em 1985.

Mudanças

Nestes cem anos de história do transporte coletivo de passageiros de Curitiba, muita coisa mudou. Os 600 mil passageiros transportados por ano transformaram-se em 1,1 milhão por dia. Os 15 quilômetros de trilhos foram substituídos por mais de 800 quilômetros de ruas, percorridos por mais de mil ônibus. Os lentos e tranqüilos bondes puxados a mula — considerados lentos e tranqüilos demais até mesmo há cem anos — desapareceram quase sem deixar vestígios. Em seu lugar, foi implantado um complexo e nervoso sistema de ônibus expressos, articulados, interbairros, seletivos, convencionais e circulares que cortam, circulam e atravessam uma cidade que, segundo as estimativas atuais, cresce 6% a cada ano, em termos de população.

Mesmo com todas estas mudanças, prevaleceu, durante este século, uma característica comum: a exploração privada — e, portanto, voltada para o lucro — de um serviço que é absolutamente essencial à vida da cidade.

Nestes anos todos, poucas vezes o poder público procurou interferir no setor, em defesa dos interesses e necessidades dos usuários do transporte coletivo. As intervenções registradas neste período, procurando estabelecer normas ou dirigir o crescimento da cidade, deixaram de lado uma questão fundamental: o monopólio do serviço de transporte coletivo de passageiros pela iniciativa priva-

da, que sempre contou com a garantia de uma concessão com muitos privilégios e poucas obrigações.

Na base do problema estava sempre a falta de uma definição clara da função do transporte coletivo de passageiros dentro de uma cidade. Em geral, o conceito de "serviço essencial" não era suficientemente avaliado e, por isto mesmo, sua importância para o conjunto das atividades da cidade ficava evidente apenas em momentos de crise, quando o serviço faltava.

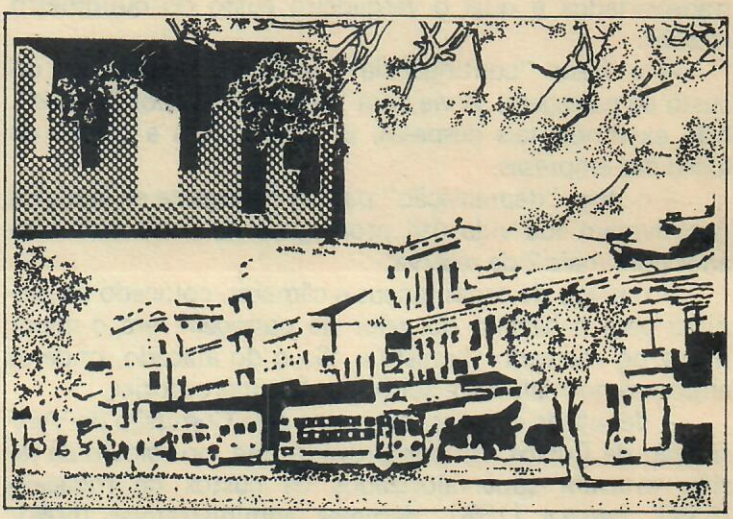
Isto acontece porque o transporte coletivo é utilizado fundamentalmente pelos trabalhadores de rendas mais baixas e a má qualidade dos serviços, os atrasos, as irregularidades, poucas vezes chegavam à mesa das autoridades responsáveis. Do mesmo modo, assuntos como a extensão ou prolongamento de linhas, reposição ou expansão da frota somente eram abordados do ponto de vista do interesse das empresas e não das necessidades públicas.

O transporte coletivo de passageiros é parte integrante da vida das cidades, tão indispensável à mobilidade das pessoas quanto as ruas. E tal como a rua, deve ser administrado pelo setor público. Um ônibus de freqüência irregular, uma linha com veículos constantemente atrasados, sujos ou em mau estado de conservação, têm o mesmo efeito desorganizador, na vida dos usuários e da cidade, do que um buraco na rua, um sinaleiro estragado numa esquina movimentada ou placas de trânsito trocadas. Isto porque o deslocamento do trabalhador até a fábrica, loja ou escritório, faz parte do processo produtivo. É um instrumento de trabalho, para o usuário, e é instrumento de planejamento e de desenvolvimento, para a cidade. O trabalhador paga por este transporte e tem direito de exigir que funcione, do mesmo modo que qualquer cidadão pode acionar a Prefeitura pela má conservação de uma rua, pela ausência de iluminação pública ou pelo não funcionamento de um sinaleiro porque, através de impostos, paga por estes serviços.

As dificuldades em levar este conceito à prática não são novas e não existem apenas em Curitiba. O grande empenho das indústrias do setor automobilístico em aperfeiçoar os meios de transporte individual deixaram em grande atraso tecnológico o setor coletivo. E acabou criando um círculo vicioso: como o serviço de transporte

coletivo é ruim, o sonho de todo usuário é ter um automóvel. Porém, quanto mais carros na rua, mais lento é o trânsito piores os serviços de transporte coletivo e mais cara a tarifa.

Além disso, a concentração de habitantes nas grandes cidades e a localização das atividades econômicas em pequenas áreas, criam correntes de tráfego que praticamente paralisam o sistema, nos horários de maior deslocamento. No Brasil, o problema foi tratado tardiamente em quase todas as grandes cidades. Na Inglaterra, por exemplo, no final do século passado, os trens suburbanos de Londres já transportavam cerca de 400 mil trabalhadores por dia. Em Boston, nos Estados Unidos, no início deste século, foi construído um metrô para liberar as ruas para os automóveis.



Em Curitiba, o Plano Diretor da cidade ficou subordinado às condições econômicas, sociais e políticas que predominaram nos anos de regime militar. Estas condições — que causavam o empobrecimento dos trabalhadores e a ausência da contestação e da crítica — limitaram, também, os efeitos do planejamento, que não conseguiu orientar o crescimento da cidade. Ao contrário, serviu para afugentar das áreas que contavam com os serviços básicos, a população mais pobre.

É verdade que, a partir dos anos 80 e, principalmente, com as eleições de 1982, teve início um intenso processo de discussão e avaliação, por parte dos partidos, movimentos populares e sindicatos, que recomeçavam a vida política. Neste processo, a discussão sobre a cidade, o papel da administração pública e o transporte coletivo, esteve presente.

Como resultado deste debate inicial, foi possível constatar, por exemplo, que as planilhas de custos das empresas de transporte coletivo, que orientavam a Prefeitura Municipal na fixação das tarifas, continham itens e números verdadeiramente absurdos. Vejamos alguns exemplos:

— não havia fiscalização real das catracas e, portanto, era impossível saber, ao certo, quantos passageiros eram transportados e qual o verdadeiro custo do quilômetro rodado;

— o item "contingência", incluído no cálculo do custo da passagem, servia para "despesas extraordinárias". Não existindo tais despesas, ia direto para a coluna de lucro das empresas;

— o item "depreciação" pagava o desgaste de veículos que tiveram sua vida útil prorrogada de cinco para oito anos com mais 2 de reserva;

— o preço de peças, pneus e câmaras, colocado na planilha para o cálculo do valor da passagem, era o maior preço do mercado varejista e não o do atacado, onde as empresas normalmente adquirem tais mercadorias;

— 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 Prefeitura Municipal e as empresas de transporte coletivo de Curitiba. Portanto, qualquer mudança real na situação tinha como ponto de partida o fim destes contratos. A 30 de janeiro de 1987, a Prefei-

tura Municipal decidiu anular todas as concessões de serviço público de transporte de passageiros. Pela primeira vez, em cem anos, a administração pública assume o controle efetivo destes serviços e define claramente seus objetivos no Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros de Curitiba, que entrou em vigor nesse mesmo dia.

O novo Regulamento tem como princípio básico **"proporcionar ao usuário a mais ampla mobilidade e o acesso a toda a cidade no menor tempo e custos possíveis, com segurança e conforto".** Para isto, estabelece que:

"o planejamento do sistema de transporte será adequado às alternativas tecnológicas apropriadas ao atendimento de suas necessidades intrínsecas e ao interesse público e deverá obedecer as diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico."

E ainda:

"a região, cuja densidade demográfica viabilize a implantação do serviço, será considerada atendida sempre que sua população não esteja sujeita a deslocamentos superiores a 400 metros entre a residência e o ponto de embarque".

Em primeiro lugar, é preciso lembrar que os objetivos estabelecidos no Regulamento terão que ser cumpridos. Passa a ser obrigação da Prefeitura Municipal — através da URBS, empresa que foi designada pela Prefeitura para tomar conta do sistema — garantir um transporte coletivo apropriado, que dê ao usuário mobilidade, rapidez, segurança e conforto com o menor custo possível e que esteja, dentro dos padrões estabelecidos, o mais próximo possível de seu local de moradia.

Para cumprir esta obrigação, a Prefeitura Municipal tomou algumas medidas importantes que alteraram as características do sistema de transporte coletivo em Curitiba.

1 — O fim das concessões

O poder público é responsável pelos serviços essenciais de uma cidade. Pode passar para outros — pessoas ou empresas — esta função, desde que fiscalize o trabalho realizado por elas e não permita que tirem vantagem das necessidades de quem usa o serviço. Nestes casos, a Prefeitura permite ou concede o direito — a uma pessoa ou empresa — de realizar o serviço: são as **concessões** ou as **permissões.** No caso de uma concessão, estabelece um contrato com quem vai executar os serviços e muitas vezes torna-se difícil fazer alterações nestes contratos, mesmo quando as concessionárias não estão cumprindo seus deveres. Em Curitiba, onde as concessões para transporte coletivo duravam muito tempo, tornou-se praticamente impossível fazer qualquer mudança sem anular tudo o que existia antes. A Prefeitura precisava tomar pé da situação para modificar o sistema atendendo os interesses dos usuários. Por isto, estabeleceu o fim das concessões. Agora as empresas têm **permissão** da Prefeitura para operar no sistema, desde que cumpram todas as exigências estabelecidas pelo novo Regulamento. A URBS é a única concessionária do sistema e deve responder pelo planejamento, operação, exploração e fiscalização do transporte coletivo de Curitiba. A empresa permissionária que não cumprir o Regulamento poderá ser afastada do serviço.

2 — Desaparecem as áreas seletivas

Esta divisão da cidade (tão antiga quanto as concessões), transformava as empresas privadas em "donas" de bairros inteiros, decidindo sobre a extensão das linhas de acordo com os seus interesses. Esta situação acabava provocando grandes problemas: muitas linhas de ônibus ficavam interrompidas e deixavam de atender novos bairros porque passavam por duas áreas seletivas diferentes. Agora, quem determina o trajeto de cada linha é a URBS, cumprindo os objetivos expressos no Regulamento.

3 — Quilômetro rodado, quilômetro pago

As empresas permissionárias não recebem mais por viagens previstas, como era feito antes. Fizessem ou não fizessem a viagem, as empresas recebiam porque os passageiros ficavam no ponto e acabavam indo, apinhados, na viagem seguinte. Agora, quando a empresa suspende uma viagem, por qualquer motivo, deixa de receber e, se não puder justificar a falta, poderá pagar multa. Em março de 1987, as empresas deixaram de fazer 10.560 viagens e, em abril, 7.870 viagens. O motivo é, quase sempre, o mesmo: os ônibus velhos e mal conservados, que tiveram sua vida útil prolongada por interesse das empresas, sem qualquer critério técnico, apresentam constantes problemas mecânicos. Como as empresas não recebem pelas viagens que não fizerem — e ainda correm o risco de pagar multas — o cumprimento dos horários passa a ser feito com mais seriedade. Para controlar o sistema, a URBS está instalando um sistema de controle através de cartões magnéticos e computação, instalado nas garagens das empresas e nos terminais de transporte coletivo, que vai acompanhar todos os movimentos de cada um dos veículos da frota de transporte coletivo de Curitiba.

4 Vida útil e depreciação

No tempo das concessionárias, os ônibus colocados em circulação pelas empresas tinham grande parte de seu valor pago pelo item "amortização", incluído na planilha e distribuído pelos anos em que o veículo poderia rodar, de acordo com a vida útil

fixada nos contratos de concessão. O valor a ser pago era calculado com base no preço de mercado do veículo na época em que saía de linha, retirando-se um residual que, nos últimos anos, variava entre 13% para os ônibus convencionais e 10% para os ônibus expressos. Isto significa que as empresas recebiam, como amortização, entre 87% e 90% do valor do veículo. Portanto, os usuários do transporte coletivo, através da tarifa, pagavam às empresas o preço de mercado dos veículos que, normalmente, pouco antes de ter a vida útil vencida, eram reformados às custas do usuário, pois as despesas de reforma eram lançadas no item "manutenção", e revendidos para atender outras modalidades de transporte coletivo. Isto significava que os empresários eram pagos mais de **duas vezes** pelo mesmo veículo. Agora, quando um ônibus termina seu tempo de vida útil, passa a ser patrimônio público. A Prefeitura pode dar a este veículo outras destinações sociais ou então vendê-los em leilões públicos para arrecadar recursos que serão reinvestidos no setor de transporte coletivo.

Ao estabelecer estas normas básicas, o município procurou resgatar sua capacidade de gerenciamento do sistema de transporte coletivo, de forma a garantir um serviço eficiente, confiável e de menor custo.

Destacam-se, entre estas medidas, o controle absoluto da receita do sistema, com a emissão de balancetes de custo operacional, e a introdução do Fundo de Aquisição da Frota Pública, que permanecerá na tarifa enquanto houver necessidade de reposição ou ampliação da frota.

Receita Pública — As empresas concessionárias lidavam, diariamente, com um grande volume de dinheiro, resultante da venda de passagens. Por se tratar de um serviço público, é importante que haja controle real das receitas e das despesas. Com esta medida, de controle da receita do sistema, é possível garantir o retorno dos recursos provenientes da aplicação no mercado financeiro — isto é, colocado para render em algum investimento de curto prazo — que anteriormente não apareciam nas contas nem eram devolvidos ao usuário sob a forma, por exemplo, de melhoria do serviço, aumento da frota, subsídio tarifário, etc. Eram simplesmente transformados em

lucro para as empresas que já recebiam, incluída no valor da passagem, a remuneração de capital. Novamente as empresas ganhavam duas vezes.

O novo Regulamento estabelece que toda a arrecadação passa a ser depositada diariamente numa conta especial no Banestado — Banco do Estado do Paraná —, em nome da URBS, que repassa às empresas, a cada 10 dias, o valr correspondente aos quilômetros rodados. Passam a ser descontadas deste valor as multas por viagens não realizadas ou por outra irregularidade qualquer e a parte da passagem destinada à formação do Fundo para Aquisição de Frota Pública. O dinheiro depositado continua sendo aplicado mas o resultado financeiro desta aplicação não é apropriado pelas empresas mas reverte para o sistema de transporte coletivo, suprindo custos operacionais ou compondo o Fundo de Aquisição da Frota Pública.

Frota Pública — Apesar de todas as medidas de controle estabelecidas pelo Regulamento e já aplicadas pela URBS, o principal elemento do sistema de transporte coletivo, que é o ônibus ainda continua como propriedade privada. Para cumprir efetivamente seus objetivos, a Prefeitura quer criar um sistema misto onde o poder público tenha plenos poderes para o gerenciamento, e a operação seja feita pela iniciativa privada.

A frota pública não poderia ser criada de uma só vez porque, além de não existirem recursos para isto, é preciso manter o sistema em operação enquanto são feitas as mudanças. Por isto, o novo Regulamento fixou um pequeno percentual na tarifa para formar o Fundo para Aquisição da Frota Pública, que conta ainda com recursos extras vindos das aplicações financeiras e de outras fontes.

A principal diferença é de objetivos: enquanto as empresas privadas estão no negócio de transporte coletivo porque ele dá lucro — e é com este objetivo que fazem todas as coisas: prolongam demais a vida útil dos ônibus, não gastam em manutenção, engolem viagens, não investem na expansão da frota nem em reposição, etc. — o setor público entra na atividade para cumprir com os objetivos do Regulamento, isto é, para garantir um transporte apropriado, que dê ao usuário mobilidade, rapidez, segurança e conforto **com o menor custo possível.**

A partir do momento em que a frota pública estiver nas ruas, será possível também estabelecer padrões de controle, gastos e manutenção que serão permanentemente comparados com os custos apresentados pelas empresas privadas. Na prática, isto é o fim do monopólio e de todas as conseqüências negativas que qualquer atividade monopolizada carrega.

Mas a administração pública — que deve estar permanentemente preocupada para que o transporte coletivo cumpra sua função como instrumento de trabalho, de planejamento e de desenvolvimento — pode estabelecer um sistema misto, isto é, combinar a experiência do setor privado na operação do transporte coletivo com os interesses e as obrigações do setor público O que é preciso garantir é o gerenciamento, que deve ficar nas mãos do poder público, sem interferência dos empresários que têm por objetivo o lucro. As empresas continuarão operando o sistema, mas submetidas a critérios muito mais rigorosos que os atualmente contidos na planilha.

A fixação do preço da tarifa sempre foi uma guerra. De um lado, as empresas privadas defendendo sua pretensão ao lucro e, de outro, os usuários, tirando do salário sempre curto o gasto com transporte coletivo. Para administrar este conflito, o poder público tentou várias fórmulas mas os constantes conflitos — poucas vezes com reclamações dos empresários e muitas vezes com protestos dos usuários — mostram que o problema é de difícil solução.

Nos últimos anos a composição do custo do transporte coletivo, que vai determinar o valor de cada passagem, tem sido elaborada a partir de uma relação de todos os itens que entram na formação deste custo, conhecida como planilha

Esta relação tem cinco grupos de custos, cada um deles dividido em partes:

1 — **Custo operacional** — que é tudo o que o ônibus precisa para se movimentar. São três tipos de custo, segundo sua função.

custos dependentes -- combustível, lubrificantes e rodagem (pneus);

custos de manutenção — pessoal, peças e acessórios;

custos de pessoal de tráfego — motoristas, cobradores, controlador de tráfego e uniforme.

2 — **Taxa de administração** — que inclui despesas diversas, tanto de escritório — o pessoal que cuida da contabilidade, dos pagamentos, do material, etc. — quanto a remuneração (isto é, o lucro) sobre o patrimônio, quer dizer, sobre as instalações e equipamentos (desde máquina de escrever e de calcular até bomba de gasolina):

pessoal administrativo — empregados de escritório, almoxarifado, etc.

despesas administrativas — gastos do escritório, lápis, xerox, taxas, etc.;

depreciação de equipamentos — desgaste das máquinas de escrever, calcular, escrivaninhas, bancos, etc.;

remuneração de equipamentos — lucro sobre os investimentos feitos para a compra de máquinas de escrever, de calcular, escrivaninhas, bancos, etc.;

remuneração de almoxarifado — lucro sobre material de estoque;

depreciação das instalações — desgaste de prédios onde funcionam escritórios e garagens;

remuneração das instalações — lucro sobre os investimentos feitos na compra/construção de prédios onde funcionam escritórios e garagens.

3 — **Custo de capital** — inclui os investimentos feitos para aquisição de veículos:

remuneração do capital privado — lucro sobre tudo o que foi investido pela empresa e que constitui seu capital.

amortização de capital privado — pagamento do investimento feito para a aquisição de cada ônibus.

4 — **Reserva técnica** — um percentual destinado a cobrir custos e gastos imprevistos.

Esta detalhadíssima planilha, com o percentual que corresponde a cada item, foi transformada em objeto de cuidadoso estudo por parte dos técnicos da URBS, com o objetivo de verificar se os cálculos de gastos para cada item são verdadeiros, isto é, conferem com a despesa real.

A primeira verificação feita — auditoria, na linguagem oficial — já demonstrou que o custo dos encargos sociais, na planilha, estavam superestimados em quase 6%. Como o valor da folha de pagamentos é muito alto, esta diferença é muito significativa.

As auditorias foram estendidas a todos os itens da planilha, para garantir que os cálculos de gastos sejam abso-

lutamente verdadeiros. O consumo médio real de combustível, por exemplo, passa a ser calculado através do acompanhamento técnico de um grupo de vinte veículos, em perfeito estado de conservação. O desempenho de cada veículo em cada trajeto servirá como guia para calcular o consumo de combustível de toda a frota.

O mesmo acontece com todos os itens da planilha que possam efetivamente ser medidos a fim de chegar a uma **remuneração por quilômetro** que corresponda aos gastos e ganhos a que a empresa privada efetivamente tem direito. No momento em que todos estes itens tiverem uma medida objetiva, estará criada uma outra unidade — remuneração por quilômetro rodado — que vai dispensar qualquer cálculo complicado e ajudará muito a manter a tarifa em níveis e valores reais.

A partir do novo Regulamento, foi incluído na planilha um item correspondente ao Fundo de Aquisição de Frota Pública que, apesar de ter um valor muito pequeno, em cada passagem, constitui o primeiro passo para transformar a qualidade básica do transporte coletivo em Curitiba. Com a contribuição de cada passageiro, em cada passagem, está sendo construído

um novo sistema de transporte, propriedade coletiva dos moradores da cidade, com o objetivo básico de atender às necessidades destes moradores.

Também foi estabelecido um novo modo de reajustar itens relacionados à remuneração de capital e amortização do capital privado. No sistema antigo, o valor do capital era corrigido com base no preço de um ônibus novo (zero quilômetro). Como este valor levava em consideração os avanços tecnológicos dos veículos e o poder de pressão das grandes montadoras junto ao poder público, os aumentos no preço dos veículos sempre atingiam níveis superiores ao da correção do capital previsto na legislação nacional. Assim, cada vez que subia o valor do ônibus novo, aumentava a remuneração do capital. A tarifa ficava presa, indexada ao preço do ônibus novo, era uma "moeda-ônibus" que dava às empresas garantia de uma remuneração de capital muito vantajosa. Isto acabou: pelo novo Regulamento, a remuneração de capital segue os índices oficiais, de acordo com as variações da LBC (Letras do Banco Central).

Também a amortização do capital passa a obedecer a outros critérios, transferindo, como já vimos, o ônibus pago — pela parcela incluída em cada passagem — para o patrimônio público.

Na planilha de junho de 1987, estes dois itens — remuneração e amortização de capital — correspondiam a pouco menos de 10% do total do custo médio do quilômetro rodado. Este valor é variável, mas existe um fator determinante para sua variação: se aumenta o número de veículos pertencentes às empresas privadas, a remuneração e amortização do capital também aumentam; ao contrário, se cresce o número de veículos pertencentes à Frota Pública, o percentual destes itens na tarifa tende a cair porque a participação do capital privado — que deve ser remunerado ou amortizado — também cai. A Frota Pública não tem o mesmo objetivo do capital privado, de obter o maior lucro possível, e sim o de oferecer o melhor serviço possível com o menor custo.

A previsão dos itens contidos na planilha vai mais longe: o custo da manutenção, por exemplo, está sendo verificado com muito cuidado. Na planilha de junho de 1987,

mais de 15% do custo médio do quilômetro rodado é destinado à manutenção. Como a frota de transporte coletivo está em péssimo estado, os técnicos da URBS querem saber como são realmente empregados os recursos da manutenção.

Para colaborar com este item, também está em verificação o tempo de vida útil dos veículos (hoje prorrogado para dez anos). A URBS quer saber qual o tempo de vida ideal porque, a partir de um determinado ponto, se o ônibus for forçado — só para dar maior lucro às empresas — acaba causando prejuízos. A frota precisa ser aproveitada dentro de padrões tecnologicamente adequados. Neste momento, dos 1.150 ônibus em circulação, mais de 10% estão com sua vida útil vencida, com problemas mecânicos constantes, contribuindo muito para piorar ainda mais a qualidade dos serviços.

Com estas medidas, a Prefeitura Municipal já corrigiu os principais desvios — quase seculares — do sistema de transporte coletivo de passageiros de Curitiba. Ao passar a **gerência** do sistema para um órgão público, a Prefeitura assegurou o controle dos objetivos do transporte coletivo, que deve ser entendido como instrumento de trabalho e não de lucro. Ao passar a limpo a planilha, enxugando os custos, a URBS está procurando cumprir seu principal objetivo, de oferecer o melhor transporte coletivo pelo menor custo, **racionalizando** a operação de todo o sistema. A entrada em circulação dos primeiros ônibus da Frota Pública vai marcar, definitivamente, esta mudança de rumo, em busca da solução definitiva para um dos mais graves problemas da maioria da população das grandes cidades brasileiras.

A URBS também passa a executar ações de **planejamento,** orientadas a partir do sistema de transporte coletivo. Assim, foram criadas as linhas aldeias, de transporte gratuito de passageiros dentro do próprio bairro, com o objetivo de estimular as atividades descentralizadas. Um morador do bairro pode pegar um alimentador até o terminal, fazer compras ou utilizar qualquer tipo de serviço (como pagamento de determinados impostos, ir ao banco, ao posto médico, etc.), sem sair do bairro. Além de reduzir os gastos do transporte coletivo e do usuário, a linha

aldeia estimula o desenvolvimento de pólos comerciais e de serviços nos bairros, reduzindo o fluxo de trânsito para o centro e criando opções de emprego mais próximas aos locais de moradia.

Medidas como estas devem ser entendidas dentro do **princípio do grande usuário**: quem sempre usa ônibus — em horários habituais, com os mesmos veículos, motoristas, combustível, etc. — divide os custos operacionais deste transporte e deve ser compensado por isto. A linha aldeia é uma maneira de estender aos moradores dos bairros os benefícios do sistema que ajudam a manter através do uso intensivo e permanente.

Dentro deste princípio, a URBS vai estender as vantagens, oferecendo ao grande usuário tarifas mais baratas na venda antecipada de passagens em maior número. O emprego de moedas na bilhetagem automática vai favorecer principalmente o grande usuário, que depende do ônibus para ir e vir.

Curitiba vai ter 1,6 milhão de habitantes em 1990, segundo as estimativas. Isto significa 600 mil novos moradores e muitos problemas. Até lá, o transporte coletivo de passageiros da cidade deverá ter muitas novidades:

— mais de 430 novos ônibus em circulação, substituindo os que estão com a vida útil vencida e ampliando a frota;

— um cálculo preciso do custo médio do quilômetro rodado, objetivo e acessível a todos;

— a frota pública, ainda que pequena, já estará nas ruas;

— as linhas aideias implantadas nos principais terminais;

— controle eletrônico de quilometragem dos ônibus, para implantação definitiva do princípio do "quilômetro rodado, quilômetro pago";

— bilhetagem automática, com moedas, para permitir embarques mais rápidos;

— vendas antecipadas de passagem, com preços reduzidos para os grandes usuários;

— o Conselho Municipal de Transporte, aberto a sindicatos, partidos políticos, associações profissionais, vereadores e órgãos de comunicação — contará, enfim, com todos os instrumentos necessários para assegurar, junto ao poder público, a execução fiel de todos os objetivos do novo Regulamento do transporte coletivo: **"proporcionar ao usuário a mais ampla mobilidade e o acesso a toda a cidade no menor tempo e custos possíveis, com segurança e conforto".**

Para não esquecer...

A Automóvel

Invento do começo do século, destinado ao transporte individual, que revolucionou a vida das cidades nos últimos anos, tomando conta das ruas e ameaçando paralisar o tráfego. Em 1975, para cada ônibus em circulação em Curitiba, havia 49 automóveis. Hoje, este número é ainda maior: 1.150 ônibus para um total de 330 mil veículos.

B Bondes

O primeiro serviço de transporte coletivo de Curitiba começou a funcionar no dia 8 de novembro de 1887, com bondes puxados a mula. Era uma iniciativa particular que contou com todo apoio da Prefeitura Municipal. Esta característica manteve-se e marcou o sistema de transporte coletivo durante todo este século.

C Concessão

A primeira concessão da Prefeitura Municipal, para uma empresa privada explorar o transporte coletivo em Curitiba, era válida por 90 anos. Também criou tradição e somente agora, um século depois, a Prefeitura decidiu romper as concessões e estabelecer outras normas para as empresas privadas atuarem no setor.

D Diesel

Combustível derivado de petróleo, mais barato do que a gasolina. Na planilha de junho de 1987, correspondia a pouco mais de 14% do custo médio do quilômetro.

E Empresas

São 9 as empresas privadas que atuam hoje no sistema de transporte coletivo de Curitiba, sob a forma de permissionárias. Fundamentalmente, são as mesmas empresas que receberam, em 1954, concessão para explorar o serviço de transporte coletivo da cidade durante 20 anos (depois este prazo foi prorrogado).

F Frota Pública

Formada a partir de recursos do Fundo para Aquisição de Frota Pública, composto por um percentual variável da tarifa + resultados das aplicações financeiras + multas + vendas, em leilão, de veículos com vida útil vencida e outros recursos. Com a frota pública em circulação, os itens da planilha relacionados com a remuneração e amortização do capital privado vão pesar menos sobre o custo total real da tarifa. A frota pública não tem o lucro como objetivo e sim o atendimento do usuário dentro das normas estabelecidas no Regulamento.

G Gerenciamento

Função do poder público, que deve administrar o sistema no interesse do usuário.

H Horários

Os horários dos ônibus, divulgados publicamente, serão controlados através de um sistema eletrônico, para identificar as viagens não realizadas que serão descontadas das empresas e, dependendo da causa do atraso, pu-

nidas com multas.

I Itinerários

O percurso percorrido pelos ônibus não está mais condicionado às áreas seletivas que limitavam o itinerário ao território de cada empresa. Esta divisão foi eliminada junto com as concessões.

J Jornada

O tempo gasto para ir de casa ao trabalho, e vice-versa, praticamente anula uma das maiores conquistas dos trabalhadores em todos os tempos: a jornada de 8 horas.

L Lucro

Objetivo fundamental de qualquer empresa privada. No setor de transporte coletivo, que é um serviço essencial à cidade, o lucro ilimitado impede ou reduz a qualidade do serviço prestado, onera o trabalhador. Durante um século, o poder público municipal foi omisso nesta questão que agora foi regulada pela Prefeitura Municipal.

M Moeda-Ônibus

O modo como era calculado o índice de reajuste para o capital, na planilha, criou uma verdadeira moeda especial, a moeda-ônibus, assim chamada porque usava o valor do ônibus novo como referência. Na prática, a moeda-ônibus funcionava assim: cada vez que o preço de um ônibus novo subia, por inovações tecnológicas ou por pressão da indústria automobilística, o valor de toda a

frota subia junto, aumentando, com isto, em muitos milhões, a remuneração de capital obtida pela empresa e a amortização devida pelos velhos ônibus em circulação. Com o novo Regulamento, acabou a moeda-ônibus e a remuneração e amortização passam a ser feitas pelas variações das Letras do Banco Central.

N Normas

O transporte coletivo foi submetido, a partir de 1955, a normas técnicas para padronizar o serviço. Mas raramente o cumprimento destas normas era fiscalizado pelo poder público.

O Ônibus

Principal peça do sistema de transporte coletivo. Até agora, era o elemento que fugia ao controle do poder público que, a partir da criação do fundo para aquisição da frota pública, passará a ter seus próprios ônibus. Em Curitiba existem hoje 1.150 ônibus, constituindo uma frota muito desgastada, porque tiveram sua vida útil excessivamente prolongada e manutenção deficiente.

P Planilha

Relação dos itens que compõem o valor da tarifa. Muito detalhada, a tarifa causa polêmicas porque muitos itens são considerados repetitivos e outros injustificáveis. A URBS está fazendo auditoria completa nas empresas para definir a necessidade e o custo real de cada item.

Q Quilometragem

Medida adotada pelo poder público para remuneração das viagens. O princípio é: quilômetro rodado, quilômetro pago. As empresas não têm mais a vantagem de "engolir" uma viagem e sair ganhando na outra porque os passageiros precisam do transporte e ficam aguardando nas filas.

R Regulamento

O novo regulamento do transporte coletivo de passageiros de Curitiba estabelece como finalidade básica do sistema garantir um transporte seguro, confortável e rápido, pelo menor custo, ao usuário do sistema. Através do Regulamento a URBS planeja, controla, fiscaliza, enfim, gerencia o sistema.

S Sistema

Conjunto de vias, equipamentos, veículos e operadores que movimentam o transporte coletivo de Curitiba, que percorre, hoje, um traçado básico de 800 quilômetros, rodando uma média diária de 200 mil quilômetros e transportando mais de um milhão de passageiros. Fazem parte do sistema as diferentes modalidades de linhas, os terminais, as vias expressas e conectoras, que são definidos como instrumentos para o planejamento e desenvolvimento da cidade.

T Tarifas

Valor unitário da passagem, calculado com base nos custos apresentados nas planilhas. Curitiba tem hoje uma das tarifas mais

baixas do país, graças ao rigoroso controle de custos apresentados pelas planilhas, e a revisão do valor previsto, através de auditorias.

U

URBS

Empresa do setor público a quem a Prefeitura Municipal entregou a responsabilidade pelo planejamento, operação, exploração e fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Curitiba.

V

Vale Transporte

Os sindicatos de trabalhadores podem introduzir nos acordos de trabalho a cláusula do Vale Transporte, pela qual a empresa complementa a despesa do trabalhador com transporte, a partir do momento em que ultrapassar os 6% do salário. Em junho de 1987, o gasto mensal de uma pessoa com transporte coletivo (calculado sobre 52 passagens) chegava, em Curitiba, a 10% do salário mínimo. É bom lembrar que, nesse momento, Curitiba estava com a mais baixa tarifa do país. Existe uma proposta, para a nova Constituição, de reduzir de 6% para 3% do salário o maior valor que o trabalhador deve pagar pelo transporte coletivo.

X/Z

O ABC não termina ainda porque o fim desta história depende também de você.

Colaboraram neste trabalho, com seus estudos, documentos, registros, ilustrações e fotografias:

Berardi e Polese – Ken Parker (Editora Vecchi)
Claude Lévi-Strauss – Antropologia Estrutural
O Pensamento Selvagem
Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Sócio-econômicos (DIEESE)
Enciclopédia do Automóvel (Abril Cultural)
Encyclopaedia Brittanica
Grande Enciclopédia Delta Larousse
Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira
Goscinny e Uderzo – Uma Aventura de Asterix, o Gaulês (Editora Cedibra)
Morris e Goscinny – Lucky Luke (Editora Martins Fontes)
Sergio Diogo Teixeira de Macedo – Da Cadeirinha ao Avião
Roteiro da Cidade: do bonde a mula ao ônibus expresso (Prefeitura Municipal de Curitiba-1975)
Vere Gordon Childe – A Evolução Cultural do Homem
O que Aconteceu na História
Waldemar Correia Stiel – História do Transporte Urbano no Brasil (EBTU-1984)
(**)Wilfred Owen – O Caos Motorizado

Reportagens dos jornais: Diário do Paraná
O Estado do Paraná
Gazeta do Povo
Indústria e Comércio
Última Hora
Material: Correio de Notícias
Jornal do Estado

Esta publicação foi possível graças ao apoio de:
SAAB Scania do Brasil S/A.
CAIO – Companhia Americana Industrial de Ônibus
Cotrasa Ltda.

Impressão e acabamento:
CLICHEPAR
Telefone: (041) 244-5522
CURITIBA - PR