

A QUALIDADE DA MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE CURITIBA/PR

VIEIRA, Mauricio Menezes¹
ZANOLLA, Juliana Cristina²
MADUREIRA, Eduardo Miguel Prata³

RESUMO

Na década de 70 a cidade de Curitiba implantou um sistema de transporte que serviu de exemplo para várias cidades do mundo todo. Um sistema eficaz, que contribuiu para o planejamento urbano e desenvolvimento da cidade. O número de automóveis nas ruas diminuía, e as pessoas passaram a utilizar com maior frequência o transporte público, com custos mais baixos, agilidade e rapidez nos deslocamentos. O sistema passou a ter uma evolução constante, aumentando significativamente o número de ônibus e linhas disponíveis, e consequentemente o número de usuários. A cidade estava mais organizada e menos poluída. Neste sistema, o usuário paga apenas uma passagem e pode se deslocar para qualquer lugar da cidade, através de terminais e estações, favorecendo também a população de baixa renda. A cidade de Curitiba cresceu gradativamente, com um grande aumento da população. As linhas e ônibus já não atendiam da forma como antes, os deslocamentos perderam a qualidade e eficiência, e o número de automóveis nas ruas aumenta novamente. Vários fatores vem afetando o sistema de transporte de Curitiba que por sua vez perde qualidade e eficiência, aumentando assim o número de usuários que deixam de utilizar o sistema. Com isso o modelo de transporte da cidade tem deixado de ser um exemplo mundial. Dentre os principais fatores pode-se citar o aumento considerável no valor da tarifa cobrada, a falta de manutenção nas linhas e estações, e também a utilização de uma frota de ônibus já desgastada. A cidade hoje encontra-se perante a um grande desafio quanto as questões ligadas ao transporte público e está buscando novas maneiras e soluções que possam ajudar a melhorar o sistema de transporte, para atender com qualidade toda a população, e com isso voltar a ser considerada um exemplo mundial de mobilidade urbana.

PALAVRAS-CHAVE: Curitiba, Transporte, Sistema, Automóveis, Transporte Público, Ônibus, População, Deslocamento.

1. INTRODUÇÃO

Curitiba é mundialmente conhecida por sua política de transporte aplicada há décadas. Todavia, os inquestionáveis méritos desta experiência erguida em modelo, ainda que relativo, são de difícil aplicação a outras cidades brasileiras. Em Curitiba, a operação dos transportes por ônibus sempre foi da exclusiva responsabilidade do setor privado. É interessante observar o histórico da organização do sistema na cidade (BRASILEIRO, 1999).

Através do Plano Diretor de 1966, a cidade de Curitiba pode definir quais seriam os eixos estruturais utilizados ao implantar de vias, as quais pudessem ser utilizadas exclusivamente para atender transporte de passageiros, o que resultou em um sistema integrado que teve início na década de 70.

¹Aluno do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: mauricio.menezes.v@gmail.com

²Aluna do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: julianazanolla@hotmail.com

³Economista. Mestre em Desenvolvimento Regional, Professor do Centro Universitário FAG e da Faculdade Dom Bosco. E-mail: eduardo@fag.edu.br.

De acordo com Duarte (2006), em meados dos anos de 1970, quando a cidade de Curitiba implantou o sistema de transporte coletivo e seu sistema viário, definiu também a identidade urbana da cidade, o qual contribuiu para a articulação zoneamento de uso e ocupação do solo, com o planejamento de transporte.

O sistema de transporte de Curitiba, teve uma evolução constante, a partir de 1977 as linhas de ônibus tiveram aumento significativo, no ano de 1980 passou-se a usar veículos articulados, com capacidade para até 160 passageiros, momento em que foi criado a RIT - Rede Integrada de Transporte –, neste sistema, o cidadão paga uma passagem apenas, e pode se deslocar por toda a cidade, foi criado através de um processo longo de planejamento, onde as linhas são interligadas em diferentes terminais e estações. Com a criação da RIT, a mesma passou a responder por 37% da demanda de transportes na cidade, e foi fundamental para o desenvolvimento urbano da cidade de Curitiba.

De acordo com Fitzsimmons (2005), a qualidade em serviços, de uma maneira mais simples, é a percepção do serviço prestado com as expectativas do serviço desejado. Ao se superarem as expectativas, o serviço é percebido como de qualidade excepcional e como uma surpresa agradável. Caso fosse feito de forma contrária, seria inaceitável a qualidade do serviço.

A cidade estava com menos automóveis nas ruas, o trânsito passava a ser mais organizado, e diminuir a poluição, a população entendia que o transporte público podia proporcionar conforto, comodidade e economia, e a cidade crescia ao longo dos Eixos do Transporte Coletivo.

A fim de favorecer a valorização fundiária, a política de planejamento urbano da cidade de Curitiba, privilegia investimentos ligados aos eixos estruturais no transporte coletivo, dessa forma também aumenta os benefícios dos interesses imobiliários, os quais passam a investir nos estoques de terras visando a especulação. Dessa forma acabam obrigando a população de baixa renda a irem cada vez mais para o subúrbio da cidade. Em resultado a isso, as áreas de periferias e da Região metropolitana aumentam sua população, pois o valor da terra é mais acessível para as pessoas de baixa renda. (NEVES, 20016)

O projeto de mobilidade urbana da década de 70 é eficiente ainda nos dias atuais em Curitiba, mas tem perdido força ao longo do tempo.

Com base no que foi descrito, estabeleceu-se como problema de pesquisa: o que levou a cidade de Curitiba a deixar de se um modelo mundial em mobilidade urbana? Visando responder ao problema proposto, elencou-se como objetivo geral pesquisar a qualidade do transporte público na cidade de Curitiba/PR, assim como a utilização do mesmo, a fim de elaborar opções de melhorias

para a mobilidade urbana da cidade. De modo específico este trabalho buscou entender o fator motivador da decadência do transporte da cidade de Curitiba; Elaborar um comparativo entre o modelos de transporte utilizado em Curitiba e demais cidades, a fim de entender e apontar as falhas no sistema utilizado; compreender o sistema de transporte, bem como suas falhas e indicar possíveis melhorias.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Curitiba ficou mundialmente conhecida, através do seu sistema de transporte, os quais eram baseados em exclusivas canaletas para ônibus, e foram copiados em várias cidades do Brasil, incluindo o Rio de Janeiro. Com os bons resultados obtidos, esse modelo passou a ser copiado em muitas e grandes cidades do mundo. A cidade passa então a perceber que seu modelo de transporte estava saturado. (BOREKI, 2015)

Essa saturação no transporte, passou a ser perceptível através da quantidade de passageiros que são transportados. Mesmo com a população da cidade aumentando, o número de passageiros que era de 2,30 milhões por dia, passa a ser 2,27 milhões, essa comparação foi feita entre os anos de 2007 à 2014, para alguns especialistas nessas pesquisas, a cidade não pensou em planejar o futuro, estava apenas resolvendo problemas específicos e localizados. (BORESKI, 2015)

Esse sistema de transporte, não deixou de ser referência, tanto no Brasil quanto em outras cidades do Mundo, caso o projeto do sistema não fosse bom e não atendesse com qualidade a população, o mesmo já não existiria mais. Mesmo com os problemas localizados, o sistema não deixou de funcionar. (HARDT, 2015)

Um dos motivos que levou o sistema de transporte a ser criado foi diminuir o uso do veículo privado e individual na cidade, para isso deve se levar em conta quem são os maiores usuários da Rede Integrada. É a maneira de favorecer o uso do transporte público, o qual adensa os eixos estruturais, para que possam ser implantados os modais de transporte em massa necessários. (ROBERTO GHIDINI, 2014)

De acordo com Guidini (2014), nos locais que possuem mais pessoas do que usuários o número de um deslocamento por dia não será atingido, e quando for ao contrário, mais usuários do que pessoas, passara a ter mais de um deslocamento diário. O número de viagens por dia, sobra de acordo com a quantidade de usuários e com a faixa de renda.

“Vários fatores são responsáveis pelo fato de o elogiado sistema, aos poucos, perder o brilho. Os principais são a falta de planejamento (que inclui a falta de obras de infraestrutura) e o crescimento da frota de veículos na capital. Em 2007, Curitiba contava com 1,06 milhão de veículos e, em dezembro de 2014, eram 1,49 milhão, aumento de 28% em sete anos. No mesmo período, a população da capital saiu de 1,79 milhão para 1,87 milhão, crescimento de 5%” (BOREKI, 2015 [s.p])

Com cerca de 3,2 milhões de habitantes, composta por 29 municípios, a cidade de Curitiba visando o aumento da economia e da população, dá suporte para que sejam implantadas na cidade novas e grandes indústrias, tanto nacionais quanto multinacionais. Com isso a cidade atrai novos moradores, o que ocorreu principalmente nos últimos vinte anos. Com esse grande aumento populacional, o número de linhas e ônibus já não atendem como o esperado, o que causa tumultos e demoras nos horários de pico (SINAENCO, 2013).

A cidade busca melhorar o seu sistema de transporte, tanto empresas públicas quanto privadas, trabalham a fim de diminuir esses problemas localizados. Está sendo realizado em Curitiba, uma pesquisa para que se possa identificar o que os usuários desejam no transporte. Essa pesquisa ainda não está finalizada, o que mostra a falta de preparo entre os realizadores da mesma (BORESKI, 2015).

Curitiba está estudando muitos projetos para implantar em seu sistema, e aumentar novamente a qualidade. Um desses projetos é a integração intermodal, o qual é implantado paraciclos, visando o incentivo do uso de bicicletas. Outro projeto estudado é uma tarifa reduzida nos horários mais utilizados do transporte, aumentando o número de usuários, principalmente os que precisam se deslocar para o trabalho (BOREKI, 2015).

3. METODOLOGIA

Este trabalho trata-se de uma pesquisa exploratória sobre a qualidade da mobilidade urbana na cidade de Curitiba/PR que se amparou na revisão bibliográfica como ferramenta metodológica.

Para Gil (2006) uma pesquisa exploratória consiste em proporcionar maior familiaridade com o problema (explicitá-lo). Geralmente, assume a forma de pesquisa bibliográfica e estudo de caso. A revisão bibliográfica para Gil (2006) pode ser entendida como pesquisa em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Um dos objetivos deste trabalho era entender o fator motivador da decadência do transporte da cidade de Curitiba, podendo ser considerado que esse sistema, o qual já foi modelo mundial, perde passageiros todos os anos, se o sistema ainda tivesse a qualidade de anos atrás o número de usuários teria aumentado, e ainda seria considerado um modelo (GULLIN, 2016).

São diversos fatores que levam o sistema ir perdendo o brilho os poucos, um deles sempre foi a falta de planejamento, o que pode ser incluído também como a falta de obras e investimentos na infraestrutura. O número de veículos privados na capital também cresceu, passando de um número de 1,06 milhões em 2007, para 1,49 milhões em 2014, como decorrência, neste mesmo período foi constatado aumento populacional de 5%, passando de 1,79 milhões para 1,87 milhões (BOREKI, 2015).

A NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) comprovou recentemente esses dados de aumentos de veículos e população, e mostrou também que o número de usuários do transporte público diminuiu mais de 8%, o que resultou na maior queda de usuários no Brasil (SOARES, 2016).

Com 29 municípios e uma média de 3,2 milhões de habitantes, a cidade de Curitiba ainda tem muito a crescer, muitas são as indústrias que são instaladas na cidade a cada ano, aumentando o número de trabalhadores na cidade. Esse aumento acaba afetando diretamente sistema de transporte público, que já não atende mais a demanda com a devida qualidade de antes (BEM PARANÁ, 2013).

Para se definir o preço cobrado nas passagens de ônibus, é feito um cálculo, onde se divide o custo do sistema, pelo número de usuários do transporte. Quando um dos dois fatores tem alteração, consequentemente a tarifa é alterada. Com a queda de passageiros, esse cálculo resulta em um valor mais elevado na tarifa, afetando diretamente os usuários (NEVES, 2016).

De acordo com Neves (2016), outro fator que resultou no aumento elevado da tarifa cobrada, se deu após a realização de uma licitação mal realizada, que fez os cálculos com os números que eram utilizados na década de 1980, período esse em que os custos para manutenção ainda eram mais baixos, os ônibus possuíam garantias mais longas e eram também mais econômicos.

O sistema de Rede Integrada, acabou com a linha que fazia entre a cidade e a região metropolitana, resultando em uma queda ainda maior no número de passageiros entre os anos de 2015 e 2016. Hoje a cidade possui cerca de 300 ônibus, que já não deveriam mais estar em

circulação, devido à falta de conservação, o que acaba gerando falta de segurança aos usuários, até mesmo com riscos de graves acidentes (NEVES, 2016).

De acordo com Bazani (2013), os dados mostram que enquanto o número de automóveis subiu quase 100%, o número de ônibus subiu apenas 9,10%, comprovando que a cidade ainda precisa de investimentos nas ampliações de transporte público.

Apesar de todos estes diferenciais, estudos comprovam que Curitiba e Região Metropolitana não podem parar no tempo e devem continuar investindo na priorização do transporte coletivo. Desde 2000, a frota de ônibus na capital teve um aumento de 9,10%, indo de 1 mil 756 ônibus para 1 mil 930 no ano de 2013 (BAZANI, 2013 [s.p]).

O segundo objetivo específico visava elaborar um comparativo entre o modelos de transporte utilizado em Curitiba e demais cidades, a fim de entender e apontar as falhas no sistema utilizado. Partindo disso considera-se que foi instituído na década de 1970, o projeto de transporte público de Curitiba, o qual é composto por canaletas que são exclusivas para ônibus, não deixou de ser eficiente, principalmente quando comparado a grandes outras cidades brasileiras (BOREKI, 2015).

Curitiba não deixou de ser um exemplo, principalmente para as pessoas que não moram na cidade, ou não utilizam diariamente o transporte público, para essas ainda é vista como referência mundial (NEVES, 2016).

De acordo com Neves (2016), por motivos de não cumprimento com acordo entre os vencedores das licitações e a URBS, a aquisição de novos e mais modernos de ônibus não está sendo feita, acarretando na demora por melhorias.

Algumas cidades no mundo que se espelharam no modelo de transporte urbano de Curitiba, como exemplo, Bogotá, na Colômbia, e Rio de Janeiro, no Brasil, estão constantemente evoluindo, e atraindo novos passageiros. Essas cidades não deixarem de inovar e buscar melhorias para manter seu modelo (SOARES, 2016).

De acordo com Soares (2016), no estado do Paraná, em Cascavel mesmo sendo uma cidade menor, de acordo com os número, o sistema inovador de bilhetagem, atende com maior agilidade os usuários, os quais estão mais satisfeitos com o serviço.

O sistema metropolitano possui uma bilhetagem que está mais eficiente do que a do transporte público, no sistema metropolitano é oferecido mais vantagens também aos usuários, como biometria facial, rede wi-fi, e aplicativos para celulares. Se essas vantagens fossem implantadas para toda a cidade, já ajudaria a aumentar o número de passageiros (GULLIN, 2016).

Algumas cidades hoje são possuem os melhores sistemas, e são utilizadas como modelo, dentre elas pode-se citar: Nova York, Londres, Paris, Moscou, e Tóquio, sendo que essa última

possui o melhor modelo mundial hoje. Elas possuem um grande investimento no transporte, e estão sempre melhorando a fim de diminuir os veículos privados, e gerar mais qualidade para a população (PENA, 2013).

Na cidade de Bogotá, na Colômbia foi apostado o transporte com veículos leve, sobre pneus, conhecidos por VLP, o qual foi inspirado no transporte de Curitiba, dessa forma resolvendo seus problemas com mobilidade urbana, e apresentando novas melhorias ao de Curitiba, os ônibus permitem fazer ultrapassagem e aumentar a velocidade (SANTOS, 2015).

De acordo com Mello (2015), os transportes modais precisariam de um equilíbrio entre si, já que existe hoje um incentivo natural para que se use o transporte público. Em Bogotá, como decorrência de um colapso que existiu, muitos passageiros passaram a utilizar o transporte coletivo, ao invés do público.

Hoje pode se considerar como um dos maiores e melhores exemplos de transporte público da América Latina, o de Santiago, no Chile (SANTOS, 2015).

A cidade de Paris, na França possui uma estação de metrô a aproximadamente 500 metros de distância uma da outra, já em Londres, está o primeiro metrô construído no mundo. O sistema de transporte em Nova York funciona todos os dias, 24 horas por dia. E na capital japonesa, se encontra o melhor e mais complexo sistema de transporte do mundo, capaz de atender diariamente milhões de pessoas (PENA, 2013. [s.p]).

Apesar de não possuir estudos que comprovem nos dias atuais, qual a cidade com maior dificuldades e com o pior sistema de transporte público do mundo, pode-se citar a Mumbai, na Índia, onde não existe planejamento, nem investimento, o trânsito é um caos, tanto para o transporte público quanto para o privado (PENA 2013).

Por fim, era ainda objetivo deste artigo compreender o sistema de transporte, bem como suas falhas e indicar possíveis melhorias. Nesse sentido, de acordo com Secco (2016) depois de 40 anos de criação, e após ter sido exemplo para aproximadamente 200 cidades em todo o mundo, o sistema de transportes de Curitiba está há mais de quatro anos sofrendo impactos que o deixam cada vez mais longe de ter a qualidade que possuía. A necessidade de implantações e de melhorias é urgente, e muitas medidas precisam ser tomadas, como implantar bilheteria eletrônica e principalmente aumentar os investimentos.

Curitiba precisa de um planejamento no seu sistema de transporte, primeiro com uma análise de problemas, e pontos que precisam ser melhoradas, onde devem ser implantadas pontes e viadutos para que o trânsito fique mais rápido e eficiente, como foi o caso da BR 116 (VALERIO, 2016).

De acordo com Valerio (2016), sem que ocorra um estudo para o planejamento e essas novas implantações, não haverá significativas melhorias, a cidade também precisa da construção de um anel viário novo, para que o transporte de cargas saia do perímetro urbano.

Dentre muitos projetos que serão implantados, a cidade pretende e precisa melhorar a mobilidade urbana, como o incentivo ao uso de bicicleta, se dando através da implantação de paraciclos, e também a diminuição das tarifas (BOREKI, 2015).

Uma das expectativas é o avanço da Linha Verde, um corredor mais moderno que os atuais para o Sul. Pela demanda atendida e pelos benefícios sociais e econômicos, o corredor deve atingir a cidade de Fazenda Rio Grande. Hoje os moradores do município enfrentam dificuldades para chegarem à capital e depois voltarem para a casa (BOREKI, 2015 [s.p]).

De acordo com Bazani (2013), a BR 116 – rodovia Régis Bittencourt – está há anos apresentando muitos problemas, principalmente de congestionamentos. Ela precisa ser duplicada, e mesmo em obras, com a demora para liberações, acaba prejudicando o transporte público e também privado.

Um dos exemplos que está sendo pensado tanto para Curitiba, quanto para cidades vizinhas, é uma medida que foi realizada na cidade de São Paulo, pelo prefeito Fernando Haddad, com faixas exclusivas, e indicações de que o uso de transporte público é prático, não polui o meio ambiente, e pode ser mais econômico (BAZANI, 2013).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O propósito principal deste trabalho foi apresentar e analisar a qualidade da mobilidade urbana na cidade de Curitiba/PR. Destacando a importância que a cidade teve na década de 70, quando implantou um novo sistema de transporte público, tornando-se então exemplo a ser seguido por grandes cidades do Brasil e do mundo.

Curitiba implantou através do seu Plano Diretor um sistema que fosse capaz de atender as necessidades de toda a população, principalmente a baixa renda. Onde através do pagamento de uma única passagem, poderia se deslocar de um canto a outra da cidade, com ônibus e linhas interligadas, além de agilidade e rapidez no transporte.

Após anos de evolução no transporte, a qualidade do sistema passou a cair, a população aumentou, mas o número de usuários do Sistema Integrado diminuiu. Diversos foram os fatores que levaram a essa queda, e dentre os principais analisados, pode-se destacar o aumento nas tarifas de

passagens, afetando diretamente a população baixa renda, e a falta de manutenção nas linhas, nas estações e também nos ônibus.

Buscou-se através deste artigo compreender os problemas que levaram o transporte de Curitiba a não ser mais referência mundial, e quais as possíveis soluções que poderiam ser tomadas para que melhorasse novamente.

Com base em estudos e análises, Curitiba pode ainda voltar a ser um exemplo mundial de mobilidade urbana, é necessário novos projetos de implantação de vias, novos terminais e reformas dos existentes, e também diminuição da tarifa de passagem.

A cidade, que cresce gradativamente, tem a necessidade de rever seus projetos e investimentos, voltando a atender de maneira eficaz sua população quanto ao transporte público.

REFERÊNCIAS

BAZANI, Adamo. **Como melhorar o sistema brasileiro que é modelo mundial de mobilidade**. 2013. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2013/10/10/como-melhorar-o-sistema-brasileiro-que-e-modelo-mundial-de-mobilidade/>. Acesso em 19/10/2016.

BEM PARANÁ. **Trânsito e transporte são os maiores problemas de Curitiba**. 2013. Disponível em: <http://www.bemparana.com.br/noticia/272207/transito-e-transporte-sao-os-maiores-problemas-de-curitiba-diz-pesquisa>. Acesso em 18/10/2016.

BORESKI, Vinicius. **Curitiba quer voltar a ser referência no transporte público**. 2015. Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2015/09/20/curitiba-quer-voltar-a-ser-referencia-no-transporte-publico.htm>. Acesso em 15/10/2016.

GHIDINI, Roberto. **Do BRT ao metrô e a governança municipal de Curitiba**. 2014. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/do-brt-ao-metro-governanca-municipal-de-curitiba.pdf>. Acesso em 14/09/2016.

NEVES, Lafaiete. **Porque o transporte coletivo de Curitiba perde passageiros**. 2016. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/opinioao/artigos/por-que-o-transporte-coletivo-de-curitiba-perde-passageiros-d2ftkbsr6one4ujdmwjtxags5>. Acesso em 12/09/2016.

PENA, Rodolfo F. Alves. **Transporte público no mundo**. 2013. Disponível em: <http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/geografia/transporte-publico-no-mundo.htm>. Acesso em 14/09/2016.

SANCHES, Alexandre Milkiewick. **Planejamento de transporte urbano: estudo de caso da linha verde em Curitiba**. 2008. Disponível em: <http://www.pg.utfpr.edu.br/dirppg/ppgep/dissertacoes/arquivos/93/Dissertacao.pdf>. Acesso em 12/09/2016.

SANTOS, Gilmar. **Reforma no transporte público de Bogotá e Estocolmo é exemplo.** 2015.
Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/09/1685412-reforma-no-transporte-publico-de-bogota-santiago-e-estocolmo-e-exemplo.shtml>. Acesso 12/09/2016.

SINAENCO. **Trânsito e transporte são os maiores problemas de Curitiba, diz pesquisa.** 2013.
Disponível em: <http://www.bemparana.com.br/noticia/272207/transito-e-transporte-sao-os-maiores-problemas-de-curitiba-diz-pesquisa>. Acesso em 18/09/2016.

SOARES, Roberta. **Sucateamento do transporte coletivo em Curitiba: a queda do mito.** 2016.
Disponível em: <http://jc.ne10.uol.com.br/blogs/deolhonotransito/2016/06/14/sucateamento-do-transporte-coletivo-em-curitiba-a-queda-do-mito/>. Acesso em 25/09/2016.

UNIVERSIDADE POSITIVO. **Curitiba ainda é exemplo de mobilidade urbana?** 2015.
Disponível em: <http://www.up.edu.br/blogs/positivo-consciente/2015/09/17/curitiba-ainda-e-exemplo-de-mobilidade-urbana/>. Acesso em 18/09/2016.