

**UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TECNOLOGIA**

SUELEN CHRISTINE CAVIQUIOLO

**DEMANDAS POPULARES NAS OUTRAS VISUALIDADES E
MATERIALIDADES DO TRANSPORTE PÚBLICO DE CURITIBA
(1991-2011)**

TESE

**CURITIBA
2017**

SUELEN CHRISTINE CAVIQUIOLO

**DEMANDAS POPULARES NAS OUTRAS VISUALIDADES E
MATERIALIDADES DO TRANSPORTE PÚBLICO DE CURITIBA
(1991-2011)**

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Tecnologia e Sociedade (PPGTE) da Universidade Tecnológica Federal do Paraná como requisito para obtenção do título de “Doutora em Tecnologia”. Linha de Pesquisa: Tecnologia e Trabalho.

Orientador: Prof. Dr. Gilson Leandro Queluz

**CURITIBA
2017**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

C382d
2017 Caviquiolo, Suelen Christine
Demandas populares nas outras visualidades e materialidades do transporte público em Curitiba : 1991-2011 / Suelen Christine Caviquiolo.-- 2017.
233 p. : il. ; 30 cm.

Texto em português, com resumo em inglês

Disponível também via World Wide Web

Tese (Doutorado) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Programa de Pós-graduação em Tecnologia e Sociedade, Curitiba, 2017

Bibliografia: f. 180-193

1. Transporte urbano – Curitiba (PR). 2. Transporte local. 3. Transporte urbano – Curitiba (PR) – História. 4. Transporte urbano – Curitiba (PR) – História – Séc. XX. 5. Transporte urbano – Curitiba (PR) – História – Séc. XXI. 6. Planejamento urbano – Curitiba (PR) – História – Séc. XX. 7. Planejamento urbano – Curitiba (PR) – História – Séc. XXI. 8. Desenho industrial – Aspectos sociais – Curitiba (PR). 9. Tecnologia – Teses. I. Queluz, Gilson Leandro. II. Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Programa de Pós-Graduação em Tecnologia e Sociedade. III. Título.

CDD: Ed. 22 – 600

Biblioteca Central da UTFPR, Câmpus Curitiba

TERMO DE APROVAÇÃO DE TESE Nº 50

A Tese de Doutorado intitulada **Demandas populares nas outras visualidades e materialidades do transporte público de Curitiba (1991-2011)**, defendida em sessão pública pelo(a) candidato(a) **Suelen Christine Caviquiolo** no dia **05 de maio de 2017**, foi julgada para obtenção do título de Doutor em Tecnologia e Sociedade, Área de Concentração – Tecnologia e Sociedade, Linha de Pesquisa – Tecnologia e Trabalho e aprovada em sua forma final, pelo Programa de Pós-Graduação em Tecnologia e Sociedade.

Prof. Dr. Luiz Ernesto Merkle - (UTFPR)
Prof. Dr. Nelson Rosário de Souza - (UFPR)
Prof. Dr. Lafaiete Santos Neves - (UFPR)
Prof. Dr. Gilson Leandro Queluz - (UTFPR) - *Orientador*

Visto da coordenação:

Prof^a. Dr^a. Nanci Stancki da Luz
Coordenadora do PPGTE

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador Gilson Queluz, pelo imenso apoio, compreensão e zelo durante todo o itinerário dessa pesquisa.

Aos professores e professora da banca de qualificação, Lafaiete Neves, Nelson Rosário de Souza, Luiz Ernesto Merkle e Marilda Queluz, pelas leituras atentas e conselhos preciosos.

Às professoras, professores, estagiárias, colegas e servidores do PPGTE, pelos sorrisos que encontrei nas salas, gabinetes e corredores, que fizeram esse trabalho mais leve e prazeroso.

Ao professor Ivo Queiroz, por ter compartilhado documentos de seu arquivo pessoal.

Ao Rodrigo Gonzatto e ao Fred Van Amstel, pela oportunidade de compartilhar e enriquecer essa pesquisa com as/os alunos/as do curso de Design Digital da PUC-PR.

À minha orientadora em Portugal, Maria Fernanda Rollo, pela confiança e apoio. Ao Tiago Brandão, pelo auxílio na produção do projeto de pesquisa para a Universidade NOVA de Lisboa e na transição para a vida lisboeta que tanto me encantou. Às funcionárias do Instituto de História Contemporânea, pela amável recepção.

À CAPES, que financiou essa pesquisa e o estágio no exterior.

Às servidoras e servidores da BPP, IPPUC, URBS, FCC e CMC, que orientaram as buscas e prontamente atenderam aos pedidos de informação.

Colegas, amigos, companheiros de casa, de vida, de trabalho, de café e militância: Bruno, Larissa, Anna, Líber, Kira e Lindsay. Sem vocês por perto esse processo não teria sido tão bonito.

Ao pai, à mãe, ao João e à Nonna por terem compreendido minhas ausências, por compartilharem as alegrias e pelo apoio que recebi nos momentos mais difíceis.

À Giselle e à Paola, pela amizade que me acolhe e me fortalece.

À Angela, pelas manhãs de segunda feira.

Ao Marcão, pelas cervejas de quinta à noite.

Ao Alex, pelas horas de aventura, pela leveza, pelas revisões e conselhos cuidadosos e carregados de amor.

Vou num carro eléctrico, e estou reparando lentamente, conforme é meu costume, em todos os pormenores das pessoas que vão adiante de mim. Para mim os pormenores são coisas, vozes, letras. Neste vestido da rapariga que vai em minha frente decomponho o vestido em o estofado de que se compõe, o trabalho com que o fizeram - pois que o vejo vestido e não estofado - e o bordado leve que orla a parte que contorna o pescoço separa-se-me em retrós de seda, com que se o bordou, e o trabalho que houve de o bordar. E imediatamente, como num livro primário de economia política, desdobram-se diante de mim as fábricas e os trabalhos - a fábrica onde se fez o tecido: a fábrica onde se fez o retrós, de um tom mais escuro, com que se orla de coisinhas retorcidas o seu lugar junto do pescoço; e vejo as secções das fábricas, as máquinas, os operários, as costureiras, meus olhos virados para dentro penetram nos escritórios, vejo os gerentes procurar estar sossegados, sigo, nos livros, a contabilidade de tudo; mas não é só isto: vejo, para além, as vidas domésticas dos que vivem a sua vida social nessas fábricas e nesses escritórios... Todo o mundo se me desenrola aos olhos só porque tenho diante de mim, abaixo de um pescoço moreno, que de outro lado tem não sei que cara, um orlar irregular regular verde-escuro sobre um verde-claro de vestido.

Toda a vida social jaz a meus olhos.

Para além disto pressinto os amores, as secrecias, a alma, de todos quantos trabalharam para que esta mulher que está diante de mim no eléctrico use, em torno do seu pescoço mortal, a banalidade sinuosa de um retrós de seda verde-escuro fazenda verde menos escura.

Entonteco. Os bancos do eléctrico, de um entretecido de palha forte e pequena, levam-me a regiões distantes, multiplicam-se-me em indústrias, operários, casas de operários, vidas, realidades, tudo.

Saio do carro exausto e sonâmbulo. Vivi a vida inteira.

Bernardo Soares em O Livro do Desassossego

RESUMO

CAVIQUIOLO, Suelen Christine. Demandas populares nas outras visualidades e materialidades do Transporte Público de Curitiba (1991-2011). 2017. 231 f. Tese (Doutorado em Tecnologia, linha de pesquisa Tecnologia e Trabalho) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Curitiba, 2017.

Esse trabalho foi dedicado às visualidades e materialidades ligadas às demandas populares de transporte público na cidade de Curitiba entre os anos de 1991 e 2011. O desenho da rede de transporte articulado ao planejamento nas décadas de 1960 e 1970 e a produção e divulgação de artefatos associados ao “futuro” e a ideia de “cidade ecológica”, nos anos 1990 e 2000, estimulou a produção de uma narrativa que buscou legitimar o sucesso do transporte coletivo curitibano. Em uma revisão da história desse transporte, indicamos que as materialidades e visualidades dos itinerários e veículos do Expresso, Ligeirinho e Ligeirão e das Estações-tubo foram moldadas e orientadas pelos valores e intenções de alguns grupos envolvidos e interessados na gestão e planejamento do transporte urbano. Por outro lado, a análise voltada para os usos cotidianos e as produções visuais e materiais que tratam das demandas populares de transporte mostrou que esse direcionamento do desenho da rede de transporte no sentido de atender os interesses privados e corporativos se manifestava no cotidiano como imobilidades. A partir das imagens e documentos produzidos como apoio para as demandas populares, na imprensa local e por meio nos requerimentos legislativos da Câmara Municipal, foi possível não somente perceber as mobilidades possíveis como a verificar a produção de modelos mais democráticos e inclusivos para a conquista do direito à cidade em um redesenho do transporte público curitibano.

Palavras-chave: Transporte Público, Transporte Urbano, Estudos de Mobilidade, Visualidade/Materialidade, História do Transporte, História da Tecnologia, Tecnologia e Sociedade, Tecnologia e Cultura, História do Design, Estudos em Design, Curitiba.

ABSTRACT

CAVIQUIOLO, Suelen Christine. Demandas populares nas outras visualidades e materialidades do Transporte Público de Curitiba (1991-2011). 2017. 231 f. Tese (Doutorado em Tecnologia, linha de pesquisa Tecnologia e Trabalho) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Curitiba, 2017.

The present work investigates the visualities and materialities related to the popular demands in Curitiba's public transport between 1991 and 2011. The design of a transport network articulated to the urban planning in 1960's and 1970's and the production and advertising of artifacts connected to the idea of "future" and "ecological city", stimulated narratives that aimed to legitimize the success of Curitiba's public transport. In a historical review of this transport, we indicate that the materialities and visualities of the and the Tube Stations and the Expresso, Ligeirinho and Ligeirão routes and vehicles were shaped and guided by the values and intentions of some groups involved and interested in urban transport planning and management. However, the deep analysis of everyday uses and visual and material productions that deal with the popular transport demands showed that this narrowed design of the transport network to attending private and corporate interests was manifested in the daily life as immobility. From images and documents produced to support the popular demands, in the local press and through the legislative petitions of the Câmara Municipal, it was possible not only to realize the possible mobilities but also to verify the production of more democratic and inclusive models to achieve the right to the city by redesigning Curitiba's public transport.

Keywords: Public Transportation, Urban Transport, Mobility Studies, Visuality/Materiality Studies, History of Transport, History of Technology, Technology and Society, Technology and Culture, History of Design, Design Studies, Curitiba.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Reportagem do Jornal do Bairro Alto em set. 1997.....	24
Figura 2: Página do Jornal do Bacacheri em set. 1991.....	25
Figura 3: Requerimento gerado pelo Sistema de Proposições Legislativas	27
Figura 4: Eixos estruturais e zoneamento previstos pelo Plano Diretor na década de 1970. ...	35
Figura 5: Representação do sistema trinário de vias	36
Figura 6: Vias exclusivas de ônibus e de automóveis em tráfego lento, década de 1970.	36
Figura 7: Ônibus convencional da linha Rua XV/Barigui. Curitiba, 1978.	38
Figura 8: Expressos da linha Santa Cândida - Rui Barbosa. Praça Generoso Marques, 1976.	38
Figura 9: Ponto de parada dos Ônibus Expressos na Avenida Paraná, Curitiba, c.1974	39
Figura 10: Ônibus Interbairros IV no terminal do Boqueirão. c.1979	39
Figura 11: Rua XV de Novembro na década de 1970.....	42
Figura 12: Intervenção no metrô de São Paulo em 2013.....	44
Figura 13: Fotografia do ônibus Seletivo	48
Figura 14: Folder de divulgação do Expresso produzido pela prefeitura de Curitiba.....	49
Figura 15: Detalhe: desenhos do expresso em folder de divulgação da prefeitura	49
Figura 16: Ônibus Expresso na semana de inauguração, em setembro de 1974.....	50
Figura 17: Desembarque dos ônibus convencionais em Curitiba em 1975.....	51
Figura 18: Capa de reportagem na revista Paraná em Páginas.....	53
Figura 19: Informativo do gabinete do deputado Roberto Requião, 1984.	55
Figura 20: Crachá de identificação da Fiscalização Popular.....	56
Figura 21: Ônibus da frota pública. c.1987	57
Figura 22: Fotografias dos ônibus e Estações-tubo da Linha Direta.....	62
Figura 23: Fotografias das Estações-Tubo da Linha Direta	62
Figura 24: Reportagens sobre o edital para a Linha Direta	65
Figura 25: Divulgação da Linha Direta. Prefeitura Municipal de Curitiba, c. 1991	66
Figura 26: Detalhe material de divulgação da Linha Direta. c. 1991	66
Figura 27: Material de divulgação da Linha Direta Fazendinha, c. 1992.	68
Figura 28: Capa do cardápio do trem Burlington Zephyr e anúncio da Bohn, c.1943.....	70
Figura 29: Representações da Era Espacial na moda.	70
Figura 30: Fotografia de ônibus e estação-tubo.....	71
Figura 31: Reportagem sobre o projeto do bonde em Curitiba	73
Figura 32: Ilustração de reportagem “Bonde começa a operar no próximo ano”.	74

Figura 33: Reportagem do jornal Tribuna do Paraná em jul de 1992	75
Figura 34: Reportagem do jornal O Estado do Paraná em 30 set 1992.....	77
Figura 35: Reportagem sobre a proposta para um terminal de ônibus no bairro Tatuquara	79
Figura 36: Fotografia do ônibus “Ligeirão” no jornal Gazeta do Povo, mai 2015.....	80
Figura 37: Matéria "Movimento de Luta Pela Moradia"	84
Figura 38: Ilustração da matéria "Movimento de Luta Pela Moradia”	84
Figura 39: Reportagem sobre o trabalho de Carlos Alberto Noviski	87
Figura 40: Charge de Carlos Alberto Noviski.....	88
Figura 41: Calçadas móveis para a Berlin ocidental	90
Figura 42: Centre Pompidou e interior da passagem apelidada “La Chenille”.....	90
Figura 43: Charge publicada no jornal Daily News, em abril de 1992.	91
Figura 44: Página de suplemento especial sobre o aniversário de Curitiba	93
Figura 45: Capa e parte de matéria sobre Curitiba, publicada em março de 1993.....	93
Figura 46: Ponto de ônibus da Clear Channel em Curitiba.	96
Figura 47: Imagem do interior de estação-tubo na Praça Rui Barbosa, Curitiba	97
Figura 48: Fotografia em matéria de jornal sob o título “Eles não pagam passagem”	98
Figura 49: Localização das escolas que receberam os ofícios da URBS	100
Figura 50: Ofícios encaminhados pela URBS à diretora do Colégio Estadual do Paraná.	102
Figura 51: Recorte de jornal e detalhe de ilustração	103
Figura 52: Símbolo do Movimento Passe Livre.....	105
Figura 53: “Fure o tubo” - Movimento Passe Livre	106
Figura 54: Seção de jornal com foto enviada por leitor	108
Figura 55: Ponto de desembarque da Linha Direta Bairro Novo	110
Figura 56: Capa e parte interna do jornal Folha do Boqueirão em mar 1999	112
Figura 57: Fotografia de estação tubo	114
Figura 58: Mapa do metrô de Londres em 1928, projeto de F. H. Stingemore.	117
Figura 59: Mapa do metrô de Londres em 1933, projeto de Harry Beck.	118
Figura 60: Mapa do metrô da cidade de Londres em dezembro 2016.	119
Figura 61: Mapa da rede de autocarros (ônibus) em Lisboa, déc. 1950. Museu da Carris. ...	120
Figura 62: Painel Sinóptico de Diagrama de Rede, Metro de Lisboa.	120
Figura 63: Mapas na parte interna de um <i>tram</i> na cidade de Colônia, Alemanha.....	121
Figura 64: Mapa do sistema Transmilenio em 2005	122
Figura 65: Mapa do sistema Transmilenio em 2004	123

Figura 66: Intervenção com a inscrição “O Povo Passa fome” em mapa do transporte num ponto de ônibus da cidade de Lisboa.....	124
Figura 67: Intervenção em mapa do transporte num ponto de ônibus de Curitiba.....	125
Figura 68: Paola di Bello, La dispartition, 1994, fotografias, 400X450 cm.....	126
Figura 69: Fotografia do jornal Folha de Londrina em 1974	127
Figura 70: Folder de divulgação da Linha Direta Fazendinha, c. 1992.....	129
Figura 71: detalhe de folder de divulgação da Linha Direta Fazendinha, c.1992	130
Figura 72: Reportagem do jornal Estado do Paraná, em 25 de agosto de 1992.	131
Figura 73: Folder de divulgação da Linha Direta Colombo CIC em 1995	132
Figura 74: Detalhe do folder de divulgação da Linha Direta Colombo CIC em 1995.....	133
Figura 75: Tipografia da palavra Curitiba	133
Figura 76: Detalhe do mapa folder de divulgação da Linha Direta Colombo CIC em 1995.	134
Figura 77: Folder de divulgação da Linha Biarticulado Circular Sul em 1999.....	135
Figura 78: “Evolução da RIT”	136
Figura 79: Mapa da RIT em agosto de 2009.	138
Figura 80: Detalhes do Mapa da RIT em agosto de 2009.	139
Figura 81: Detalhes de Mapa do Ligeirinho em 1991.	140
Figura 82: Detalhes de Mapa da RIT em agosto de 2009.	141
Figura 83: Detalhe de folder de divulgação da Linha Direta Colombo CIC em 1995	141
Figura 84: Detalhes do Mapa da RIT em agosto de 2009.	141
Figura 85: Marcas da Prefeitura Municipal de Curitiba	142
Figura 86: Demandas por mudança de itinerário e aumento da frota.....	143
Figura 87: Detalhe de folder de divulgação da linha Biarticulado Boqueirão. c.1992.....	147
Figura 88: Intervenção em mapa, anexa ao requerimento cód.044.05271 de 2005.	155
Figura 89: Detalhe de intervenção em mapa, requerimento cód.044.05271 de 2005.	155
Figura 90: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.07544 de 2001	157
Figura 91: Croqui anexo ao requerimento cód.044.05344 de 2002	158
Figura 92: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.07438 de 2004	159
Figura 93: Croqui anexo ao requerimento cód.043.00727 de 2001	159
Figura 94: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.01846 em 2002 e detalhe.	160
Figura 95: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.939 de 2001	161
Figura 96: Detalhe de croqui anexo ao requerimento cód. 044.939 de 2001	162
Figura 97: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.07960 de 2000	163
Figura 98: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.00993 de 2001	164

Figura 99: Detalhe de croqui anexo ao requerimento cód. 044.00993 de 2001	165
Figura 100: Detalhe de croqui anexo ao requerimento cód. 044.00993 de 2001	166
Figura 101: Detalhe de croqui anexo ao requerimento cód. 044.00993 de 2001	166
Figura 102: Detalhe de croqui anexo ao requerimento cód. 044.00993 de 2001	167
Figura 103: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.05110 de 20 de junho de 2000.....	168
Figura 104: Detalhes de croqui. Requerimento cód. 044.05110 de 20 de junho de 2000.....	168
Figura 105: Fotografias em reportagem do Jornal do Bairro Alto (mar 1999, p.9).	169
Figura 106: Reportagem do jornal Folha do Boqueirão (maio 2000, p.3)	169
Figura 107: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.03911 de 2002	170
Figura 108: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.01848 de 2000	171
Figura 109: Ofício e abaixo assinado anexos ao requerimento cód. 044.01848 de 2000	172

SUMÁRIO

PRÓLOGO	12
1 INTRODUÇÃO	13
1.1 ITINERÁRIO DA PESQUISA	16
1.2 SOBRE AS FONTES, SUAS VISUALIDADES E MATERIALIDADES.....	21
2 CURITIBA EM SEU TRANSPORTE COLETIVO	30
2.1 OS ÔNIBUS DE CURITIBA.....	31
2.2 POLÍTICA DOS ARTEFATOS.....	42
2.3 MOVIMENTOS POPULARES E A QUESTÃO DA TARIFA.....	54
2.4 O DESENHO DO TRANSPORTE E O DESENHO DA VIDA NA CIDADE	58
3 TUBOS, LIGEIRINHOS E LIGEIRÕES	61
3.1 A LINHA DIRETA	62
3.2 O ÔNIBUS PRATEADO	67
3.3 O “BONDE MODERNO” QUE VEM AÍ	72
3.4 ÔNIBUS “CHIQUES” VERSUS ALIMENTADORES	80
3.5 “UMA PINTURINHA, UMA CORTININHA...”	83
3.6 TUBOS PARA O TRANSPORTE.....	89
3.7 “FURAR O TUBO”, PULAR A CATRACA E OCUPAR OS ÔNIBUS.....	97
3.8 DENTRO OU FORA DO TUBO?	107
4 CARTOGRAFIAS DA (I)MOBILIDADE	115
4.1 MAPAS DE TRANSPORTE URBANO	116
4.2 OS MAPAS DA RIT	127
4.3 “O QUE É QUE HÁ, POIS, NUM NOME?”	144
4.4 VER DE CIMA OU DE BAIXO?.....	150
4.5 OS ESPAÇOS VIVIDOS DOS CROQUIS	153
5 “TODOS OS PASSAGEIROS DEVEM DESEMBARCAR”	174

REFERÊNCIAS.....	180
APÊNDICES.....	194

PRÓLOGO

Nasci no Terminal Guadalupe. Não exatamente dentro do terminal, mas ali ao lado, na maternidade Nossa Senhora do Rosário, em junho de 1984. Depois disso, viajei de ônibus no colo da minha mãe, passei por debaixo da roleta fingindo ter menos de cinco anos e senti a vertigem de ver a cidade passando pela janela do ligeirinho.

Quando falamos de transporte público, falamos das pessoas que se movem por ele, dos lugares de onde elas vêm, por onde passam e para onde vão. Todas essas pessoas que o utilizam e lidam com o transporte público no cotidiano também tem algo a dizer sobre ele. Assim, os ônibus acabam fazendo parte da constituição da nossa história e da nossa cultura¹.

Esse trabalho foi um esforço no sentido de mostrar que o transporte coletivo urbano pertence àquelas pessoas que estão ali, nos ônibus, pontos, tubos e terminais. Porque se movem, coletivamente, elas são a razão para a existência de bondes, ônibus e metrô. Contudo, as materialidades do transporte coletivo, carregadas de humanidade, são contraditórias e também se manifestam como imobilidade.

A redação desse texto aconteceu em movimento. Desde que iniciei o doutorado, troquei de casa umas cinco vezes e usei o transporte público de muitas cidades, deste e do outro lado do atlântico. É impossível separar a vida de um doutorado e é impossível separar o doutorado da vida. Por isso, peço a compreensão das leitoras e leitores pelas vezes que encontrarem, no meio dessa tese, manifestos pelas mobilidades de todos nós.

1 Em “A Cultura é algo comum”, de 1958, Raymond Williams inicia o texto narrando a partir de um ponto de ônibus. No decorrer desse texto/trajeto, fala de sua história pessoal que é entremeada pelo itinerário e paisagem ao longo dessa viagem de ônibus. Não foi por acaso que esse relato de viagem, feita junto com um motorista e uma cobradora, foi a forma de introduzir sua argumentação de que a cultura é algo comum e ordinário.

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho é dedicado a uma história das relações entre a população e o transporte coletivo na cidade de Curitiba. Uma história sobre **como as pessoas lidaram com as coisas que faziam parte do sistema de transporte na cidade**². Dessas coisas que formam a visualidade/materialidade do transporte coletivo fazem parte a distância percorrida por alguém até o ponto de parada, os abrigos ou locais onde se espera a chegada do transporte, o veículo ônibus (com suas dimensões, portas, janelas, cores, piso, assentos, corrimãos, etc.) os itinerários, pontos de parada, terminais, mapas, placas, entre outras. Essas coisas, que também chamamos de artefatos, foram e tem sido imaginadas, usadas, construídas, reconstruídas ou destruídas em práticas envolvidas com o transporte coletivo³.

A partir das produções visuais e materiais que documentaram, registraram, analisaram, discutiram, criticaram e/ou constituíram essas práticas, **buscamos construir uma narrativa sobre as relações entre a população e o e transporte coletivo na cidade de Curitiba entre 1991 e 2011**. Nesse processo, notamos que a produção de imagens e textos sobre o sistema de transporte coletivo curitibano, por meios públicos e privados, contribuiu para alimentar uma história “oficial”. Nela, o sistema é retratado como um caso de sucesso, com projetos inovadores, bem sucedidos e imitados em várias partes do mundo, tornando Curitiba um “modelo” a ser seguido⁴. Outras narrativas, que tratam de dimensões mais próximas aos usos cotidianos e à negociação desse transporte, não tiveram o mesmo alcance ou poder de persuasão. Pois desafiam/fragilizam ou mesmo questionam a ideia de “cidade modelo”⁵.

2 A pergunta de pesquisa apresentada na qualificação desta tese tinha a pretensão de investigar “Quais foram e como agiram os grupos sociais que participaram do design do sistema de transporte público entre 1989 e 2011 na cidade de Curitiba-PR?” Essa pretensão foi abandonada em favor de uma perspectiva focada nas demandas populares, no período delimitado pelas inaugurações dos ônibus Ligeirinho (1991) e Ligeirão Azul (2011). A mudança no recorte histórico também mostra como a relação das pessoas com as materialidades e visualidades do transporte passou a ser o fio condutor da seleção e análise das fontes assim como da construção da narrativa presente neste documento.

3 A concepção de prática na sua produção de visibilidades e invisibilidades é uma proposta de Tolia-Kelly e Rose (2012). Para essas autoras, as práticas são humanas, sociais, políticas e culturais e envolvem a incorporação visual/material processos e tecnologias, e “nunca estão seguros das violentas e confusas questões de vigilância, governança, dinheiro, direitos e corpos” (2012, p. 4, tradução nossa).

4 Essa história “oficial” do transporte coletivo em Curitiba foi, em certa medida, patrocinada ou mesmo legitimada pelo poder público. Faço referência às seguintes publicações: (IPPUC, 1990) (IPPUC, 1991); (DUARTE e GUINSKI, 2002) (A HISTÓRIA., 2004).

5 Segundo Oliveira (2000, p. 113), o lançamento de Curitiba como um “modelo para o país” tem a ver com a projeção de uma imagem extremamente positiva da gestão urbana da cidade, nos anos 1970 e nos anos 1990. Essa questão também é desenvolvida por Sánchez García (1993, p. 115), que discute como as experiências de planejamento nos anos 1970 acabaram criando uma base para as intervenções subseqüentes durante as gestões

A opção por investigar o transporte coletivo urbano pelo viés visual/material ligado às demandas populares foi a estratégia encontrada para refletir sobre essas outras histórias do transporte coletivo curitibano. Assim, a investigação é também uma tentativa de deslocar o olhar da história das coisas para a história dos usos das coisas, quando os produtos do processo de *design*⁶ estão a cumprir ou não cumprir os objetivos para os quais foram projetados, ou são adaptados a outros objetivos não previstos no projeto original.

Curitiba é a capital do estado do Paraná e está localizada na região sul do Brasil. Dentro do país e fora dele é uma cidade reconhecida pelo seu sistema de transporte por ônibus, especialmente os Expressos e as Estações-tubo. Os Expressos são linhas de ônibus que circulam em vias exclusivas enquanto as Estações-tubo são caracterizadas pelo embarque com pré-pagamento nivelado ao piso dos veículos⁷. **O período de tempo que essa pesquisa aborda inicia com a inauguração da Linha Direta (ou “Ligeirinho”) em 1991 e termina com a inauguração da Linha Verde (ou “Ligeirão azul”) em 2011.**

Os momentos inaugurais são especialmente frutíferos para a análise de reações, sentimentos e interpretações em diferentes contextos. Pois, nessas situações, acontece uma maior produção visual/material tratando das transformações no espaço e na mobilidade da cidade. Cartazes, panfletos, anúncios e reportagens em jornal, rádio e televisão seriam exemplos dessa produção, orientada a interpretações positivas e/ou negativas das mudanças e novidades relativas ao transporte⁸. Quando deixam de ser novidades, as coisas que fazem parte do transporte passam por outros tipos de interpretação, mais situadas e ligadas aos usos cotidianos, como acidentes, usos imprevistos, insuficiências, defeitos, incrementos e pequenas modificações. Registros dessas questões podem ser encontrados em jornais de bairro, nas

de Jaime Lerner (1989-1992) e Rafael Greca (1993-1996). Essas últimas gestões teriam criado uma positividade da imagem que atingiu esferas muito mais amplas que nas fases anteriores.

6 Há duas razões para a adoção do termo *design* em nosso trabalho. A primeira é compreendida pelo meu investimento como pesquisadora e docente no sentido de compreender as dimensões políticas, culturais, históricas e sociais do *design* como prática, como conceito e como profissão nascida nos processos de divisão do trabalho e industrialização capitalista (CAVIQUIOLO, 2010). A segunda, derivada da primeira, busca ampliar a ideia de *design* como processo em uma negociação constante entre projetistas, empresas, instituições públicas e privadas e utilizadores, que envolve diferentes valores, interesses, tensões e contradições.

7 O sistema do ônibus Expresso é também conhecido como BRT (Bus Rapid Transit).

8 O levantamento de notícias de jornal nos acervos da Biblioteca Pública do Paraná e Casa da Memória indicou que as reportagens sobre transporte coletivo foram mais numerosas nos anos em que ocorreram inaugurações de linhas, veículos e mobiliário urbano. Em 1990, por exemplo, identificamos cinco reportagens sobre transporte coletivo. Já em 1991, quanto a Linha Direta foi inaugurada, foram 20 matérias sobre o tema e, no ano seguinte, quando inaugurados os ônibus biarticulados, o número de publicações subiu para 49. Em 1993, as reportagens sobre o assunto foram 13, em 1994 foram 5 e continuam por volta desse número até a 1998, quando um novo veículo passou a circular na linha direta e 14 reportagens foram publicadas sobre esse e outros assuntos envolvendo os ônibus da capital.

reclamações à prefeitura, nos requerimentos da Câmara Municipal, em protestos e abaixo assinados organizados por movimentos sociais e associações de moradores.

Esse documento está dividido em três capítulos além desta introdução e da conclusão. Na sua construção, busquei tornar possível a leitura destes de forma independente⁹. Nesta introdução, tratamos do detalhamento do processo de pesquisa, explicando e justificando nossas abordagens teóricas e metodológicas. O **capítulo 2** apresenta o sistema de transporte na cidade de Curitiba e o contextualiza no período de implantação do Plano Diretor entre as décadas de 1960 e 1980, quando os contornos da cidade foram fortemente articulados ao desenho do transporte. Nesse sentido, buscamos mostrar de que maneira as políticas de transporte foram materializadas em artefatos, visualidades e materialidades que orientaram as mobilidades e imobilidades no período anterior ao recorte da pesquisa.

O **capítulo 3** discute a produção material visual envolvida na implantação da Linha Direta, da qual fazem parte os ônibus Ligeirinhos e as Estações Tubo e suas derivações nos veículos maiores implantados nos corredores dos ônibus Expressos. Essa discussão tem como fontes principais as reportagens jornalísticas de grandes jornais da capital e o seu contraponto na produção dos jornais de bairros. O resultado indica as resistências, usos e interpretações da população em suas experiências com o transporte coletivo na cidade.

O **capítulo 4** trata dos mapas de transporte urbano e as produções cartográficas envolvendo os ônibus de Curitiba. Nesse texto, proponho uma discussão sobre os mapas da Rede Integrada de Transporte de Curitiba e sobre os croquis anexos aos requerimentos da Câmara Municipal como parte de pedidos envolvendo o transporte coletivo. Esses croquis indicam as maneiras pelas quais as pessoas viam e entendiam o espaço e a mobilidade na cidade, buscando incluir suas demandas.

O fechamento desse trabalho foi realizado no **capítulo 5**, onde indico os principais resultados dessa investigação e as possibilidades de pesquisa a partir dele. O principal resultado de todo o levantamento e análise das fontes, a partir de nossas referências teóricas e metodológicas, foi a construção de uma narrativa que envolve as “entrelinhas” dos ônibus. Ou seja, a produção de um relato sobre como a população lidou com as mobilidades e imobilidades entre as décadas de 1990 e 2010, mas, principalmente, como essas vivências informaram modos possíveis de construir uma cidade a partir de mobilidades coletivas.

⁹ Com isso, espero não frustrar aquelas pessoas que fizeram a leitura em sequência, pois algumas informações podem se repetir.

1.1 ITINERÁRIO DA PESQUISA

O projeto dessa tese foi orientado fundamentalmente por trabalhos realizados no âmbito das ciências humanas que influenciaram a definição do tema e os objetivos da investigação. Entre eles, a tese de doutoramento de Souza (1999), que explorou os significados do planejamento e das intervenções urbanas em Curitiba entre as décadas de 1960 e 1980. A partir do referencial da sociologia, esse trabalho mostra os efeitos e repercussões do Plano Preliminar de Urbanismo (1965) no governo do espaço e da população. Também abordando o planejamento urbano, mas numa perspectiva voltada para os contextos políticos e institucionais, Oliveira (2000) buscou entender a permanência do "mito da cidade modelo", alimentado pela relação entre os urbanistas e as elites econômicas da cidade. Esse mito também é discutido pela dissertação de mestrado de (SÁNCHEZ, 1993) que buscou mostrar como a publicidade e estratégias de marketing contribuíram para um padrão discursivo dominante a respeito da cidade e seu planejamento. Focado nas ações do movimento popular pelo transporte coletivo, Neves (2006) procurou evidenciar as tensões presentes no período entre 1970 e 1990, destacando as disputas entre instituições do poder público e privado e a pressão do movimento popular para a democratização do acesso ao transporte coletivo.

A partir das pesquisas citadas, foi possível perceber a história dessa tecnologia de uma maneira muito mais complexa do que aquela orientada por modelos lineares. No entanto, a orientação dos Estudos de Ciência, Tecnologia e Sociedade (Estudos CTS)¹⁰ foi fundamental para o encaminhamento teórico-metodológico que auxiliou na compreensão do tema. Desse campo, trabalhei principalmente com as abordagens dos Sistemas Tecnológicos (HUGHES, 1987) da Construção Social da Tecnologia (PINCH e BIJKER, 1984) e a Teoria Crítica da Tecnologia (FEENBERG, 2010)¹¹. Adotar esse viés implicou em reconhecer que em certos momentos da história da tecnologia, alguns grupos saíram mais vencedores que outros, ou seja, o design foi enviesado de acordo com os interesses de quem participou da sua

10 Na língua inglesa são conhecidos como Science, Technology and Society (STS Studies).

11 A abordagem da Construção Social da Tecnologia, ou Social Construction of Technology (SCOT), prevê a identificação de grupos sociais que, no ponto de vista do pesquisador e de atores que participaram da construção de determinado artefato, são relevantes para entender o seu desenvolvimento (BIJKER, 1997). Os grupos sociais relevantes podem ser indivíduos, organizações ou grupos de indivíduos organizados ou não. O grupo é formado por aqueles/as que supostamente dividem o mesmo conjunto de significados atribuídos a um artefato específico (PINCH e BIJKER, 1984). A impossibilidade de pensar essas interações, levando em conta estruturas sociais e a exclusão de determinados grupos "não relevantes", estariam entre as principais limitações da SCOT (RUSSELL, 1986) (WINNER, 1993) (KLEIN e KLEINMAN, 2002).

concepção e tinha controle sobre a tecnologia. No caso do transporte urbano, um desenho enviesado que ignora, por exemplo, os interesses dos/as habitantes e passageiros/as acaba constringendo os movimentos pela cidade, dificultando o acesso e não sendo eficiente como transporte público. No entanto, ele ainda pode ser visto como eficiente por aqueles que tem seus interesses contemplados pelo design, pois ele cumpre as funções para as quais ele foi desenhado.

Outros trabalhos realizados no âmbito dos Estudos CTS, que envolviam cidades e transporte coletivo, contribuíram para os primeiros esboços do problema e estratégias metodológicas. São eles: a tese de Pineda (2010) sobre os ônibus Transmilenio em Bogotá, na Colômbia; a pesquisa de Latour (1996) sobre os projetos para um veículo leve sobre trilhos em Paris, na França; e de Hughes (1998) sobre a construção do túnel *Central Artery* na cidade de Boston, nos EUA.

O resultado das leituras desses trabalhos foi a construção de uma base documental de caráter variado, com o objetivo de entender o direcionamento para a construção social do design desse sistema de transporte. As primeiras análises envolveram regulamentos (da empresa gestora e do poder público), proposições legislativas e decretos de lei, jornais, revistas e informativos, desenhos, plantas, mapas e fotografias, nas quais identifiquei diferentes interpretações sobre o papel do transporte na cidade. Esses documentos fazem parte dos acervos da Biblioteca Pública do Paraná e Casa da Memória, e de arquivos do poder público, como o da Câmara Municipal de Curitiba, do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc) e da Urbanização de Curitiba S.A (URBS)¹², sendo esse último de caráter público-privado.

Na leitura das fontes a partir do referencial da Teoria Crítica da Tecnologia foi possível identificar o potencial das produções que colocavam em cheque as representações oficiais sobre o transporte coletivo¹³. Isso fez com que, à medida que a investigação avançava, reconhecesse que a estratégia de investir num olhar que contemplasse todos os grupos de pessoas, indivíduos e instituições, poderia enfraquecer aquelas produções que haviam sido ignoradas pela história oficial. Assim, os objetivos de pesquisa foram revistos no sentido de

12 A consulta aos documentos da URBS S.A foi feita por meio de solicitações de informação via “Lei da Transparência”. Não há um acervo para consulta ao público in loco, portanto, os documentos solicitados foram digitalizados e enviados por e-mail pela Unidade de Relações Institucionais dessa instituição.

13 O uso da Teoria Crítica em nossa pesquisa foi direcionado para os modos como considerações técnicas e políticas materializam tecnologias e as possibilidades desse processo ser mais democrático (FEENBERG, 2002). Esse processo foi registrado no documento de qualificação de tese e em dois artigos: CAVIQUIOLO e QUELUZ, 2014 e CAVIQUIOLO e QUELUZ, 2014a.

permitir a seleção e análise das fontes mais próximas às demandas populares em contraste às representações oficiais.

Situo então, as abordagens e filiações teóricas de nossa investigação numa interface da História da Tecnologia com os Estudos Culturais. Na História da Tecnologia, este trabalho está alinhado à preocupação com os usos da tecnologia, uma perspectiva que, por ser distinta das histórias focadas na inovação, pode envolver questões de gênero, classe e etnia em relação com a história mais geral (EDGERTON, 1999). Já os Estudos Culturais, neste trabalho, não são pensados com um campo coeso ou homogêneo, muito menos como uma disciplina institucionalizada. Nesse contexto, trabalho com as repercussões do trabalho de Raymond Williams na Geografia Cultural (TOLIA-KELLY e ROSE, 2012) e as abordagens da Cultura Material que oferecem um repertório conceitual e analítico mais específico para os artefatos materiais/visuais, como a proposta de Miller (2013) e a suas repercussões nos Estudos em Design que consideram os artefatos como materializadores de culturas. De acordo com Mendes (2012, p.16):

Ao deixar marcas e rastros – reais ou metafóricos – a cultura material significa, testemunha e materializa a construção de histórias, identidades, lugares, épocas e formas de viver. As marcas, ilustres ou anônimas, deixam sinais de culturas, revelam modos de relacionamento entre sujeitos, destes com as coisas e com a vida em sociedade.

Então, pergunto *como as demandas populares estiveram ligadas às visualidades e materialidades do transporte coletivo na cidade de Curitiba entre os anos de 1991 e 2011?* Assim, busco identificar, contextualizar e compreender essas demandas populares em relação às visualidades e materialidades do transporte coletivo. Para tentar esclarecer a pergunta de pesquisa e entender como ela orienta o trabalho, discuto a seguir as ideias de "demandas populares" e "visualidades e materialidades".

As demandas populares são entendidas como as exigências, buscas e tentativas relacionadas ao transporte público que foram empreendidas pela população. “Demandar”, como verbo transitivo, pode ser entendido como “intentar demanda contra; exigir; reclamar; procurar; dirigir-se a; caminhar para; ir à procura de”¹⁴. O termo “popular” foi adotado no sentido de privilegiar “o ponto de vista do povo e não dos que procuram obter benefícios ou poderes desse povo”¹⁵, algo próximo à definição de Vidal Beneyto citada por Martín-Barbero

¹⁴In: Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [online], 2008-2015, <http://www.priberam.pt/DLPO/demanda> [acesso em 07/12/2015].

¹⁵Essa seria uma das acepções adquirida pelo termo 'popular' na língua inglesa durante o século XIX, segundo Williams (1985), em trabalho dedicado a discutir os sentidos negociados para algumas palavras na história.

em 1981 e reafirmada 34 anos depois (2015, p. 15): “Popular nomeia aquilo que torna possível a expressão de aspirações e expectativas coletivas produzidas por e desde os grupos sociais de base, tanto majoritários como minoritários, tanto a nível patente como latente”¹⁶.

As visualidades e materialidades são as “coisas” com as quais as pessoas lidam, têm a ver com os artefatos usados, construídos, reconstruídos ou destruídos historicamente nas e pelas práticas envolvidas no sistema de transporte coletivo. São como os “*stuff*” ou “*trecos*”¹⁷ de Miller (2013) mas especialmente baseadas na proposta de Tolia-Kelly e Rose (2012) de práticas de investigação que levam em conta a “materialidade das políticas do fazer visual e a visualidade da matéria”. Nesse sentido, é importante considerar que essas visualidades/materialidades simultaneamente constroem e são construídas em processos sociais.

A hipótese de pesquisa, desdobrada pelo trabalho de qualificação da tese, é de que as pessoas envolvidas nos usos do transporte público, como passageiros, motoristas e cobradores, agiram no sentido de evidenciar material e visualmente as insuficiências na configuração de veículos, estações e itinerários e de propor transformações dessas tecnologias. Além disso, buscaram torná-las adequadas às suas demandas e criar um cenário de possibilidades mais inclusivas e democráticas.

Por fim, a compreensão das demandas e das possibilidades, nessas outras histórias do transporte coletivo, incorporou conceitos propostos no estudo do espaço geográfico de Milton Santos (2006; 2002; 2001), na antropologia cultural de García Canclini (2008) e nos estudos de comunicação de Martín Barbero (2002; 2015) e Armando Silva (2006), diálogos que tornaram possível situar nosso objeto nas modernidades, lutas e utopias latino-americanas. A contribuição de Santos para os estudos sociais da tecnologia acontece no

Esse autor mostra a origem de popular a partir termo latino, *popularis*, vinculado à política e ao direito, que significava “pertencente ao povo”. O popular também se ligou às “ações populares” no século XV e no XVI às ideias de estado popular e governo popular, que faziam referência a um sistema político constituído ou exercido por todo o povo, ou então, ao senso de ‘baixo’ ou ‘base’.

16 Tradução minha para o original em língua espanhola: “*Popular nombra aquello que hace posible la expresión de las aspiraciones y expectativas colectivas producidas por y desde los grupos sociales de base, tanto mayoritarios como minoritarios, tanto a nivel patente como latente*”.

17 A tradução do termo “*stuff*” para o livro publicado em língua portuguesa sob o título “Trecos, Troços e Coisas” foi a palavra “treco”. Logo no prefácio, Miller discute sobre o que seriam os “trecos”, evitando qualquer tipo de definição: “Nem pense, apenas não peça nem espere uma definição clara de ‘treco’. Sem dúvida, segundo algumas tradições acadêmicas, o conhecimento é mais bem-transmitido pelas definições claras. Talvez isso seja essencial nas ciências naturais. Pessoalmente, porém, sempre tive horror ao que considero semântica pedante. Tentar determinar os critérios exatos pelos quais algumas coisas seriam excluídas de treco, talvez por serem menos tangíveis, ou transitórias demais, representaria um exercício vão. Um treco é um e-mail ou uma moda, um beijo, uma folha ou uma embalagem de poliestireno? Este livro fala da variedade de coisas que podemos chamar de treco, mas em parte alguma, aqui, você encontrará qualquer tentativa de definição do termo” (MILLER, 2013).

sentido em que ele busca compreender a técnica no espaço geográfico e no território onde ela seria um elemento da sua constituição e da sua transformação (SANTOS, 2006, p. 16).

O conceito de mobilidade também foi acionado em nossa narrativa no sentido que contribui para sintonizar a pesquisa com o campo dos estudos de mobilidade (*mobilities studies*) que tem se fortalecido e se institucionalizado internacionalmente¹⁸. Contudo, nossa abordagem se apoia na proposta da geógrafa catalã Carme Miralles-Guasch (2013), que buscou mostrar a importância desse conceito como deslocamento do sujeito da análise, que em lugar de pesquisar transportes passa a focar nas pessoas que se deslocam. Ela define mobilidade como os deslocamentos realizados pelas pessoas e, nesse sentido, os transportes são somente instrumentos que viabilizam nossos deslocamentos.

Além desse aspecto destacado pela autora, também acreditamos que a mobilidade urbana é um direito,

na medida em que a mobilidade permite fazer o que a cidade nos oferece. É uma forma de ter direito à cidade. Como vamos ter direito à cidade se não nos é permitido mover-se? O direito à cidade é também o direito a participar de todas essas atividades que a cidade oferece. Como podemos participar se nos é negado o direito de acessar esses lugares? Portanto, o direito a cidade também é um direito à mobilidade¹⁹.

Em nosso trabalho, a ideia de mobilidade como direito aparece constantemente ameaçada e sufocada pela materialização de políticas que orientam o desenho do transporte coletivo na cidade de Curitiba de acordo com interesses corporativos e privados.

Em síntese, a estratégia teórica e metodológica que detalhamos nesse primeiro capítulo, e que será evidenciada no decorrer do texto, reflete um esforço interdisciplinar no sentido de evitar vínculos, ou nós apertados, que porventura impedissem o movimento entre a análise das fontes e a teoria.

18 Sheller e Urry (2006) propuseram a ideia de “novas mobilidades” como um novo paradigma nas ciências sociais, representado por pesquisas situadas na sociologia, antropologia, estudos culturais, geografia, estudos de migração, estudos CTS e estudos de turismo e transporte e que estaria se transformando numa nova “virada” nas ciências sociais.

19 Tradução minha para o original em língua espanhola “*en la medida que la movilidad permite hacer eso que la ciudad nos ofrece. Es una forma de tener derecho a la ciudad. ¿Cómo no vamos a tener derecho a la ciudad si no se nos permite movernos? El derecho a la ciudad es también el derecho a participar de todas esas actividades que nos ofrece la ciudad. ¿Cómo podemos participar si se nos niega el derecho a acceder a esos lugares? Por tanto, el derecho a la ciudad también es un derecho a la movilidad. Lo que pasa es que la movilidad la tenemos que entender también utilizando esos desplazamientos más sostenibles. Derecho a la movilidad no significa derecho al transporte privado. Esto porque se coloca el foco en los sujetos y no en los objetos, nosotros tenemos que garantizar al sujeto, a la persona que pueda llegar, y no a los autos a que puedan estacionar, que son cosas distintas*” (MIRALLES-GUASCH, 2013).

1.2 SOBRE AS FONTES, SUAS VISUALIDADES E MATERIALIDADES

O trabalho com a organização, leitura e análise das fontes teve um papel representativo no desenho e construção dos métodos dessa pesquisa. Apesar de não ser uma pesquisa filiada ao *grounded theory* o processo de desenvolvimento do trabalho teve inspiração nesse método, que conheci em meu estágio de doutoramento no exterior²⁰. Assim, utilizei algumas das suas ferramentas e processos no tratamento dos dados, que permitiram a revisão do problema e objetivos da pesquisa. Os métodos da *grounded theory* também foram úteis no sentido de conferir certa legitimidade à revisão e mudança do problema de pesquisa. Para Fernandes e Maia (2001), as questões que orientarão a investigação são, a princípio, mais abertas para permitir um processo de análise mais flexível e evoluem no seu curso pelo método de comparação constante, "que consiste num movimento contínuo entre a construção do investigador e o retorno aos dados, até este processo ficar "saturado" (p.55). Assim, as perguntas foram modificadas no sentido de orientá-las às fontes.

Iniciei o processo de investigação no arquivo de reportagens jornalísticas digitalizadas a partir dos acervos da BPP e Casa da Memória. Nele, busquei identificar e descrever as reportagens de forma mais detalhada, com viés analítico, construindo resumos das reportagens, descrições das imagens e um repertório de palavras-chave (Apêndice A). Esse processo teve como resultado a identificação de questões e elementos ligados às tensões nos usos do transporte coletivo que envolviam demandas populares. Assim, foi possível reformular a pergunta de pesquisa, explicitando os objetivos já presentes no processo e no próprio título do trabalho de qualificação: "(im)Possibilidades de participação popular no design do transporte público em Curitiba entre 1989 e 2011"²¹.

20 A partir da sugestão de docentes do curso de verão em Métodos, realizado no Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa, busquei uma aproximação ao *grounded theory* (também traduzida como "teoria fundamentada") pelo trabalho de Fernandes e Maia (2001), que descreve o método como "um conjunto de procedimentos sistemáticos e rigorosos de análise de dados, organizados numa sequência que tende para uma maior complexidade e integração. (...) Tem como objetivo último gerar teoria que é construída com base na recolha e análise sistemática e rigorosa dos dados e na orientação dos investigadores através de um processo indutivo de produção de conhecimento". Essas autoras explicam que "apesar da diversidade, os diferentes autores que se debruçam sobre a *grounded theory* partilham o abandono da crença na existência de uma verdade sobre uma realidade externa que pode ser descoberta, valorizando as condições contextuais em que os fenómenos ocorrem, ou seja, a teoria é 'enacted' num processo em que coexistem interpretações de múltiplos actores".

21 Outro processo que motivou o retorno às fontes com um olhar mais crítico e atento foi a leitura do livro sobre a história do Metro de Lisboa, especialmente na forma como traz o cotidiano do transporte em relações entre texto e imagens, sejam nas fotografias de época ou nos recortes de reportagens jornalísticas (ROLLO, 1999; ROLLO, 2001). Apesar de centrada nos atores envolvidos e/ou interessados no projeto e na gestão do sistema, como o corpo técnico e gestor da empresa, o trabalho indica a possibilidade de incluir diferentes representações, que focalizam outros indivíduos e grupos que interagiram com o transporte no cotidiano.

A respeito do processo de levantamento das fontes, tanto os acervos da Biblioteca Pública do Paraná quanto o da Casa da Memória possuem arquivos com recortes de reportagens jornalísticas, revistas e panfletos dedicados ao transporte coletivo de Curitiba. O arquivo da Divisão Paranaense da Biblioteca Pública do Paraná, apesar de não ser organizado por outros critérios de classificação (que faz trabalhosa a busca por uma notícia ou acontecimento específico), facilita a consulta pelo assunto “transporte”, considerando que o acervo de jornais não está digitalizado e, portanto, não oferece a possibilidade de busca temática. Já o acervo da Casa da Memória tem um arquivo de reportagens sobre o transporte coletivo organizado cronologicamente, que também inclui outros impressos informativos ou promocionais patrocinado pela prefeitura ou pela URBS. Nos dois acervos consultados, o acesso aos documentos é sempre mediado e supervisionado por um funcionário da instituição, que pode indicar outros documentos ou publicações para consulta.

A preocupação com as visualidades e materialidades das próprias fontes, implicou um trabalho de análise que envolveu diferentes linguagens, contextos, suportes, modos de produção, circulação e consumo²². As fontes dessa pesquisa são caracterizadas por jornais de grande circulação, acessados nas pastas temáticas e microfimes dos acervos além de notícias publicadas na internet; jornais de bairro; panfletos, folders e imagens produzidas pelo poder público e movimentos sociais; leis, decretos municipais e requerimentos legislativos da Câmara Municipal de Curitiba (CMC).

Os principais jornais consultados, em função da sua disponibilidade nos acervos, foram a Gazeta do Povo, O Estado do Paraná, Jornal do Estado, Indústria e Comércio, Correio de Notícias e a Folha de Londrina. A Gazeta do Povo é um dos maiores jornais da capital, com maior tempo de circulação e que, conseqüentemente, foi o jornal mais citado nessa pesquisa²³. Notícias e reportagens mais recentes, citadas na pesquisa, também foram obtidas nos websites e portais de notícias do G1, ligado à Rede Globo de Televisão e à Rede Paranaense de Comunicação, que integra jornais como a Gazeta do Povo e emissoras de rádio. Além da Gazeta do Povo, outro jornal que noticiou as transformações e o cotidiano do

22 A abordagem oferecida por Tolia-Kelly e Rose (2012, p. 3), propõe uma “prática de investigação inevitavelmente crítica e constantemente reflexiva em relação ao jogo de poder entre representação, texto, prática e tecnologias de produção, exibição e performance”.

23 A Gazeta do Povo começou a circular em dois de fevereiro de 1919 enquanto O Estado do Paraná, em de 17 de julho de 1951. Segundo Oliveira Filha (2004, p. 98-99), o “segredo do sucesso” da Gazeta do Povo tem a ver com a extrema cautela quanto à sua postura política. Segundo a autora, “a conduta da direção da ‘Gazeta do Povo’ tem sido, historicamente, de evitar o debate político e nunca aceitar o confronto”. Essa cautela, no entanto, se traduziu no apoio constante aos grupos no poder e, atualmente, na explícita adesão à direita brasileira.

transporte coletivo na capital foi O Estado do Paraná²⁴. Outro jornal encontrado nos acervos e citado na pesquisa foi o Indústria e Comércio, fundado em 1976 e presidido por Odone Fortes Martins, empresário com vários cargos de diretoria na Associação Comercial do Paraná.

Fundados na sua maioria durante a década de 1990 os jornais de bairro são distribuídos gratuitamente quando patrocinados pelos anúncios do comércio local ou com custo reduzido, como será mostrado no Jornal do Bacacheri. Esses jornais são geridos por empresários, como a Gazeta do Bairro, por jornalistas independentes que fazem parte de uma empresa de comunicação, como o Jornal do Bairro Alto, ou por associações de moradores, que é o caso do Jornal do Bacacheri. São diferentes entre si, tanto em relação ao contexto de surgimento e objetivos quanto ao formato, tiragem e organização. Em nosso levantamento, por exemplo, o jornal Jornal do Bairro Alto, fundado em 1997 possuía a tiragem quinzenal de 10000 exemplares e a Gazeta do Bairro, fundada em 1996, é mensal com tiragem de 8000 exemplares²⁵.

Quanto ao tipo de notícias, estão voltadas principalmente para problemas cotidianos relacionados ao comércio local, questões de saúde e segurança pública ao trânsito e infraestrutura dos bairros onde o jornal circula, falam de eventos ocorridos na cidade e sobre o trabalho de alguns vereadores da Câmara Municipal. O formato é o de tabloide impresso, mas alguns também disponibilizam versões digitais, como a Gazeta do Bairro²⁶. O público alvo dos jornais de bairro são os/as moradores/as dos bairros por onde circulam, ou seja, os/as potenciais consumidores/as das notícias e dos produtos e serviços anunciados (entre eles, escolas particulares, lojas de materiais de construção e supermercados) que também são utilizadores dos serviços públicos como transporte coletivo, escolas e centros de saúde municipais.

Apesar de existir uma associação dos jornais de bairro na capital, criada em 2006, não há um arquivo organizado com todas as edições²⁷. Como são empreendimentos

24 Criado em 1951 como instrumento de apoio ao governador do Paraná, Bento Munhoz da Rocha Neto foi vendido a Paulo Pimentel no início da década de 1960, que também teria usado o jornal para consolidar sua candidatura ao governo do estado. O jornal tinha relações ora amistosas ora conturbadas com os governadores subsequentes, que teriam pressionado anunciantes para boicotar o grupo, entre eles Saul Raiz, que havia sido prefeito de Curitiba entre 1975 e 1979 (OLIVEIRA FILHA, 2004).

25 Informações obtidas na primeira edição do Jornal do Bairro Alto em 30 de junho de 1997 (Acervo da Casa da Memória) e no website do jornal Gazeta do Bairro, disponível em: www.gazetadobairro.com.br. Acesso em: 10 de maio de 2016.

26 Disponível em: www.gazetadobairro.com.br. Acesso em: 20 de janeiro de 2017.

27 A autora dessa pesquisa fez contato com a Associação dos Jornais de Bairro em julho de 2016 e obteve essas informações por telefone.

particulares, alguns possuem tiragens mais regulares que outros e a disponibilidade nos acervos como a Casa da Memória e Biblioteca Pública foi limitada às doações que ocorrem de maneira esporádica. Com relação ao transporte coletivo, existem jornais que deram mais atenção ao tema, como o Jornal do Bacacheri enquanto outros, como a Folha do Água Verde e Folha do Boqueirão raramente traziam notícias sobre o tema. Em outros, como o Jornal do Bairro Alto a presença do transporte público era evidenciada pelas fotografias, mesmo quando o assunto não era dedicado aos ônibus.

Buracos tiram paciência dos moradores

Dois ônibus já quebraram e todo mundo que passa de carro pela rua Epaminondas Santos, entre a José Veríssimo e a Marco Polo, xinga os enormes buracos abertos no antipó.

Segundo os moradores a situação está assim há três meses. Várias reclamações foram dirigidas à prefeitura e a resposta tem sido sempre a promessa de que "já vamos arrumar".

A própria empresa de ônibus que faz a linha Tarumã já pediu providências na prefeitura.

A prefeitura, por sua vez, pede paciência aos moradores. As chuvas de agosto e setembro fizeram estrago em 70% das ruas com antipó na cidade.

Rua de buracos

A José de Oliveira Franco, no seu trecho de antipó, justamente onde há maior concentração de estabelecimentos comerciais, está em estado lastimável. Comerciantes e moradores re-

Situação crítica, também, na José de Oliveira Franco. Como em outras ruas do Bairro, os buracos tomam conta. Culpa da chuva?

clamam com razão. Os buracos se multiplicam a cada metro de antipó e a situação piorou com as chuvas. "Está na hora de fazer asfalto definitivo aqui. O comércio sofre as conseqüências da buraqueira, porque o pessoal evita passar por aqui de carro, e acaba rendendo menos impostos para a cidade", afirmam os comerciantes.

Dois ônibus já quebraram nos buracos da rua Epaminondas Santos. Praticamente toda extensão da rua está esburacada. Prefeitura diz que 70% das ruas da cidade estão assim.




Ginástica Estética
Mantenha-se em forma



PARA TODAS AS IDADES

Professora Jussara

367-1193

Figura 1: Reportagem do Jornal do Bairro Alto em set. 1997

Fonte: Acervo Casa da Memória

Entre os jornais de bairros, a exceção às regras foi a Folha do Bacacheri, o jornal de bairro que recebeu maior destaque em nossa pesquisa. Além de abordar a questão do

transporte coletivo, o tema também foi tratado de maneira articulada ao espaço urbano e ao cotidiano da população. Um exemplo é a edição publicada em setembro de 1991. Numa mesma página, há três reportagens que envolvem os ônibus numa abordagem crítica aos problemas urbanos.

GERAL

MENOR ABANDONADO



As primeiras damas de todos os estados brasileiros reuniram-se nos dias 20, 21 e 22 de agosto em Curitiba, com a finalidade de discutir uma possível solução para o problema dos meninos de rua.

O menor abandonado vive numa sociedade à parte. Eles têm suas próprias leis, sua própria ética, sua própria solidariedade, seu próprio mundo. Sobrevivendo como podem, os meninos de rua vivem uma dura batalha a cada minuto. Quando não é a fome, ou o frio, ou a necessidade de cheirar cola para esquecer da fome e do frio.

Em sinal de iniciar os alicerces de uma vida inteira, eles estão mais preocupados em não se deixar morrer. Antes de saberem o que é uma lei e para o que serve, já começam a desafá-la mesmo sem querer. Afinal, é necessário continuar vivos, mas até quando?

De onde vem essa multidão de pequenos cidadãos da rua que continua a aumentar em cada respirada? Geralmente são filhos de baixas condições de vida, netos do egoísmo, são adotados pelo descaso. O seu fim, os mais diversos.

Diante de tal quadro ficam as perguntas: É possível ter uma verdadeira ideia do problema destas crianças tão longe de suas realidades? Será que o caso das primeiras damas resolverá o problema?

TRANSPORTES

ALIMENTADORES TÊM VIDA ÚTIL VENCIDA

Os veículos que transportam passageiros nas linhas de alimentadores Solar, Tingui, São João e Colina Verde, estão na sua maioria com sua vida útil vencida. Para se ter uma ideia, o ônibus mais novo do alimentador Colina Verde tem oito anos, sendo que o prazo de utilidade gira em torno de dez anos. Num dos carros, uma faixa registra: "Procedido Vida útil vencida", e segundo o motorista, a provisoriedade se estende desde a gestão do prefeito anterior.

De acordo com os motoristas, é arriscado o transporte de passageiros porque faltam freios, o volante não possui estabilidade e a mecânica é péssima, mesmo havendo revisões periódicas e consentos de emergência. Reclamações preocupantes porque nessas linhas, o volume de passageiros é grande e o horário reduzido, que faz com que o motorista corra demais colidindo em risco a segurança dos usuários do transporte coletivo.

Inquirido sobre as condições de uso dos ônibus, um dos motoristas concordou que eram péssimas e, fazendo uma comparação com expressos e o ligeirinho, disse que as pessoas que pegavam aqueles ônibus "chiques" eram as mesmas que se utilizavam do caç.

M R M

ASSESSORIA CONTÁBIL

Abertura de firmas, Escritas Fiscal Contábil
Contabilidade em geral
FONE 257.2612

Av. José Goulart, 65 - sala 2 - Centro Comercial Leontis



LOJA IVETE

Calçados e Confeções em geral
Camisetas: Flanclon
Surdak - New Point
Town Country
Adulto e Infantil
Av. Erasto Gaertner, 539 Fone 256.4017
Bacacheri

SUPERMERCADO FANTINATO LTDA

RUA NICOLAU SALOMÃO, 333 - VILA TINGUI
FONE: 256-1573

FILIAL: AV. SANTOS DUMONT Nº 1
FONE: 256-1147 COLOMBO

MERCEARIA MÉXICO LTDA.

Confeções e Calçados

Variado estoque de confeções para inverno pelos menores preços da praça.

Rua México, 552 F. 256-2224

MAISON LE VILLE

confeções p/Noivas
Damas - Pagens - Sociais
- Masculinos em geral - Aluguel

Nossos serviços: *Estilista - Decoração - Maquiagem Automóvel - Fotógrafo - Filmagem e dia da Noiva.*

Atendemos com hora marcada

Av. Erasto Gaertner, 845 - fone 041.256.1850 Bacacheri
Curitiba - Paraná

DARIO 'S

RESTAURANTE E PETISCARIA

VENHA NOS CONHECER

Diariamente comida caseira, Buffet e também a La Carte
Aos sábados a mais deliciosa feijoada

FORNECEMOS MARMITAS

FONE 257.4486

Rua Guilherme Ihenfeldt, 75 (Rua do Eni Caldeira quase esquina com Erasto Gaertner)



POSTO CONTINENTAL

aberto 24 horas
Extintores a base de troca

Super Troca de Óleo - Super Lavagem a Quente
Ampla linha de Produtos automotivos - filtros
BOMBONERE, GELO, CARVÃO FILMES KODAK

traga este anúncio e garha um desconto de 40% na lavagem de TERNÇA a QUINTA letra

Av. Erasto Gaertner nº 941 - FONE 256.3574
(Frente à Base Aérea do Bacacheri)



NATURA E L'ARC EN CIEL

PRONTA ENTREGA
257.1483

RUA JOSÉ MERTYAG - BOA VISTA

Figura 2: Página do Jornal do Bacacheri em set. 1991, p.3.
Fonte: Acervo Casa da Memória

Outros documentos utilizados pela pesquisa pertencem ao acervo da Câmara Municipal de Curitiba, que possui um banco de dados online no qual é possível acessar todas as proposições legislativas a partir do segundo semestre de 1999, quando esses processos

passaram a ser informatizados. Nesse site é possível efetuar busca por título, código, data, assunto, entre outros²⁸. A partir dos resultados obtidos com a busca pelo assunto “ônibus”, foram selecionados somente os requerimentos à prefeitura, excluindo os projetos de lei, pedidos de informação e os documentos que não possuíam uma resposta da prefeitura. Além das reportagens jornalísticas, trabalhei com os requerimentos relacionados ao transporte, levantados no sistema online da Câmara Municipal de Curitiba. Os 312 requerimentos levantados por esta investigação foram publicados entre os anos de 1999 e 2000. Outra busca mais delimitada, focou nos requerimentos com anexos (croquis, desenhos e mapas) resultando em 59 documentos publicados entre 1999 e 2005. O material anexado aos requerimentos não está digitalizado e precisou ser levantado pessoalmente a partir de fotocópias cedidas pelo arquivo da Câmara. A amostra envolve desde desenhos feitos à mão ou no computador a intervenções em cópias de mapas preexistentes.

28 O sistema está localizado no endereço <http://www.cmc.pr.gov.br/>. As proposições legislativas arquivadas no sistema online possuem, em geral, os seguintes dados: Código, Tipo, Iniciativa (qual vereador/a fez a proposição), Data de envio ao protocolo, Data de efetivo protocolo, Estado (se foi ou não aprovado/concluído na prefeitura), Localização (do documento físico), Data do último trâmite, Ementa, Resposta da prefeitura, Texto, Justificativa ou Mensagem.



Câmara Municipal de Curitiba

Código: 044.00482.2003
Tipo: Requerimento à Prefeitura de Curitiba
Iniciativa: Jorge Bernardi
Usuário autor: Amarildo Antonio Bernardi -
Data de envio ao protocolo: 12/02/2003 16:48
Data de efetivo protocolo: 13/02/2003 15:02
Estado: Aprovada e concluído atendimento na CMC
Localização: Divisão de Documentação Histórica
Último trâmite: 16/06/2003 15:25
Razão: Arquivamento
Trâmite alternativo? Não
Encerrou a tramitação? Sim

Ementa:

"Ampliação da linha de ônibus Vila Reno nas Vilas Audi e Vila União"

Resposta da prefeitura:

"Em vistoria ficou constatado que a ampliação da linha de ônibus em questão, no momento, não será possível, face a existência de ligações de luz clandestinas nas ruas das vilas e seria perigoso a circulação de ônibus no local".(URBS)"

Texto:

Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excelentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que determine a URBS estudos visando mudar o trajeto final da linha de ônibus Vila Reno, nas Vilas Audi e União, mudando o ponto final, conforme o croqui em anexo, ou seja, passando pela rua dos Eucaliptos.

Justificativa ou Mensagem:

O atual trajeto da linha de ônibus Vila Reno, na Vila Audi, tem o seu ponto final num local descampado. Por este fato, esta linha tem sofrido vários assaltos, inclusive de dia. As associações de moradores daquela comunidade reivindicam a mudança de trajeto, conforme croqui em anexo e informam que a regional do Bacacheri já reforçou o ensaibramento da rua dos Eucaliptos que passa pelo centro da Vila Audi chegando até a Vila União. Além de atender maior número de pessoas, já que este novo trajeto atinge até a Vila União, por se tratar de um local bastante habitado, deverá sofrer menos assaltos. Esta é uma antiga e histórica reivindicação da comunidade.

ANEXO SOLICITAÇÃO E O MAPA DO TRAJETO.

Tramitação

Data de envio	Origem	Destino	Razão de envio	Quem enviou	Pendente? Observação
16/06/2003 15:25	Assessoria Técnica Legislativa	Divisão de Documentação Histórica	Arquivamento	Jair Sevegnani	
14/02/2003 14:43	Seção de Expedição Legislativa	Assessoria Técnica Legislativa	Encaminhamento aos órgãos internos da PMC	Renita Persigo Schiffer	
13/02/2003 15:02	Divisão de Protocolo	Seção de Expedição	Autuação (registro)	Katia Cristina de Camargo Kaehler	

Tramitação na PMC

Data de ida	Local	Data de retorno
17/02/2003 00:00:00	URBS	13/06/2003 00:00:00

Publicações

Assim, a análise esteve focada no tipo de requerimento, ou seja, no que estava sendo pedido, a sua justificativa e a resposta que recebeu. Também foi necessário organizar os dados coletados em uma ferramenta de análise, que permitiu a reorganização dos dados de forma a evidenciar as questões importantes para essa discussão (Apêndice B). Apesar do foco, no início do levantamento, ter sido a quantidade desses documentos e a caracterização dos tipos de demanda e os textos que justificavam os pedidos e as respostas da prefeitura, o processo de construção deste documento resultou em recortes mais delimitados. Desse modo, o conteúdo dos documentos foi selecionado de maneira que sustentassem uma narrativa sobre as relações da população com o transporte coletivo, orientada pelas perspectivas teóricas as quais nos filiamos. Portanto, demandas que orientavam para o protagonismo de indivíduos dotados de saber/poder técnicos, ou dos/as próprios vereadores/as, aparecem citados como mero exemplo ou como forma de fazer o contraste com demandas coletivas.

Ao obter acesso a um croqui anexo ao requerimento, que foi solicitado pela pesquisadora ao arquivo da CMC, percebi a potência dessa imagem para discutir outras dimensões das relações entre a população e o transporte coletivo em Curitiba. Na época, busquei interpretá-lo pelo viés dos estudos CTS, especialmente pela abordagem da Teoria Crítica da Tecnologia, o que levou à produção de dois artigos para comunicação em eventos (CAVIQUIOLO e QUELUZ, 2014; 2014a). No início de 2015, após ter passado pelo processo de qualificação, encaminhei um pedido ao arquivo da Câmara Municipal para obtenção da cópia de todos os anexos aos requerimentos entre os anos de 1999 e 2005. Dos 56 requerimentos que constavam com anexos, somente um deles não tinha o arquivo correspondente. Os anexos eram compostos de abaixo assinados, ofícios, cartas, reportagens de jornais, croquis e intervenções sobre mapas. Embarquei para meu estágio Doutorado Sanduíche em Portugal levando as cópias desses documentos com a intenção de construir um arcabouço teórico e analítico que permitisse dar conta dessa diversidade de fontes.

Além dos requerimentos, outros documentos do poder público como os folders e outros materiais de divulgação ou memória da Prefeitura de Curitiba, Urbs e Ippuc, foram levantados, analisados e citados nesse documento com o objetivo de propor um diálogo com os textos/imagens/visualidades das outras fontes. É importante destacar que, isoladamente, o material produzido e disponibilizado pelo poder público tende para a reprodução da narrativa da “Cidade Modelo”, sendo necessária uma leitura mais crítica e cautelosa. A coleção memória da Curitiba Urbana, por exemplo, foi editada pelo IPPUC e, apesar de oferecer relatos que evidenciam as negociações na construção do transporte na cidade, por meio dos discursos produzidos pelo corpo técnico da prefeitura “parecem justificar a necessidade da

implantação e manutenção de semelhante Instituto para o desenvolvimento e planejamento urbano da cidade (CARVALHO, 2010) ²⁹. Apesar de não constarem nos acervos públicos, buscamos levantar e discutir imagens e impressos produzidos por movimentos sociais, como o Movimento Passe Livre, que foram publicados em páginas de redes sociais.

O papel das imagens, em nosso trabalho, pode ser compreendido por essa argumentação de Chartier, em uma defesa da sua noção de representação:

penso que não existe história possível se não se articulam as representações das práticas e as práticas da representação. Ou seja, qualquer fonte documental que for mobilizada para qualquer tipo de história nunca terá uma relação imediata e transparente com as práticas que designa. Sempre a representação das práticas tem razões, códigos, finalidades e destinatários particulares. Identificá-los é uma condição obrigatória para entender as situações ou práticas que são o objeto da representação (CHARTIER, 2011, p. 16).

Assim, buscamos mobilizar as imagens a partir de diferentes estratégias. Neste capítulo e no Capítulo 2 elas são utilizadas no sentido de apoiar e ilustrar as informações contidas no texto escrito. No Capítulo 3, as imagens estão articuladas às fontes, no sentido que busquei mostrar sua relação com os contextos de produção, circulação e uso, propondo uma leitura dos códigos e signos presentes na sua materialidade/visualidade. O Capítulo 4 também descreve uma leitura da produção e uso das imagens e representações ligadas ao transporte coletivo, no entanto, o investimento na leitura e análise de seus códigos foi preterido em função da sugestão de um diálogo entre as diferentes representações do sistema de transporte.

²⁹ O autor ainda argumenta que “as memórias não deixam de destacar a importância de Lerner como o grande responsável pelas transformações da capital paranaense e de colocar o IPPUC enquanto principal aliado do prefeito no planejamento e execução de uma nova Curitiba” (CARVALHO, 2010).

2 CURITIBA EM SEU TRANSPORTE COLETIVO

Curitiba sem pinheiro ou céu azul pelo que vosmecê é - província, cárcere, lar - esta Curitiba, e não a outra para inglês ver, com amor eu viajo, viajo, viajo.

Dalton Trevisan

O presente capítulo tem o objetivo de compreender a construção do sistema de transporte curitibano no sentido em que ele foi materializado por processos econômicos, políticos e culturais e que, por sua vez, organiza e reforça esses processos no cotidiano. A intenção é de apresentar e contextualizar, de forma cronológica, esse sistema em um período anterior ao recorte da pesquisa que é fundamental para compreender a cidade e seu transporte. Nesse sentido, buscamos mostrar como o transporte foi desenhado e vinculado ao planejamento urbano, principalmente durante as décadas de 1960 e 1970, em que um Plano Diretor estruturou a cidade a partir do tripé: uso do solo, sistema viário e transporte coletivo. Essas bases e direcionamentos que orientaram e ainda orientam o desenho da cidade marcaram profundamente os modos de viver e se movimentar por Curitiba.

Este capítulo é, portanto, uma revisão histórica apoiada na literatura sobre o planejamento urbano em Curitiba e ilustrada por imagens e documentos obtidos em acervos institucionais e jornais locais. A discussão está orientada para a maneira como as materialidades e visualidades incorporavam questões políticas e econômicas e como se relacionavam aos usos cotidianos e resistências da população durante as décadas de 1970 e 1980. Não pretendemos, no entanto, detalhar exaustivamente o funcionamento do transporte coletivo no período anterior aos anos 1990.

O texto inicia com uma contextualização da implantação dos ônibus em Curitiba a partir da década de 1950 e da vinculação do sistema de transporte ao planejamento urbano, onde pontuamos negociações econômicas e políticas que construíram – e foram reforçadas pelas - visualidades e materialidades do transporte coletivo. O segundo e o terceiro item do capítulo tratam das materialidades e visualidades de artefatos do sistema de transporte com relação aos valores e interesses econômicos e políticos nelas incorporados. Enquanto o quarto e último item do capítulo propõe uma reflexão sobre as relações entre o desenho do transporte e o desenho da vida na cidade, e as mobilidades e imobilidades que ali são criadas.

Um argumento que sustenta esse capítulo é o de que a cidade de Curitiba é o seu transporte coletivo na mesma medida em que seu transporte (em uso) também é a cidade. Caiafa (2002), que investigou o transporte coletivo na cidade do Rio de Janeiro, estabelece a relação entre transporte e cidade como transformação contínua. Para ela, “o transporte

coletivo realiza o que talvez seja a força mais marcante da cidade: a dispersão”. Ela completa afirmando que “as cidades surgem produzindo um espaço de circulação” (CAIAFA, 2002, p. 18). Compartilhamos da proposta dessa autora e, a partir do que verificamos na análise das fontes, entendemos que Curitiba é constituída por seu transporte coletivo na medida em que esse também é constituído pela cidade.

Essa indissociabilidade entre cidade, sociedade e seus sistemas de transporte urbano também foi apontada por algumas abordagens das ciências humanas e dos Estudos CTS. Rollo (1999, p. 17), inicia seu livro sobre o metrô da cidade de Lisboa, Portugal, explicando o entrelaçamento e a interdependência da cidade e seu sistema de transporte, afirmando que “um já não pode viver sem o outro”. Pineda (2010) propõe pensar uma coprodução entre transporte e cidade, que aconteceria em dois níveis. O primeiro, parte da compreensão de que os sistemas de transporte são sistemas sociotécnicos e, por isso, não seriam somente uma configuração técnica que realiza um serviço para a cidade, mas também são a cidade. No outro nível, o sistema de transporte se relaciona à própria transformação contínua da cidade. Ele cita como exemplo os sistemas de duas cidades que foram tema de sua pesquisa de doutorado: Copenhague na Dinamarca e Bogotá na Colômbia. Esse autor comenta que não somente os sistemas de transporte foram considerados nos planos de longo prazo para o desenvolvimento das duas cidades como, de várias maneiras, a sua construção afetou a natureza dos próprios planos, moldando uns aos outros (PINEDA, 2010, p. 55).

2.1 OS ÔNIBUS DE CURITIBA

Referindo-se às memórias de habitantes de Curitiba entre as décadas de 1930 e 1950, Santos (1995) chegou à conclusão que era impossível conceber Curitiba sem incorporar as materialidades e visualidades de seu transporte coletivo. Segundo ele, os bondes eram elemento recorrente nas memórias de quem viveu na “Curitiba de ontem” e, a partir do relato de um dos entrevistados, acrescenta:

os bondes integravam-se à paisagem da cidade, suas linhas cortavam Curitiba de norte a sul e de leste a oeste. Pode-se afirmar que a Curitiba de ontem só se estendia onde tinha a linha do bonde, pois Curitiba cresceu dentro dos limites do bonde (SANTOS, 1995, p. 99).

O transporte coletivo de Curitiba emprega os ônibus como único modal desde a década de 1950, quando os bondes, na época mais baratos em relação aos veículos à gasolina,

foram desativados³⁰. Na década de 1950, o desenho da mobilidade na cidade era orientado parcialmente pelo plano Agache. Entregue à prefeitura em 1943, ele organizava a circulação viária em um sistema radial a partir do centro com grandes avenidas, como a Visconde de Guarapuava, Sete de Setembro e Marechal Floriano Peixoto, as duas últimas hoje utilizadas como eixos do transporte de massa³¹

Em 1954, além das linhas regulares de ônibus, havia aproximadamente 150 veículos de lotação autônomos circulando na cidade, que operavam de forma irregular e ofereciam serviços de má qualidade. Em 1955, a prefeitura, sob pressão da população, regulamenta o serviço de transporte coletivo, dividindo a cidade em oito áreas prioritárias que foram entregues às empresas concessionárias. Essas áreas mesclavam trechos mais lucrativos com outras linhas menos rentáveis. A partir dessa regulamentação, as lotações deixaram de existir e as empresas, que receberam a concessão pelo período de 20 anos, passaram a seguir as normas da prefeitura na operação do transporte coletivo (URBAN, 1987) (OLIVEIRA, 2000). Segundo Oliveira (2000, p. 136), a organização do transporte coletivo na cidade a partir de 1955 deu origem a dois resultados importantes: a concentração da atividade pela fusão de vários empreendimentos e o aumento do poder dos empresários de ônibus, o que pode ser verificado pela criação, nessa época, do Sindicato Estadual de Transportadores de Passageiros do Paraná com sede em Curitiba. Após o golpe militar de 1964, as empresas que operavam o transporte coletivo no país teriam crescido com o apoio das instituições do governo, pois era assegurado o investimento em infraestrutura que reduzia o custo de operação (URBAN, 1987).

O ano de 1965 em Curitiba foi marcado pelo processo de desenvolvimento e legitimação de um novo plano urbano: o Plano Serete, ou Plano Preliminar de Urbanismo (PPU) (GNOATO, 2009) (IPPUC, 1966). O desenvolvimento do PPU ocorreu durante a administração do engenheiro civil Ivo Arzua, prefeito de Curitiba entre 1962 e 1967. De acordo com Souza (1999, p. 28), no período dessa gestão estava disseminada na administração pública, dentro e fora da esfera municipal, uma “vontade de racionalizar as decisões sobre a cidade, de associar e aplicar técnicas e saberes de diferentes campos

30 Segundo Urban (1987), a população preferia os bondes porque eram tradicionais na cidade e tinham um custo menor em relação aos ônibus. Os protestos que surgiram em função da desativação dos bondes foram protagonizados pelos estudantes, pagantes de meia passagem, e pelos operários, boa parte moradores do bairro Portão.

31 Informações da Prefeitura de Curitiba. Disponível em: <www.curitiba.pr.gov.br>. Acesso em: 19 de julho de 2016.

científicos para controlar o crescimento urbano”. O PPU foi financiado por um órgão do governo do Paraná, a CODEPAR, e contou com o acompanhamento de um grupo local. Nele atuaram pessoas ligadas à prefeitura (departamentos de urbanismo, obras e fazenda) e ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná (UFPR), como as engenheiras Francisca Rischbieter e Dúlcia Auriquio, e os arquitetos Jaime Lerner, Lubomir Ficinski, Luiz Forte Netto, Onaldo Pinto de Oliveira, entre outros (GNOATO, 2009) (OLIVEIRA, 2000).

A partir de um seminário organizado pela prefeitura com o objetivo de apresentar e legitimar o PPU, intitulado “Curitiba de Amanhã”, foi criada a Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (APPUC), que foi encarregada de analisar o plano (IPPUC, 1966). Essa organização, seis meses depois, deu origem ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) que, além de supervisionar o plano, teve autonomia para elaborar uma versão definitiva.

Após sua conversão em Plano Diretor (PD), o PPU foi submetido como anteprojeto de lei à Câmara Municipal de Curitiba em maio de 1966. Nesse documento constava uma mensagem encaminhada pelo prefeito Ivo Arzua na qual uma “Renovação Urbana” é justificada frente aos sinais de “degeneração” da cidade, como os loteamentos clandestinos, o aumento do número de veículos, os prédios velhos e mal conservados que atulhavam o centro da cidade e a “invasão” das favelas ao longo da margem dos rios e ferrovias. Após a análise das comissões o PD sofreu algumas alterações e foi transformado na lei municipal n.2828/66 (IPPUC, 1966).

Com a saída de Ivo Arzua, assume o prefeito Omar Sabbag, que permaneceu no cargo entre 1967 e 1971. Sabbag teria outras prioridades em sua gestão e entrou em conflito com o Ippuc, o que levou ao adiamento da implantação do PD e prolongou o período de concepção e ajustes (OLIVEIRA, 2000, p. 97). O PD foi implantado a partir da gestão de Jaime Lerner (ARENA), indicado como prefeito em 1971 e permanecendo no cargo até 1975. Lerner havia se envolvido com o plano ainda em 1965, quando participou do grupo de acompanhamento do PPU e da sua apresentação durante o Seminário Curitiba de Amanhã e havia sido diretor presidente do Ippuc (PMC, 1966) (OLIVEIRA, 2000).

A cidade de Curitiba, na década de 1970, apresentou um crescimento populacional expressivo, relacionado ao processo de êxodo rural. De acordo com o IBGE (2016), entre 1970 e 1980, a população de Curitiba aumentou 68%. Segundo Camarano e Abramovay (1999, p. 11), 45,5% da população rural da região Sul se deslocou para outras regiões e os grandes centros urbanos em busca de trabalho. Eles apontam como causa

principal os incentivos e subsídios do governo militar para mecanizar a produção e reduzir mão de obra na agricultura, o que teria eliminado inúmeros núcleos de produção familiar.

Outro problema que se apresentava às cidades brasileiras, partir de 1973, foi uma crise energética relacionada à dependência do petróleo estrangeiro (BARAT e NAZARETH , 1984). Essa conjuntura social, política e econômica esteve entre as justificativas para que Curitiba obtivesse recursos federais e financiamento do Banco Mundial para a implantação do Plano Diretor (PD), que envolvia a regulação do espaço e da circulação vinculada a um sistema de transporte de massa.

Mais um fator que contribuiu para o financiamento e implantação de um plano urbano ligado ao transporte coletivo foi a presença de políticos paranaenses na esfera federal durante a ditadura militar (NEVES, 2006). De acordo com Leon e Montore (2008), na década de 1970, os governos autoritários federais, estaduais e municipais teriam privilegiado obras de infraestrutura urbana como uma resposta tardia ao crescimento expressivo das cidades na década anterior. Nesse contexto foram implantados os sistemas de transporte subterrâneos nas cidades de São Paulo em 1974 e no Rio de Janeiro em 1979. Assim como ocorreu em Curitiba, esses investimentos teriam contribuído para a atuação de profissionais da engenharia, arquitetura e urbanismo, design e comunicação visual na transformação dos espaços e equipamentos urbanos. No entanto, essas três capitais e a cidade de Criciúma, no estado de Santa Catarina, teriam sido exceções quanto ao investimento em design urbano no Brasil (LEON e MONTORE, 2008, p. 77)

O Plano Diretor de Curitiba foi baseado no tripé: uso do solo, transporte coletivo e circulação. O sistema trinário foi a solução projetada para os eixos estruturais e consistia na divisão das avenidas em três vias, uma delas com duas pistas exclusivas para o transporte coletivo e as outras duas para circulação de automóveis em tráfego lento (40 km/h) nos dois sentidos. Para o tráfego rápido (60km/h), duas avenidas paralelas foram ampliadas para quatro pistas (Figura 4, Figura 5 e Figura 6).

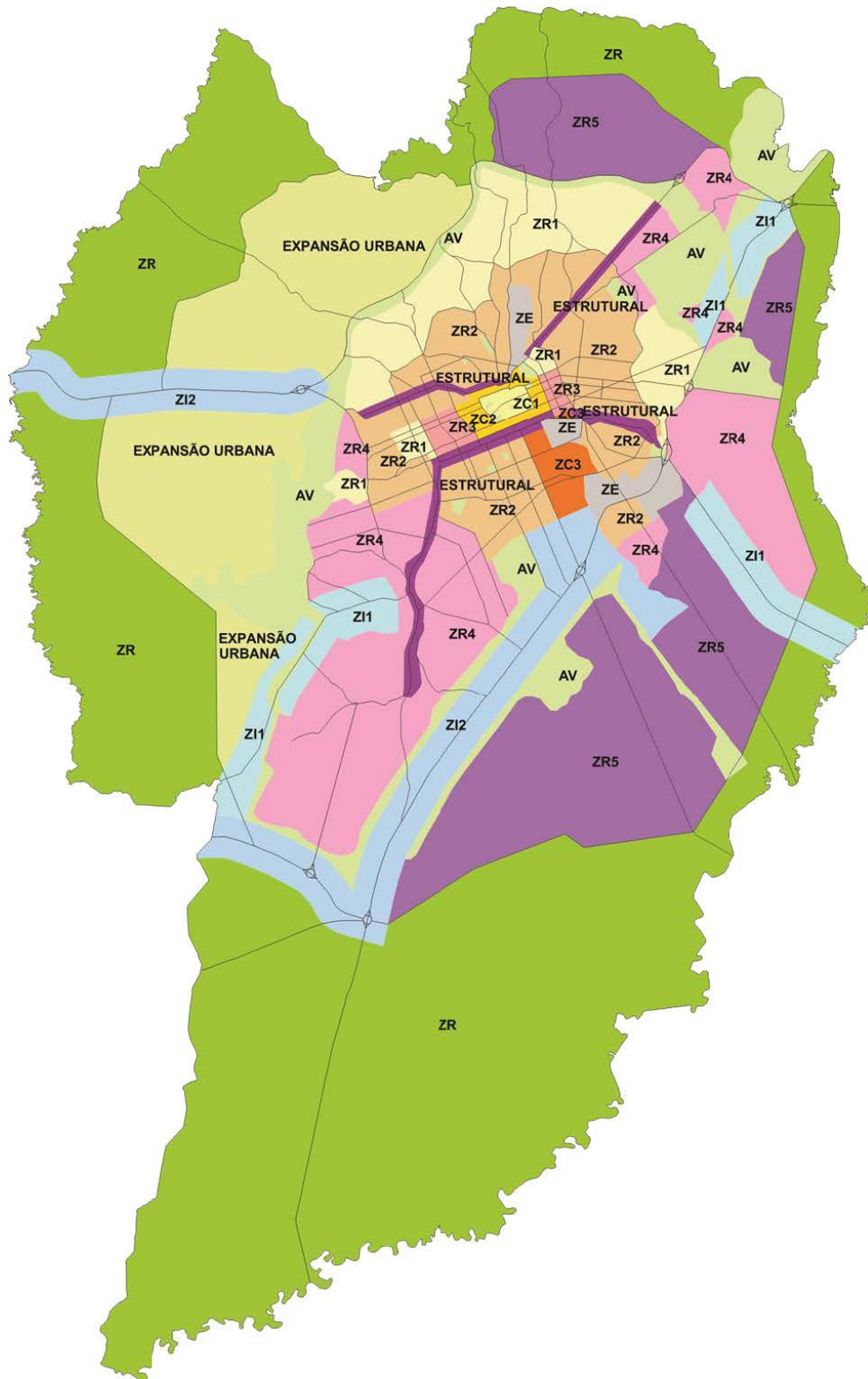


Figura 4: Eixos estruturais e zoneamento previstos pelo Plano Diretor na década de 1970.
 Fonte: IPPUC; PMC 2016 (40ª Reunião Ordinária do Conselho da Cidade de Curitiba 31 de março de 2016).

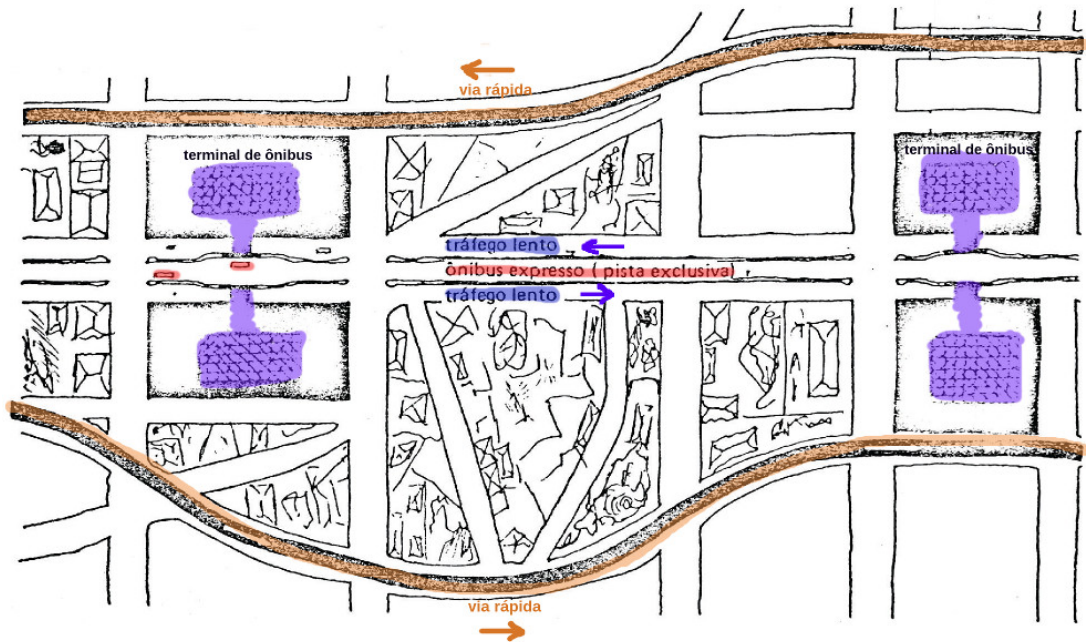


Figura 5: Representação do sistema trinário de vias
 Fonte: Adaptado de IPPUC 1986



Figura 6: Vias exclusivas de ônibus e de automóveis em tráfego lento, década de 1970.
 Fonte: URBS (2014).

No eixo Sul, as avenidas Sete de Setembro e República Argentina foram divididas e remodeladas a partir do centro até o bairro Capão Raso e, no eixo norte, as avenidas João Gualberto e Paraná foram adaptadas até o bairro Santa Cândida. Anteriormente utilizadas pelos bondes elétricos, essas vias receberam o primeiro itinerário do ônibus Expresso, marcando profundamente as formas de habitar e de se mover pela cidade. A escolha por essas

e não outras avenidas definidas como eixos de crescimento não foi um consenso das equipes envolvidas no Plano Preliminar de Urbanismo. Ainda na década de 1960, segundo o arquiteto e urbanista Onaldo Pinto de Oliveira havia um grupo que defendia a criação do eixo na Avenida Marechal Floriano sentido bairro Boqueirão. De acordo com Oliveira, os eixos de crescimento do plano alternativo estavam apoiados em áreas mais populosas e em duas vias com grande fluxo de veículos: um trecho da rodovia BR-116 e a Avenida Marechal Floriano (IPPUC, 1990). Mais de dez anos depois, a opção pelo eixo da Marechal Floriano recebeu a infraestrutura para o ônibus Expresso enquanto a BR-116 foi transformada em avenida com vias exclusivas para os ônibus no ano de 2009.

O sistema trinário de vias foi articulado ao zoneamento da cidade. Aprovada em 1975, a lei de zoneamento definia uma área de alta densidade pela permissão para a construção de edifícios com seis ou mais pavimentos, eram os Setores Estruturais que acompanhavam os itinerários dos ônibus Expressos (CURITIBA, 1975).

Apesar do planejamento do transporte coletivo a partir da década de 1970 ter sido de responsabilidade dos técnicos do IPPUC, a operação sempre aconteceu, de forma mais ou menos regulada, por empresas privadas. Essas empresas já haviam aumentado seu poder de influência desde a década de 1950, mas a partir das intervenções do PD tiveram que negociar seus privilégios com a prefeitura. Segundo um dos técnicos que esteve envolvido no design do transporte na época: “(...) era a primeira vez – não só em Curitiba, mas no Brasil inteiro – que o poder público interferia na operação dos ônibus urbanos. Até aquela época, tudo era delegado às empresas privadas, que agiam da maneira que bem entendiam” (IPPUC, 1990, p.70). O planejamento e o desenho do transporte coletivo da década de 1970 em Curitiba, no entanto, era centralizado e acontecia de forma autoritária, sem qualquer participação da população. De acordo com Neves (2006, p. 103), não existia um Movimento Popular organizado que representasse as pessoas que utilizavam os ônibus da cidade.

Os ônibus de Curitiba foram sendo incorporados aos projetos do IPPUC que definiram a função e itinerários das linhas, padronizaram as carrocerias e estabeleceram sua identidade visual e nomenclatura. As linhas de ônibus passaram a ser diferenciadas pela cor e pelo nome, de acordo com seu itinerário e função. Toda a frota de Curitiba, até a padronização no final da década de 1970, era pintada das cores verde e amarelo (Figura 7). Segundo depoimento de um arquiteto e urbanista do IPPUC, as novas cores dos ônibus Expresso e Interbairros foram baseadas nas cores dos ônibus vermelhos e verdes da cidade de Londres (TOMIZAWA, 2013) (IPPUC, 1991) (URBS, 1998) (Figura 8 e Figura 10). Outras linhas criadas posteriormente para integrar o sistema de transporte foram diferenciadas com as cores:

azul para Linha dos Estudantes, laranja para a linha Seletivo (Figura 13) e branca para a linha Circular Centro (A HISTÓRIA..., 2004, p. 19).



Figura 7: Ônibus convencional da linha Rua XV/Barigui. Curitiba, 1978.
 Fonte: Acervo IPPUC (A HISTÓRIA..., 2004).



Figura 8: Expressos da linha Santa Cândida - Rui Barbosa. Praça Generoso Marques, 1976.
 Fonte: Arquivo SMCS (A HISTÓRIA..., 2004)



Figura 9: Ponto de parada dos Ônibus Expressos na Avenida Paraná, Curitiba, c.1974
 Fonte: Duarte e Guinski, 2002.



Figura 10: Ônibus Interbairros IV no terminal do Boqueirão. c.1979
 Fonte: www.curitibaantiga.com

Os ônibus foram definidos com as seguintes especificações, de acordo com a linha e função: Linhas Expressas, de cor vermelha, que operam em canaleta exclusiva nos eixos estruturais. Linhas Alimentadoras, que ligam os bairros da periferia ao sistema estrutural, de cor amarela. Linhas Convencionais, itinerários que já operavam na cidade antes da implantação do PD e que foram incorporadas ao longo do tempo no planejamento do IPPUC e não são integradas pela tarifa às outras linhas do sistema, cor amarelo escuro. Linhas Interbairros, definidas por trajetos concêntricos que ligam terminais entre diferentes bairros sem cruzar a área central, cor verde. Linha circular centro: atende a área central da cidade e opera com micro-ônibus de layout modificado, sem assentos, faz os percursos horário e anti-

horário e usa carroceria na cor branca. Linhas Seletivas, micro ônibus na cor laranja com assentos para 19 passageiros que ligavam “zonas exclusivamente residenciais e de alto padrão de renda à área central”. Linhas de Vizinhança: micro-ônibus de cor bege para deslocamentos no interior dos bairros com maior concentração de comércio e serviços (IPPUC, 1986).

Os Expressos foram conectados a outras linhas por meio de estações intermediárias e terminais, construídas ao longo da década de 1970 nos bairros e em praças da região central. Essas estações possuíam cobertura em fibra de vidro, equipamentos de comunicação visual, bancas de revista e cabines telefônicas. Apesar do poder público, na época, não conseguir violar as áreas seletivas das empresas com o ônibus Expresso - o que obrigava as pessoas a trocarem de ônibus no percurso entre os bairros Santa Cândida e Capão Raso - ele obteve certo sucesso na imposição de um veículo projetado especificamente para a função de ônibus urbano, o que não agradava os empresários que consideravam essa aquisição custosa e com poucas possibilidades de revenda (IPPUC, 1990; OLIVEIRA, 2000).

O ônibus Interbairros, inaugurado em 1979 fazia a conexão entre os terminais de três bairros (Figura 10). A circulação do ônibus Interbairros transgredia as áreas definidas para a operação das empresas de ônibus na década de 1950, o que causou certa tensão entre as empresas de transporte e a prefeitura (IPPUC, 1990). No início de 1979, foi criada uma comissão de estudo para implantação de uma tarifa única para o sistema. A comissão foi constituída pela prefeitura, um vereador e um representante do sindicado das empresas de transporte. A chamada “tarifa social” foi implantada três meses depois, vinculada a essa integração dos ônibus que passavam pelos terminais (CURITIBA, 1980a) (CURITIBA, 1980b). Dessa maneira, as linhas de trajetos menores subsidiavam o custo que as empresas teriam com as linhas que percorriam maiores distâncias, pois as empresas ainda atuavam nas áreas prioritárias³² (CURITIBA, 1981).

Em 1980, foi inaugurada uma nova linha do Expresso na primeira parte implantada do Eixo Estrutural Leste-Oeste. Esse ônibus fazia a conexão entre o centro e a região leste, no trajeto de quatro quilômetros entre a Praça Rui Barbosa e o Terminal Capão da Imbuia (URBS, 1998). A implantação do PD não somente envolveu o desenho do transporte, circulação e ocupação do solo, mas mudaram profundamente os modos de habitar, de ver e de circular pela cidade. A implantação do eixo Leste, por exemplo, foi uma das principais responsáveis pela verticalização dos Eixos Estruturais, relacionada à exploração

³² A distribuição da operação das empresas em áreas preferencias foi reestruturada no processo de licitação em 2010, onde um estudo do Ippuc recomendou a divisão da cidade em três lotes cuja fronteira foi delimitada pelos eixos estruturais do plano diretor (IPPUC, 2009).

imobiliária e comercial na região. Segundo Pilotto (2010, p. 121), na década de 1980 foram construídos mais de 300 edifícios maiores que seis pavimentos. O desenho do transporte a partir dos eixos estruturais do plano diretor também estimulou a valorização imobiliária e as atividades econômicas ao longo das vias por onde passa o ônibus Expresso (GHIDINI, 2009).

As intervenções a partir do PD, como a definição dos eixos estruturais e o fechamento da Rua XV de Novembro (Rua das Flores) em um calçadão aos pedestres, foram acompanhadas pela produção de uma série de artefatos modernos, cuidadosamente projetados pelas equipes do IPPUC na década de 1970 (Figura 11) (SOUZA, 1999, p. 132)³³. Havia uma promessa de “futuro promissor” que parecia se materializar no centro da cidade e regiões priorizadas pelo plano. Além de “exibirem” uma versão futurística de Curitiba, esses artefatos também diziam para a população que não eram de usufruto de todos, pois se distribuíam de forma assimétrica na cidade³⁴.

33 As coberturas dos pontos de ônibus fabricadas em fibra de vidro na cor branca para o sistema expresso também foram utilizadas em bancas de jornal, cafés e floriculturas e posteriormente expandida para os demais abrigos de ônibus na cidade. Coberturas com o mesmo formato e estrutura, mas feitas em acrílico pigmentado com a cor roxa foram instalados em um trecho do calçadão da Rua das Flores (XV de Novembro) e ainda são conservadas utilizadas.

34 No acervo do IPPUC está arquivado um relatório de uma pesquisa realizada por instituto de opinião pública em março de 1979 com o objetivo de conhecer as “expectativas da população com relação a certos aspectos dos serviços de transportes urbanos”. A conclusão sobre a pergunta feita a 652 pessoas se “Curitiba é uma cidade bem ou mal servida por linhas de ônibus?” é de que os mais satisfeitos com o transporte seriam os moradores do centro (INSTITUTO GALLUP DE OPINIAO PÚBLICA, 1979).



Figura 11: Rua XV de Novembro na década de 1970

Fonte: Duarte e Guinski, 2002.

A leitura dessas transformações tanto no desenho de Curitiba quanto nas formas de circular por ela, contribuiu para identificar alguns espaços que foram negociados nesse processo de construção de tecnologias. Na maneira como os eixos de transporte cortaram a cidade, transformando sua paisagem e, até mesmo, colocando em risco momentâneo a hegemonia do automóvel pela implantação do Expresso.

2.2 POLÍTICA DOS ARTEFATOS

Conforme busquei argumentar no item anterior, as políticas do transporte urbano produzidas nas décadas de 1960, 1970 e 1980 sob governos autoritários, definiram materialidades e visualidades que orientaram práticas de mobilidade na cidade. Poderíamos, inclusive, afirmar que as materialidades e visualidades incorporavam essas políticas ao incluir valores e intenções dos atores envolvidos no seu processo de design.

Langdon Winner (1999), em um trabalho muito citado pelos estudos sociais de tecnologia, argumenta que os “artefatos tem política”. O exemplo mais emblemático usado pelo autor são os viadutos de Robert Moses em Long Island, Nova York, que impediam a

passagem de ônibus e, conseqüentemente, negavam o acesso das pessoas pobres e negras que dependiam do transporte público, às praias e áreas de lazer daquela região. O autor discute a partir da biografia de Moses que muitos dos projetos tinham claramente a intenção de privilegiar os proprietários de automóveis, na época, brancos das classes médias e altas. Ao serem colocadas “na rua”, em artefatos tecnológicos como pontes, faixas de pedestres, calçadas, semáforos, etc. as políticas urbanas passam a orientar práticas sociais nas cidades de acordo com o propósito de quem participou e definiu o seu design, como profissionais da engenharia, design, arquitetura e urbanismo.

A incorporação de valores em especificações técnicas que dão forma e funcionamento aos artefatos é discutida por Andrew Feenberg (2005). De acordo com esse autor, a estabilização de um tipo de tecnologia no processo histórico não se deve ao fato de ser “melhor” ou “mais eficiente” do que as outras, pois a eficiência irá depender dos interesses e ideologias envolvidas na sua seleção, pois é socialmente relativa (FEENBERG, 2005). No sentido de demonstrar a relatividade social da eficiência, esse autor propõe o conceito de código técnico. O código técnico é entendido como ponto de interseção entre as escolhas sociais e as especificações técnicas, ou melhor, a tradução das primeiras nas segundas (FEENBERG, 2011).

Em nossa pesquisa, essa tradução ou sedimentação de valores e interesses pode tanto acontecer em artefatos particulares, como um ônibus; em regras e procedimentos, como a operação das linhas ou o regime de trabalho de motoristas e cobradores; ou mesmo em domínios técnicos inteiros.

Nesse processo, os artefatos podem “contar” às pessoas sobre sua política e essas mensagens. Ao serem interpretadas e sentidas pelas pessoas que interagem com os artefatos, essas mensagens são “respondidas”. Muitas vezes os artefatos são usados ou transformados no sentido de dar conta das demandas sociais que não foram previstas no projeto original. Um exemplo estudado por Feenberg foi o “Minitel”, um terminal doméstico de informações telefônicas lançado na França dos anos 1980 que teve suas funções originais transformadas pelos/as utilizadores/as: o que era para ser um banco de dados tornou-se uma ferramenta de comunicação online entre as pessoas com acesso ao terminal (FEENBERG, 2010).

No caso das coisas que fazem parte do transporte coletivo, por serem de uso público, também estão sujeitas às transformações da sua materialidade/visualidade, seja pelo

seu emprego como suporte para denúncias ou reivindicações, por usos não previstos ou pela sua própria destruição (Figura 12)³⁵.



Figura 12: Intervenção no metrô de São Paulo em 2013

Fonte: www.fanzineurbano.com.br/2013/11/stickers-no-metro-vem-colar-tambem.html. Acesso em: dez 2015.

A partir do trabalho de Michel de Certeau, Feenberg (2002) procura mostrar duas formas de conceber a tecnologia: uma delas característica dos gerentes e administradores de estados - a estratégica - que privilegia o controle e a eficiência, exercendo uma “autonomia operacional”, e a outra característica de atores subordinados e comunidade - a tática - que, sem uma base para atuar de forma contínua e legítima, improvisam e manobram resistências micro-políticas. A partir disso o autor conclui que

o ponto de vista tático daquele que é administrado é muito mais rico do que esta orientação estratégica. É a vida e o mundo de todo o dia de uma sociedade moderna em que os instrumentos formam um ambiente quase total. Os indivíduos identificam e procuram significados neste ambiente. O poder está apenas tangencialmente em risco na maior parte das interações, e quando ele se impõe, a resistência é temporária e limitada em escopo. Mas na medida em que as massas de indivíduos são inseridas dentro de sistemas técnicos, as resistências podem pesar no design e na configuração futura dos sistemas e seus produtos (FEENBERG, 2002).

Feenberg (2002) aponta que a visão estratégica dos administradores “privilegia as considerações de controle e eficiência e olha para o mundo em termos de produção”³⁶. Ele analisa, nas sociedades modernas, a tendência dos administradores para tomar decisões de

35 Nunes (1985, p. 92-93) relaciona as ações conhecidas como “quebra-quebras” nos trens, ônibus e estações do Rio de Janeiro e de São Paulo, entre 1977 e 1981 à falta de meios para as classes populares expressarem suas insatisfações quanto ao transporte coletivo e à dificuldade na obtenção de respostas do poder público no sentido de resolvê-las.

36 Tradução Carlos Alberto Jahn. Disponível em: <<http://www.sfu.ca/~andrewf>>. Acesso em: sete de out 2014

maneira que independam “das visões ou interesses dos atores subordinados e da comunidade (p.12)³⁷. Já o ponto de vista de quem é administrado, - em nosso estudo, os usuários ou excluídos do uso - é considerado muito mais rico do que aquele orientado para a produção.

De acordo com Feenberg (2002), as resistências da população poderiam informar novas configurações tecnológicas mais democráticas. À medida que somos todos envolvidos pela tecnologia, essas transformações com vistas a atender as demandas antes ignoradas poderiam então levar a uma sociedade mais democrática.

Um entendimento adequado da substância de nossa vida comum não pode ignorar a tecnologia. Como nós configuramos e desenhamos cidades, sistemas de transporte, meios de comunicação, agricultura e produção industrial é uma questão política. E nós estamos fazendo mais e mais escolhas sobre saúde e conhecimento no design das tecnologias nas quais a medicina e a educação crescentemente se apoiam. Além disso, os tipos de coisas que parecem plausíveis para propor avanços ou alternativas estão em grande parte condicionadas pelas falhas das tecnologias existentes e as possibilidades que elas sugerem. A alegação, uma vez controversa, de que a tecnologia é política, agora parece óbvia (FEENBERG, 2005).

A partir da proposta de que os artefatos possuem política e que, uma vez em uso pelas pessoas, podem ser transformados no sentido de incorporar valores e demandas das pessoas afetadas por essa tecnologia, buscamos entender a história do transporte coletivo em Curitiba como um processo que se desenvolve nas e em torno das coisas que dele fazem parte. Esse viés teórico-metodológico foi fundamental para a orientação da seleção, análise e discussão das fontes. Ao articular esse viés com as propostas da Cultura Material e da ideia de materialidades/visualidades, as coisas são entendidas como possuidoras de política mas que também são política.

Assim, propomos entender materialidades e visualidades dentro dessa revisão histórica do transporte coletivo em Curitiba a partir de três artefatos concebidos nas décadas de 1970 e 1980: o ponto de parada que foi apelidado “chiqueirinho” e os veículos das linhas Seletivo e Expresso. É importante frisar que essa discussão não pretende caracterizar o transporte da época como um todo. O que fizemos pode ser entendido como um movimento para compreender os argumentos das teorias que nos orientam na medida em que possibilitam perceber os efeitos das decisões disfarçadas de critérios técnicos (como se isentos de política) nas práticas e nas coisas envolvidas em mobilidades e imobilidades do transporte curitibano. Nesse processo, a população que interagiu com o sistema de transporte buscou, de diferentes maneiras, lidar com as materialidades e visualidades do transporte. O ônibus Expresso, pelo fato de ter sido um projeto inovador amplamente divulgado e constantemente lembrado é o

37 Ibid.

artefato que aparece com maior força no texto, enquanto o “chiqueirinho” e o Seletivo foram escolhidos para estabelecer um contraste entre as escolhas do transporte para diferentes camadas socioeconômicas da cidade.

Antes da instalação de terminais fechados e condicionados ao pagamento, algumas soluções para integrar alimentadores e expresso com uma única tarifa foram experimentadas pela prefeitura. O seguinte relato de um técnico responsável pela implantação do sistema Expresso mostra de que maneira as decisões sobre mobilidades e imobilidades podiam ser envolvidas a critérios econômicos, políticos e de ordem moral:

Então, foi bolado um sistema de integração, para que as pessoas não precisassem pagar duas passagens. Criou-se primeiro um bilhete, que o passageiro recebia no ônibus alimentador. Quando ia para casa, pagava a passagem e recebia um bilhete, e quando ia para o trabalho, novamente pagava passagem e recebia mais um bilhete. Então, ficava com dois bilhetes no bolso e com eles pagava o expresso; ia para o Centro e depois voltava.

Mas essa sistemática não durou muito – e foi mais uma lição que nós aprendemos: bilhete, qualquer ticket traz **problemas seríssimos de falsificação**. Seis, sete meses depois de implantado, nós tivemos que acabar com o sistema de bilhetes e partimos para duas tarifas. Isto também não ficou bom – no alimentador o passageiro pagava Cr\$0,20 centavos e no expresso pagava Cr\$0,30 – **porque beneficiava muito quem morava nas estruturais, junto à linha do expresso, e prejudicava quem morava na periferia**. Também não durou muito tempo: um ano, um ano e meio depois, **testamos o sistema gratuito**: o alimentador de graça e o passageiro só pagava quando embarcava no expresso. Mas também não funcionou, porque alguns meses depois [p.72] não havia motorista que quisesse trabalhar nos alimentadores. Havia passageiro que dormia dentro do carro, era um abuso dentro do veículo, não havia respeito com as pessoas dentro do veículo; houve até abaixo-assinado de senhoras. Então, acabamos com isso e aprendemos que, de graça, não se pode fazer nada. (IPPUC, 1990, p. 71-72, grifo nosso).

A partir desse relato é possível refletir sobre como o pagamento da tarifa determinava os acessos ao transporte e como era algo imprescindível para os planejadores. Mesmo que em um espaço de tempo tenha ocorrido abertura para a redução da tarifa a partir da gratuidade de um trajeto com destino aos bairros periféricos, sua possibilidade é logo descartada. O argumento do depoimento leva a crer que a gratuidade leva à utilização do sistema por pessoas indesejadas. É nesse contexto, no sentido de materializar a obrigatoriedade do pagamento, que surgem os “chiqueirinhos”, apelido que teria sido atribuído por usuários e técnicos do Ippuc. Os chiqueirinhos intermediaram a instalação dos terminais, e eram semelhantes ao modo de operação das atuais estações-tubo.

Aí partimos para a operação nos terminais, em uma pequena área fechada – que foi apelidada, na época, de 'chiqueirinho' – onde os ônibus encostavam coincidindo a porta do veículo com a porta da área cercada, para que não houvesse nenhuma possibilidade de desvio da receita. Ali as pessoas desembarcavam dos alimentadores e depois embarcavam nos expressos. E foi também uma sistemática de operação

muito difícil: o usuário pagava o alimentador, descia na área fechada e embarcava de graça no expresso. A operação foi muito difícil, porque cresceu muito a demanda do sistema e lotava facilmente aquela área fechada, e aí era um caos (IPPUC, 1990, p. 71-72).

A partir da instalação dos terminais fechados, foi implantado um sistema de controle das integrações entre as linhas, no qual o acesso das pessoas era monitorado por fiscais da prefeitura (URBS, 1998). A garantia da rentabilidade oferecida pelo sistema de terminal fechado foi destacada em outro trecho do depoimento já citado. Mesmo que a solução não fosse desejada pelos urbanistas, a garantia do pagamento foi o que prevaleceu na decisão.

A operação do terminal fechado começou em 1980, quando o prefeito era novamente o Jaime Lerner. O abandono da ideia do terminal aberto era uma coisa tão cara aos planejadores da cidade que o Jaime chegou a instituir um concurso interno no IPPUC, oferecendo uma viagem ao Havai àquele que descobrisse uma fórmula para a integração do transporte sem o fechamento dos terminais. Não foi possível encontrar tal fórmula e, hoje, operacionalmente, o terminal fechado é o sistema que dá melhor rentabilidade. É sensacional: não há perda de receita, o embarque e o desembarque são feitos de forma muito rápida (IPPUC, 1990, p. 72-73).

Com os terminais, foi criada uma tarifa única que era cobrada no acesso às linhas Alimentador e Expresso pelos terminais. Essa tarifa não era a mesma para a linha do ônibus Seletivo, criado em 1976 e rebatizado por volta de 1987 como Opcional. Os veículos operavam em bairros de maior concentração de renda para incentivar as pessoas mais ricas a tomar o ônibus em lugar do automóvel particular (IPPUC, 1986) (TOMIZAWA, 2013). Os ônibus Seletivos, com assentos estofados para 19 passageiros e ar-condicionado, custavam o dobro da tarifa comum em 1980 e três vezes o valor da tarifa do expresso em 1988, quando eram chamados Opcionais (CURITIBA, 1980c) (URBS, 1998) (CURITIBA, 1988).

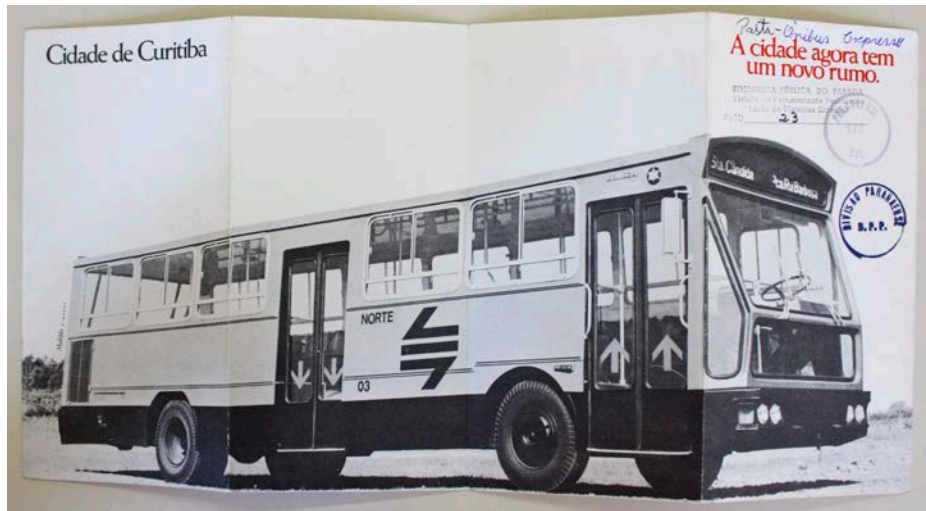


Figura 13: Fotografia do ônibus Seletivo

Fonte: www.curitibaantiga.com. Acesso em: julho 2016.

O ônibus expresso, implantado no corredor de transporte do eixo estrutural norte-sul em 1974, era muito diferente dos veículos de transporte coletivo urbano da época. Essa diferença não estava somente na aparência externa, com linhas retas, janelas amplas e lataria na cor vermelha, mas em seu interior, que foi desenhado no sentido de aumentar o número de passageiros transportados por veículo. Os bancos, construídos em fibra de vidro, foram dispostos longitudinalmente para que houvesse mais espaço para passageiros em pé (PMC, 1974) (Figura 15). O piso foi rebaixado e a localização das portas planejada para agilizar o embarque e desembarque (TOMIZAWA, 2013) (URBS, 1998).

Outro aspecto destacado pelos projetistas do primeiro expresso era a preocupação com o controle e a segurança, traduzida na visibilidade entre passageiros, motorista e cobrador. A posição das portas de entrada, por exemplo, foi modificada de modo que o motorista pudesse ver o usuário subir pela parte dianteira do carro (Figura 15 e Figura 16). O controle também era importante no sentido de garantir o pagamento da tarifa: no interior do ônibus, havia uma área na parte frontal anterior ao cobrador e uma área que só era acessada com o pagamento da passagem, na parte posterior do veículo, onde estava localizada a porta de saída (Figura 15).



Chegou o Ônibus Expresso.

O Ônibus Expresso não é nenhum veículo do futuro ou um milagre sobre rodas, capaz de resolver todos os problemas de condução. Mas é o elemento principal de todo um sistema de transporte de massa que está sendo implantado em Curitiba.

Construído pela Marcopolo S.A., com tecnologia nacional e de acordo com especificações técnicas do IPPUC, o Ônibus Expresso é mais veloz, mais seguro, mais bonito e mais confortável.

Para servir você pelo mesmo preço dos ônibus comuns.

Vája onde ele vai circular.

O Ônibus Expresso vai circular na pista central das vias estruturais Norte e Sul e, na área central, em ruas que fazem ligação entre essas duas vias. Isso significa que o Ônibus Expresso percorre parte da Estrutural Norte - avenidas Paraná e João Gualberto - e parte da Estrutural Sul - avenidas Sete de Setembro e República Argentina.

Dentro da área central, a linha Norte entra pela Rua Raíssulo, Praça Generoso Marques e Rua Barão do Rio Branco, sobe a Avenida Sete de Setembro, entra na Rua Afonso Poll, até chegar à Praça Rui Barbosa. Na linha Sul, o Expresso vem pela Sete de Setembro, entra na Afonso Poll até a Praça Rui Barbosa.

Por que Ônibus Expresso?

"Expresso" significa rápido. E o Ônibus Expresso está sendo implantado justamente para transportar mais gente, mais depressa.

No sistema convencional, seriam necessários mais ônibus, mais viagens e mais tempo para transportar o mesmo volume de passageiros.

Quer dizer, o Ônibus Expresso vai fazer diminuir o número de ônibus em circulação no centro.

Já na primeira fase de funcionamento, será absorvida boa parte das linhas que servem os setores atendidos pelo Expresso. E isso vai favorecer a redução do número de veículos no centro.

Com menos carros, menos barulho e menos poluição, a área central vai se tornar bem mais agradável para trabalhar, fazer compras e até passar.

E a cidade vai ganhar um novo rumo para crescer. Em benefício de todos.

Agora, veja onde o Expresso pára.

Na Praça 19 de Dezembro, na Praça Generoso Marques, na Praça Esfírizio Correia e na Praça Rui Barbosa estão localizados os terminais do Ônibus Expresso na área central da cidade.

A localização desses terminais permite ao pedestre, em qualquer ponto da área central, alcançá-los no máximo em 10 minutos a pé.

E facilita também a integração com as demais linhas de ônibus convencionais.

Ao longo das vias estruturais estão previstas pelo IPPUC 32 estações (uma a cada 400 metros), sendo as estações de Santa Cândida e do Largo do Capão Raso os terminais das linhas Norte e Sul, respectivamente. Essas duas serão também terminais dos ônibus alimentadores do sistema, isto é, os que trazem o passageiro de bairros mais distantes até o Expresso.

E contém abrigo, posto de informações, banca de jornais e telefone público.

Figura 14: Folder de divulgação do Expresso produzido pela prefeitura de Curitiba
 Fonte: Acervo da Biblioteca Pública do Paraná - Divisão Paranaense

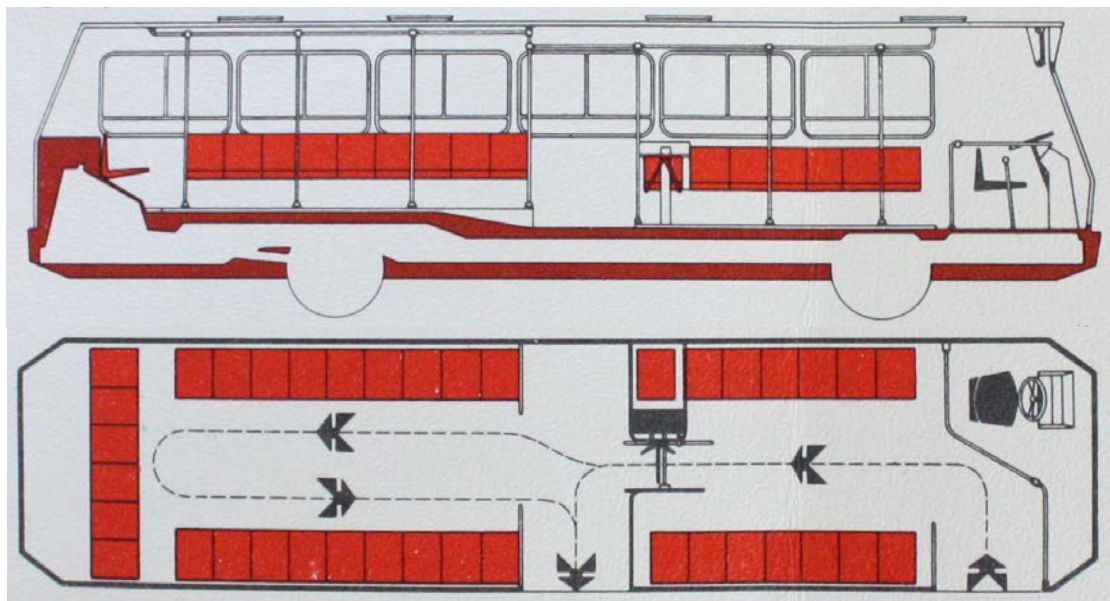


Figura 15: Detalhe: desenhos do expresso em folder de divulgação da prefeitura
 Fonte: Acervo da Biblioteca Pública do Paraná - Divisão Paranaense



Figura 16: Ônibus Expresso na semana de inauguração, em setembro de 1974.
Fonte: Acervo da Biblioteca Pública do Paraná - Divisão Paranaense



Figura 17: Desembarque dos ônibus convencionais em Curitiba em 1975

Fonte: Acervo da Biblioteca Pública do Paraná - Divisão Paranaense

Entre os dias 17 e 28 de setembro de 1974, todas as edições do jornal Gazeta do Povo comentavam o “ônibus expresso” e sua inauguração em 22 de setembro. O jornal noticiava a ansiedade e as desconfianças da população quanto ao novo sistema e chegou até mesmo a especular a existência de veículos equipados com calefação para os dias frios e ar refrigerado para os dias quentes, além da possibilidade de todos os passageiros viajarem sentados (MUITA..., 1974) (EXPRESSO..., 1974a). Com a criação do sistema expresso, circulando pelos eixos estruturais, também se esperava que os habitantes motorizados da cidade deixassem seus automóveis em favor do transporte de massa.

Após a inauguração, ao mesmo tempo em que o jornal noticiava atropelamentos, acidentes e longas filas de espera, também mostrava que os ônibus comuns que circulavam na via exclusiva passaram a ser rejeitados pela população em favor do expresso (ÔNIBUS..., 1974) (EXPRESSO..., 1974b). Os diversos acidentes ocorridos com o novo ônibus acabaram lhe rendendo o apelido de “Diabo Vermelho” (LAUFER, 2004) (TOMIZAWA, 2013). Esses

acidentes, geralmente, aconteciam nas travessias da via exclusiva por pedestres ou condutores de automóveis particulares, não acostumados com a velocidade dos novos ônibus.

Ainda na primeira semana de uso, outras reclamações de usuários ressoaram na imprensa, como a lotação dos veículos nos horários de pico e a altura dos corrimões e alças para acionamento da campainha, inalcançáveis às pessoas de baixa estatura (CONFUSÃO..., 1974). Dez dias após a inauguração do veículo, uma carta de leitor com o título “Desconforto” foi publicada pelo jornal:

Não tem dúvida que os ônibus novos do chamado ‘Expresso’ são bonitos. Mas são na verdade o máximo desconfortáveis que se possa imaginar. Não há comodidade dentro desses coletivos. Senhoras idosas, ou gestantes não podem viajar, muito menos senhoras com crianças ao colo. O povo é obrigado a viajar em pé, ou então sentados nos duros bancos de fibra de vidro. E os motoristas, sempre em alta velocidade quando freiam, o fazem bruscamente, jogando os passageiros uns contra os outros. São muito desconfortáveis os ônibus expresso, além de serem assassinos (WERSHOSKI, 1974).

Passado um mês e meio da inauguração do expresso, a quantidade de pessoas que possuíam carro mas utilizava o ônibus correspondia a 17,6% do total de usuários, de acordo com levantamento realizado pelo IPPUC (IPPUC, 1975). Outra pesquisa, realizada em 1979 por um instituto de opinião pública, revelou que o principal meio de transporte da cidade era o ônibus. Entre as pessoas entrevistadas, 93% das pertencentes à classe C e 95% à classe D eram usuários do transporte coletivo, enquanto 86% das pertencentes à classe A e 44% da classe B utilizavam carro próprio ou da família para locomoção (INSTITUTO, 1979). Assim, as pessoas mais pobres ainda constituíam a maioria dos usuários do sistema.

Sobre os bancos em fibra de vidro, dois meses após a inauguração do ônibus, quase metade (49,2%) dos passageiros entrevistados pelo levantamento supracitado consideraram os bancos inadequados (IPPUC, 1975). Até mesmo um arquiteto e urbanista do Ippuc, em depoimento na década de 1990, afirmou que “os bancos deveriam ser estofados (...)” e que “o banco de fibra não é muito quente e em Curitiba faz muito frio” (IPPUC, 1991). Citando um estudo do Ippuc, produzido em 1974, Souza (1999, p.270) mostra que a insistência nos assentos de plástico foi estimulada pelo fato do ônibus Expresso transitar por “vias bem pavimentadas” que não causariam vibrações nos assentos.

O atendimento a algumas das reclamações viria com o tempo, como o aumento no número de veículos, a redução da velocidade e o uso de faróis acesos para evitar acidentes (IPPUC, 1990, p. 74). Apesar disso, as críticas ao sistema foram recorrentes, chegando a fazer parte da memória dos projetistas do IPPUC em tempos mais recentes. O arquiteto e urbanista Rafael Dely, em 2004, comentou que “o ônibus era chamado de Joaquim Américo [estádio do

Clube Atlético Paranaense]: cinco pessoas sentavam e o resto ficava em pé!” (LAUFER, 2004). A revista mensal Paraná em Páginas, que frequentemente denunciava o prefeito da época, publicou um dossiê no mês de novembro de 1974 com o seguinte título: “Expresso: monstro que Lerner criou”. A página que abre a matéria foi ocupada com quatro fotografias de veículos amassados ou parados por acidentes na via exclusiva por onde o expresso transitava (Figura 18). Sobre o design interno do veículo, na página seguinte, o comentário: “É de construção que apresenta falhas gritantes, como por exemplo, o 'cano' para que os passageiros que ficam em pé nele se agarrem. O cano está colocado em altura que não permite a qualquer um segurá-lo.” Os bancos também foram alvo de crítica, chamados de “verdadeiro ‘toco duro’” (EXPRESSO..., 1974c).



Figura 18: Capa de reportagem na revista Paraná em Páginas.

Fonte: (EXPRESSO..., 1974c)

Nos usos cotidianos do sistema de ônibus expresso, as pessoas envolvidas nessa tecnologia atribuíram significados a experiência – ao mesmo tempo, assustadora e encantadora -, de interagir com os novos ônibus. Os apelidos e protestos também contribuíram para o desvelamento de um sistema aparentemente democrático, mas que distribuía o conforto e as mobilidades de maneira desigual. Com relação aos motoristas de ônibus foi possível notar, pela leitura dessas reportagens, que o trabalho de dirigir um

expresso colocava esse trabalhador em situação frágil. Fosse pelo conflito com os outros motoristas, pedestres e ciclistas na disputada “via exclusiva” ou com as pessoas no interior do veículo, no dever de “obrigar os passageiros irem para a parte de trás do coletivo” (HOJE..., 1974). Isso estabelecia uma constante negociação dos espaços da via e do interior do ônibus, envolvendo situações de embates e interdições que, inclusive, resultavam nos acidentes de trânsito já citados.

Esses três artefatos do transporte curitibano, projetados com propósitos específicos, podem ser entendidos, a partir dos referenciais dos estudos sociais da tecnologia, como resultado de um conjunto de tradições profissionais, modos de ver, interesses econômicos e políticos, valores e ideias sobre a sociedade. Dessa maneira, as materialidades e visualidades acabam por incorporar e reforçar essas mesmas tradições, valores e interesses. A existência de coisas como os Seletivos, “chiqueirinhos” e “diabos vermelhos”, que não atendem as demandas daqueles que mais precisam do transporte público para viver na cidade de Curitiba, tem a ver com a exclusão das classes populares dos processos de construção da tecnologia e das decisões sobre o transporte. Essa discussão sobre as repercussões e os usos dessas coisas, a partir de documentos e reportagens jornalísticas, permitiu introduzir as dimensões ligadas ao uso e ao horizonte de transformação do transporte coletivo – e da própria cidade – no sentido de atender as demandas populares por mobilidades.

2.3 MOVIMENTOS POPULARES E A QUESTÃO DA TARIFA

Conforme busquei discutir no item anterior, apesar dos setores populares não acessarem ou participarem do planejamento e implantação das políticas e artefatos do transporte coletivo, as pessoas que dependiam dele buscaram encontrar modos e estratégias alternativas para, na medida do possível, conformá-lo às suas necessidades. Além disso, o período entre o final da década de 1970 e início da década de 1980 assistiu à emergência dos movimentos sociais e a luta pela redemocratização do país. Na fase final da ditadura, como destacam Oliveira (2000) e Neves (2006), os movimentos populares e sindicatos urbanos buscaram se organizar no sentido de exercer maior influência nas políticas de transporte coletivo e habitação.

Em 1983, José Richa e Maurício Fruet chegaram ao poder no governo do Paraná e na prefeitura de Curitiba, ambos do PMDB. Nessa época, o colega de partido Roberto Requião era deputado estadual e denunciava o poder das empresas no sistema de transporte curitibano.

Peças e acessórios: tudorecém comprado?

Além de manutenção de peças e acessórios é de grande importância a compra de peças e acessórios de qualidade. Quando o preço de uma peça é muito mais alto que o custo de fabricação, isso pode ser um indício de que a peça não é original e não durará muito tempo. É importante sempre verificar a qualidade das peças e acessórios antes de comprá-las. Se a peça não estiver com o mesmo nome e código da peça original, não a compreenda. Quando se compra peças e acessórios, é importante verificar a qualidade das peças e acessórios antes de comprá-las. Se a peça não estiver com o mesmo nome e código da peça original, não a compreenda.

Qual vendida fora de pagamento?

Um bom ponto de partida para a compra de peças e acessórios é a compra de peças e acessórios de qualidade. Quando o preço de uma peça é muito mais alto que o custo de fabricação, isso pode ser um indício de que a peça não é original e não durará muito tempo. É importante sempre verificar a qualidade das peças e acessórios antes de comprá-las. Se a peça não estiver com o mesmo nome e código da peça original, não a compreenda.

os nossos IMPREVISTOS?

A contabilidade é uma espécie de Função Pública, formada por um conjunto de pessoas que trabalham com o objetivo de controlar os custos de uma empresa. É importante sempre verificar a qualidade das peças e acessórios antes de comprá-las. Se a peça não estiver com o mesmo nome e código da peça original, não a compreenda.

TRANSPORTE: DESAFIO PARA O GOVERNO DEMOCRÁTICO

Os desafios do transporte coletivo são muitos. É importante sempre verificar a qualidade das peças e acessórios antes de comprá-las. Se a peça não estiver com o mesmo nome e código da peça original, não a compreenda.

Planilha:

Um bom ponto de partida para a compra de peças e acessórios é a compra de peças e acessórios de qualidade. Quando o preço de uma peça é muito mais alto que o custo de fabricação, isso pode ser um indício de que a peça não é original e não durará muito tempo. É importante sempre verificar a qualidade das peças e acessórios antes de comprá-las. Se a peça não estiver com o mesmo nome e código da peça original, não a compreenda.

LUCRO, o segredo do NEGÓCIO

O lucro é o resultado da diferença entre a receita e o custo. É importante sempre verificar a qualidade das peças e acessórios antes de comprá-las. Se a peça não estiver com o mesmo nome e código da peça original, não a compreenda.

Item	Valor
1. Remuneração do vendedor	120
2. Remuneração do comprador	120
3. Remuneração do intermediário	120
4. Remuneração do produtor	120
5. Remuneração do distribuidor	120

mãos ao alto: a tarifa é um assalto

Aguardem providências da Prefeitura de Curitiba. A tarifa de ônibus será reajustada.

ATENÇÃO SENHORES PASSAGEIRO

Para melhorar a segurança e a qualidade do transporte coletivo, a Prefeitura de Curitiba está adotando várias medidas.

Ônibus Va z i o ou Chôco, o consumo é o mesmo?

Este é um bom ponto de partida para a compra de peças e acessórios. É importante sempre verificar a qualidade das peças e acessórios antes de comprá-las. Se a peça não estiver com o mesmo nome e código da peça original, não a compreenda.

PNEUS E CAMARAS QUEM FISCALIZA?

Para melhorar a segurança e a qualidade do transporte coletivo, a Prefeitura de Curitiba está adotando várias medidas.

Figura 19: Informativo do gabinete do deputado Roberto Requião, 1984. Fonte: Arquivo pessoal

Durante a gestão de Maurício Fruet, no ano de 1984, foi criada a Comissão de Verificação de Custos, da qual participavam três organizações do movimento popular. Segundo Neves (NEVES, 2006, p. 156-157), essa comissão foi criada a partir das denúncias do movimento popular e dos parlamentares ligados às organizações sociais e também como forma de evitar o desgaste político do prefeito, que não tinha mais como justificar os sucessivos aumentos da tarifa. De acordo com o decreto nº 254, de maio de 1984, a comissão tinha o objetivo de “proceder o exame da escrituração contábil e mercantil das Empresas Contratadas do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros” (CURITIBA, 1984). A constatação de diversas irregularidades e a publicação de um relatório pela comissão contribuiu para ampliar o controle do sistema pela população. Nessa época, a prefeitura

chegou a autorizar a contratação de representantes dos movimentos populares como fiscais do transporte coletivo e a incluir essas entidades no Conselho Municipal de Transportes no ano seguinte (NEVES, 2006) (Figura 20).



Figura 20: Crachá de identificação da Fiscalização Popular

Fonte: Neves (2006, p. 160)

Em 1986, Roberto Requião, primeiro prefeito eleito após a ditadura, encomenda um parecer jurídico sobre a nulidade dos contratos prorrogados com as empresas em 1981. Em 1987, a partir do parecer, o prefeito baixa um decreto anulando as concessões e outro com novo regulamento para o transporte coletivo (CURITIBA, 1987a) (CURITIBA, 1987b). Com os decretos, a remuneração passou a ser por quilômetro rodado e não mais por viagens previstas (URBAN, 1987). A arrecadação seria controlada pelo município e parte dela empregada para a aquisição de uma frota pública (Figura 21). As empresas também passaram a ser permissionárias e a concessão foi cedida à URBS (Urbanização de Curitiba S.A), sociedade de economia mista que ficou encarregada do planejamento, operação e fiscalização do transporte coletivo.



Figura 21: Ônibus da frota pública. c.1987
 Fonte: Urban (1987)

Segundo Neves (2006), não houve grande resistência por parte dos empresários ao novo sistema de administração do transporte, pois esses continuavam a explorar o serviço com exclusividade com uma receita garantida pela remuneração por quilômetro. Com relação à frota pública, esses teriam movido uma ação na justiça que a inviabilizou após 1988, quando Roberto Requião deixou a prefeitura para dar lugar ao recém-eleito Jaime Lerner. Contudo, mesmo que a fiscalização tenha sido transferida à Urbs, a exploração do serviço continuou a ser privada, feita pelos mesmos grupos que já operavam na cidade. No que tange à participação popular, a gestão de Requião foi considerada por Neves (2006) um retrocesso comparada à antecessora, pois buscou diminuir progressivamente a atuação dos movimentos sociais em favor de aumentar a autonomia de sua administração. No entanto, a transformação momentânea das materialidades e visualidades, colocou em questão todo um modo de organizar e conceber o transporte coletivo na cidade. Os ônibus da frota pública exibiam em sua carroceria a cor laranja. A respeito disso, Lauro Tomizawa, projetista do IPPUC, fez o seguinte comentário:

Os ônibus alaranjados do Requião quebraram essa relação, porque foram introduzidos dentro da linha do expresso, cuja cor era o vermelho. Ele quis dizer que como era da frota pública deveria ser uma cor diferenciada e não muito forte, então passou-se do vermelho par ao laranja, mas na minha opinião deveria ser vermelho (IPPUC, 1991, p. 277).

Houve também a substituição da inscrição “cidade de curitiba”, que era grafada em letras minúsculas e tipografia modernista, pelas palavras “Propriedade do Povo” que eram acompanhadas pelo símbolo utilizado pela gestão de Requião (Figura 21)³⁸.

De acordo com Oliveira (2000, p. 56), a conjuntura ideológica do final da década de 1980 era caracterizada por um “certo cansaço e desencanto da população para com os mecanismos do jogo político democrático em geral (...) e com a classe política em particular (mas especialmente com o PMDB, desgastado pelo exercício do poder)”. Nesse cenário, ocorre a eleição de Jaime Lerner numa campanha feita em apenas doze dias. Esse mesmo autor destaca uma revalorização da experiência política e do sucesso no campo administrativo em detrimento de uma possível “representatividade” das lutas populares. Ele também ressalta outro fator que pode ter contribuído para a vitória de Lerner nas urnas: “a mística da tecnocracia como instrumento de realização de uma administração 'científica' e pretensamente 'apolítica'” (OLIVEIRA, 2000, p.56).

2.4 O DESENHO DO TRANSPORTE E O DESENHO DA VIDA NA CIDADE

Como buscamos apontar nesse capítulo, a experiência de utilizar o transporte coletivo não está condicionada somente ao veículo e sua configuração, mas ao traçado dos itinerários, ao regime e às condições de trabalho dos motoristas e cobradores, às tradições profissionais dos urbanistas e engenheiros de transporte, o conjunto de leis, normas, decretos e regulamentos produzidos nas esferas legislativa, judiciária e executiva, entre outras.

Além dessas questões, é importante ressaltar que o desenho do transporte curitibano também foi relacionado aos planos que definiram o zoneamento e uso do solo, interferindo diretamente nos modos de usar e se mover pelo espaço da cidade. Da mesma maneira, o desenho da cidade é definido por interesses econômicos, da indústria, comércio, serviços e, especialmente, pelo mercado imobiliário. Nesse aspecto, se aproxima do que Ghidini (2009) apontou quando analisou as políticas de transporte urbano em Curitiba a partir do Plano Diretor. Esse autor, ao cruzar dados socioeconômicos com o desenho do transporte e a regulação do uso do solo, concluiu que a população de mais renda, que possui automóvel

38 Acredito ser pertinente chamar atenção para as diferentes escolhas tipográficas que trabalham em conjunto com o conteúdo das inscrições nos ônibus de Curitiba. O uso de fontes mais simples e em caixa baixa foi historicamente associado a “simplicidade”, “modernidade” e “racionalidade”, conceitos que estavam presentes em todo o discurso do planejamento na cidade a partir da década de 1960. Por outro lado, a tipografia adotada na frota pública buscou se diferenciar das visualidades e materialidades que identificavam a gestão de Jaime Lerner, com uma forma mais tradicional de escrita que poderia até ser interpretada como mais conservadora (sobre a essas dimensões da tipografia ver: SUDJIC, 2010, p. 37, GARFIELD, 2012, p. 133-143 e BIERUT, HELFAND, *et al.*, 2010, p. 35).

próprio, reside nas margens dos eixos de transporte, enquanto as mais pobres que constituem a maioria daquelas que utilizam o transporte público, moram em lugares mais distantes.

O mandato de Jaime Lerner na prefeitura de Curitiba, iniciado em 1989, terminou em 1992, deixando como “marca” a imagem de uma cidade “ecológica”, principalmente a partir do investimento em programas de limpeza urbana e de coleta e reciclagem do lixo. As administrações subsequentes foram assumidas por candidatos promovidos pelo próprio Lerner: Rafael Greca (1993-1996) e Cassio Taniguchi (1997-2004), conferindo certa continuidade na sua gestão. O primeiro, de acordo com Oliveira (2000), levou adiante a promoção da cidade ecológica e investiu em obras de grande efeito visual, como os Faróis do Saber e as Ruas da Cidadania. Já Taniguchi, integrava os quadros da prefeitura desde 1972, atuando na Urbs e no Ippuc³⁹, e trazia consigo “a mística de uma cidade planejada, que tem seu crescimento orientado por planejadores competentes e suas políticas públicas definidas de forma pretensamente racional e objetiva” (OLIVEIRA, 2000, p.59).

Em nosso trabalho, a rede de transporte curitibana pode ser lida como uma trama em movimento, que possui alguns pontos fixos e se move de acordo com as pressões sociais e econômicas na história, definindo velocidades e direções de deslocamento e sendo constantemente tensionada em algumas partes e afrouxada em outras. Esses nós, ou pontos fixos, se estabelecem principalmente a partir da regulamentação do transporte na década de 1950, são reforçados pelo plano diretor de 1966 mostraram sua persistência no resultado da licitação homologada em 2010⁴⁰.

Por meio desse breve histórico do transporte coletivo de Curitiba entre os anos de 1974 e 1989, busquei mostrar de que maneira as questões sociais se entrelaçam ao design da tecnologia. Propus uma discussão sobre os atores que forjaram o sistema de transporte curitibano em um momento histórico específico, que privilegiou algumas configurações em detrimento de outras. No entanto, as possibilidades desse sistema ser diferente apareceram em diversos momentos e situações no decorrer da história, como procuramos evidenciar nos recortes jornalísticos sobre o uso cotidiano do sistema e nas intervenções com vistas à maior participação pública no sistema de transporte. Foi possível perceber essas relações envolvidas em três principais grupos de interesse: a prefeitura, as empresas de ônibus e a população.

39 Informação disponível em: <www.cassiotaniguchi.com.br/page4/page4.html>. Acesso em: 6 de outubro de 2014.

40 De acordo com levantamento da CPI do transporte, instaurada na Câmara Municipal em 2013, mesmo com a abertura para concorrência, as empresas vencedoras permaneceram praticamente as mesmas que já atuavam na cidade. Boa parte delas é composta por membros de uma mesma família, o que indica formação de cartel (ANÍBAL, 2013).

Os usos cotidianos do transporte e as repercussões em materialidades e visualidades, ao mesmo tempo em que denunciam as desigualdades geradas pela especulação econômica do espaço e das mobilidades, também revelam camadas mais sutis desse espaço - habitado, usado, dinâmico e móvel - repleto de tensões e práticas criadoras.

3 TUBOS, LIGEIRINHOS E LIGEIRÕES

O olhar percorre as ruas como se fossem páginas escritas: a cidade diz tudo o que você deve pensar, faz você repetir o discurso, e, enquanto você acredita estar visitando Tamara, não faz nada além de registrar os nomes com os quais ela define a si própria e todas as suas partes.

Ítalo Calvino

No capítulo anterior discutimos como o desenho da cidade e do transporte estiveram vinculados à implantação de um plano diretor que marcou profundamente as formas de se mover por Curitiba. Também apontamos a redistribuição momentânea de funções e dos atores no processo de desenho do transporte coletivo a partir da pressão popular no período de retomada da democracia na década de 1980. O ano de 1988 foi marcado pela vitória de Jaime Lerner nas eleições para prefeito, o que significou um maior retrocesso da participação popular e o fortalecimento das empresas de transporte. Uma vez que o PD já tinha sido completamente implantado, a terceira gestão de Lerner esteve focada principalmente nas intervenções de ordem estética (NEVES, 2006) (OLIVEIRA, 2000).

Este capítulo está concentrado no período entre 1991 e 2011, dentro do qual foi inaugurado e difundido em Curitiba um sistema de embarque elevado com pagamento antecipado. Esse sistema ganhou visualidade e materialidade nas “estações-tubo” e nas carrocerias dos ônibus da Linha Direta (apelidados de “Ligeirinho”) e Expresso, soluções que eventualmente flertaram com o transporte sobre trilhos. Com base em reportagens de jornais locais e documentos oficiais, proponho uma discussão desses veículos e suas estações na qual busquei enfatizar as produções mais ou menos alinhadas às demandas populares.

O texto inicia com a apresentação da Linha Direta, projetada para funcionar com pagamento antecipado em estações elevadas de formato tubular como nos sistemas de metrô. A partir das fontes, busquei discutir a produção de visualidades, materialidades e suas associações simbólicas no processo de difusão da Linha Direta e Estações Tubo, que levou à criação do Expresso Biarticulado (apelidado de “Ligeirão”), promovido como “bonde sobre rodas” ou “metrô curitibano”. Por fim, argumento que, por meio dos usos desses artefatos no cotidiano e da produção visual/material envolvidas nessas práticas de mobilidades e imobilidades surgiram maneiras alternativas de conceber o transporte coletivo, caracterizadas por uma maior ou real integração desse transporte à vida no espaço urbano.

3.1 A Linha Direta

A Linha Direta foi incluída no sistema de transporte curitibano no ano de 1991. Com poucos pontos de parada, mais distanciados entre si se comparadas às outras linhas (cerca de 3 km), utiliza um sistema de embarque pré-pago e nivelado ao piso dos ônibus. Inspirada nos sistemas de metrô, a Linha Direta faz o embarque e desembarque em pequenas estações, as Estações-Tubo, onde o pagamento da passagem é feito ao cobrador logo na entrada. Com o nivelamento do piso à estação, o acesso é mais rápido comparado àquele feito por degraus. As portas de entrada e saída dos ônibus da linha direta funcionam em conjunto com uma pequena rampa que faz conexão com as estações (Figura 23). Essas características permitiam que os trajetos fossem realizados em tempo reduzido em relação às linhas coincidentes, como o Expresso, o que contribuiu para a promoção e permanência do apelido “Ligeirinho”.

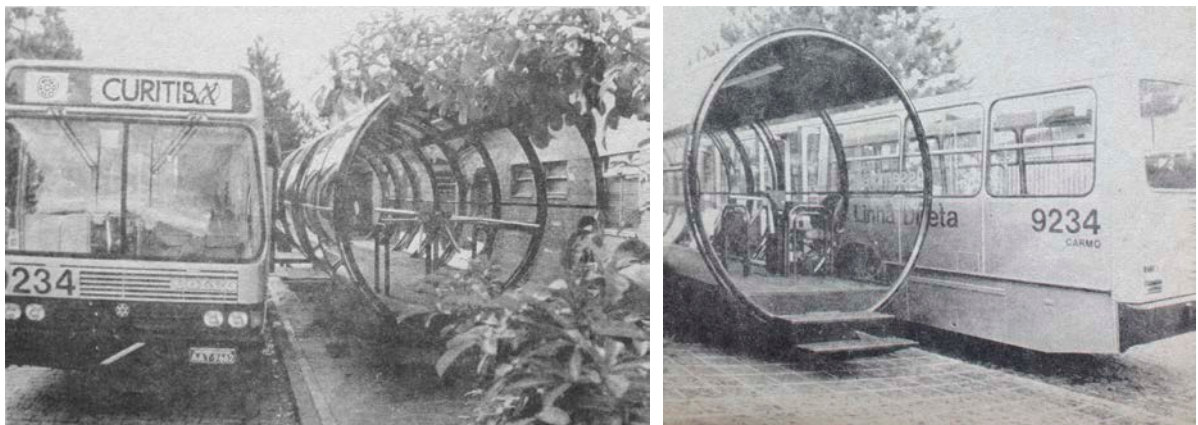


Figura 22: Fotografias dos ônibus e Estações-tubo da Linha Direta
Fonte: Fontoura (1991).

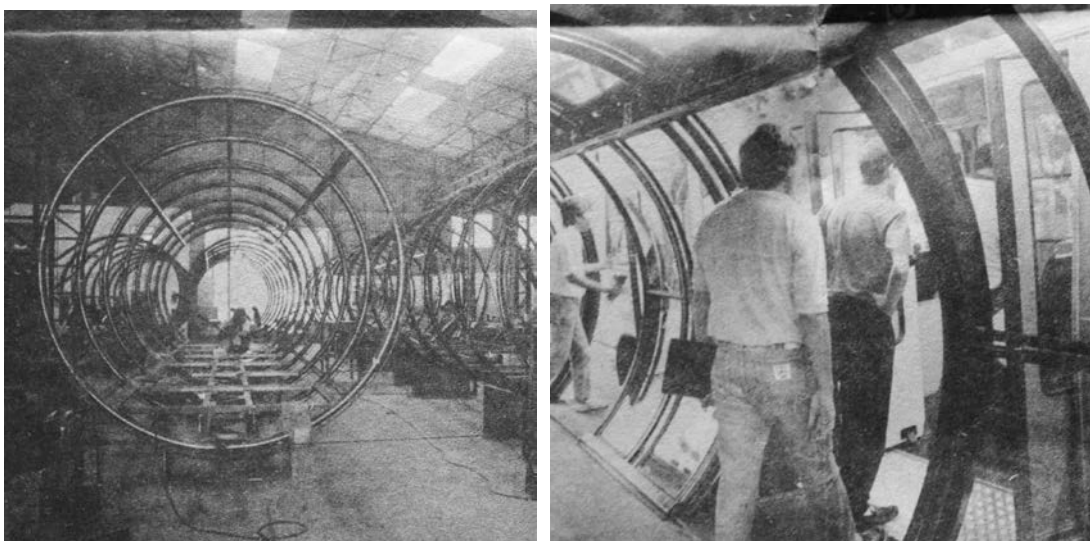


Figura 23: Fotografias das Estações-Tubo da Linha Direta
Fonte: Fontoura (1991).

As fotografias acima, publicadas em 14 de abril de 1991, na coluna DesignDesigner do jornal O Estado do Paraná, buscaram ilustrar o funcionamento das estações tubo em conjunto com o ônibus⁴¹. O texto dessa reportagem é caracterizado pela descrição do funcionamento e da materialidade do sistema pelo ponto de vista de projeto, mas preocupado com o uso após a inauguração. Na Figura 22, as duas fotos mostram as partes dianteira e traseira do ônibus parado na estação e na Figura 23, as fotos mostram as estruturas dos tubos no interior de um galpão e a conexão entre veículo e estação usada para embarque dos passageiros (FONTOURA, 1991, p. 5).

O funcionamento previsto para o conjunto formado por ônibus e estação depende de dois trabalhadores: o cobrador, que deve garantir o pagamento antecipado de todas as pessoas que entram na estação, e o motorista, que deve alinhar o veículo às entradas e saídas da estação para encaixar as rampas do veículo⁴². O sistema para o estacionamento perfeito do ônibus nas estações foi criado por um motorista, com a pintura de faixas no asfalto⁴³. Além desses trabalhadores, os próprios passageiros devem desempenhar o seu papel, pois precisam subir os degraus da estação e fazer o pagamento antes da chegada do veículo.

A ideia de estações elevadas em formato tubular teria sido concebida por Jaime Lerner em 1984, como proposta para a cidade do Rio de Janeiro (LIGEIRINHO..., 1991; VIA..., 1991, p. 38). O projeto não adotado para o Rio foi implantado em Curitiba durante a gestão de Lerner como prefeito, iniciada em 1989. No Ippuc, as estações foram adaptadas e foram criadas as soluções como o uso de vidro laminado e curvado e os encaixes em borracha para evitar a entrada de água no interior da estação (LIGEIRINHO..., 1991; PMC, c.1990; TOMIZAWA, 2013).

A primeira estação tubo projetada para Curitiba possuía 10 metros de comprimento e 2,70 metros de diâmetro, era composta por oito anéis fixados em uma

41 A coluna “design designer”, escrita pelo designer e crítico de design Ivens Fontoura, surgiu em 1972 no jornal Diário do Paraná. Descontinuada em 1973, foi retomada em 1988 dentro do caderno Almanaque, do jornal O Estado do Paraná, onde foi publicada sem interrupções até agosto 2009 (COSTA e ZACAR, 2014).

42 A preocupação com a estafa dos motoristas em relação ao estacionamento nas estações-tubo e a falta de proteção contra o vento no interior dessas foi destacada pelo texto publicado na coluna DesignDesigner, antes mesmo da inauguração da Linha Direta. Segundo autor, estudantes do curso de design, sob orientação da professora Virgínia Kistmann então presidente da Associação dos Designers de Produto do Paraná estavam em processo de análise desse e outros equipamentos urbanos da cidade (FONTOURA, 1991, p. 5).

43 Na apresentação do livro “Transporte Urbano”, publicado em 2004, o então prefeito de Curitiba e ex-técnico do Ippuc fez a seguinte declaração a respeito da participação dos motoristas no design do sistema ligeirinho: “Enquanto os técnicos pesquisavam métodos avançados, como possíveis sensores eletrônicos, alguém lembrou de chamar o motorista. Ele veio, marcou visualmente uma referência no tubo e uma no veículo e fez a manobra perfeita, encostando uma na outra. Até hoje é assim, com esta baliza bem ensaiada que os motoristas encostam o ônibus no tubo” (TANIGUCHI, 2004, p. 6)

cobertura de aço inox e piso em borracha estriada. A empresa FAM (Fábrica de Artefatos Metálicos), localizada no município de Araucária, foi a vencedora da concorrência lançada pela prefeitura no ano anterior e construiu as estações, enquanto a empresa Mercês Engenharia ficou responsável pela instalação delas na cidade (PMC, c.1990; LANÇADO..., 1990; ÔNIBUS..., 1991).

O ônibus da Linha Direta, também projetado pela mesma equipe do Ippuc, era diferenciado das outras linhas pela cor prateada. Construído em um chassi da empresa sueca Volvo, modelo B58 e carroceria da empresa Marcopolo, do Rio Grande do Sul, o veículo teve sua capacidade definida para 110 passageiros, dos quais 35 viajariam sentados e 75 em pé, calculados para a ocupação de 7 pessoas por metro quadrado⁴⁴ (PMC, c.1990).

Desde o início de sua divulgação, o nome “Linha Direta” veio acompanhado pelo apelido “Ligeirinho”. Entre os primeiros anúncios, uma matéria publicada em julho de 1990, no jornal O Estado do Paraná. O texto dessa reportagem, apoiado pela fotografia de uma maquete, fala do funcionamento previsto para o novo sistema e sobre o edital de concorrência, lançado naquela semana pelo Ippuc e Secretaria Municipal de Obras. Esse edital estava voltado para a contratação das empresas que fariam a fabricação e instalação das estações-tubo e previa a construção de 28 estações com um prazo de entrega de 100 dias após aprovação do protótipo pelo poder público (NORTE-SUL..., 1990). A mesma matéria, com outro título, foi publicada no jornal Indústria & Comércio, no dia seguinte. Apesar do texto idêntico ao publicado no Estado do Paraná, trazia outra ilustração: um desenho em perspectiva que representava o novo ônibus e a estação-tubo numa avenida da cidade.

⁴⁴De acordo com o artigo 94 do Decreto n.210/1991 “Para garantir o conforto e a segurança do sistema, os veículos operarão com controle de passageiros mediante relógio marcador lacrado, admitidos passageiros em pé, até o limite de 7 (sete) por metro quadrado” (CURITIBA, 1991).



Figura 24: Reportagens sobre o edital para a Linha Direta

Fonte: LANÇADO..., 1990; NORTE-SUL..., 1990.

A primeira Linha Direta foi criada para o trajeto de 16,5 km entre os bairros Centro Cívico e Boqueirão, com oito paradas entre o Terminal do Boqueirão e a estação-tubo "Secretarias", próxima às sedes administrativas dos governos estaduais e municipais. As figuras abaixo mostram o material de divulgação da nova linha, com o mapa produzido pela prefeitura para divulgar a Linha Direta Boqueirão – Centro Cívico (Figura 25 e Figura 26). No mapa produzido para esse material, a cidade tem seus limites definidos por uma linha pontilhada. As linhas mais espessas, na cor preta, descrevem os itinerários do expresso, e mais estreitas descrevem o itinerário dos interbairros. As linhas na cor marrom marcam o caminho da Linha Direta, que coincide com o trajeto do ônibus expresso e desliga-se dele na parte central da cidade.

Os ônibus especiais possuem portas do lado esquerdo que abrem exatamente em frente às portas da estação tubo. Não haverá degraus para subir ou para descer. Uma plataforma do ônibus descerá, ao comando do motorista, exatamente sobre a plataforma da estação tubo. E então, será só embarcar.

ONDE ESTARÃO AS ESTAÇÕES TUBO?

A primeira linha a funcionar - Boqueirão/Centro Cívico - terá estações tubo nos terminais do Boqueirão, do Centro, do Hauer, na Rua João Negrão (próximo ao Teatro Páris), no Terminal Guadalupe, no Largo Biffencourt (próximo ao Circuito Militar), e no Centro Cívico (junto à Prefeitura Municipal, próximo Assembleia e Praça Iguaçu, em frente ao prédio das Secretarias).

QUAIS AS VANTAGENS?

Será exatamente a mesma do sistema integrado. A mesma que você paga para usar o expresso, os interbairros ou os alimentadores. Quem descer em um terminal poderá, ainda, utilizar os ônibus das linhas normais pagando a passagem única para se deslocar para outros pontos da cidade.

QUAIS OS HORÁRIOS DE FUNCIONAMENTO?

Nos dias úteis, sairá um "ligeirinho" a cada cinco minutos do terminal do Boqueirão a partir das 6 horas da manhã, chegando ao Centro Cívico 40 minutos depois, ou seja, às 6h40min. O último ônibus sairá do Centro Cívico às 23h30min.

Nos sábados e domingos a frequência será de oito minutos, com o primeiro ônibus saindo também às seis horas da manhã do Boqueirão e o último, às 23h48min, do Centro Cívico.

LINHA DIRETA: Ligeirinho para você

Curitiba está fazendo uma nova revolução. O transporte coletivo, que já é considerado o melhor do País, conta, agora, com um novo sistema: a LINHA DIRETA, ou o "ligeirinho", como vem sendo chamado.


É mais uma maneira de facilitar a vida dos curitibanos. Quem usa ônibus para ir à escola, ao trabalho, para o lazer, gastará menos tempo em suas viagens. São exatamente estas estações que fazem com que a linha direta fique muito próxima com um metrô. Um metrô que usa ônibus e que circula nas ruas e avenidas.

Todos aqueles que pretendem sair de um terminal para descer apenas em um outro terminal ou em um dos locais onde existe uma estação tubo poderão usar o linha direta.

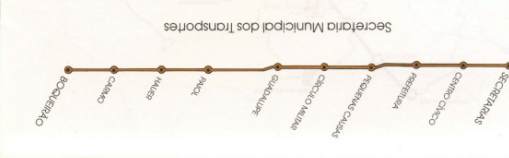
O "ligeirinho" circula fora da gancholeta do expresso e não tem paradas intermediárias.


COMO USAR A LINHA DIRETA?

É muito fácil. As catracas, que nos ônibus convencionais e nos expressos estão dentro dos veículos, estarão na entrada da estação tubo. Por isso, quando o passageiro entrar na estação já estará prontamente embarcado.




Secretaria Municipal dos Transportes





LINHA DIRETA
ligeirinho para você



LINHA DIRETA/LIGEIRINHO

Figura 25: Divulgação da Linha Direta. Prefeitura Municipal de Curitiba, c. 1991
Fonte: URBS, 2014.

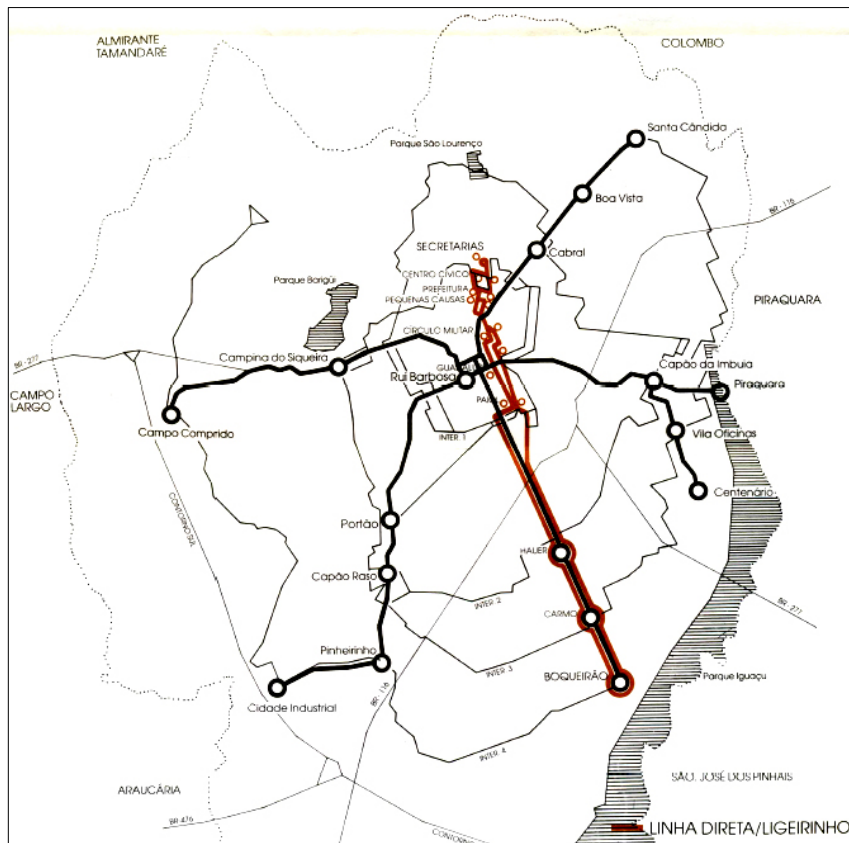


Figura 26: Detalhe material de divulgação da Linha Direta. c. 1991
Fonte: URBS, 2014.

A segunda Linha Direta, inaugurada parcialmente em dezembro do mesmo ano, fazia o trajeto de 17 km entre os terminais dos bairros Pinheirinho e Cabral. Posteriormente prolongado para o bairro Santa Cândida, o trajeto acompanhava o eixo Norte-Sul do ônibus expresso. A operação da Linha Direta, além de aliviar a lotação dos Expressos, pois seus trajetos eram coincidentes, foi um teste para o uso das estações-tubo, já previstas para funcionarem em conjunto com um bonde elétrico, que substituiria as linhas do Expresso no sentido Norte-Sul.

3.2 O ÔNIBUS PRATEADO

O evento planejado pela prefeitura para a estreia do “Ligeirinho” iniciou com uma viagem inaugural em 13 de abril de 1991, um sábado, depois das dez horas da manhã. Dela participaram o prefeito, “autoridades” e jornalistas, que embarcaram por uma estação-tubo no centro da cidade com destino ao terminal do Boqueirão (LERNER..., 1991). A chegada do ônibus no local, de acordo com jornal da época, foi comemorada com fogos e apresentações das bandas da polícia militar, da prefeitura e de uma dupla sertaneja chamada “Ligeirinho e Pé na Tábua”. Os discursos da equipe da prefeitura e seus aliados políticos vinculavam os novos ônibus às ideias de velocidade e de futuro, enaltecendo as intervenções na cidade frente aos problemas econômicos e sociais enfrentados pelo país:

Este é um momento histórico, em que o brilho desta manhã se reflete na cor cinza desses ônibus que nos aproximam do próximo milênio, mostrando que não há crise, não há dificuldades, quando se usa a cabeça para fazer as coisas. Se podemos fazer bem feito, o Paraná e o Brasil também podem. Curitiba vive hoje ligeirinho, rumo aos seus 300 anos, ao próximo milênio. Viva Ligeirinho, viva Curitiba (LERNER..., 1991).

Essa “cor cinza”, juntamente com toda a configuração visual/material da Linha Direta, associada às ideias de futuro e velocidade, desempenhou papel fundamental na construção e permanência do “mito ligeirinho” (Figura 27).

Uma nova etapa na história do transporte coletivo do Bairro da Fazendinha está começando nesse mês de agosto. Com o Terminal de Transporte da rua Carlos Klemtz e o Ligeirinho, além de uma série de opções de novas linhas e possibilidades de integração, o bairro vai ganhar em dinamismo e comodidade, além de economizar tempo e dinheiro. Com o Terminal e o Ligeirinho, finalmente a Fazendinha vai fazer parte da Rede Integrada de Transportes (RIT) e, com isso, uma boa parte dos seus moradores vai poder se deslocar para o trabalho ou escolas pagando uma só passagem mesmo que usem várias linhas diferentes.

LIGEIRINHO: UM NOVO CAMINHO PARA QUEM ESTÁ EM TRÂNSITO PARA O FUTURO

Linha Direta Fazendinha

CURITIBA
Rede Integrada de Transporte

URBS
CURITIBA
PREFEITURA MUNICIPAL

Fazendinha

Agora tem um Terminal e o Ligeirinho para você

Figura 27: Material de divulgação da Linha Direta Fazendinha, c. 1992.
Fonte: URBS, 2014

O cinza metalizado como “cor”, remete ao aspecto visual do aço e alumínio no design e arquitetura reconhecidos como modernos. Essa cor foi historicamente associada e envolvida ao que é veloz e tecnologicamente avançado em futuros imaginados. Nesse sentido, os acabamentos reflexivos em superfícies foram empregados diversas vezes na atribuição simbólica de modernidade e velocidade em artefatos de transporte, correspondendo ou não com a real eficiência deles.

Um exemplo de como a cor prateada esteve envolvida às representações de mobilidade foi a locomotiva Zephyr, inaugurada em 1934 nos Estados Unidos. Segundo Heskett (2006), a Burlington Zephyr foi lançada com grande publicidade e exibida numa turnê que recebeu mais de 500.000 visitantes em seis semanas. Nos anúncios dessa locomotiva era recorrente o destaque às propriedades reflexivas do aço inox, matéria prima da carroceria que foi polida ao invés de pintada. Esse aspecto visual/material, associado à aerodinâmica de suas formas, ajudou a Zephyr a se destacar frente aos designs existentes, funcionando como “símbolo do progresso renovado e de dias melhores que viriam”

(HESKETT, 2006, p. 133), pois parecia mais sintonizada aos avanços e conquistas tecnológicas que poderiam levar a um futuro promissor.

Em pesquisa dedicada a compreender a fabricação, publicidade e consumo do alumínio e a produção de culturas visuais e materiais, Sheller (2014) argumenta que:

A incorporação do alumínio nos veículos rodoviários iniciou com a infância da indústria, e envolveu não somente ganhos práticos em termos de peso, força quando aquecido, e resistência à corrosão mas também uma compulsão estética: o desejo pelas reluzentes, prateadas, formas aerodinâmicas que *exibiam* velocidade, tecnologia e uma viagem suave e veloz (2014, p. 88, grifo no original)⁴⁵.

A autora afirma que essas tecnologias de mobilidade, além de dependerem das qualidades materiais do alumínio, também se apoiavam nas “visões de mobilidade” colocadas em movimento pela indústria, na publicidade, design e propaganda: “uma semiótica visual para o sublime tecnológico condensada pelos mais recentes e velozes veículos, e objetos aerodinâmicos que mantêm o mundo em movimento” (SHELLER, 2014, p. 90)⁴⁶. Ela cita como exemplos os anúncios de companhias como Alcoa, Bohn, e Kaiser que desempenharam um papel importante na promoção da inovação pelo uso do alumínio na primeira metade do século XX (Figura 28) e na construção de imagens do futuro para o século XXI.

Ainda nos anos 1960, as representações de futuro nas artes, design, arquitetura, moda e publicidade construíram visualidades e materialidades com acabamentos e efeitos metalizados (Figura 29). Garner (2008) argumenta que a corrida espacial e os filmes de ficção científica estavam entre as principais inspirações para o design e a moda sessentista, como se essas fossem “as roupas do futuro para o qual o mundo por fim parecia preparado” (p. 97). No Brasil, esses acabamentos e o que simbolizavam também foram envolvidos aos interiores domésticos, conforme mostra Santos (2010) em seu estudo sobre o design Pop na revista brasileira Casa e Jardim. É notável que, ao mesmo tempo em que se promovia o uso do plástico e fibra de vidro para simbolizar/simular os ambientes de naves espaciais, dialogando com a produção de ficção científica no cinema, o metal e os acabamentos metálicos/cromados surgem como coadjuvantes na construção dessas visualidades e materialidades “do futuro”.

45 Tradução minha para o original na língua inglesa: “*The incorporation of aluminum into road vehicles began from the infancy of the industry, and involved not just practical gains in terms of weight, strength when heated, and corrosion resistance but also an aesthetic compulsion: the desire for gleaming, silvery, aerodynamic forms that **displayed** speed, technology, and smooth, fast travel*”.

46 Tradução minha para o original na língua inglesa: “*Many Technologies of mobility and speed depend on the special material qualities of aluminum, but they also depend on the visions of mobility that industry, artists, and advertisers put into motion: a visual semiotics for the technological sublime epitomized by the latest, fastest vehicles and streamlined objects that keep the world moving*”.



Figura 28: Capa do cardápio do trem Burlington Zephyr e anúncio da Bohn, c.1943.
 Fonte: NYPL(Disponível em: <http://digitalcollections.nypl.org>) e Sheller (2014)

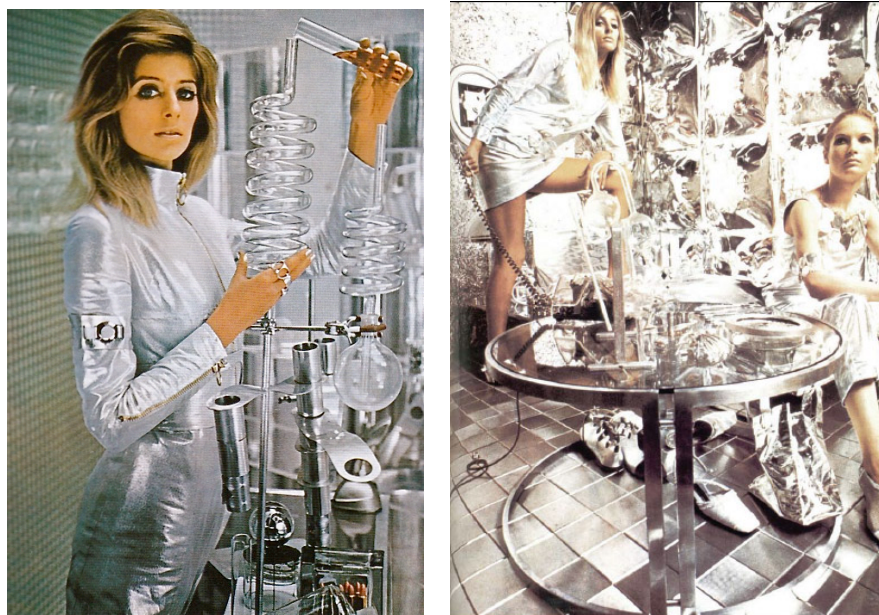


Figura 29: Representações da Era Espacial na moda.

Da esquerda para a direita: publicidade de uma marca de batom em 1967 e editorial da revista Nova em 1966.
 Fonte: Garner (2008).

Na Curitiba dos anos 1990, a criação de um ônibus com acabamento superficial prateado não só produzia uma novidade, mas um veículo que era percebido como diferente, pois todas as linhas de ônibus da cidade, até então, empregavam acabamentos opacos e não metalizados⁴⁷ (Figura 30).

⁴⁷ A produção de diferenças é fundamental para o processo de significação e nas cores isso fica evidente quando dentro do espectro luminoso elas são “criadas” pelas diferenças percebidas através dos códigos de uma cultura. Silveira (2011, p. 121) diferencia a sensação da cor, um fenômeno físico e fisiológico, da percepção



Figura 30: Fotografia de ônibus e estação-tubo

Publicada em capa de folder de divulgação elaborado pela Prefeitura de Curitiba, 1992.

Fonte: Acervo da Biblioteca Pública do Paraná

Além disso, as visualidades e materialidades envolvidas na Linha Direta corroboravam com os discursos verbais colocados em circulação a cada inauguração de uma nova linha⁴⁸. Sempre contando com a presença do prefeito, aliados políticos e o registro da imprensa local, esses eventos aconteciam como uma celebração do Ligeirinho aliada às promessas de um futuro próspero.

‘O sistema de transporte coletivo de Curitiba está em contínua evolução e, após o Ligeirinho, que será implantado para atender outras regiões da cidade, o caminho natural desse processo é o Bonde Moderno’, afirmou Lerner (PINHEIRINHO..., 1991).

A compreensão do transporte coletivo com um sistema em evolução contínua e natural, representada pela implantação de artefatos tecnológicos como o Ligeirinho e o Bonde Moderno é na perspectiva dos Estudos CTS, uma visão determinista e instrumental da

da cor, que é mediada pela cultura. Para essa autora, “é dentro das fronteiras da nossa cultura que se aprende a ver a cor, seus significados, seus usos, seus indícios e suas sensibilidades (...)”.

48 Entre 1991 e 1996 foram implantadas treze Linhas Diretas em Curitiba e região metropolitana (URBS, 1998).

tecnologia⁴⁹. Nesse discurso de Jaime Lerner, conforme a transcrição do jornal Correio de Notícias, assim como em outros textos visuais e verbais que acompanharam as inaugurações das Linhas Diretas, essas tecnologias são concebidas como se atuassem de maneira neutra e autônoma na cidade. Nesse tipo de representação, não há qualquer abertura para o questionamento da sua forma de funcionar ou mesmo sobre sua existência. Para que a problematização desses artefatos acontecesse, foi necessário corroer o verniz modernizante, reluzente e aparentemente incorruptível que os envolvia.

3.3 O “BONDE MODERNO” QUE VEM AÍ

Faltando menos de um mês para a inauguração da Linha Direta, no dia do aniversário de fundação da cidade, o jornal Gazeta do Povo publicou um suplemento especial com seguinte título: "Curitiba: os 298 anos de uma cidade que harmoniza progresso com o bem-estar de sua gente". No rodapé da primeira página, há uma chamada para a matéria intitulada "Bonde, novo avanço para o transporte", com o seguinte texto: "Curitiba que já havia inovado com os ônibus expressos circulando pelas canaletas exclusivas, prepara-se para novos avanços nos transportes, o principal deles o bonde" (CURITIBA..., 1991). Na página oito, a reportagem "Bonde começa a operar no próximo ano" é constituída de três colunas de texto e uma ilustração (Figura 31).

O texto inicia com o anúncio de que: "O bonde será instalado, inicialmente, na linha Santa Cândida/ Pinheirinho, num percurso de 19,4 km e atenderá 400 mil pessoas, transportando 18 mil passageiros por hora. A previsão é de que as obras sejam iniciadas ainda no primeiro semestre deste ano, e o bonde moderno entre em operação já em 1992". O segundo parágrafo, comenta a aprovação pela Câmara Municipal, "do projeto do bonde e a autorização da contratação de financiamentos (...)" e, no parágrafo seguinte, fala dos investimentos, "da ordem de 240 milhões de dólares, serão divididos com a iniciativa privada, cabendo à prefeitura cerca de 100 milhões. Desse total, o endividamento do poder público municipal será de apenas 50 milhões. Os outros 140 milhões de dólares serão de responsabilidade da iniciativa privada" (BONDE..., 1991, p. 8).

49 Refiro-me ao trabalho de Lima Filho e Queluz (2005) que analisam e contrapõem as concepções relacionais e instrumentais da tecnologia.



Figura 31: Reportagem sobre o projeto do bonde em Curitiba

Fonte: BONDE... (1991, p. 8)

A ilustração dessa reportagem (Figura 31) tinha a seguinte legenda: “O desenho, um esboço do bonde curitibano e das estações de passageiros. Ele deve operar já em 1992”. É um desenho traçado em linhas, com perspectiva que simula a visão de um observador no espaço entre a calçada e a pista por onde passa o bonde. Na vista delimitada por um corredor de prédios, há um conjunto de árvores que cria uma espécie de moldura às estações tubo e contrasta com as formas regulares e linhas retas das representações do ambiente construído. O ponto de vista da imagem é de uma pessoa posicionada de frente para duas estações-tubo, em uma via por onde passa o bonde guiado por trilhos e cabos elétricos. Dentro desse veículo de formas aerodinâmicas e dentro das estações há a representação de figuras humanas. As linhas do desenho convergem para um único ponto de fuga, lugar de onde vem o bonde e as linhas de eletricidade. Todas essas linhas diagonais remetem ao movimento, e simulam o movimento do bonde que, a partir do centro da imagem, vem na direção do observador. O pouco uso de texturas, favorecendo os contornos, representa superfícies lisas e limpas. As partes mais escuras da imagem são definidas pelas sombras abaixo do bonde e das estações, podendo passar a impressão de que estão a flutuar. Há também a representação de transparências, dos vidros das estações e das janelas do bonde, através dos quais podemos ver o seu interior, onde há muitas pessoas. O tubo à direita parece convidar ou até mesmo sugar nosso olhar para seu interior. A imagem como um todo coloca o observador dentro de um ambiente num futuro imaginado na cidade, onde poderia usufruir das mobilidades proporcionadas pelos tubos e bondes eletrificados da mesma forma como os passageiros ali representados.

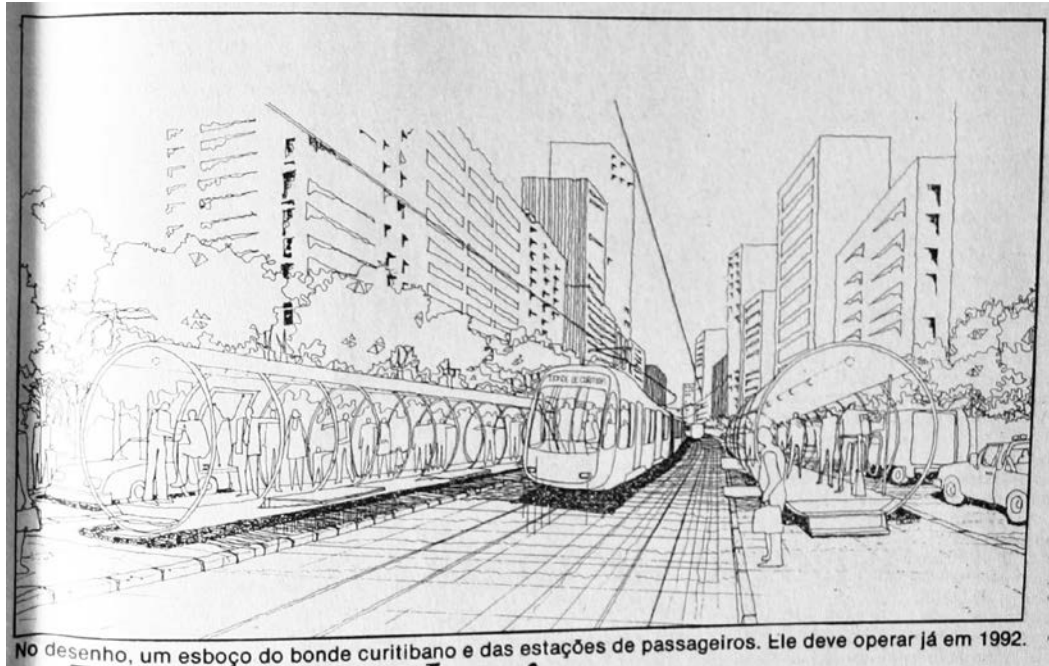


Figura 32: Ilustração de reportagem “Bonde começa a operar no próximo ano”.

Fonte: BONDE... (1991, p. 8)

O projeto do Bonde Moderno de Curitiba foi descontinuado por falta de financiamento e em seu lugar surgiu uma proposta de ônibus biarticulado com maior capacidade de passageiros. Enquanto um ligeirinho ou ônibus comum transportava 110 pessoas, os articulados tinham capacidade para 160 e os biarticulados para 270 pessoas (considerando que o espaço planejado previa a ocupação de sete passageiros em pé por m^2) (ÔNIBUS..., 1992). O ônibus biarticulado era mais comprido e suas duas articulações ou sanfonas permitiam realizar as curvas no trajeto da linha. O bonde continuaria como promessa, num horizonte em que o próprio ônibus era transformado em “bonde sobre rodas” ou “bonde sobre pneus” (Figura 33) (SANTANA, 1992; BONDE..., 1992).



Figura 33: Reportagem do jornal Tribuna do Paraná em jul de 1992.

Fonte: Casa da Memória de Curitiba

A implantação dos ônibus biarticulados nos eixos do Expresso envolveu a substituição dos pontos de parada com cobertura em fibra de vidro pelas estações-tubo, antes exclusivas do Ligeirinho. O primeiro itinerário inaugurado foi o do expresso Boqueirão, cuja pista foi adaptada para receber o ônibus maior e as estações. Nesse processo, a via exclusiva do ônibus, ruas e calçadas foram reformadas e o ônibus adaptado recebeu a cor prata, prontamente apelidado “Ligeirão”⁵⁰. Antes de circular na cidade, o biarticulado prateado foi

⁵⁰ A cor teria sido discutida pelos técnicos da prefeitura antes de ser definida entre a cor vermelha, tradicional dos ônibus expresso e a cor prata, associada aos ônibus ligeirinhos: “É quase certo que os biarticulados ligeirinhos terão a cor cinza e não a tradicional tonalidade vermelha com que os usuários estão acostumados. Na mesa do presidente da URbs existem duas maquetes do ‘Ligeirão’ biarticulado. Uma é vermelha e outra é cinza. Segundo ele é quase certo que os ônibus da linha Boqueirão terão a cor do Ligeirinho” (ÔNIBUS..., 1992).

estacionado na noite de 27 de setembro de 1992 em uma praça no centro da cidade, permanecendo em exibição por cerca de uma semana (PRIMEIRO..., 1992).

O primeiro “ligeirão” foi inaugurado em 19 de dezembro de 1992, no aniversário da emancipação política do estado do Paraná. As linhas do Expresso Boqueirão tiveram seus veículos vermelhos substituídos pelos prateados biarticulados. No ponto terminal, na Praça Carlos Gomes, foram construídas estações tubo mais longas. Ao todo foram 30 estações tubo implantadas nos dois sentidos do trajeto de 11 quilômetros entre a Praça Carlos Gomes e o Terminal do Boqueirão, distanciadas entre si por cerca de 550 metros (URBS, 1998).

A aparência aerodinâmica dos ônibus biarticulados contribuía para reforçar a sua semelhança com os veículos de trilhos, como “bondes modernos” e metrô (Figura 34). As estações tubo não somente eram semelhantes ao sistema de embarque dos metropolitanos, quanto ao pré-pagamento e nivelamento ao piso dos veículos, mas foram projetadas no sentido de viabilizar as integrações e o embarque no transporte sobre trilhos. O projeto das estações-tubo para a cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, previa a integração com os trens⁵¹ enquanto para Curitiba foram previstas para funcionar com os bondes elétricos (BONDE., 1991). O próprio material de divulgação da Linha Direta lançado pela prefeitura também reforçava essa similaridade, descrevendo-a como: “Um metrô que usa ônibus e que circula nas ruas e avenidas” (SECRETARIA MUNICIPAL DOS TRANSPORTES e PMC, 1991) enquanto os ônibus biarticulados foram anunciados como “metrô de superfície”:

A primeira linha do metrô de superfície curitibano, o biarticulado, ligando o centro ao bairro boqueirão pelo corredor exclusivo para ônibus está entrando em operação. Com ela, andar de ônibus deixa de ser uma rotina e Curitiba amplia sua revolução no transporte coletivo (PMC e URBS, 1992).

As visualidades e materialidades do expresso, desde sua primeira versão, “exibiam” pela cidade a velocidade e eficiência. Além disso, assim como aconteceu com o ônibus Ligeirinho, suas formas e cores “futuristas” criavam e estimulavam representações de um futuro idealizado que era reforçado pelos grandes veículos de comunicação.

⁵¹ Projetos exibidos na exposição “Das Vozes da Cidade – Jaime Lerner” no Museu Oscar Niemeyer em Curitiba, entre 11 de dezembro de 2014 e 5 de abril de 2015.



Figura 34: Reportagem do jornal O Estado do Paraná em 30 set 1992

Fonte: Acervo Casa da Memória de Curitiba

Foi a partir de 1995, quando implantados no eixo norte-sul entre os bairros Pinheirinho e Santa Cândida, que os biarticulados receberam a cor vermelha do Expresso e foram desassociados do apelido “Ligeirão”. A carroceria dos novos veículos era diferente daquela que circulava na linha do Boqueirão. Mais arredondada e “aerodinâmica” que a anterior, da empresa Ciferal, ela foi projetada pela Marcopolo, que já havia sido responsável pelas carrocerias do Expresso. As estações tubo também receberam um novo projeto e estavam maiores que o modelo anterior e as vias por onde os biarticulados circulariam foram modificadas e adaptadas (OMNIBUS, 2011).

Quatro anos depois, em 1999, um novo eixo de ônibus biarticulados e estações-tubo foi inaugurado na região Sul da cidade. Diferente dos eixos lineares existentes, essa era uma linha circular, que incluía no itinerário os terminais Pinheirinho, Capão Raso, Portão, Hauer, Carmo, Boqueirão e Sítio Cercado. Em julho de 2000, foi o eixo Leste-Oeste que recebeu os ônibus e as estações tubo.

No ano de 2008, a prefeitura de Curitiba deu início às obras para a construção da Linha Verde, um projeto de transformação do trecho de uma rodovia federal em avenida. No projeto, foi incluído um novo eixo de ônibus expresso para dar conta da demanda pelos deslocamentos entre o norte e o sul da cidade com passagem pela região central.

A única linha inaugurada faz a ligação entre o terminal do Pinheirinho, na região sul, e a Praça Carlos Gomes, no centro. O ônibus, com capacidade para 165 pessoas (44

sentadas)⁵², usa a avenida da Linha Verde até o cruzamento com a Avenida Marechal Floriano, onde passa a compartilhar a via do Expresso Boqueirão até a estação-tubo terminal. Caracterizada por poucas paradas, a linha Pinheirinho-Carlos Gomes não utiliza todas as estações tubo do eixo Boqueirão. Para que as duas linhas coexistissem na mesma pista, as estações tubo foram desalinhadas e uma terceira pista foi adicionada com o objetivo de permitir a ultrapassagem dos ônibus parados nas estações. Esse desalinhamento aconteceu em todo o eixo do Boqueirão e no eixo dos expressos Pinheirinho-Rui Barbosa e Santa Cândida – Capão Raso para a implantação dos novos ônibus “Ligeirões” (ULTRAPASSAGEM..., 2009). Em maio de 2009, a viagem inaugural de um dos trechos da Linha Verde foi feita pelo prefeito Beto Richa, eleito em 2005 e reeleito em 2008. O ônibus percorreu todo o itinerário com as paradas nos tubos sem a abertura das portas para embarque de passageiros (KOPPE e FERNANDA, 2009).

Os ônibus da Linha Verde foram implantados no sentido de aliviar a demanda crescente do eixo norte-sul que alimenta o projeto de um metrô. Em setembro de 2009, um jornal de Bairro publicou reportagem sobre uma proposta feita por um jovem morador do bairro Tatuquara. Elaborado para atender a demanda de transporte público na região sul, o projeto do jovem previa um “Ligeirão” para eixo da Linha Verde que ligaria o terminal do Pinheirinho a um terminal no Tatuquara⁵³. A opinião dele, de acordo com o jornal, era de que “(...) em vez do metrô, poderia ser aplicado nessa região um ligeirão, o Santa Cândida Tatuquara, que funcionaria como o planejado para o ligeirão Boqueirão, parando apenas nos terminais e no Centro, ultrapassando os expressos comuns nas canaletas”. O projeto do rapaz entrevistado detalhava todos os pontos de parada e as conexões entre as linhas.

52 De acordo com o manual de Especificações da Frota (URBS, 2010, p. 8)

53 Localizado no extremo sul de Curitiba, o bairro Tatuquara foi classificado pela pesquisa de Deschamps (2004), classificou a região como de alta vulnerabilidade social, índice que levou em conta o acesso precário aos serviços públicos e o baixo rendimento monetário de seus habitantes. Como consequência da remoção de parte da população mais pobre da cidade para essa região distante do centro e com pouca infraestrutura, o bairro possui um dos maiores índices de violência da cidade (IPPUC, 2014).

Jovem propõe novo terminal para o Tatuquara

A região do Pinheirinho é a que mais cresce na Região Metropolitana, assim como os municípios de Araucária e de Fazenda Rio Grande. Praticamente todo o movimento do transporte coletivo desta região se concentra no terminal Pinheirinho. A reforma e a ampliação que estão sendo feitas, provavelmente não será suficiente para suportar o crescente número de passageiros. As ruas próximas começam a ficar congestionadas e os ônibus cada vez mais cheios.

Visando dar sua parcela de colaboração para aprimorar o transporte da região, o jovem Hermes Eduardo Nichele desenvolveu um projeto para a construção de um novo terminal na região. Fascinado desde garoto pelo assunto, Hermes tem dedicado grande parte de seu tempo ao estudo do funcionamento do transporte coletivo da cidade, podendo ser considerado como um bom conhecedor do assunto. A ideia principal é que seja construído o terminal Tatuquara, na

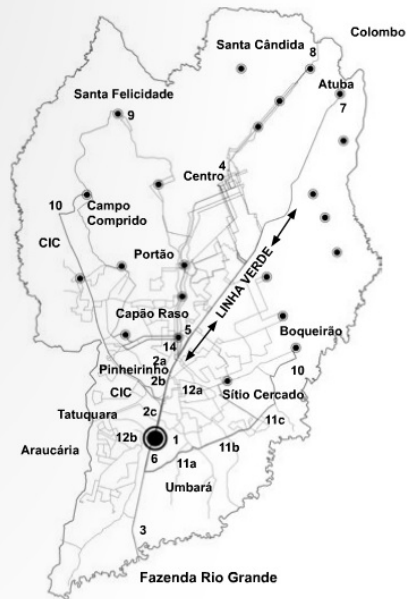


Hermes falou do projeto ao lado do irmão Samuel

dos, grandes símbolos de Curitiba. Por isto tem uma opinião: “Eu penso que, em vez do metrô, poderia ser aplicado nessa região um ligeirão, o Santa Cândida/Tatuquara, que funcionaria como o planejado para o

Hermes tem dedicado grande parte de seu tempo ao estudo do funcionamento do transporte coletivo da cidade, podendo ser considerado como um bom conhecedor do assunto.

do transporte coletivo. Detalhando mais sua proposta, além do ligeirão, o novo Terminal Tatuquara receberia outros dois expressos normais (que param em todos os tubos): Tatuquara/Praça Rui Barbosa, substituindo o expresse Pinheirinho, e o Tatuquara/Atuba, ligando os dois terminais através da Linha Verde. O expresse atual Santa Cândida/Capão Raso iria até o terminal Pinheirinho. Sugere também que o novo terminal Tatuquara teria ligações diretas com os terminais Campina do Siqueira, Santa Felicidade, Campo Comprido, Caiuá, CIC, Sítio Cercado, Boqueirão, Araucária, Fazenda Rio



Com foco no Tatuquara, as principais alterações sugeridas por Hermes são:

- 1) Estender a linha Verde até o bairro do Tatuquara, com a construção de um grande terminal.
- 2) Estender a linha Verde até o terminal Pinheirinho.
- 3) Estender a linha Pinheirinho até o terminal Tatuquara.
- 4) Estender a linha Pinheirinho até o terminal Tatuquara.
- 5) Estender a linha Pinheirinho até o terminal Tatuquara.
- 6) Estender a linha Pinheirinho até o terminal Tatuquara.

Figura 35: Reportagem sobre a proposta para um terminal de ônibus no bairro Tatuquara

Publicada no jornal *Gazeta do Bairro*

Fonte: (JOVEM..., 2009)

O esperado Ligeirão dos anos 2000 foi apresentado em 2011, num evento de comemoração ao aniversário da cidade, em 27 de março. O prefeito Luciano Ducci⁵⁴, em seu discurso transcrito por um jornal de bairro, teria dito que o novo ônibus, divulgado como o maior ônibus do mundo, era “moderno, confortável e ecológico, garantindo mais qualidade no transporte público para o cidadão curitibano” (CURITIBA..., 2011). Esse ônibus foi inaugurado no mês seguinte e apelidado “Ligeirão Azul”, cor da carroceria que o diferenciava dos Expressos vermelhos (LIGEIRÃO..., 2011). Também chamado de “Mega BRT”, o veículo biarticulado tem 27,6 metros de comprimento e capacidade para 250 passageiros, 193 em pé e 57 sentados (URBS, 2013). O apelido “Ligeirão” faz menção à maior velocidade em que realiza o trecho entre o centro e os terminais do Carmo, Hauer e Boqueirão. O trajeto inclui somente quatro pontos de parada entre o Terminal do Boqueirão e a região da Praça Carlos Gomes: Terminal Carmo, Terminal Hauer, Estação Tubo TRE, e Estação Tubo UTFPR. Os ônibus azuis também foram implantados para a linha Pinheirinho - Carlos Gomes, que fazia cinco paradas na Linha Verde e duas na Avenida Marechal Floriano. Como

⁵⁴ Luciano Ducci era vice de Roberto Richa, que havia deixado a prefeitura para se candidatar a governador do estado do Paraná.

em 1992, o “Ligeirão Azul” surgiu em meio às propostas para a implantação de um sistema sobre trilhos. O metrô curitibano estava nos horizontes, projetos e promessas eleitorais na época em que os ônibus azuis entraram em operação na região sul da cidade⁵⁵.



Figura 36: Fotografia do ônibus “Ligeirão” no jornal Gazeta do Povo, mai 2015
Fonte: Pompeo (2015).

3.4 ÔNIBUS “CHIQUES” VERSUS ALIMENTADORES

Enquanto os grandes periódicos da capital se dedicam ao tema do transporte no sentido de divulgar as mais recentes “inovações”, os poucos jornais de bairro, ao tratar do transporte coletivo, também focam nos usos cotidianos das linhas “alimentadoras”. Esses ônibus, sistematizados pela prefeitura durante a década de 1970, fazem a conexão entre os bairros e os terminais. Nos terminais, acontece a integração das linhas alimentadoras àquelas que levam aos outros bairros e região central. Sem tantos tratamentos cosméticos, o Alimentador usa veículos comuns pintados na cor alaranjada e suas linhas são geralmente nomeadas de acordo com a vila localizada na região por onde passam.

⁵⁵ Em agosto de 2015 houve um anúncio de lançamento de um novo edital para o metrô de Curitiba. O processo licitatório estava suspenso há um ano pelo Tribunal de Contas do Estado do Paraná (TCE-PR) que havia apontado irregularidades (G1PR, 2005). O atual prefeito de Curitiba, Rafael Greca, informou à imprensa logo após a posse que não daria continuidade ao processo de implantação de metrô e destinaria as verbas federais desse projeto para outras obras na cidade (G1PR, 2017).

O jornal de bairro mais antigo identificado por essa pesquisa foi editado pela Sociedade Comunitária Graciosa e publicado a partir de setembro de 1990. O Jornal do Bacacheri teve seu alcance definido para os bairros do Bacacheri, Tingui e Santa Cândida ou o espaço entre a “linha do trem até o trevo do Atuba”, no encontro das rodovias BR476 e BR116 (EDITORIAL..., 1990). A edição número 1 custava 20cr\$⁵⁶ e descrevia na primeira página os objetivos e modos de funcionamento da publicação:

O Jornal do Bacacheri nasce da necessidade de maior integração da comunidade, na solução e discussão de seus problemas. Os temas das matérias a seguir, são frutos dos conselhos de cada área: meio ambiente (batalhão ecológico), cultura, habitação, saúde, mobilização e comunicação, segurança, trabalho, transporte, educação, Lazer e Esportes.

Estes conselhos estão abertos à toda a população do bairro, que se preocupa com as questões acima e outras mais. Abertos no mais amplo sentido isto é, não temos comando, todos os interessados podem opinar, trabalhar, criar novos conselhos, discutir, enfim, ajudar da maneira que melhor lhe convier.

(...)

O jornal estará aberto para envio de matérias a todos os interessados, principalmente ‘as escolas, grêmios e entidades ligadas à região. Pois além da participação efetiva da comunidade na sua associação é muito importante a utilização deste jornal como mais um espaço de divulgação, discussão, reclamação e possibilidade de melhorias na qualidade de vida de todos (EDITORIAL..., 1990, p. 1)

Conforme definido pelas comissões, o transporte coletivo foi um tema importante para o jornal, cujas reportagens focavam principalmente nos usos e problemas cotidianos envolvidos nas linhas alimentadoras.

A edição número dois, publicada em novembro de 1990, trazia na primeira página a pergunta “Onde estão os ônibus da URBS?” e, na quarta página, o texto completo recebeu o título “URBS raciona ônibus e prejudica moradores”. Essa matéria buscou mostrar a opinião de usuários e motoristas, tratando do atraso dos ônibus alimentadores nos terminais, dos intervalos de espera, do racionamento de linhas nos finais de semana e a falta de semáforos, calçamentos e coberturas nos pontos de parada ao longo dos itinerários. O texto citou depoimentos de moradores/as das vilas São João Conjunto Solar, e da Vila Tingui que aguardavam os ônibus dentro do terminal do Cabral, todos eles/as usuários/as das linhas alimentadoras (URBS..., 1990).

Em fevereiro de 1991, uma matéria intitulada “Ecologia para inglês ver” tratou de uma vila às margens do rio Bacacheri, a Vila Vera Lúcia. A partir da entrevista com duas

⁵⁶ 20cr\$ equivale aproximadamente ao valor de R\$1,60. Esse valor foi obtido pela calculadora do acervo online do jornal Estadão, que faz uma conversão com base nos preços das edições desse jornal em novembro de 1990 em relação ao dia da consulta, feita em outubro de 2016. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/>>. Acesso em: 23 junho de 2016.

moradoras, buscou apresentar uma realidade que não condizia com a “capital ecológica”. A matéria discutiu a falta de infraestrutura, como praças e creches, o aumento da poluição do rio e o risco de enchentes. O transporte coletivo foi abordado pelo relato de um acidente fatal com uma pessoa que se deslocava para a parada de ônibus situada na margem oposta de uma rodovia. O texto destacou que “Esta morte, assim como várias outras, poderia ser evitada se a prefeitura municipal criasse uma parada de ônibus, no lado da BR que fica do lado da Vera Lúcia” (ECOLOGIA..., 1991).

Em setembro do mesmo ano, o jornal fez outra análise dos ônibus alimentadores da região atendida pelo periódico, tratando especificamente das condições dos veículos:

Os veículos que transportam passageiros nas linhas de alimentadores Solar, Tingui, São João e Colina Verde, estão na sua maioria com sua vida útil vencida. Para se ter uma idéia, o ônibus mais novo do alimentador Colina Verde tem oito anos, sendo que o prazo de utilidade gira em torno de dez anos. Num dos carros, uma faixa registra: ‘Provisório. Vida útil vencida’, e segundo o motorista, a provisoriedade se estende desde a gestão do prefeito anterior (ALIMENTADORES..., 1991).

Nessa reportagem, que recebeu o título “Alimentadores tem vida útil vencida”, houve novamente a inclusão de relatos de motoristas e a discussão de suas condições de trabalho. Entre as questões levantadas estava o tempo reduzido para fazer as viagens, que implicaria no risco de transportar os passageiros em velocidades mais altas. Na declaração de um motorista, segundo a reportagem, os ônibus “chiques”, como o expresso e o ligeirinho, levavam os mesmos passageiros que o alimentador que conduzia e que estaria em péssimas condições.

Uma matéria sobre a história do transporte em Curitiba foi publicada em três partes nas edições de setembro, outubro e dezembro de 1991, números 10, 11 e 12 do jornal do Bacacheri. A parte dois, publicada na edição de outubro, tratou do período entre a regulamentação do transporte por ônibus em 1955 e a década de 1990. Com o subtítulo “Da implantação do ônibus a pretensão dos bondes a afirmação dos privilégios”. O texto enfatizava os interesses empresariais no gerenciamento do transporte e fazia uma crítica aos ligeirinhos que recebiam maior investimento do que os ônibus alimentadores (TRANSPORTE..., 1991).

A crítica às prioridades de investimento da prefeitura no transporte coletivo também aparece em textos cujo tema não trata especificamente do transporte. Os ônibus alimentadores atendem as áreas mais periféricas da cidade que também são marcadas pela falta de infraestrutura e acesso aos serviços básicos. Como o posicionamento do jornal tinha como foco a região por onde circulava a partir de uma perspectiva popular a produção do

periódico oferecia uma leitura alternativa da cidade de Curitiba que não aquela dos discursos da prefeitura e da mídia hegemônica.

3.5 “UMA PINTURINHA, UMA CORTININHA...”

Duas imagens publicadas em dois jornais de bairro de Curitiba, no primeiro semestre de 1991, propõem uma relação que, em nossa análise, são relevantes para pensar sobre a produção de uma contra narrativa da “cidade modelo”. Em comum, essas imagens tematizam o questionamento de dois artefatos que foram promovidos naquela época: o “bonde moderno” e a estação-tubo. Apesar das duas imagens apresentarem propostas de interpretação diferentes, uma delas em forma de denúncia e a outra como sátira, ambas acabam tematizando problemas que envolvem a moradia e o transporte coletivo.

Como apontado no item anterior, entre as preocupações do Jornal do Bacacheri estava a questão da moradia, que aparecia como um problema urgente na cidade durante os anos 1990. Segundo Albuquerque (2007), usando dados do Ippuc e dos Censos demográficos, entre 1979 e 1992 houve acentuado crescimento dos domicílios irregulares em Curitiba. Em relação ao total de domicílios a relação de domicílios irregulares foi 2,52% em 1980 para 12,75% em 1991/1992. A autora destaca que a partir da década de 1990, a porcentagem foi mantida e passou a crescer em ritmo menos acelerado, pois acompanhava os índices de crescimento domiciliar do Município (ALBUQUERQUE, 2007, p. 48). Em março de 1991, mesmo mês em que o “bonde moderno” foi divulgado no suplemento especial da Gazeta do Povo, a questão da moradia foi discutida e apoiada por uma ilustração.

Com o título "Movimento de Luta Pela Moradia", o texto foi diagramado em duas colunas e com uma figura entre elas (Figura 37 e Figura 38) Ao tratar sobre o cotidiano de pessoas que habitam Curitiba, a reportagem faz um contraponto ao projeto do bonde moderno publicado no suplemento da Gazeta.

PAGINA 06 JORNAL DO BACACHERI MARÇO/91

HABITAÇÃO

Movimento de luta pela moradia

Documento

A situação dos Trabalhadores da cidade e do campo está a cada dia pior. Se não bastasse a política recessiva do Governo Collor, vemos ainda, em nossa cidade e estado, a falta de prioridade em investimentos que compensem a política salarial imposta aos Trabalhadores. Além do fato de investirem em obras faraônicas, para "embelezamento da cidade", como é o caso da implantação do BONDE ELÉTRICO, em Curitiba que consumirá 240 milhões de dólares, quando com 15 a 20% desse total daria para melhorar o atual sistema de transporte coletivos por pelo menos mais 20 anos.

Enquanto isso, percebemos os Trabalhadores sofrerem por falta de serviços públicos essenciais, como: saúde, educação, saneamento, moradia, entre outros. A situação da moradia demonstra a inexistência de um programa habitacional por parte do governo. A Prefeitura Municipal de Curitiba atendeu no biênio 89/90, apenas 10 mil famílias, tendo construído apenas 2.000 casas e apartamentos, o restante são loteamentos, autoconstrução, regularização fundiária em Colombo, e urbanização de favela. O montante da falta de produção de moradias em Curitiba atinge 80.000 domicílios, na fila da COHAB estão inscritos 45.000 famílias, no entanto a capacidade de produção média de habitação da COHAB de Curitiba é de apenas 10 (dez) mil/ano, (dados do Dieese/PR), o que demonstra que as perspectivas de atendimentos às necessidades habitacionais em Curitiba, não serão atendidas. Diante disto, propomos e exigimos a criação de uma Comissão Especial de Regularização Fundiária, composta por representantes das entidades que compõe o Movimento de Luta pela Moradia; da Prefeitura Municipal; Câmara Municipal de Curitiba; do Governo do Estado e da Assembléia Legislativa do Paraná, que cumprirá o papel de estudar e elaborar um plano de habitação para o Município, visando solucionar a falta de moradias para as famílias com faixa salarial entre 0 e 3 salários mínimos. A criação de programas de acesso à moradia, através do mutirão, da autoconstrução, da regularização de loteamentos clandestinos e lotes urbanizados. Ainda, envidar todos os esforços no sentido de intermediar as negociações das áreas ocupadas. Exigimos também, que a Prefeitura Municipal de Curitiba se comprometa a não realizar, despejo algum, dentro das áreas pertencentes ao Município, até que cesse as negociações.

DEU NO " ESTADO DO PARANÁ

Assine Letra: Cinco meses para soluções aos sem-terra

PROMESSA DE POSSE

NOTAS POLITICAS

Pela primeira vez é publicado, neste jornal, MINHA coluna que veio para informar, informalmente, sobre os bastidores do nosso mundo político. Aqui serão narradas as aventuras das nossas " autoridades ". Já que a fofoca é uma das mais fortes instituições da sociedade brasileira, vamos dar oportunidade para que elas se tornem públicas. Vamos com isto satisfazer todas as nossas companheiras comadres. Já que todas nós comadres estamos ou vamos pagar o talcozinho do IPTU, fiz algumas reflexões sobre como o nosso pobre dinheirinho está sendo utilizado por nossas " autoridades ".

PARA ONDE VAI O DINHEIRO DO IPTU 1

A Câmara Municipal de Curitiba aprovou no mês de janeiro a criação de 66 novos cargos, todos com altos salários. Cada um dos novos contratados ganhará um salário inicial de Cr\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil cruzeiros). Como pouca desgraça nunca deixa de chamar uma outra maior, estes novos " funcionários públicos " vão entrar sem concurso, sendo que cada vereador poderá indicar duas pessoas a seu bel prazer, para usufruir do dinheiro público. Essa aventura de nossos vereadores vai custar cerca de Cr\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de cruzeiros) que anualmente sairão dos cofres públicos, deixando de reverter em benéficas para a comunidade. Tudo é uma questão de prioridade. Ao invés de defenderem os interesses da comunidade os nossos nobres vereadores mostraram que estão muito mais preocupados em satisfazer os seus próprios interesses. Esperamos que aqueles vereadores que discordaram de toda essa maracutália não usem desta desatribuição, deixan-

Figura 37: Matéria "Movimento de Luta Pela Moradia"

Publicada no Jornal do Bacacheri, mar 1991.

Fonte: Acervo Biblioteca Pública do Paraná

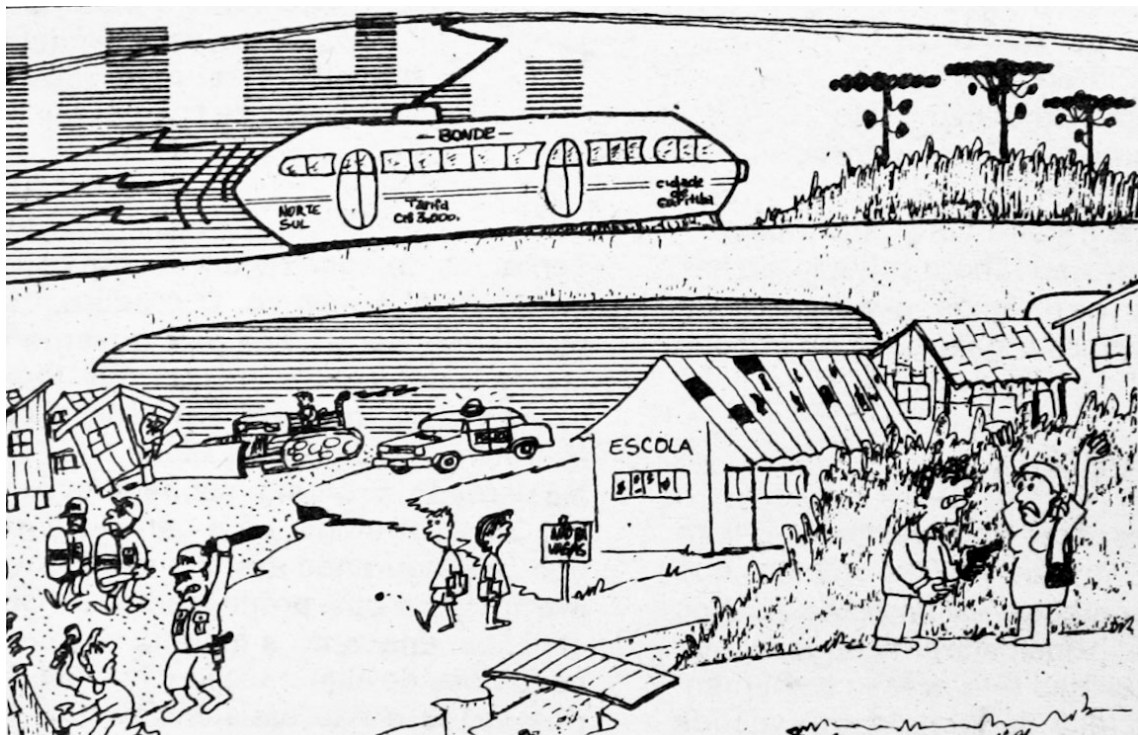


Figura 38: Ilustração da matéria "Movimento de Luta Pela Moradia"

Fonte: Acervo Biblioteca Pública do Paraná

A ilustração da reportagem não buscou simular uma perspectiva, o ponto de vista do observador é de alguém que não parece estar "dentro" da cena representada. Essa cena é vista de um ponto distante e mais elevado, de alguém que "testemunhou" vários

acontecimentos e buscou enquadrá-los em uma única imagem. No entanto, o enquadramento sem uma margem deixa a imagem “vazar” para fora da moldura, indicando que há algo mais para ser visto, mas precisou ser “recortado” como numa fotografia.

A imagem parece ser constituída de duas partes: a “de cima” e a “de baixo” ou de dois planos, divididos pela representação de um viaduto. Na parte superior esquerda, há uma massa indefinida de prédios, uma textura feita de hachuras ou traços paralelos que também preenche a parte inferior do viaduto. À frente dessa paisagem, a representação de um veículo guiado superiormente por cabos de eletricidade, na direção de uma vegetação com as silhuetas de três araucárias, que ocupam o canto superior direito da imagem. Ele possui um desenho aerodinâmico com portas em formato oval e pequenas janelas na parte superior, mas não há nada representado atrás ou através delas, como passageiros/as ou condutores/as do veículo. Poderíamos dizer que o bonde moderno de Curitiba, ao ocupar somente a parte superior da imagem e transitar no viaduto, “acima” das cenas envolvendo pessoas, parece não ser utilizado por ninguém. Como se fosse um fantasma vagando acima da superfície, autônomo, vindo da “cidade modelo” que está ocupada por prédios e grandes edifícios rumo à “cidade ecológica”, dos pinheiros paranistas⁵⁷. O bonde é um personagem da cena, que está indiferente ao que acontece com os outros, porque está acima deles, não faz parte da mesma realidade. Quem desejar “subir” para embarcar rumo à cidade moderna e ecológica terá que pagar o preço de três mil cruzeiros, valor que está grafado na sua superfície.

A parte de baixo do viaduto contém três cenas com pelo menos um personagem sendo oprimido e/ou em situação de desapontamento. O lado esquerdo trata explicitamente do problema da moradia e a forma como o estado age no processo de desocupações, no uso da força policial. O lado direito trata da falta de acesso à educação e do problema da violência nos locais onde a paisagem não é moderna como aquela descrita na parte superior da figura.

Tanto a charge quanto o texto da reportagem estabelecem um contraste entre o projeto do bonde divulgado nos grandes jornais e os problemas no acesso aos serviços básicos. O texto da reportagem trata da previsão de gastos para o bonde, mostrando o que poderia ser realizado com o montante, caso fosse investido em outras áreas.

(...) Além do fato de investirem em obras faraônicas para ‘embelezamento da cidade’, como é o caso da implantação do BONDE ELÉTRICO, em Curitiba que

57 A tese de Camargo (2007), entre outras questões, explora de que maneira as formas do pinheiro do Paraná (*Araucaria angustifolia*) foram estudadas e reproduzidas, passando a ser o assunto dominante no trabalho de artistas e intelectuais ligados às elites paranaenses que se reuniram em torno da ideia de “Paranismo”, conceito definido no ano de 1927.

consumirá 240 milhões de dólares, quando com 15 a 20% desse total daria para melhorar o atual sistema de transporte coletivo por pelo menos mais 20 anos.

Enquanto isso, percebemos os Trabalhadores sofrerem por falta de serviços públicos essenciais, como: saúde, educação, saneamento, moradia, entre outros. A situação da moradia demonstra a inexistência de um programa habitacional por parte do governo. A Prefeitura Municipal de Curitiba atendeu no biênio de 89/90, apenas 10 mil famílias, tendo construído apenas 2.000 casas e apartamentos, o restante são loteamentos, autoconstrução, regularização fundiária em Colombo, e urbanização de favela. (...) (MOVIMENTO..., 1991)

O texto, com a grafia de “Trabalhador” iniciada por letra maiúscula, não busca somente falar para os trabalhadores e trabalhadoras. A partir desse e outros textos publicados no *Jornal do Bacacheri*, é possível perceber a tentativa de denunciar ao poder público os problemas que foram negligenciados e de reivindicar outras formas de planejar e investir na cidade.

(...) Diante disto, propomos e exigimos a criação de uma Comissão Especial de Regularização Fundiária, composta por representantes das entidades que compõe o Movimento de Luta pela Moradia; da Prefeitura Municipal; Câmara Municipal de Curitiba; do Governo do Estado e da Assembléia Legislativa do Paraná, que cumprirá o papel de estudar e elaborar um plano de habitação para o Município, visando solucionar a falta de moradias para as famílias com faixa salarial entre 0 e 3 salários mínimos. A criação de programas de acesso à moradia, através do mutirão da autoconstrução, da regularização de loteamentos clandestinos e lotes urbanizados. Ainda, envidar todos os esforços no sentido de intermediar as negociações das áreas ocupadas. Exigimos também, que a Prefeitura Municipal de Curitiba se comprometa a não realizar, despejo algum, dentro das áreas pertencentes ao Município, até que cesse as negociações (...) (MOVIMENTO..., 1991).

O que pode ser interpretado, nessas reações ao anúncio do “bonde moderno”, é a existência de uma maior sensibilidade dos setores populares para perceber o sistema de transporte coletivo vinculado à vida das pessoas na cidade. Apesar do tema da reportagem não ter sido o transporte em si, a imagem do bonde foi trazida para a discussão de uma forma mais sistemática do que nas representações em que os artefatos do transporte aparecem numa visão idealizada da cidade, como se a modificasse de forma linear e determinista.

Nesse sentido, percebemos uma visão de cidade como “território usado” e não somente um território onde estão superpostos sistemas naturais e sistemas de coisas criadas pelos seres humanos (SANTOS, 2001). O território nessa e nas outras reportagens do *Jornal do Bacacheri* representa “a base do trabalho, da residência, das trocas materiais e espirituais e da vida, sobre os quais ele influi” (SANTOS, 2001, p. 97)⁵⁸.

58 Essa discussão será ampliada no Capítulo 4.

Outro jornal com enfoque menos popular, voltado às tradições e famílias de um bairro de classe média em Curitiba, publicou na sua última página uma charge que também aproxima os temas transporte público e moradia (Figura 39). A ilustração fazia parte de uma reportagem sobre o cartunista curitibano Carlos Alberto Noviski que, de acordo com o jornal, trabalhava em jornais sindicais e da imprensa alternativa. A charge com estação-tubo era uma entre outras charges, que satirizavam representantes da política do período, como o Presidente Fernando Collor de Melo e a ministra da economia Zélia Cardoso de Melo, ou que buscavam representar as lutas e/ou dificuldades da classe trabalhadora de forma irônica (O DESENHO..., 1991).



Figura 39: Reportagem sobre o trabalho de Carlos Alberto Noviski
Jornal Água Verde, n.2 maio 1991, p.12.

Fonte: Acervo da Biblioteca Pública do Paraná



Figura 40: Charge de Carlos Alberto Noviski

Jornal Água Verde, n.2 maio 1991, p.12.

Fonte: Acervo da Biblioteca Pública do Paraná

O chargista Noviski desenha a estação-tubo como algo “novo em folha”, muito limpo e transparente, indicado pelos pequenos traços inclinados no entorno do objeto e pela transparência das suas paredes. Ali, o apoio tubular do interior das estações tubo foi substituído por poltronas com encosto, o que parece aproximar a estação do que poderia ser a sala de estar de um ambiente doméstico. Uma das entradas, diferentemente da real estação-tubo, recebeu uma abertura retangular, que não existe na estação, mas novamente a aproxima das portas que existem nas casas das pessoas ou da maquete de estação-tubo divulgada em fotografia em julho de 1990 (NORTE-SUL..., 1990). No outro lado do tubo, permanece a catraca, semelhante àquela usada nas estações, porém sem a figura do cobrador. Essa catraca materializa o pagamento obrigatório antecipado. Pela catraca não é possível entrar no tubo real, mas no desenho de Noviski há uma porta sem catraca, para onde aponta personagem masculino. No primeiro plano, a representação de uma família pobre, constituída por homem, mulher e criança, com roupas remendadas e poucos pertences. Essa família carrega coisas dentro de sacos, uma caixa, uma panela, outros objetos, uma galinha e um cão. O personagem masculino próximo ao tubo está de frente para o observador e para os outros personagens. Exclama “Uma pinturinha, uma cortininha aqui e ali, e a nossa casa vai ficar nos trinques”.

Essa charge parece explorar o contraste entre o novo, limpo e moderno de um lado e o sujo, remendado, e de hábitos rurais, indicado pela galinha que acompanha os

personagens. É possível notar como a narrativa também sugere um processo de apropriação da nova tecnologia, no sentido de satisfazer uma necessidade, a moradia. Para isso, seria preciso adaptar o artefato ao uso, domesticá-lo, revestindo as suas paredes transparentes, decorá-lo para que seja algo de propriedade das pessoas que usam, “a nossa casa”. E assim, torna-se uma casa “nos trinques”, expressão originalmente usada para fazer referência a uma roupa elegante, em bom estado⁵⁹.

As cenas representadas nos dois desenhos publicados nos jornais de bairro lidam com imagens de um espaço urbano contraditório, onde coexistem a cidade ecológica e a cidade poluída, a cidade modelo e a cidade desigual, onde não há moradia e mobilidade para todos.

3.6 TUBOS PARA O TRANSPORTE

Presentes em imaginários, visualidades e materialidades das cidades, as estruturas tubulares parecem dialogar com as ideias de movimento e circulação. No Reino Unido, o apelido do metrô londrino “tube”, por exemplo, teria originado pela associação dos túneis cilíndricos por onde os trilhos iriam passar, antes mesmo da sua implantação, no final do século XIX.

No final dos anos 1960, Georg Kohlmaier e Barna von Sartory imaginaram Berlin ocidental atravessada por tubos por onde passariam esteiras e escadas rolantes, calçadas móveis e suspensas que atuariam como transporte de massa (Figura 41).

59 In: Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [online], 2008-2016, <http://www.priberam.pt/DLPO/trinque> [acesso em 07/10/2016].



Figura 41: Calçadas móveis para a Berlin ocidental

Projeto de Georg Kohlmaier e Barna von Sartory em 1969

Fonte: Berlinische Galerie. Disponível em: www.uncubemagazine.com/blog/15707193. Acesso em: jul 2016

Em Paris, na França, as estruturas tubulares apelidadas de “*La Chenille*” (A Lagarta) inauguradas em 1977 para envolver as passagens e escadas rolantes do Centre Pompidou são visualmente semelhantes às estações-tubo de Curitiba, inauguradas mais de uma década depois. A *Chenille* foi descrita pelo website do Centre Pompidou como “uma artéria” e o público que por ela circula foi associado com o “sangue” que “faz viver a cultura” (CENTRE, 2016)⁶⁰.



Figura 42: Centre Pompidou e interior da passagem apelidada “La Chenille”.

⁶⁰ Tradução minha do original em francês: “*On retrouve ici une idée importante du projet qui est de créer un lieu de rencontre entre le public et la culture: le public qui circule dans la chenille, comme le sang dans une artère, fait vivre la culture*”.

Fonte: Centre Pompidou. Disponível em: www.centrepompidou.fr/. Acesso em: julho de 2016.

A referência aos tubos como meio de transporte, fluxo ou vazão também foi ativada em uma charge do jornal nova-iorquino *Daily News*, em abril de 1992 (Figura 43). A sátira teria sido feita com as próprias estações-tubo curitibanas instaladas em Nova York durante a “*Earth Week*”, uma conferência que fazia parte dos preparativos para a Eco 92, no Rio de Janeiro⁶¹.

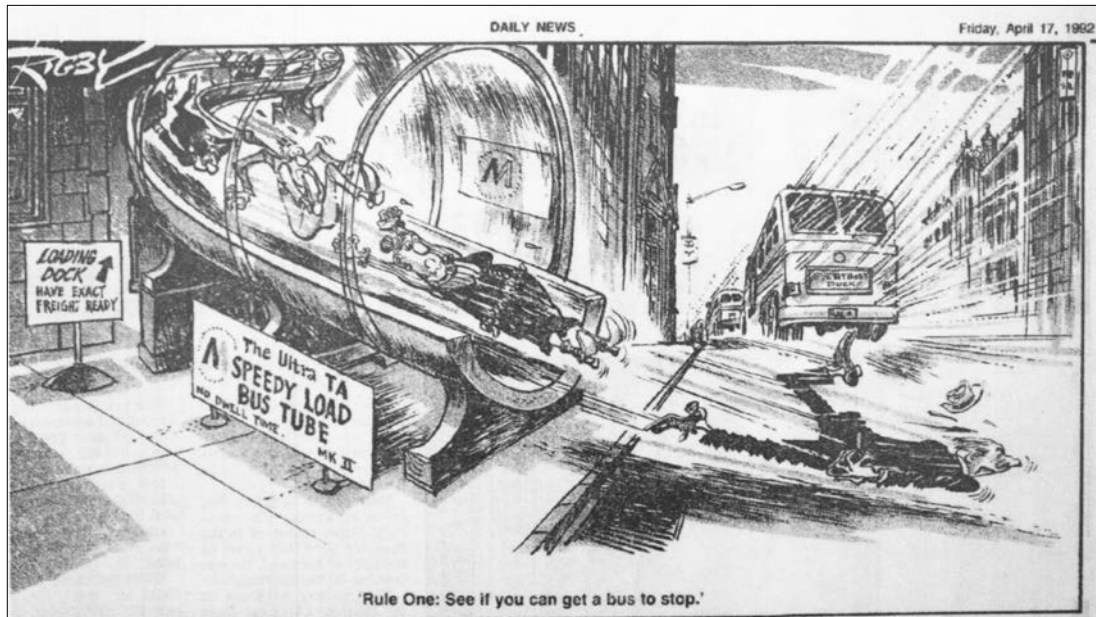


Figura 43: Charge publicada no jornal Daily News, em abril de 1992.

Fonte: Fonte: Exposição Jaime Lerner, MON, 2015.

Além de servirem como plataforma de embarque para a Linha Direta e os Expressos, as estações-tubo fizeram parte de um conjunto maior de intervenções no espaço e paisagem urbanos entre 1991 e 1992. Caracterizados pela construção em estruturas metálicas, a Rua 24 Horas, o Jardim Botânico e a Ópera de Arame, foram montados rapidamente. Essa transformação repentina da paisagem, juntamente com a difusão de suas imagens, sugeria a noção de que a cidade se modernizava em grande velocidade desde o início da gestão de Jaime Lerner. Ironicamente, essas novas visualidades e materialidades estavam, de certa maneira, sintonizadas com a modernidade europeia do século XIX. A estufa do Jardim Botânico, por exemplo, teria sido inspirada no Palácio de Cristal construído para a Grande Exposição de Londres de 1851, enquanto a Rua 24 Horas poderia ser interpretada como uma versão das passagens cobertas instaladas em Paris a partir de 1822 (BENJAMIN, 1999).

⁶¹ Circulam em Curitiba vários “boatos” - com a intenção de satirizar pessoas de outras cidades do Brasil – sobre visitantes e turistas que teriam aguardado dentro do tubo acreditando que em algum momento ele se moveria.

A citação abaixo, retirada da reportagem “Novos signos arquitetônicos”, foi publicada em um suplemento dedicado ao aniversário de 299 anos de fundação da cidade de Curitiba (NOVOS., 1992) (Figura 44). No ano seguinte, as comemorações dos 300 anos teriam novamente evocado essas imagens como símbolos da cidade.

De três anos pra cá, Curitiba incorporou novos e fortes signos arquitetônicos, mais uma vez novidades absolutas, que se integraram à paisagem urbana e se tornaram referências da cidade. As estações-tubo dos ônibus “Ligeirinho”, a Rua 24 Horas, o Jardim Botânico e a Ópera de Arame são os signos mais marcantes da atual gestão do prefeito Jaime Lerner.

No primeiro semestre do ano passado, os curitibanos se surpreenderam com os cilindros em estrutura tubular cobertos de vidros blindex fumê que começaram a ser instalados ao longo do primeiro trajeto do sistema de linha direta – Boqueirão-Centro Cívico. Tão logo os tapumes foram retirados e as estações-tubo dos ônibus “Ligeirinho” ficaram totalmente visíveis, a novidade caiu no gosto da população. Além da funcionalidade das estações que permitem embarque e desembarque rápido, já que os passageiros ficam ao mesmo nível do ônibus, o aspecto futurista dos tubos, perfeitamente integrados à paisagem da cidade, agradou a todos e já começa a ser levado para fora. Até a metrópole de Nova Iorque decidiu adotar o sistema da linha direta, importante as estações-tubo de Curitiba (NOVOS..., 1992)

Sánchez (1999), problematiza essa sucessão de “novidades”, comentando que a rotina criada por esse tipo de gestão urbana gera uma espécie de ansiedade por cada vez mais inovações, com uma “aparente aprovação consensual delas”. Essa autora afirma que “A forma como os novos espaços, equipamentos ou serviços são apresentados comunica seu caráter: são marcos representativos, espetacularizados, da ‘cidade que não pára de inovar’”. O tom da reportagem citada e de outras publicações do período também convida a entender que essas transformações pontuais modernizantes representam a cidade como um todo e recebem a aprovação unânime dos “curitibanos” (Figura 45). Nesse sentido, concordamos com a autora citada quando argumenta que “a produção destas sínteses expressivas corresponde à estratégia de mobilização de determinadas energias – sobretudo dos setores dominantes da sociedade – para a sustentação da nova imagem, com um forte impacto no senso comum, na memória social e nas práticas de uso dos espaços” (SÁNCHEZ, 1999, p. 124).



Figura 44: Página de suplemento especial sobre o aniversário de Curitiba
 Fonte: Acervo da Biblioteca Pública do Paraná



Figura 45: Capa e parte de matéria sobre Curitiba, publicada em março de 1993
 Fonte: Revista Veja n.13, ed.1281, São Paulo: 31 mar 1993, p. 68-73.

As visualidades e materialidades desses novos símbolos e das estações tubo incorporavam ideias de transparência e leveza, buscando maior integração entre esses equipamentos e a paisagem que os envolve.

Então foi em oitenta e nove que nós fizemos esse projeto da estação-tubo. Foi o primeiro dentro dessa linguagem, que depois passa a ter na Rua 24 Horas e no Jardim Botânico com a sua estufa. E a intenção era a seguinte: nós sempre achamos que espaços urbanos, eles tem que ser leves e transparentes.

(...)

Então, se o espaço é urbano, você tem que enxergar o céu, o sol, a lua e... abrigar o cidadão. Então, como se resolve isso? Com o ferro e o vidro. (...) Lá nós anos noventa, o primeiro exemplo dessa solução é a estação-tubo (ASSAD, 2013) ⁶².

62 Informação verbal: Entrevista ao arquiteto Abrão Assad concedida a Álvaro Borba na rádio CBN Curitiba em 28 de março, 2013.

Em depoimento sobre o projeto de cabine telefônica, Lauro Tomizawa, projetista do Ippuc destacou as propriedades do vidro transparente também possibilitam tornar visíveis os usos desejados e indesejados e contribuindo para o monitoramento dos modos de interação.

A cabine foi feita de vidro para ficar bem transparente, bem visível para a cidade enxergar bem em torno. O vidro é um material nobre. Talvez as pessoas tenham receio porque quando o vidro quebra faz muito barulho, mas a população tem respeito. O pessoal faz questão de telefonar na cabine porque enxerga tudo. Fica telefonando, vendo em torno, paquerando... As outras cabines tinham um problema, eram muito mais fechadas e o pessoal andava fazendo uso indevido. Agora, como se pode ver de dentro para fora quem está ali dentro, o pessoal tem realmente que telefonar (IPPUC, 1991, p. 279).

A utilização do vidro nas estações-tubo produziu novos sentidos e também reforçou o conjunto histórico de representações, presentes no tensionamento entre transparência e controle no planejamento urbano de Curitiba, como podemos perceber no estudo de Souza (1999). Em trabalho dedicado ao significado do planejamento e das intervenções urbanas em Curitiba entre as décadas de 1960 e 1980, esse autor buscou analisar a configuração da cidade e de seus artefatos urbanos a partir do Plano Preliminar de Urbanismo. No trecho abaixo ele discute a posição de total visibilidade das pessoas que aguardam os ônibus nos abrigos desenhados na década de 1970:

A posição de quem aguarda o ônibus expresso é de isolamento e ao mesmo tempo de completa exposição proporcionada pelo acrílico transparente dos biombos e pelas estruturas vazadas. Na ilha sobre a qual se ergue o abrigo, o 'usuário' não encontra anteparo em paredes, sombras, colunas e, nem mesmo, na multidão das calçadas, da qual está irremediavelmente separado por questão de segurança e funcionalidade. (...) Ali o 'usuário' é alvo fácil dos olhares protegidos que partem de dentro dos automóveis, das lojas e, até mesmo, dos módulos das viaturas policiais. Sua mobilidade está restrita e, para os urbanistas, ser (sic) for possível regulá-la ainda mais, com barreiras que o 'contenha e o guie', tanto melhor. (...) Enfim, os urbanistas curitibanos demonstram habilidade em conferir uma plasticidade às práticas e normas num jogo em que a total transparência dos indivíduos é correlata à invisibilidade das forças que os constroem (SOUZA, 1999, p. 267)

Como transparentes, estações-tubo e outros equipamentos urbanos da cidade também são “invisíveis” quando orientam práticas e usos das pessoas que não os percebem mais. Segundo Miller (2013, p. 78-79), é justamente quando aceitamos os objetos, ou não nos damos conta de sua presença, que eles funcionam de modo mais efetivo, determinando nossas expectativas, “estabelecendo o cenário, e assegurando o comportamento apropriado, sem se submeter a questionamentos”. Ele também alerta para o poder que os sistemas de coisas tomam quando deixamos de notá-los, podendo determinar nossas atitudes ou até mesmo fazer de nós as pessoas que somos.

Paradoxalmente, o material vidro das estações-tubo não estaria somente mediando ou possibilitando os encontros entre o que está dentro e o entorno do objeto, mas também

comunicando ideias e atuando como opaco, pois só é dado a ver o próprio objeto e não o que está dentro ou fora dele.

Já tínhamos os recursos de utilizar o vidro curvo – triplex, que é pra questões de proteção – e então esse desenho nasceu de termos um desenho limpo, que representasse aquilo que nós desejávamos, que era um avanço no transporte urbano. [...] Por isso o vidro. E o ferro pela leveza e facilidade. [...] Quer dizer, esse desenho é um desenho cuja intenção é ter uma linguagem límpida, transparente, que fosse coerente com o espaço urbano da cidade (ASSAD, 2013)⁶³.

A Linha Direta foi pensada para ser eficiente em termos econômicos ao mesmo tempo em que “exibisse” a velocidade para quem olhasse de fora do tubo ou dos ligeirinhos.

(...) ainda tem nas estações, sabe aquele (...) cano, que você encosta? Aquilo fui eu que inventei! Sabe como a gente chamava, brincando com os desenhistas? Chamava bundoril!

Só que, achava chato, chamar de bundoril.

Mas pegou! Até hoje eles estão no bundoril. Porque não podia fazer o usuário, ficar num banco, sentado, isso dava ideia de atraso... [de que] ele tem que esperar um bom tempo, sentado. Nós fizemos um encosto só (...) (TOMIZAWA, 2013)

Doze anos depois, o chamado “bundoril” foi reproduzido pelo escritório do arquiteto e urbanista Manoel Coelho no projeto dos pontos de ônibus da empresa Clear Channel⁶⁴ (Figura 46). Dessa maneira, foi como se o desenho das estações tubo “contaminasse” o desenho dos outros abrigos de ônibus, reforçando uma ideia de que não é possível descansar durante o uso do transporte coletivo. Ironicamente, outras cidades brasileiras, que implantaram mobiliário urbano dessa mesma empresa, incluíram bancos em seus pontos de ônibus. Em Curitiba, é possível encontrar bancos somente em abrigos de transporte não coletivo, nos pontos de táxi. A partir dessa premissa, um Projeto de Lei (PL) tramitou por cinco meses na câmara de vereadores com o seguinte texto:

Institui parceria, do município de Curitiba com a empresa concessionária detentora da exploração comercial do mobiliário urbano do município de Curitiba, para instalação de bancos nas paradas de ônibus onde já existe o mobiliário, tais quais os instalados nas paradas de táxis (CURITIBA, 2011).

Esse PL foi barrado em uma das comissões da Câmara e acabou sendo arquivado com o fim da legislatura (CURITIBA, 2011). O “bundoril” ainda é instalado nas estações-

63 Informação verbal: Entrevista concedida a Álvaro Borba na rádio CBN Curitiba em 28 de março, 2013.

64 A empresa britânica Clear Channel/Adshel venceu uma concorrência e foi contratada pela prefeitura de Curitiba no ano de 2002 pelo período de 20 anos para exploração publicitária de mobiliário urbano, como abrigos de ônibus e táxi, bancas de jornal e relógios eletrônicos. Os abrigos de ônibus só foram instalados em vias movimentadas e na região central.

tubo e pontos de ônibus da empresa *Clear Channel*. O projeto concebido para não permitir não impediu que as pessoas o fizessem (Figura 47)⁶⁵.



Figura 46: Ponto de ônibus da Clear Channel em Curitiba.

Fonte: (URBS, 2014)

65 Em 2013, o “bundoril” localizado numa estação-tubo da Praça Rui Barbosa recebeu um adesivo com o seguinte texto: “EQUIPAMENTO DE ENCOSTO PROIBIDO SENTAR”. Nessa estação, o intervalo entre os ônibus vai de 3 minutos (8h:00) à 16 min (00h:00) em dias úteis. Em domingos e feriados ela pode chegar a 22 minutos (6h:14min e 23h:50min) (Dados obtidos no web site da URBS. Disponível em: <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/horario-de-onibus/303/3>. Acesso em 11/10/2014.) Em 2014 enquanto esperava o ônibus numa estação-tubo do centro da cidade, ouvi duas cobradoras fazerem chacotas sobre o aviso da URBS, dizendo que o único lugar onde não se podia sentar era na estação tubo da Rui Barbosa, onde havia sido colado o adesivo.



Figura 47: Imagem do interior de estação-tubo na Praça Rui Barbosa, Curitiba

Fonte: Foto da autora em 2014

3.7 “FURAR O TUBO”, PULAR A CATRACA E OCUPAR OS ÔNIBUS

Ao tornarem-se símbolos da cidade de Curitiba, os ônibus e estações-tubo ficaram sujeitos às lutas pela atribuição de novos sentidos por diversos grupos que interpretam e concebem essas coisas de maneiras diferentes. As interpretações podem ser materializadas em imagens e atitudes de apropriação que propõem novas formas de ver, pensar e interagir. García Canclini (2008), quando discute os monumentos históricos em relação aos conflitos urbanos, propõe uma reflexão que permite entender as disputas pelo significado do transporte público em Curitiba. Esse autor fala sobre a prescrição de modos de percepção e de comportamentos adequados a cada situação, a partir de uma ordem que classifica rigorosamente as coisas e as linguagens que delas falam, mas que é transgredida todo momento na vida urbana.

As lutas semânticas para neutralizar, perturbar a mensagem dos outros ou mudar seu significado, e subordinar os demais à própria lógica, são encenações dos conflitos entre as forças sociais: entre o mercado, a história, o Estado, a publicidade e a luta popular para sobreviver (GARCÍA CANCLINI, 2008, p. 301).

À medida que a presença das estações-tubo crescia durante as décadas de 1990 e 2000, elas foram sendo exploradas pela população no sentido de efetivar mobilidades livres na cidade. “Furar o tubo” tornou-se a expressão utilizada em Curitiba como referência ao

embarque no ônibus sem o pagamento da tarifa, fosse ao fazer a entrada pelas portas que se abriam para a saída de passageiros, no pequeno espaço entre o tubo e o veículo, ou fazendo a passagem pela porta ao lado da catraca, numa espécie de “afronta” aos cobradores (Figura 48).

Como discutido no item anterior, as estações-tubo foram desenhadas para permitir o atravessamento da luz, mas impedir a passagem das pessoas que não podem ou não querem pagar a passagem. Nesse sentido, as visualidades e materialidades das estações tubo incorporam os interesses empresariais inseridas em políticas de mobilidade excludentes, num design que viabiliza o controle. Por outro lado, o funcionamento das estações em conjunto com os biarticulados foi visto pelos/as utilizadores/as como oportunidade para desvirtuar sua função original.



Figura 48: Fotografia em matéria de jornal sob o título “Eles não pagam passagem”.
Fonte: Foto de Rafael Neves (NEVES, 2013).

De acordo com os dados da URBS fornecidos à imprensa, a maioria das pessoas que “furam o tubo” são estudantes da rede pública de ensino. Em setembro de 1997, uma matéria publicada pela Gazeta do Povo e intitulada “Furões de catraca serão combatidos” noticiava as providências tomadas pela agência para “enfrentar o aumento do número de ‘furos’ em catracas de estações-tubo e terminais”. Entre as medidas, estava a solicitação da ajuda da Polícia Militar e o envio de ofícios às escolas próximas aos locais com um maior número de ocorrências, cerca de 40 mil por mês. A reportagem também cita os pontos com

maior número de ocorrências. No eixo Leste da linha do expresso, foram reportadas cerca de 160 “invasões” no terminal Oficinas por estudantes e moradores da região. Em outros eixos, Norte, Sul, Boqueirão e Oeste tinham estações-tubo com registros de 100 embarques por dia sem pagamento (FURÕES..., 1997).

O ofício citado na reportagem foi enviado em 9 de outubro de 1997 a 27 colégios públicos e 2 colégios privados. A cópia do documento obtida por esta pesquisadora foi endereçada à diretora do Colégio Estadual do Paraná e assinada pelo diretor de operações da Urbs (Figura 50). O texto inicia com a informação sobre a utilização do sistema de transporte coletivo por estudantes que não pagaram a tarifa porque embarcam pelas catracas de saída. Nas linhas seguintes, destaca que “quando alguém deixa de pagar a sua passagem, está na verdade trazendo um prejuízo aos demais usuários, pois é com o dinheiro dessa receita que teremos que remunerar as empresas operadoras”. E comenta que os fiscais da agência, ao mesmo tempo em que são questionados pelos usuários pagantes, são afrontados pelos alunos que invadem as estações. Assim, a Urbs solicitava a realização de um trabalho feito pelos docentes, sensibilizando os alunos para o

entendimento de que a receita pública do Sistema de Transporte é importante para a comunidade como um todo e que devem participar colaborando para que possamos progredir e melhorar o transporte coletivo oferecido em nossa cidade (URBS, 1997).

Em seguida, o texto faz um elogio às estações tubo, descrevendo-as como “um avanço no sentido de qualidade, conforto e segurança para aqueles que usam o sistema de transporte coletivo sendo importante preservá-las”. A carta é finalizada com um comentário sobre a importância do transporte coletivo de Curitiba, que atrai a atenção de técnicos e autoridades nacionais e internacionais, é “uma conquista do povo” e seria fundamental que isso fosse repassado aos alunos (URBS, 1997).

Cerca de sete meses depois, o problema da URBS persistia, mesmo que o número de invasões fornecido pela agência aos jornais tivesse reduzido de 40 para 29 mil por mês. Um novo ofício foi encaminhado 24 escolas em 20 de abril de 1998, 8 escolas da lista anterior não receberam e 5 novas escolas foram adicionadas. A cópia do ofício cedida pela agência à nossa pesquisa também está endereçada ao Colégio Estadual e inicia reiterando o pedido (Figura 50). Informa que 5 alunos na saída da manhã e 10 alunos na saída da tarde teriam utilizado o transporte sem o pagamento da tarifa e solicita “o empenho da direção da escola e de todo o corpo docente, no sentido de orientar os alunos a não praticarem tais atitudes que estão causando prejuízos ao Sistema de Transporte” (URBS, 1998a). De acordo com a lista de escolas que receberam os ofícios em 1997 e 1998 que foi cedida pela agência à esta

pesquisadora, as escolas puderam ser mapeadas e relacionadas com os eixos do transporte dos ônibus expresso e terminais de ônibus, locais onde foram reportadas as entradas sem o pagamento (Figura 49).

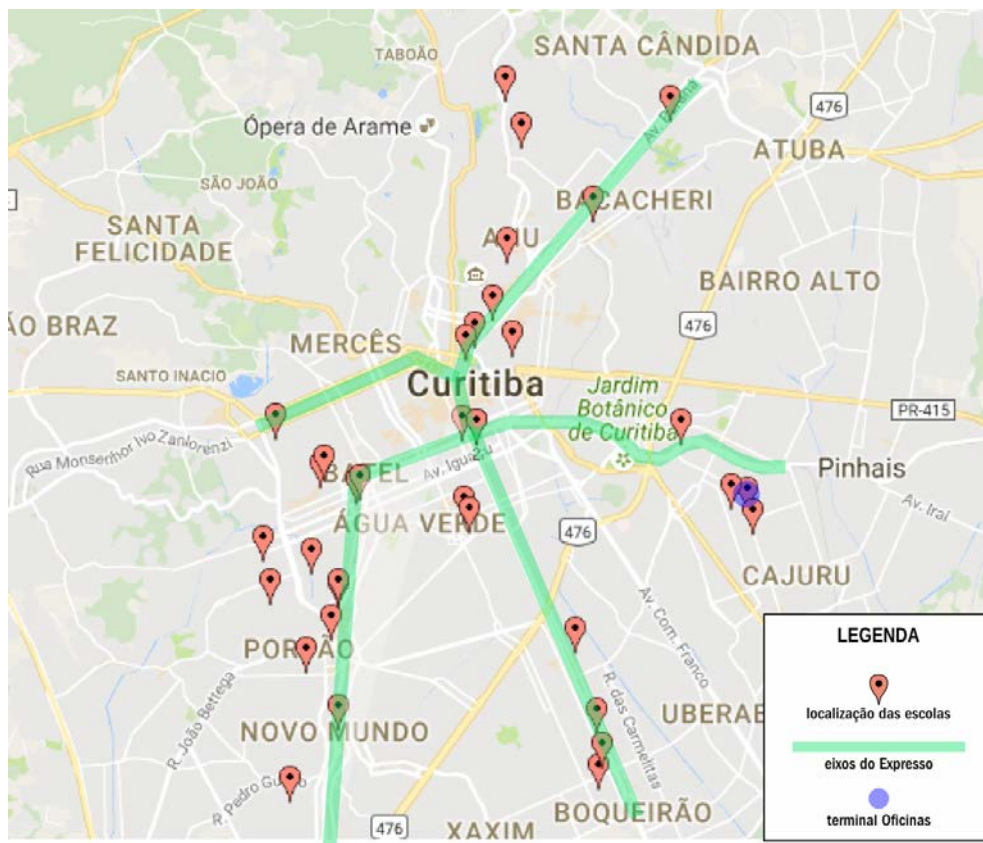


Figura 49: Localização das escolas que receberam os serviços da URBS

Fonte: Elaboração da autora com apoio dos sites Batch Geo e Google Maps. Documentos fornecidos pela URBS.



DO/5764/97

Curitiba, 09 de outubro de 1997.

À Senhora
Adélia Dias Castelão Ribeiro
Diretora do Colégio Estadual do Paraná
Nesta

Senhora Diretora:

Temos observado que alunos desse colégio vêm constantemente se utilizando do Sistema de Transporte Coletivo sem o pagamento da tarifa.

Estão embarcando na estação tubo Círculo Militar (sentido Boqueirão e sentido Pinheirinho) pelas catracas de saída.

Devemos salientar que a URBS na qualidade de Gerenciadora do Sistema de Transporte Coletivo controla a receita arrecadada e portanto, quando alguém deixa de pagar a sua passagem, está na verdade trazendo um prejuízo aos demais usuários, pois é com o dinheiro dessa receita que teremos que remunerar as empresas operadoras.

Em diversas situações quando fiscais da URBS estão verificando tais atitudes, têm sido questionados pelos usuários sobre quais são as providencias que serão tomadas com relação aos alunos; ao mesmo tempo que os alunos invadem e afrontam os fiscais deixando-os numa situação de conflito.

Diante deste quadro é que estamos vindo a V.Sa. solicitar que seja desencadeado um trabalho dentro do colégio através do corpo docente no sentido de que os alunos tenham o entendimento de que a receita pública do Sistema de Transporte é importante para a comunidade como um todo e que devem participar colaborando para que possamos progredir e melhorar o transporte coletivo oferecido em nossa cidade.

As estações tubo são um avanço no sentido de qualidade, conforto e segurança para aqueles que usam o sistema de transporte coletivo sendo importante preservá-las.

Temos recebido visitas de técnicos e autoridades de diversas cidades do Brasil e do exterior atraídos pelo Sistema em operação, e portanto é fundamental que seja repassado aos alunos a importância do transporte coletivo de Curitiba como sendo uma das principais conquistas do seu povo.

Atenciosamente


Euclides Rovani
Diretor de Operações

URBS - URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S.A.

Rua Presidente Afonso Camargo, 330 - Rodoviária - Bloco Central
Tel: (041) 322-4846 - Fax: (041) 322-9475 - Cx. Postal: 17017 - CEP: 83090-000
Inscr. CGC 75.976.836/0001-79 - Inscr. Estadual 11.147.858-90 - Curitiba - Paraná

NER-004



Figura 50: Ofícios encaminhados pela URBS à diretora do Colégio Estadual do Paraná.
Fonte: URBS (1997; 1998a)

Em 1998, dois jornais da capital deram novamente destaque aos dados da URBS, que alimentaram a criação de um perfil dos “invasores”. O jornal O Estado do Paraná publicou em 23 de abril um texto com o título “Urbs tenta acabar com os ‘fura-catracas’”. O texto destacava a informação de que naquele mês teriam acontecido 29 mil embarques de alunos sem o pagamento da tarifa. Aponta os eixos Norte, na região dos bairros Boa Vista e Bacacheri, e o eixo sul, no bairro Portão como locais de maior incidência e fala dos prejuízos,

entendidos como um “déficit significativo para o sistema de transporte coletivo”. A reportagem citou declarações de um diretor e uma diretora de dois colégios da cidade. O primeiro comentava ter implantado um sistema de suspensões daqueles alunos que fossem “flagrados em delito” e a segunda, de um colégio privado, teria destacado que a educação na escola deveria ser somada à “ação firme das famílias” e que seria “a única maneira de colocar as crianças no caminho certo”. A matéria, ilustrada por uma fotografia do gerente de fiscalização da Urbs entregando um envelope para a diretora de uma escola, termina com a seguinte frase: “O invasor normalmente tem idade entre 12 e 16 anos e age em grupos” (URBS., 1998). Outra reportagem, publicada na semana anterior pela Gazeta do Povo, recebeu o título “Estudantes invadem tubos, não pagam ônibus e a Urbs protesta” e foi apoiada por uma charge do cartunista Pancho (ESTUDANTES..., 1998).



Figura 51: Recorte de jornal e detalhe de ilustração

Reportagem intitulada “Estudantes invadem tubos, não pagam ônibus e a Urbs protesta” e detalhe da ilustração.

Fonte: Gazeta do Povo, 19 de abril 1998.

No desenho que ilustra o texto há dois personagens; o principal deles é uma figura masculina, que veste tênis, bermudas folgadas, blusa de mangas compridas, um boné com aba virada para trás e carrega livros, pastas e cadernos⁶⁶. A configuração desse personagem, combinada ao título da reportagem, indica que esse seria um exemplo caricato de um dos estudantes que “invadem tubo”. O braço direito do personagem está levantado, com os punhos cerrados e voltados para frente. Já o braço esquerdo carrega três livros/cadernos/pastas. As

⁶⁶ As roupas largas e o boné virado para trás remetem ao *hip-hop*, um grupo de manifestações culturais criado por jovens negros/as e latinos/as nos guetos urbanos dos Estados Unidos a partir da década de 1970. Os bonés, até então usados somente pelos jogadores de *baseball* e seus torcedores, começaram a ser apropriados por esses/as jovens (KEYES, 2002).

pernas estão dobradas como se o personagem estivesse correndo, prestes a dar impulso para um passo largo ou um salto. Logo abaixo dele, linhas retas, duplas e inclinadas sugerem movimento em maior velocidade e também demarcam o solo onde está pisando com a ponta de um dos pés. As costas arcadas e quase corcundas enfatizam o movimento da cabeça do personagem para frente. Nelas, também aparece a cabeça do outro personagem, com nariz em formato de gota voltado para cima. Os olhos não aparecem, somente uma boca sem lábios centralizada no rosto, desenhada com uma linha curva em forma de U. A impressão é de que essa pessoa vem logo atrás do primeiro personagem, sorrindo com a língua para fora. Entre as pernas abertas, alinhado ao eixo vertical do personagem principal, há uma “catraca”. É notável a sua desproporção em relação ao corpo do personagem, pois as catracas são desenhadas para uma altura que impeça saltar sobre ela. A sugestão de movimento indicada pelo desenho do corpo do personagem, assim como pelos traços inclinados, conjugada com o olhar e os punhos cerrados voltados à frente indicam como esse personagem parece determinado a saltar por cima da catraca.

Segundo a matéria, diariamente eram registrados 1460 invasões. A maior incidência aconteceria nas estações próximas a colégios públicos de nível médio. Essa matéria usa depoimentos do diretor da Urbs, que trata a questão como um problema a ser abordado pelas escolas e pelas famílias dos estudantes, que “devem frisar os princípios básicos da educação e do respeito”. Segundo ele, os prejuízos acumulados pelo sistema afetariam toda a população “principalmente no que diz respeito à qualidade de atendimento e renovação da frota” (ESTUDANTES..., 1998). Dialogando com essas declarações, que colocam os estudantes “invasores” como causadores de problemas à população, a expressão do personagem de Pancho - com dentes aparecendo em um sorriso irônico, os olhos apertados pelo boné e a corcunda que projeta sua cabeça à frente - o fazem parecer como um sujeito mal intencionado, que oferece perigo. Contudo, a atitude do “invasor” também convida para que outros o sigam de forma alegre e debochada, como mostra o personagem secundário que vem logo atrás, sorrindo com a cabeça erguida e a língua para fora.

Baseada nas declarações dos dirigentes da URBS, as reportagens citadas não fazem qualquer discussão sobre os motivos que levam as pessoas a embarcar nos ônibus sem o pagamento da tarifa ou sobre o porquê dessas ocorrências serem maiores em alguns pontos da cidade. O terminal da Vila Oficinas que, segundo reportagem de 1997 registrava um alto índice de invasões, está localizado no bairro Cajuru, bairro cujo rendimento dos habitantes na

década de 1990 estava entre os mais baixos da cidade (IPPUC, sd)⁶⁷. No entanto, a correlação entre a pobreza e a dificuldade no acesso ao transporte não foi sugerida por nenhuma das reportagens analisadas em nossa pesquisa.

Apesar de constituírem a maioria dos “invasores”, não são somente estudantes que embarcam nos ônibus sem pagar a tarifa. As reportagens citadas também comentam as entradas sem pagamento por parte da população que vive próxima aos terminais de ônibus ou em locais próximos a clubes danceterias e jogos de futebol durante os finais de semana (FURÕES..., 1997; ESTUDANTES..., 1998).

As ações dos “invasores” mostram que o principal agente de imobilidades não seria “o tubo” em si, mas as suas catracas. A catraca tornou-se símbolo de uma política que privilegia os interesses empresariais, buscando obter cada vez mais lucro com o transporte coletivo. Imagens de sua destruição, ou transposição são muito usadas pelos movimentos que lutam pelo passe livre e pelo direito usufruir dos equipamentos públicos, como o MPL (Figura 52). Pular a catraca é romper com a função original do artefato, que incorpora a obrigatoriedade de pagamento para poder passar de um lugar a outro e assim tomar para si o direito de circular pela cidade⁶⁸.



Figura 52: Símbolo do Movimento Passe Livre

Fonte: MPL São Paulo. Disponível em: <http://saopaulo.mpl.org.br/>. Acesso em: 15 set 2013.

67 <http://curitibaemdados.ippuc.org.br/>

68 Tessuto (2013) aponta esse tipo de ação como característica das práticas contestatórias adotadas no final dos anos 1990. Na Europa ela foi e ainda é adotada pelos coletivos sans tickets (sem bilhete), formada por pessoas que não podem ou não querem pagar a passagem nos transportes urbanos.

Nos anos 2000, a expressão “fure o tubo” passou a ser utilizada como palavra de ordem do Movimento Passe Livre de Curitiba (MPL Curitiba)⁶⁹. Em imagem veiculada no mês de abril de 2011, “furar o tubo” ganhou a conotação de intervenção na própria gestão do transporte coletivo (Figura 53). Nessa representação, a estação-tubo recebeu a marca da URBS (Urbanização de Curitiba S.A.) que, ao ser punhalada, “estourou” como um balão, expelindo ar e notas de dinheiro. Ao furar o tubo (não pagar a passagem), é possível esvaziar uma tecnologia baseada na exploração privada do transporte. Quando inflado com dinheiro, o “tubo” ganha forma, estrutura, faz sentido para o sistema gerido pela URBS. A estrutura de vidro e aço, empregada nessas estações de embarque, ganha uma versão leve e frágil, formada por uma película que pode se romper quando lhe é aplicada uma força pontual de contestação.



Figura 53: “Fure o tubo” - Movimento Passe Livre
Fonte: MPL Curitiba (2011)

A caracterização das pessoas que pulam a catraca ou furam os tubos como criminosas, evita a problematização da configuração do sistema de transporte que incorpora nas suas visualidades e materialidades os valores e interesses do empresariado. Se há uma “catraca” nas entradas e saídas dos tubos, significa que ali estão para permitir as mobilidades

69 O Movimento Passe Livre (MPL), “é um movimento social autônomo, apartidário e horizontal, cuja principal luta centra-se na gratuidade do transporte público de qualidade. Foi oficializado em 2005, em Porto Alegre, na Plenária Nacional pelo Passe Livre, organizada durante o Fórum Social Mundial” (MARICATO, VAINER, *et al.*, 2013). O coletivo MPL de Curitiba foi desligado do movimento nacional em 2013 “por quebra dos laços de confiança e pelo desrespeito deste aos termos expressos” na Carta de Princípios do movimento, que se coloca “contra todo tipo de preconceito (racial, sexual, gênero etc).” (MPL, 2013).

pagas e impedir as mobilidades livres. Ironicamente, os tubos instalados nos eixos do expresso permitem que essas invasões sejam facilitadas pela dimensão dos ônibus e a abertura simultânea de três portas. Na leitura desses documentos, a preocupação da URBS não parece ser somente com o prejuízo, mas com o evidenciamento das imobilidades incorporadas e reforçadas pela materialidade do sistema. A entrada “pela porta quatro” ou a simples entrada no tubo sem o pagamento da passagem expõe a possibilidade de mobilidades livres. Assim, a criminalização/moralização acaba sendo uma estratégia para abafar as demandas pelo acesso ao transporte público e dificulta a criação de espaços para o debate e questionamento da sua exploração privada.

3.8 DENTRO OU FORA DO TUBO?

Apesar dos esforços para sua manutenção, o verniz modernizante que protegia as estações-tubo, expressos e ligeirinhos foi sendo corroído ao longo do tempo. Nos anos 2000, contradições que emergiam nos usos cotidianos vieram a público e colocaram em cheque a configuração do transporte coletivo curitibano.

As estações-tubo, como abrigos fechados e condicionados ao pagamento, ficam lotadas em horários de pico e quando há um atraso dos ônibus. Quando não cabem mais pessoas na estação, as demais precisam formar uma fila fora dela para aguardar a chegada do transporte (Figura 54).



Figura 54: Seção de jornal com foto enviada por leitor
 Publicada na edição de 13 de maio de 2009 da *Gazeta do Povo*
 Fonte: Acervo Casa da Memória

Essa foi uma das questões tratadas pelo *Jornal do Bairro Alto*, na reportagem intitulada “Terminal de ônibus começa a ficar pequeno” (TERMINAL..., 2001). Apoiado por relatos dos usuários do terminal do Bairro Alto, o texto discute a necessidade de ampliação do terminal de ônibus frente ao crescimento do bairro. Sobre as estações-tubo do ônibus ligeirinho, a reportagem afirmou que usuários estariam insatisfeitos com a irregularidade das linhas e com atrasos nos horários de pico, o que gerava aglomeração das pessoas no interior do tubo. Segundo uma passageira entrevistada: “quando a gente consegue subir no ônibus vai espremida, com os pés no ar” (TERMINAL..., 2001).

A repetição dessa situação em alguns pontos da cidade motivou o encaminhamento de requerimentos na Câmara Municipal de Curitiba (CMC) solicitando uma solução para o problema. Um deles, submetido em 2002, solicitava à URBS a colocação de mais estações tubo numa linha que cruza a cidade entre o terminal da Barreirinha, na região

norte, e o município de São José dos Pinhais, que faz fronteira ao sul de Curitiba. O documento apresentava como justificativa o seguinte texto:

Os usuários desta linha reclamam da demora do ônibus, que faz com que a fila fique longa e a estação-tubo completamente lotada. Nos dias chuvosos, a situação é ainda pior, pois muitas pessoas não encontram abrigo no tubo, devido a [sic] superlotação. Outro problema relacionado, é o embarque e desembarque, que se torna impraticável e confuso, aumentando a irritação dos usuários, quando saem do trabalho (CURITIBA, 2002a).

A resposta fornecida pela URBS à CMC foi de que as linhas são calculadas de acordo com o número de usuários que as utilizam e que veículos são incluídos somente “quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada” (CURITIBA, 2002a).

Outro requerimento, feito dois anos depois, tratava do mesmo problema em outra linha, que faz o trajeto entre o Centro e o Bairro Novo, também na região sul. O texto pedia por estudos de ampliação da estação tubo e seu deslocamento da Rua Westphalen, no ponto final da linha na região central, para a Praça Rui Barbosa. A justificativa apresentada afirmava que

esta é uma solicitação dos usuários e moradores do Sítio Cercado, Bairro Novo, Parigot de Souza, Vila Acordes e Vila São Pedro, que se sentem prejudicados, pois evitaria que imensas filas, ocasionadas pela falta de ônibus, principalmente no horário compreendido das 17 às 19:30 horas na referida linha, atrapalhassem os pedestres que transitam pelas Ruas Westphalen e André de Barros e, também, traria maior comodidade aos usuários evitando chuva, vento, frio e insolação, pois as mesmas filas chegam a atingir mais de 50 metros (CURITIBA, 2004b).

A situação na estação do ligeirinho Bairro Novo foi tratada por três outros requerimentos, protocolados em 2007, 2008, e 2009. Mesmo assim, não houve intervenção alguma e as filas nessa estação tubo continuam acontecendo (CURITIBA, 2007b) (CURITIBA, 2008) (CURITIBA, 2009). No total, entre 2004 e 2010, foram protocolados nove requerimentos que abordaram a lotação nas estações tubo da cidade, incluindo as estações no interior dos terminais (CURITIBA, 2004a) (CURITIBA, 2006) (CURITIBA, 2007a), (CURITIBA, 2009c) (CURITIBA, 2009b), (CURITIBA, 2010).

Ainda com respeito ao ligeirinho Bairro Novo, um requerimento feito em 2006 chamou atenção para outra configuração material/visual da linha em seu ponto final: a inexistência de uma estação-tubo para o desembarque dos/as últimos/as passageiros/as. No local, há uma plataforma elevada em concreto, com corrimões e uma cobertura simples em fibra de vidro, como as instaladas nos bairros para as linhas de ônibus convencional e alimentador (Figura 55).



Figura 55: Ponto de desembarque da Linha Direta Bairro Novo

Fonte: Google Maps. Acesso em 20 set 2016.

A justificativa do pedido pela instalação de uma estação tubo argumentava que “no sentido Vila Osternak o fluxo de passageiros é grande. Tal situação não oferece segurança aos passageiros, sendo que em dias chuvosos a situação se agrava”. Além de descrever o problema, o texto trazia uma proposta de solução que teria sido feita pelos próprios moradores: “Outro ponto a ser levantado refere-se aos tubos que foram implantados para o evento da ONU. A população local sugere que estes tubos sejam relocados para o referido local, caso isso não seja possível que seja instalado um novo tubo”⁷⁰. A resposta da URBS, no entanto, foi de que não havia disponibilidade de estações tubo para atender a solicitação, e que tinham sido implantados os abrigos do tipo “domus” nas plataformas de desembarque, que permanecem até o momento em que essa tese é redigida (CURITIBA, 2006a).

Por serem construídas como plataformas para pagamento e embarque, as estações-tubo, na sua essência, são o local de trabalho dos cobradores e cobradoras contratados pelas empresas de transporte sob regulamentação da URBS. No inverno de 2011, um telejornal local exibiu reportagem sobre uma multa que foi aplicada a um cobrador de ônibus pela empresa que o empregava. O motivo dessa penalidade teria sido o “improvisado” de uma cortina no interior da estação-tubo onde trabalhava, buscando se proteger do frio. A mesma reportagem apurou que, de acordo com a URBS, somente é permitido o uso de roupas mais quentes sob os uniformes dos cobradores. O argumento do gestor de fiscalização da agência,

⁷⁰ O evento da ONU citado no documento foram as conferências COP 8 (Oitava Reunião da Conferência das Partes da Convenção sobre Diversidade Biológica) e MOP 3 (Terceira Reunião das Partes do Protocolo de Cartagena sobre Biossegurança) que acontecerem em março de 2006 em um centro de convenções em Curitiba.

citado pela reportagem, é de que “As estações-tubo têm um padrão definido pela Urbs. Têm ali um anteparo de vidro que de certa forma protege do vento” (RPC-TV, 2011).

Quase três anos depois, em janeiro de 2014, outro problema com as condições de trabalho dentro dos tubos foi tratado pela mídia local. Durante uma onda de calor que atingiu a cidade, foi noticiada a medição da temperatura no interior de uma estação-tubo no centro de Curitiba que, no início da tarde, registrou 57,5°C. Após a repercussão do fato, entre as providências tomadas pela prefeitura, houve a permissão para que os/as trabalhadores/as vestissem bermudas e o início de testes com mantas térmicas na parte superior do tubo (G1PR, 2014) (G1PR, 2014a).

A insalubridade nesses postos de trabalho é agravada pela falta de banheiros para os trabalhadores. Uma demanda bastante enfatizada pelo sindicato que representa a categoria e que apareceu como requerimento na CMC em 2009. Na ocasião foram solicitados estudos e implementação de cabines sanitárias nas estações. O texto de justificativa argumentava que:

cobradores de ônibus não possuem, durante uma jornada que pode chegar a 6 (seis) horas contínuas, um sanitário à sua disposição, muitas das vezes necessitando se distanciar da estação tubo para pedir favor no comércio circunvizinho. Em piores situações, para não se retirar totalmente do raio de distanciamento autorizado em relação à estação tubo, utilizam-se de árvores e arbustos, numa situação que pode ser mal interpretada pela população e pelas autoridades (ato obsceno). As cabines sanitárias devem seguir o padrão já preconizado para tal, as quais são comumente utilizadas em obras públicas, onde os trabalhadores necessitam permanecer [sic] no local de trabalho por período prolongado, sem acesso a um banheiro público (CURITIBA, 2009a).

A resposta da URBS à Câmara Municipal foi a de que a própria empresa de ônibus leva cobradores auxiliares que fazem a substituição dos trabalhadores em horário de trabalho para usarem os banheiros dos terminais mais próximos. Assim, pode-se entender que o uso dos sanitários só é permitido em determinados momentos da jornada que são definidos pelas empresas e não pela necessidade dos trabalhadores.

Outro constrangimento pelo qual passam os trabalhadores/as dos tubos são os assaltos. O cobrador, além de fiscalizar o embarque dos passageiros precisa se responsabilizar pelos valores que recebe em dinheiro. Em locais e horários de menor circulação de pessoas, os cobradores ficam mais vulneráveis as abordagens violentas ou coações para entregar o dinheiro da tarifa. Esse assunto foi tema de capa da Folha do Boqueirão (Figura 56). Na edição de março de 2000, a reportagem intitulada “Insegurança no transporte coletivo” usou dados do sindicato dos motoristas e cobradores que indicavam o alto índice de assaltos à empresa Carmo, cuja concessão atende os bairros da região sul. Durante cinco meses de 1999, essa empresa teria sofrido mais de um assalto por dia em estações-tubo e linhas

alimentadoras. A matéria termina com o depoimento de um cobrador, aparentemente o mesmo fotografado para a capa e ilustração da reportagem. Esse cobrador havia sido assaltado no feriado de Carnaval e, em suas palavras citadas pelo jornal, afirmou: “Levaram 17 reais. Sorte que antes eu tive um pressentimento, coloquei o dinheiro do caixa no cofre e travei”. Ele acrescentou dizendo que “Depois que eles saíram me deu uma tremedeira. Tive que ligar para garagem [sede da empresa] e não acertava o número” (INSEGURANÇA..., 2000, p. 5).



Figura 56: Capa e parte interna do jornal Folha do Boqueirão em mar 1999

Fonte: Acervo BPP.

A situação do trabalho no interior das estações-tubo destacada pelas reportagens e requerimentos citados e as respostas da agência que gerencia o transporte evidenciam os investimentos constantes do poder público na manutenção das formas e transparências aparentes. Nesse contexto, o sofrimento dos/as trabalhadores/as denunciam as dimensões mais opressoras de um dos símbolos da cidade moderna, ecológica, da “capital social”⁷¹. Se há um horizonte de transformação, ele é provocado pela própria luta e resistência dos/as trabalhadores/as, dos movimentos populares e das pessoas que atacam diretamente, material/visual e simbolicamente os artefatos⁷². As relações de poder que organizam e

71 “Capital social” foi o lema usado pela campanha do prefeito Cassio Taniguchi como candidato à reeleição no ano de 2000.

72 O “vandalismo” também poderia ser lido como uma forma de ataque à gestão e operação do transporte coletivo curitibano. Em 2008, os dados sobre vandalismo nas estações-tubo indicavam a média de 60 vidros quebrados e estilhaçados por mês, além de “catracas arrebentadas, normalmente a chutes e pontapés” e ações “contra o vidro de proteção ao cobrador, portinholas de acesso para deficientes e peças metálicas da estação” (VANDALISMO..., 2008)

mantém o sistema de transporte na cidade, ao mesmo tempo em que permitem algumas alterações, procuram impedir transformações mais radicais.

Os cobradores e cobradoras do tubo, ao buscarem transformar a tecnologia que envolve e constrange seus corpos e movimentos, colocam em questão seu próprio papel como trabalhadores no interior de um sistema que busca anexá-los como dispositivos programados para gerarem mais valia aos empresários do transporte. São os corpos dos/as motoristas e cobradores/as do transporte coletivo que sofrem o choque das disputas entre os interesses públicos e privados, na negociação do tempo, dos acessos e do espaço num sistema tecnológico que não consegue comportar a liberdade e a dignidade humanas de forma plena⁷³.

A implantação e expansão do sistema de embarque pelas estações-tubo ao longo das décadas de 1990 e 2000 em Curitiba foram envolvidas numa concepção que incorporava a exploração privada do transporte e uma gestão urbana baseada no marketing/espetáculo⁷⁴. Os novos artefatos foram percebidos pelos potenciais ou utilizadores/as frequentes do transporte coletivo como um processo de criação de imobilidades na cidade.

No entanto, perceberam também as fraturas e fragilidades que, se tensionadas de modo tático, poderiam dar vazão à criação de mobilidades possíveis ou imaginadas. As invasões aos tubos continuaram a acontecer, apesar das medidas tomadas pela URBS no sentido de criminalizar os/as estudantes. Em uma reportagem feita em 2011, o jornal *Tribuna* publicou fotografias de estudantes de uma escola estadual que entravam em uma estação tubo por volta do meio dia (Figura 57). Os dados fornecidos pela URBS à reportagem eram de que, todos os dias, uma média de 400 pessoas entrava nas estações sem pagar a tarifa “causando prejuízo de R\$ 24 mil mensais para as empresas”. Segundo reportagem, a maior incidência continuava sendo em locais próximos a colégios estaduais no período da manhã e que, de

73 Os cobradores e cobradoras de ônibus ocupam um dos lugares mais desconfortáveis no conflito de interesses do transporte coletivo. São, inclusive, penalizados quando sofrem assaltos ou não conseguem impedir a entrada de passageiros sem o pagamento da tarifa. Uma reportagem do *Jornal do Bairro Alto*, baseada no relato de um desses trabalhadores, transcreveu a seguinte fala: “O passageiro também deve entender o lado dos profissionais. Nós sofremos muitas pressões. Pelas regras da empresa se um ônibus é assaltado, o cobrador paga o valor acima de R\$30. Se a gente deixa uma criança maior de cinco anos passar por baixo da catraca a multa é de R\$100. Fora a pressão do trânsito e do horário” (COBRADOR..., 2002).

74 De acordo com Sánchez (1999, p. 125) “O estudo das imagens através do tempo, no caso de Curitiba, mostra-nos que de fato houve um esforço de reciclagem permanente: nos anos 70, Curitiba era a ‘Cidade Modelo’, a ‘Capital Humana’; para fins dos anos 80 passa a ser a ‘Capital da qualidade de vida’; a princípio dos 90 começa a afirmar-se como a ‘Capital Ecológica’. Já agora, rumo ao fim dos anos 90, com a chegada das novas empresas automotoras e com a requalificação tecnológica da cidade voltada para os serviços e indústrias de software e tecnologia de ponta, já é possível identificar uma nova relocação do discurso e das imagens: haveria agora uma certa relativização do discurso ambiental com uma correlata passagem da ‘Capital Ecológica’ para a ‘Capital Tecnológica’”.

acordo com funcionários, os/as estudantes “incentivam outros a pularem a catraca” e “não se intimidam nem com a presença de fiscais da Urbs” (KIATKOSKI, 2011).



Figura 57: Fotografia de estação tubo

Publicada na reportagem “Garotos são flagrados invadindo estações-tubo em Curitiba”

Fonte: Jornal Tribuna do Paraná. Disponível em: www.tribunapr.com.br/painel-do-crime/garotos-sao-flagrados-invadindo-estacoes-tubo-em-curitiba/. Acesso em: 15 set 2016

As assimetrias e desigualdades apontadas pelos movimentos sociais e os usos cotidianos estiveram incorporadas na materialidade e visualidade do transporte, mas também estão relacionadas ao espaço na cidade de Curitiba. No próximo capítulo, a partir dos mapas do transporte, buscamos compreender como técnica e espaço se constroem, nos objetos e ações que são materializados pela produção histórica da realidade⁷⁵. Nessas relações, o território é entendido “como um palco, mas também como um figurante, sociedade e território sendo simultaneamente ator e objeto da ação” (SANTOS, 2002, p. 100). A partir dessa compreensão, que orientou a seleção e análise de nossas fontes, propomos outro contraste entre as representações oficiais do transporte coletivo e aquelas produzidas pelas pessoas que utilizam o transporte no sentido de incorporar suas demandas ou apontar insuficiências.

⁷⁵ De acordo com Santos (2006), “técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem [sic] realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço”. Para esse autor, tanto as técnicas foram negligenciadas nos estudos sobre o espaço geográfico quanto o espaço não aparece articulado aos estudos sobre a técnica e a tecnologia.

4 CARTOGRAFIAS DA (I)MOBILIDADE

*O Chefe tinha na verdade um problema intelectual: não conseguia diferenciar a realidade da representação da realidade. Depois de, em tempos de seca, tomar a decisão de escrever com a caneta: «Chuva!», por cima do território mais necessitado de água era com absoluta estranheza que verificava, mais tarde, que, de facto, não chovera nessa zona. Não deixando de pensar em qual dos seus adversários poderia estar a boicotar a sua acção enérgica, o Chefe murmurava, intrigado, para si próprio:
- Mas se eu escrevi «chuva» no mapa...*

Gonçalo M. Tavares, O Senhor Kraus

Este capítulo é dedicado a uma produção visual/material ligada aos trajetos do transporte coletivo no espaço urbano: os mapas, esquemas e croquis. Essa produção cartográfica, identificada durante o levantamento de documentos públicos, foi um recurso utilizado pelos gestores e utilizadores do sistema para argumentar suas maneiras de conceber o transporte coletivo curitibano.

O texto inicia com apontamentos sobre os mapas de transporte urbano em geral, enfatizando as escolhas envolvidas na sua produção e o envolvimento das materialidades e visualidades nos usos cotidianos. Em seguida, faço uma análise de alguns mapas oficiais do transporte em Curitiba que serão contrastados aos croquis anexos aos requerimentos da CMC com pedidos por melhorias em itinerários dos ônibus da cidade.

Podemos, então, compreender as linhas dos mapas, esquemas e croquis do transporte urbano como a representação e, ao mesmo tempo, a construção de trajetos definidos por escolhas e disputas no campo técnico e político, que também são carregados de história e que participam do tecido urbano e da cultura das pessoas que fazem a cidade. São caminhos e pontos que representam paradas e paragens⁷⁶, lugares de origem, passagem, destino e cruzamento com outros caminhos possíveis.

A preocupação com as cartografias foi iluminada por textos de Monsaingeon (2011) e O'Rourke (2016) que compreendem o *mapping* como uma “operação de ficção” (2011, p.11) ou “uma maneira de localizar-nos no mundo, permitindo-nos dar sentido à nossa situação e agir sobre ela” (2016, p. xviii), mas fomos especialmente inspirados por uma pergunta de Martín-Barbero (MARTÍN-BARBERO, 2002) no início de “Ofício de

⁷⁶ Paragens podem ser os espaços de mar acessíveis à navegação, mas em Portugal também significam os pontos de parada dos autocarros (ônibus), ou dos elétricos (bondes movidos à eletricidade). (In: Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [online], 2008-2016, Disponível em: www.priberam.pt/dlpo/paragem. Acesso em 07/01/2017.

Cartógrafo”: “Mas quem disse que a cartografia só pode representar fronteiras e não construir imagens das relações e dos entrelaçamentos, dos caminhos em fuga e dos labirintos?”. Por fim, foi a noção de território que nos ajudou a compreender a relação das pessoas com as mobilidades e imobilidades cotidianas, no sentido que as representações da população remetem ao espaço e ao tempo usados e vividos⁷⁷.

4.1 MAPAS DE TRANSPORTE URBANO

A produção de mapas para um sistema de transporte é especialmente motivada pelo objetivo de facilitar a locomoção de seus utilizadores, mas não é a única razão para a existência dos mapas e para sua importância na mobilidade em espaços urbanos. Os mapas também podem ser pensados na sua relação com o projeto de “tornar visível o invisível”, de dar forma a uma realidade abstrata, mesmo quando é uma informação “fiável, enganadora ou imprecisa” (MONSAINGEON, 2011, p. 11).

Mapas de transporte urbano podem não ser tão úteis para auxiliar os deslocamentos das pessoas pela cidade no sentido em que são também resultado de diferentes processos de construção envolvendo intenções, valores e modos de conceber o transporte e a cidade. Assim, as decisões sobre para que e para quem eles são feitos, sobre como e onde essas visualidades e materialidades circulam e de que maneira devem ser utilizadas, vão depender de quais atores e interesses estiveram envolvidos na sua produção e de como ela aconteceu.

O famoso mapa do metrô de Londres, por exemplo, foi produzido na década de 1930 e articulado a uma série de projetos que buscavam constituir uma identidade do transporte público e a sua compreensão como um sistema integrado. A construção de uma imagem uniforme do sistema, empreendida pela *London Transport* e o consórcio do *Underground Electric Railways of London*, esteve relacionada aos efeitos da absorção de centenas de empresas que forneciam os serviços de bonde, ônibus e metrô na cidade entre 1906 e 1933. Para que a fusão de diferentes serviços e empresas fosse efetivada e comunicada de forma mais clara, a política de design da *London Transport* buscou atribuir noções de harmonia, ordem e integridade às estações, ônibus e equipamentos de sinalização (Forty, 2007).

⁷⁷ A ideia de espaço e tempo vivido eu devo ao texto de Henri Lefebvre (2012), mas foi o conceito de território elaborado ao longo da obra de Milton Santos (SANTOS, 2002) que articulamos com mais força às análises das fontes.

Nesse contexto, um novo mapa para o metrô de Londres, foi apresentado por Harry Beck em 1931 e se diferenciava dos anteriores porque estabelecia outra relação com a geografia da cidade, simplificando a representação dos trajetos (Figura 58 e Figura 59). O historiador britânico Adrian Forty (2007) considerou o mapa de Beck, em comparação aos mais antigos, “altamente enganador”, argumentando que a opção por reorganizar as linhas em eixos horizontais, verticais e ângulos de 45°, aumentando a distância entre as estações do centro e diminuindo as da periferia, resultava numa distorção da realidade geográfica da cidade. De acordo com o autor, essa simplificação e o ocultamento das dificuldades nas trocas entre linhas diferentes poderia induzir as pessoas a fazerem viagens que não fariam caso fossem informadas da real distância e complexidade do sistema. Forty (2007) ainda acrescenta que esse mapa do metrô teria sido o mais influente e persistente meio para mudar as ideias que as pessoas tinham sobre Londres e que sua simplicidade e legibilidade teriam contribuído para fortalecê-lo como símbolo (imagem mental) da própria cidade.



Figura 58: Mapa do metrô de Londres em 1928, projeto de F. H. Stingemore.

Fonte: Daily Mail, 2012. Disponível em: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2212174/Maps-Londons-Tube-network-expanded-changed-past-century.html>



Figura 59: Mapa do metrô de Londres em 1933, projeto de Harry Beck.

Fonte: Daily Mail, 2012. Disponível em: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2212174/Maps-London-Tube-network-expanded-changed-past-century.html>.

O mapa simplificado de Harry Beck assemelha-se a um diagrama de circuito elétrico. Beck era um jovem engenheiro empregado da London Transport e sugeriu essa versão simplificada em 1931, quando se buscava na empresa uma solução para fazer caber toda a representação do sistema em um mapa de bolso. Ao ignorar a geografia da cidade, foi possível construir uma representação simplificada da localização das estações e as conexões entre as diferentes linhas, mesmo que não correspondesse com a real distância entre elas ou com a localização precisa das estações no espaço (GLANCEY, 2015). Esse mapa foi inicialmente rejeitado pelo departamento de publicidade da London Transport por ser considerado demasiado radical. Foram os testes feitos com 500 cópias do mapa, distribuídas em algumas estações em 1932, que provaram essa ser uma alternativa viável. No ano seguinte, 700.000 cópias foram impressas (TFL, 2016). Na versão de Harry Beck, apesar das distorções geográficas, a representação do rio Tâmisa sempre esteve em todas as edições. Em 2009 uma proposta mais “limpa” apareceu sem o rio e sem a demarcação das zonas tarifárias. Após forte pressão popular e da mídia, ambas as informações voltaram aos mapas do tube nas impressões seguintes (SINCLAIR, 2009) (Figura 60). Ou seja, a construção das materialidades e visualidades desses mapas também acontece num processo em que as pessoas que usam buscam adaptá-los aos seus desejos e necessidades.



Figura 60: Mapa do metrô da cidade de Londres em dezembro 2016.

Fonte: Transport For London (2016).

Essa narrativa sobre o mapa do “tube”, além de permitir observar a influência que ele exerceu nos mapas de transporte de outras cidades do mundo, nos convida a refletir sobre como suas materialidades e visualidades são resultado de processos sociais, políticos e econômicos e que, apesar de carregarem consigo o objetivo comum de indicar caminhos a percorrer, também atuam como símbolos da cidade e do transporte que representam. E assim, são também objetos de contemplação, carregados de histórias e memórias, de trajetórias possíveis e impossíveis (Figura 61). Nesse sentido, constroem diferentes experiências de mobilidades e imobilidades no espaço urbano (Figura 62 e Figura 63).



Figura 61: Mapa da rede de autocarros (ônibus) em Lisboa, déc. 1950. Museu da Carris.
 Fonte: Fotografia da autora (2015)

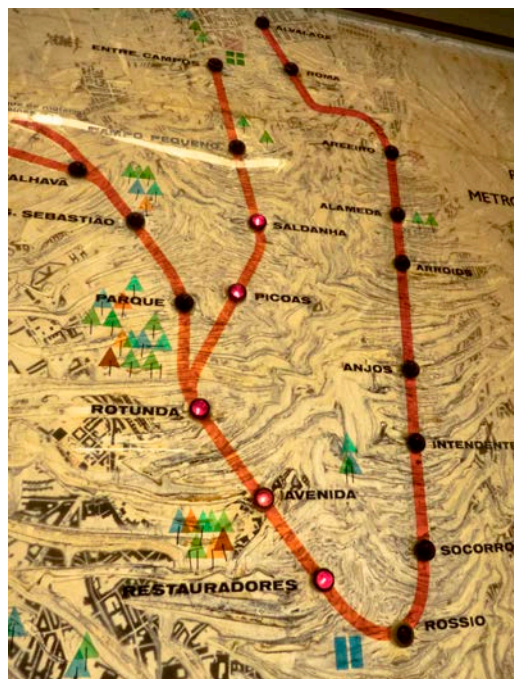


Figura 62: Painel Sinóptico de Diagrama de Rede, Metro de Lisboa.

Colocado em uso na estação do Rossio a partir de 1972. Os utilizadores deveriam pressionar os botões correspondentes ao início e ao fim do percurso desejado e o percurso era sinalizado por pequenas luzes no mapa.
 Fonte: Museu da Carris. Foto da autora (2015).



Figura 63: Mapas na parte interna de um *tram* na cidade de Colônia, Alemanha.

Fonte: Fotografia da autora (2015)

Em sua análise dos mapas do sistema de ônibus Transmilenio, na cidade de Bogotá, Colômbia, Pineda (2011) concluiu que o mapa de transporte vai além da representação de um sistema, ou da intenção de facilitar a navegação dos usuários. Mais do que representar algo que está "lá fora", os mapas seriam "acordos precários e instáveis entre atores em um sistema, são representações provisórias e também constituem o próprio sistema" (PINEDA, 2011, p. 80). Essa afirmação tem base na investigação que esse autor fez sobre o processo de design do mapa e da comunicação visual do Transmilenio entre os anos de 2004 e 2005 (PINEDA, 2011). Com o crescimento das linhas de ônibus, os mapas do sistema eram cada vez mais carregados de informação. Assim, no projeto de uma nova representação que desse conta do problema, foram envolvidos dois grupos de *experts*. Um dos grupos, apoiado por uma consultoria britânica, partia do referencial dos estudos de comunicação, enquanto o outro, ligado à gestão do Transmilenio em Bogotá, estava preocupado com as questões operacionais do sistema.

Os resultados dessa pesquisa mostram que, ao discordarem quanto à visão de usuário ideal e quanto à concepção do sistema, as equipes ligadas ao mapa do Transmilenio

produziram dois tipos de comunicação visual. A proposta dos *experts* de comunicação, foi um mapa simplificado do sistema que, à medida que as pessoas navegassem por ele, receberiam informações mais detalhadas sobre os próximos destinos (Figura 64). Já a proposta dos *experts* operacionais tinha o objetivo de mostrar toda a complexidade do sistema em um único material gráfico (Figura 65). Para esses, os usuários deveriam se acostumar ao complexo gerenciamento do sistema que, para eles, era o que fazia o Transmilenio tão eficiente. O autor concluiu que esse processo de negociação do mapa do sistema, também acabava envolvendo o design do próprio sistema. E que o próprio mapa, das diferentes maneiras em que foi concebido, acabava por constituir o transporte e a própria cidade que ele busca representar (PINEDA, 2011).

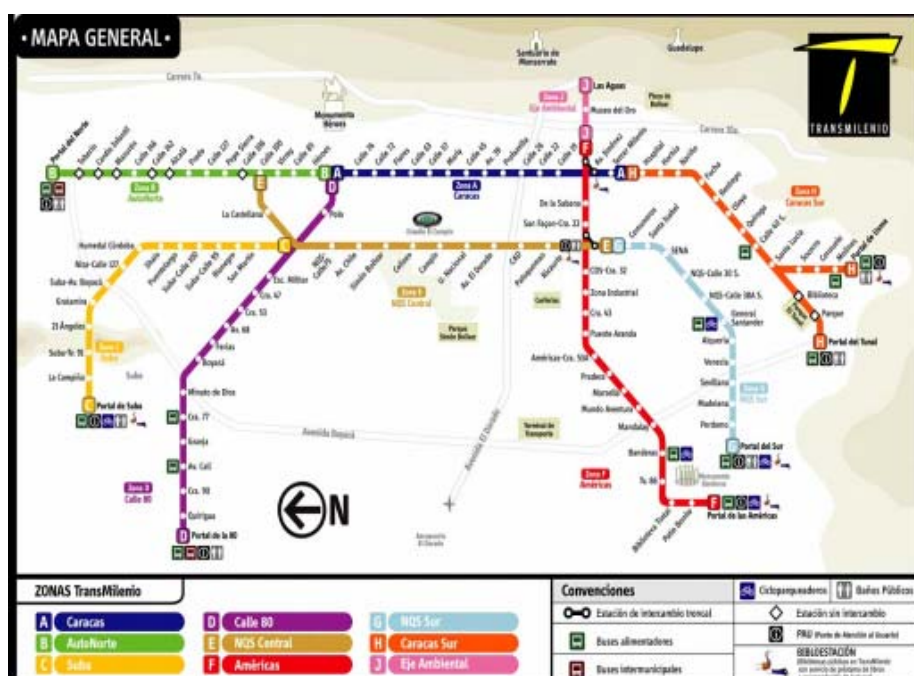


Figura 64: Mapa do sistema Transmilenio em 2005

Fonte: PINEDA, 2010

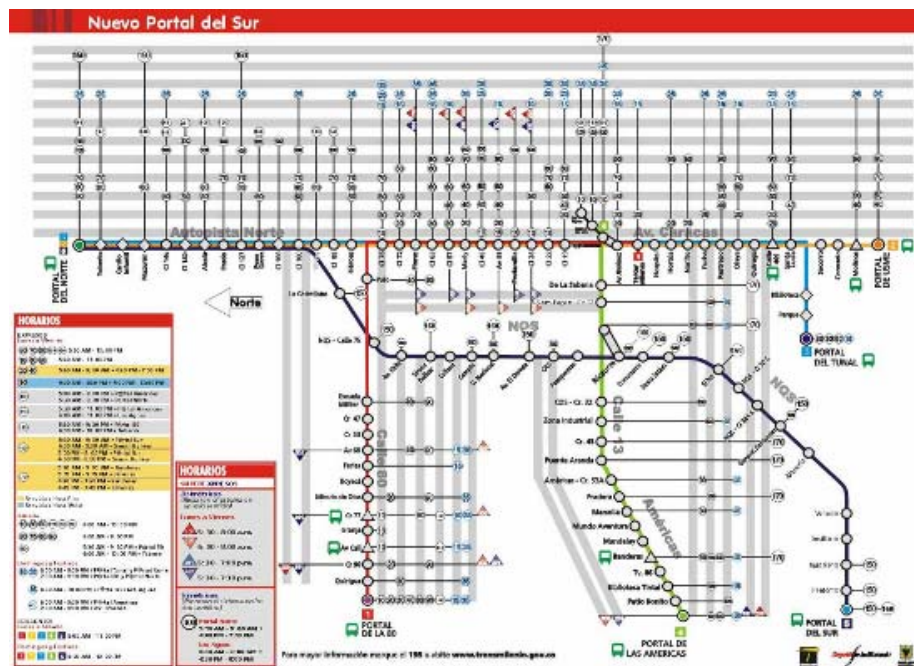


Figura 65: Mapa do sistema Transmilenio em 2004

Fonte: PINEDA, 2010.

Os mapas podem ser pensados como representações que também “são” aquilo que buscam representar. Neles, as relações que ora aproximam ora alheiam seus habitantes do sistema de transporte também se fazem presentes. Assim, as intervenções na materialidade dos mapas, também poderiam ser pensadas como maneiras de corrigir distorções e ausências dos mapas ou problemas com a própria cidade e seu sistema de transporte.

Usados pelos gestores do transporte como símbolos, como maneira de falar sobre sistemas complexos, modernos, inteligentes, ao irem a público também sofrem as ações da população, que os utiliza ou não conforme o esperado, podendo desviar a sua função original ou empregá-lo como suporte para protestar, reivindicar e indicar demandas (Figura 66).



Figura 66: Intervenção com a inscrição “O Povo Passa fome” em mapa do transporte num ponto de ônibus da cidade de Lisboa.

Fonte: Foto da autora (2015).

Em Curitiba, identificamos duas situações de ações utilizando o mapa de transporte como suporte, uma delas apontada por Manoel Coelho, projetista responsável pela comunicação visual dos ônibus expressos durante a segunda gestão de Jaime Lerner:

(...) nós criamos, entre outras coisas, um mural junto aos abrigos de ônibus onde estava todo o roteiro das linhas de expresso (...), eu criei um slogan “Curitiba Para Todos”, justamente por causa da crítica que o Jaime havia tido na primeira gestão, de que tinha sido prefeito só do Centro. Então, ele veio com o slogan “Curitiba Para Todos” (...). Então, foi feito um esquema para se utilizar aquela simples placa de concreto com o mapa do sistema de transporte urbano, mas infelizmente, houve atos de vandalismo e não se prosseguiu mais com a idéia, veio uma outra administração que não prosseguiu com o uso daquele sistema (IPPUC, 1991, p. 198).

Os chamados “atos de vandalismo” são tratados nesse trabalho como usos não previstos ou não desejados por quem produz os artefatos. Assim como no capítulo anterior, vimos que a ideia de vandalismo é empregada pela mídia hegemônica como a forma “errada” de utilizar os artefatos urbanos. No entanto, consideramos que as escolhas envolvidas nesse tipo de intervenção não é sempre uma decisão ingênua e desinformada, e pode ser interpretada como ato político.

A situação seguinte, por exemplo, é uma fotografia publicada na página de um artista de rua de Curitiba chamado Baycroc. Na Figura 67, uma foto em tons de cinza com quatro assinaturas de grafite (*tags*) sobre o mapa de um ponto de ônibus de Curitiba. A

imagem foi publicada em 11 de abril de 2015 com as palavras chave (*hashtags*) #curitibacool #curitibanomuro e #grafittycuritiba e possuía 88 “likes” até a data em que esse texto foi escrito.



Figura 67: Tags sobre mapa do transporte num ponto de ônibus de Curitiba.
Fonte: Perfil do artista de rua Baycroc. Instagram (2016)

Dessa maneira, mapas e itinerários de transporte urbano também podem ser usados em práticas artísticas e poéticas urbanas cotidianas e seus intercruzamentos, que as interpretam e colocam como centrais os usos da cidade e suas materialidades e visualidades. E assim, problematizando mobilidades, imobilidades para que caibam outras camadas da vida nos mapas da cidade⁷⁸.

Na obra "La disparition", de 1994, a fotógrafa italiana Paola Di Bello registrou mapas de metrô em estações de Paris, na França, nos locais onde haviam marcas causadas pelos dedos das pessoas que apontavam tocando o local das estações representadas no mapa (Figura 68). A partir dessas imagens, ela compôs um novo mapa com todas essas impressões digitais que remetem aos usos do sistema de transporte. No site da artista, a obra é apresentada com uma citação de George Perec, na qual ele questiona a possibilidade de dar conta, de descrever aquilo que se repete todos os dias, “o banal, cotidiano, o evidente e o comum (...)”. O título da obra, em francês, La disparition (desaparecimento) faz menção ao

⁷⁸ Ao falar sobre as representações do espaço e do risco de “separar a forma do seu conteúdo impuro – do tempo vivido, do tempo cotidiano, dos corpos, com a sua opaca espessura, o seu calor, a sua vida e morte”, Lefebvre (2012, p. 50), comenta a maneira como “a ternura e a crueza de um artista transgridem os limites da imagem. Algo diferente aflora, então, uma outra verdade e realidade que não obedecem aos critérios da exatidão, da iluminação, da legibilidade, da plasticidade. Isto é válido para as imagens tal como para os sons, para as palavras, para os tijolos e o betão, para os signos em geral”.

apagamento das estações causado pelo uso cotidiano dos mapas nas estações do metrô (DI BELLO, 2016).



Figura 68: Paola di Bello, *La dispartition*, 1994, fotografias, 400X450 cm
Fonte: (DI BELLO, 2016)

Dez anos depois, esse trabalho ilustrou a capa da revista italiana de arquitetura *Domus* onde foi considerada “um tipo particular de atlas, no qual o código impessoal da cartografia clássica e milhares de atos subjetivos estão justapostos. Como um remix de um DJ, as rotas dos trilhos do metro são recheadas pelos movimentos dos corpos que viajam por elas (...)” (DOMUS, 2004). Em 2011 o trabalho volta a ser citado e exibido no Museu

Berardo, em Lisboa, como parte da exposição Mappamundi, organizada por Guillaume Monsaigeon. Em 2013 a mesma exposição foi montada na cidade de Toulon, na França.

4.2 OS MAPAS DA RIT

Na década de 1970 foram desenvolvidos os primeiros sistemas de comunicação visual para o transporte curitibano. Nesse período, foram produzidos mapas e esquemas para linhas específicas, acompanhando a divulgação de seu lançamento (Figura 69). A concepção do transporte coletivo curitibano como rede surge na década de 1980, com a criação da RIT (Rede Integrada de Transporte). Nesse ano aconteceu a inauguração do eixo Leste do Expresso, que já tinha 13 linhas operando na cidade. A ideia de integração apoiava-se na criação de uma única tarifa para embarque nas linhas do expresso, convencional e alimentador, interligados por terminais fechados. Com a “tarifa social”, produto das negociações entre prefeitura e empresários do transporte, os percursos mais curtos subsidiavam os mais longos sem romper com as áreas de atuação das empresas de ônibus na cidade (CURITIBA, 1980a) (URBS, 1998)⁷⁹.



Figura 69: Fotografia do jornal Folha de Londrina em 1974
Publicada com a legenda: “Elogio às estações de embarque e sua boa orientação”.
Fonte: URBS (2015)

⁷⁹ A manutenção da RIT e a sua integração com a região metropolitana, ou seja, aos municípios que fazem parte da grande Curitiba, não esteve isenta de tensões e conflitos. A questão da tarifa única ainda tem sido objeto de disputas entre a PMC, o governo do Paraná, os municípios da região metropolitana, empresas de ônibus e passageiros (USUÁRIOS..., 2015).

O mapa da Rede Integrada de Transporte teria sido uma das produções visuais/materiais envolvidas na consolidação da imagem da RIT nos anos 1990. Esquemas lineares simplificados, semelhantes aos de metrô, foram produzidos para os itinerários dos expressos e ligeirinhos, mas o mapa da rede manteve o padrão de sobreposição de todas as linhas num mapa da cidade e não sofreu revisões profundas, recebendo alterações no sentido de atualizar itinerários.

Na Figura 70, de um folder de divulgação da linha Ligeirinho Fazendinha, foram apresentados: um esquema linear do itinerário, com os pontos de parada; um recorte do mapa da cidade com a sobreposição do trajeto da nova linha (em negrito), trajetos dos ligeirinhos já implantados e um esquema local, com a representação dos itinerários das linhas que passam pelo terminal do bairro Fazendinha. Todo esse conjunto de mapas busca mostrar as possibilidades de conexão do ligeirinho com outras linhas do sistema de transporte a partir dos terminais.

LIGEIRINHO FAZENDINHA

O Bairro da Fazendinha também está incorporando a revolução que Curitiba criou no transporte de passageiros com o Ligeirinho. A mais nova linha do Ligeirinho vai ligar o Terminal da Rua Carlos Kientz às estações-tubo na Santa Quitéria, na Água Verde, Westphalen e ao ponto final na Igreja de Guadalupe, próximo à antiga rodoviária.

O Ligeirinho traz maior comodidade com uma redução de 40 minutos em viagens de ida e volta ao Centro e ainda maiores possibilidades de integração. Na estação-tubo da Santa Quitéria o passageiro pode trocar para a linha Inter 2; na Água Verde e Westphalen o usuário pode passar para as linhas Norte-Sul e Silo Cercado. E uma frota de dez veículos que vai ter frequência média de 5 minutos. Também na Fazendinha, portanto, o usuário vai poder fazer como tantos curitibanos que deixam o carro em casa e rodam, pela cidade de Ligeirinho.

Uma nova etapa na história do transporte coletivo do Bairro da Fazendinha está começando neste mês de agosto. Com o Terminal de Transporte da rua Carlos Kientz e o Ligeirinho, além de uma série de opções de novas linhas e possibilidades de integração, o bairro vai ganhar em dinamismo e comodidade, além de economizar tempo e dinheiro. Com o Terminal e o Ligeirinho, finalmente a Fazendinha vai fazer parte da Rede Integrada de Transportes (RIT) e, com isso, uma boa parte dos seus moradores vai poder se deslocar para o trabalho ou escolas pagando uma só passagem mesmo que usem várias linhas diferentes.

LIGEIRINHO: UM NOVO CAMINHO PARA QUEM ESTÁ EM TRÂNSITO PARA O FUTURO

FAZENDINHA SANTA QUITÉRIA ÁGUA VERDE WESTPHALEN GUADALUPE

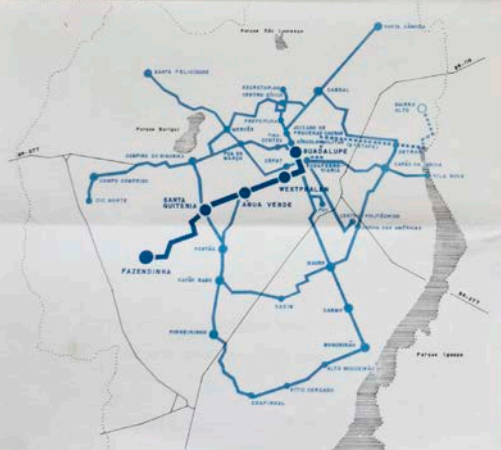
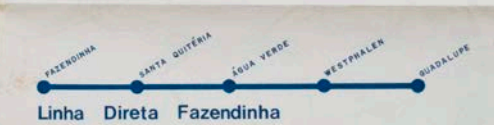
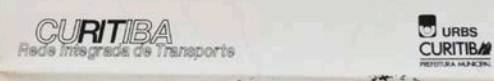
Linha Direta Fazendinha

CURITIBA
Rede Integrada de Transportes

URBS CURITIBA
PREFEITURA MUNICIPAL

Fazendinha

Agora tem um Terminal e o Ligeirinho para você


ESQUEMA LOCAL

O QUE MUDA

As linhas convencionais Santa Amélia, Santa Helena, Fazendinha, Frigorífico Santa Helena, Casaú, Itatiaia, Parati e Porto Belo serão transformadas em alimentadoras. Isso quer dizer que elas vão levar passageiros até o Terminal de Transporte e de lá vai partir uma linha tronco em direção ao Centro, com ponto na Praça Rui Barbosa, também com o nome da Fazendinha.

Além disso, a URBS está estendendo a linha do Interbarrios IV e V até o Terminal, por onde ainda vai passar também a linha Expresso do Trabalhador. Com isso, o bairro ganha três novas oportunidades de integração, através dessas linhas, com o restante da cidade. Também haverá o funcionamento de uma linha ligando o bairro do Portão à Fazendinha.

As modificações que estão sendo promovidas vão dar uma guinada para melhor no transporte do bairro onde 45 mil pessoas usam ônibus diariamente. O Terminal e o Ligeirinho aumentam a segurança, reduzem os custos com transporte e vão fazer o morador da Fazendinha chegar mais cedo em casa. A linha tronco Fazendinha vai operar com uma frota de 24 ônibus e uma frequência média de 2,5 minutos.

PLANTA DO TERMINAL

LEGENDA

- LIGEIRINHO
- ALIMENTADOR
- CONVENCIONAL
- INTERBARRIOS
- TRABALHADOR

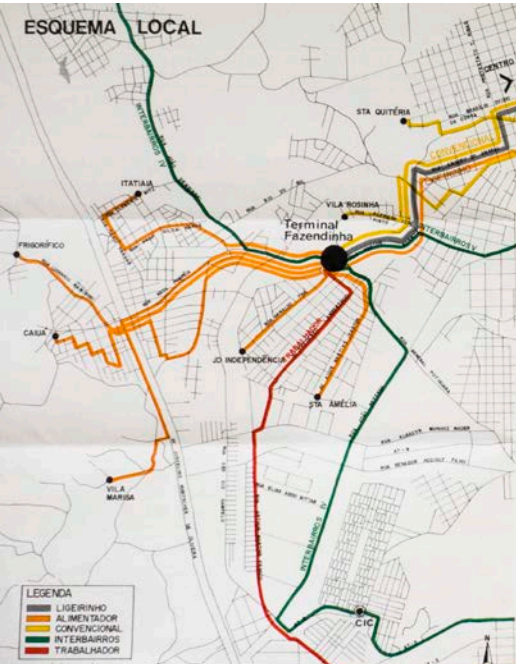






Figura 70: Folder de divulgação da Linha Direta Fazendinha, c. 1992.
Fonte: Arquivo pessoal da autora

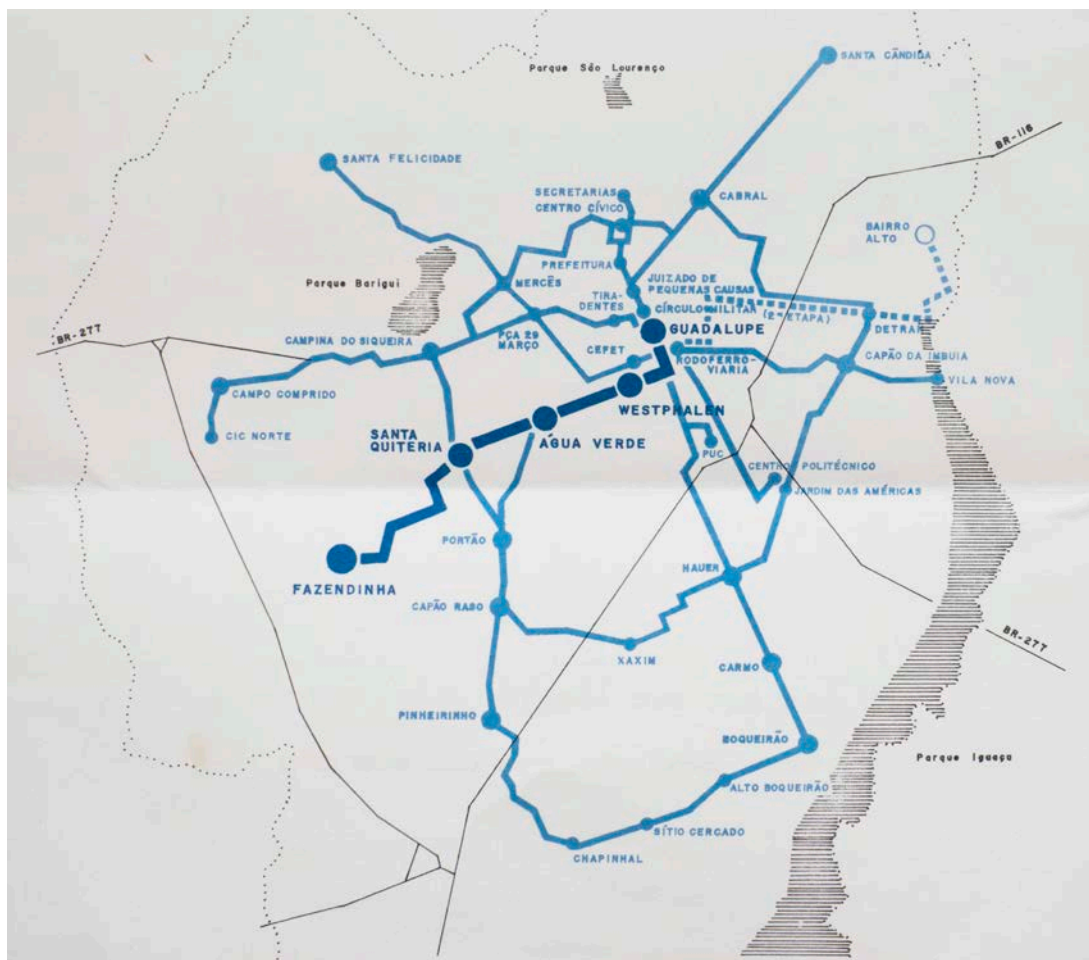


Figura 71: detalhe de folder de divulgação da Linha Direta Fazendinha, c.1992

Fonte: Arquivo pessoal da autora

A representação do itinerário da Linha Direta Fazendinha e sua conexão com as outras já implantadas na cidade foi publicada, sem o mapa de Curitiba, em uma reportagem de jornal, anunciando a inauguração do novo ônibus e do terminal do bairro (Figura 72).

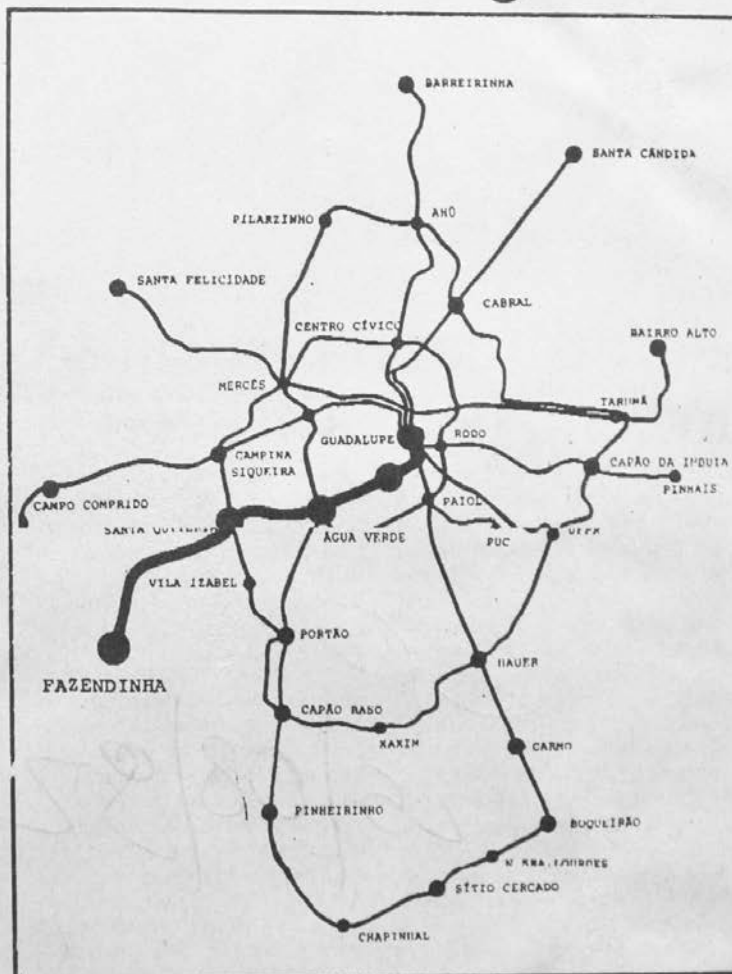
Fazendinha terá linha do Ligeirinho

No sábado, às 10h, o prefeito Jaime Lerner entrega a linha do Ligeirinho e o terminal de transportes da Fazendinha, o bairro de Curitiba que apresenta a maior taxa de crescimento. Com esses novos serviços implantados pela prefeitura, a oferta de ônibus na região será aumentada em mais 35%, atendendo 45 mil pessoas que utilizam diariamente o transporte coletivo.

A mais nova linha do Ligeirinho, a 11ª implantada em Curitiba, contará com uma frota operante de nove veículos que terão uma frequência média de seis minutos a partir do Terminal de Transporte, com ponto final na estação-tubo do Guadalupe, no Centro. Já a linha tronco da Fazendinha, que está substituindo todo o antigo transporte convencional do bairro, agora operando somente como alimentador do Terminal, terá frequência média de 2,5 minutos, só que com ponto final na Praça Rui Barbosa.

Opções

Tanto a nova linha do Ligeirinho como Terminal de Transporte começam a operar no próximo sábado, às 5 horas da manhã. Com a implantação do novo sistema, mais ágil, confortável e econômico, o bairro da Fazendinha terá as seguintes opções de deslocamento: a linha Fazendinha, o Ligeirinho da Fazendinha, o Interbairros IV no sentido Cidade Industrial — Campo Comprido, a linha Expresso dos Trabalhadores, finalmente, a linha Fazendi-



nha-Portão, que liga os dois bairros.

As próximas linhas e terminais de transporte a ser inaugurados, nas próximas semanas, localizam-se na Barreirinha e no Bairro Alto, com o que a Urbs vai completar o acesso à

Rede Integrada de Transporte (RIT) de 90% dos bairros da cidade. Isso significa uma cobertura em que quase todos os habitantes de Curitiba poderão fazer dois ou mais deslocamentos pagando apenas uma passagem.

Figura 72: Reportagem do jornal Estado do Paraná, em 25 de agosto de 1992.

Fonte: Acervo Casa da Memória

A Figura 73 é um folder de divulgação da linha Ligeirinho Colombo-CIC, inaugurada em 1995. O material, comparado ao folder anterior, tem uma impressão mais colorida e traz uma versão mais complexa do mapa da rede, com o trajeto de todas as linhas que circulavam na cidade além do ônibus inaugurado, destacado em traço mais espesso na cor azul. Assim como o encarte anterior, ele inclui um mapa local das linhas da região com acesso ao terminal. Outros dois esquemas representam a localização dos ônibus em dois terminais: Cabral em Curitiba e Maracanã em Colombo, que foram acompanhados por um texto que reforça a integração tarifária.

LIGEIRINHO COLOMBO - CIC

Nossos vizinhos de Colombo passam a fazer parte da Rede Integrada de Transporte Metropolitano. São 70.000 passageiros por dia que serão beneficiados com o pagamento de uma única passagem nas suas viagens para qualquer ponto da RIT em Curitiba, Almirante Tamandaré, Pinhais, Araucária, Aeroporto e centro de São José dos Pinhais.

O ligeirinho fará a ligação direta de 4 em 4 minutos do Terminal Maracanã até o Terminal CIC com paradas no Terminal Cabral, Praça 19 de Dezembro, Praça Tiradentes, Praça Rui Barbosa, Kennedy, Vila Guairá e Terminal Capão Raso.

Haverá também uma linha convencional interligando o Terminal Maracanã ao Terminal Santa Cândida pelo Rio Verde e Olaria e outra linha do Terminal Maracanã até o Terminal Cabral via Bacacheri.

Uma outra linha radial integrada continuará operando do Terminal Maracanã até o centro de Curitiba. A linha Rio Verde irá operar em conjunto com o alimentador Penha até o Terminal Boa Vista e a linha Campo Alto será incorporada ao alimentador Esperança também até o Terminal Boa Vista.

O nosso objetivo é a melhoria da qualidade do transporte, com economia de tempo, mais conforto e menos custo, em respeito aos passageiros.

URBS Urbanização de Curitiba S.A.
Estação Rodoviária - Bloco Central
Fax (041) 232-9475 Tel. (041) 322-4846
CEP 80060-090 Curitiba-PR

Linha Direta Colombo - CIC
ligeirinho para você

Rota Transporte Coletivo BPP

Terminal de Integração

Terminal Maracanã

Nos terminais de integração o passageiro pode trocar para qualquer linha sem o pagamento de outra passagem.

Terminal Cabral

Mapa Local

Linha Direta Colombo - CIC

Figura 73: Folder de divulgação da Linha Direta Colombo CIC em 1995
Fonte: Acervo BPP

Diferente da capa do material anterior, cuja capa foi ilustrada com fotografias do novo ligeirinho, estação tubo e terminal (Figura 70), o folder da linha Colombo-CIC enfatiza a rede de transporte com ilustrações dos veículos que faziam parte do sistema, colocadas sobre uma representação do mapa em tons de cinza claro.

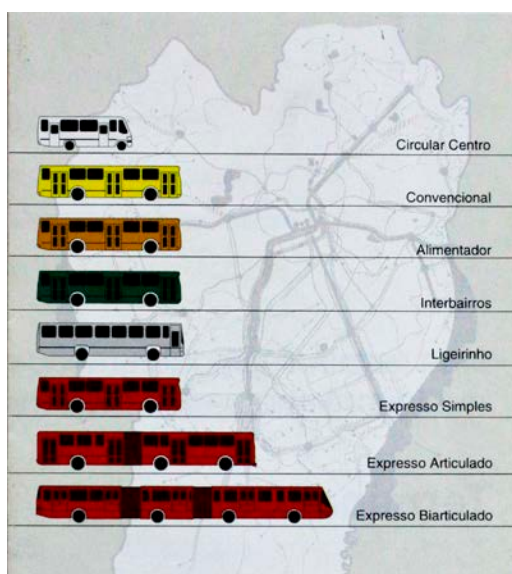


Figura 74: Detalhe do folder de divulgação da Linha Direta Colombo CIC em 1995

Fonte: Acervo BPP

Na parte interna do material, há uma versão ampliada e colorida do mapa da RIT onde é possível ler a articulação da ideia de uma Curitiba constituída e caracterizada pelo seu sistema de transporte coletivo. Na tipografia da palavra CURITIBA, as letras R, I e T foram destacadas em negrito, enquanto no mapa as linhas que desenham os limites da cidade se misturam às linhas que representam os itinerários. Nele, a escolha de se manter fiel às proporções e a geografia da cidade poderia reforçar a ideia de que estão fortemente articulados: a rede de transporte, a cidade e os municípios da região metropolitana que possuem o ônibus Ligeirinho⁸⁰.



Figura 75: Tipografia da palavra Curitiba
Divulgação da Linha Direta Colombo CIC, 1995.

⁸⁰ A inauguração dos Ligeirinhos na região metropolitana esteve ligada à posição de Jaime Lerner como governador do Paraná, entre 1995 e 2003 enquanto Rafael Greca e Cássio Taniguchi foram prefeitos de Curitiba, todos do mesmo grupo político. Durante o governo de Lerner, Taniguchi ocupou a direção da COMEC (Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba) como secretário de Estado de Planejamento.

Fonte: Acervo BPP



Figura 76: Detalhe do mapa folder de divulgação da Linha Direta Colombo CIC em 1995. Fonte: Acervo BPP

Assim, à medida que o sistema de transporte coletivo de Curitiba foi se tornando mais abrangente e complexo, o mapa das linhas de ônibus passou a ser usado como símbolo da RIT. O material de divulgação, impresso a cada lançamento de uma linha de expresso ou ligeirinho, era acompanhado tanto pelo esquema da linha, ao modo dos mapas simplificados de metrô, quanto por uma representação que sobrepunha o trajeto do ônibus e as conexões possíveis com outras linhas ao mapa da cidade (Figura 77). Simboliza assim um sistema integrado, coerente, abrangente e complexo, em que o transporte é também a forma da cidade.

CURITIBA
Rede Integrada de Transporte

LEGENDA

- Expresso Biarticulado Circular Sul
- Expresso Biarticulado
- Expresso Articulado
- Integrado
- Alimentador
- Estação Tão
- Estação Tão com Integração
- Terminal
- Linha Direta Fátima/Itaipava - Tamboara
- Linha Direta Barro Negro
- Linha Direta Colombo/CIC
- Linha Direta Resguard - C. Claro
- Linha Direta Pinheiro - G. Canabral
- Linha Direta Itaipava
- Linha Direta Anjozini
- Linha Direta São Decalvo
- Linha Direta Pinheiro - Campo Comprido
- Linha Direta S. Feliciano - B. Aço
- Linha Direta Barro Negro - G. José
- Linha Direta Assaí - Curitiba
- Linha Direta Campo Largo - Curitiba

BIARTICULADO CIRCULAR SUL

INTERVALOS

DIAS ÚTEIS

05:30 às 08:30	07 em 07 minutos
08:30 às 11:00	11 em 11 minutos
11:00 às 14:00	11 em 11 minutos
14:00 às 16:00	11 em 11 minutos
16:00 às 19:30	08 em 08 minutos
19:30 às 22:00	12 em 12 minutos
22:00 às 23:00	12 em 12 minutos

SÁBADO

05:30 às 08:30	10 em 10 minutos
08:30 às 11:00	10 em 10 minutos
11:00 às 14:00	10 em 10 minutos
14:00 às 16:00	11 em 11 minutos
16:00 às 19:30	11 em 11 minutos
19:30 às 22:00	15 em 15 minutos
22:00 às 23:00	15 em 15 minutos

DOMINGOS E FERIADOS

05:30 às 08:30	13 em 13 minutos
08:30 às 11:00	13 em 13 minutos
11:00 às 14:00	13 em 13 minutos
14:00 às 16:00	13 em 13 minutos
16:00 às 19:30	13 em 13 minutos
19:30 às 22:00	15 em 15 minutos
22:00 às 23:00	15 em 15 minutos

CURITIBA
PREFEITURA DA CIDADE

URBS

Figura 77: Folder de divulgação da Linha Biarticulado Circular Sul em 1999

Fonte: URBS

Na figura a seguir, disponibilizada pelo website da URBS, a transformação da RIT no tempo é representada por mapas sobrepostos por redes de linhas que vão se espalhando pela área de Curitiba e para além dos seus limites (Figura 78).

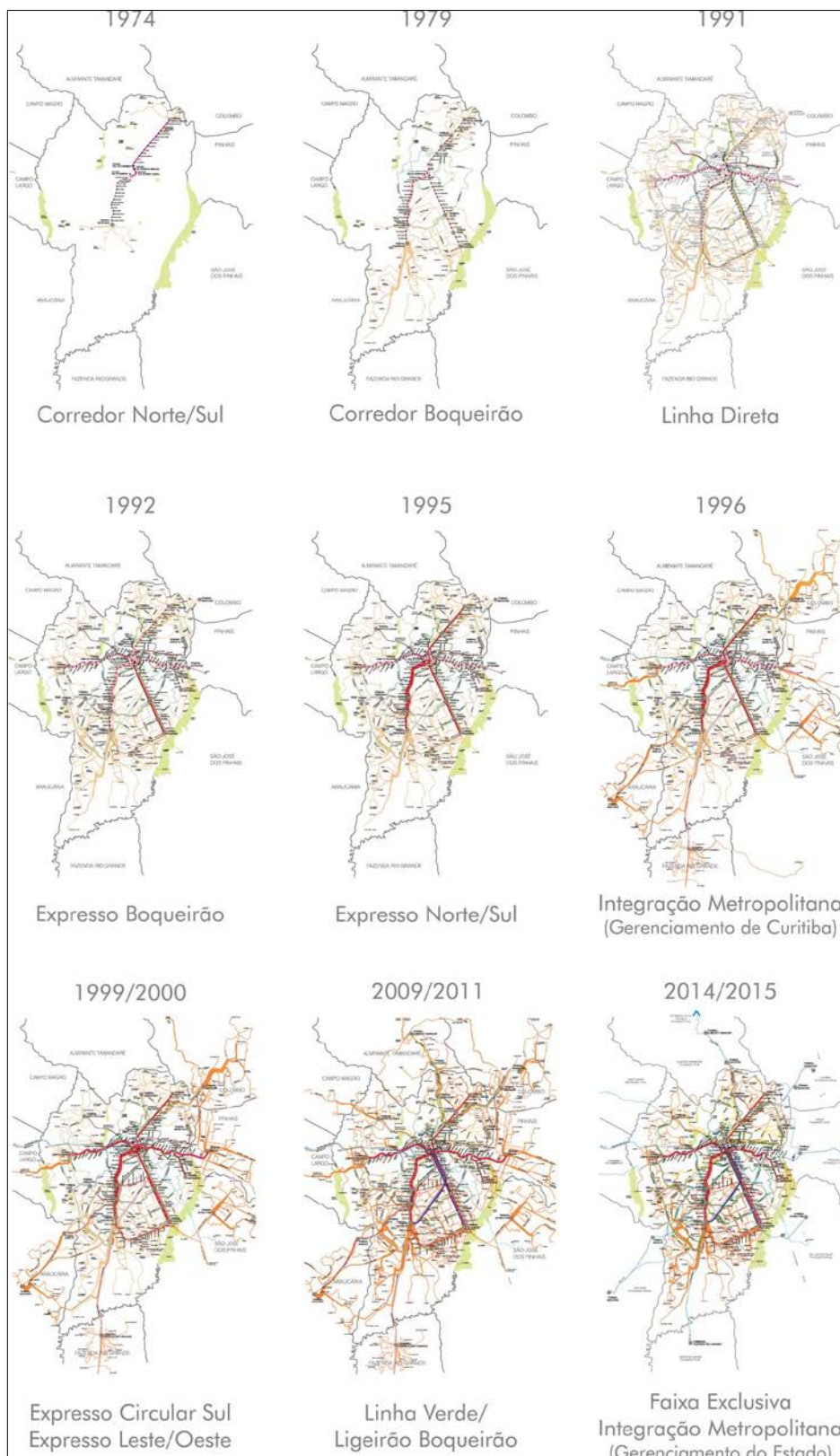


Figura 78: “Evolução da RIT”

Fonte: URBS (2015)

As linhas que se espalham pelo mapa de Curitiba tem um ponto de partida e chegada: a região central da cidade. Como veias e artérias que ligam os membros a um

coração⁸¹. As linhas mais espessas representam os eixos de crescimento desenhados no Plano Diretor (norte-sul e leste-oeste), e o eixo sentido Boqueirão, que foi incluída no sistema em 1979. Algumas são coloridas de acordo com a cor dos veículos: vermelho para o expresso, laranja para os alimentadores, verde para os interbairros, amarelo para os troncais e outras, como as linhas diretas, possuem cores diferentes para cada percurso. No mapa de 1999/2000 tem-se a confirmação do corredor do expresso ligando leste-oeste e a criação de uma "ponte" entre o eixo do Boqueirão e o Eixo Sul, o chamado "Circular Sul". E no mapa de 2009-2011 outra nova ligação entre os mesmos eixos, a Linha Verde, desenhada em azul como a cor dos veículos do "ligeirão". É possível notar, no mapa de 2014, o encolhimento da RIT, que volta a se confinar aos limites de Curitiba a partir da desvinculação do transporte da região metropolitana à capital.

Como mostramos no início desse capítulo, o "fazer caber" sempre foi o desafio dos comunicadores visuais na representação dos trajetos de transporte que ganham maior complexidade à medida que os centros urbanos cresciam. Contudo, a quantidade de informações em uma única mídia poderia confundir a leitura e comprometer a orientação pelo sistema. Com respeito aos mapas da RIT, Somavilla e Padovani (2009), em trabalho que investigou os usos e o design do mapa da Rede Integrada de Transporte, concluíram que a grande quantidade de informações concentrada numa única representação gráfica prejudicava a localização por pessoas que foram entrevistadas em sete terminais de ônibus de Curitiba.

Nesse sentido, o mapa que representa a RIT atua mais como uma representação da complexidade e abrangência da rede de transporte coletivo do que um guia para encontrar caminhos para um destino via transporte coletivo. Da mesma maneira que o caso discutido por Pineda (2011) sobre os gestores da Transmilenio S.A., o enfoque da administração municipal e da URBS tem sido a concentração de todas as linhas que circulam pela cidade em uma única imagem.

81 A espessura das artérias do transporte também é uma constante lembrança do Plano Diretor da década de 1970. Serve como lembrete de que o planejamento dos urbanistas sempre esteve por trás do desenho do transporte, não sem enfrentar resistências e adaptar-se a elas.

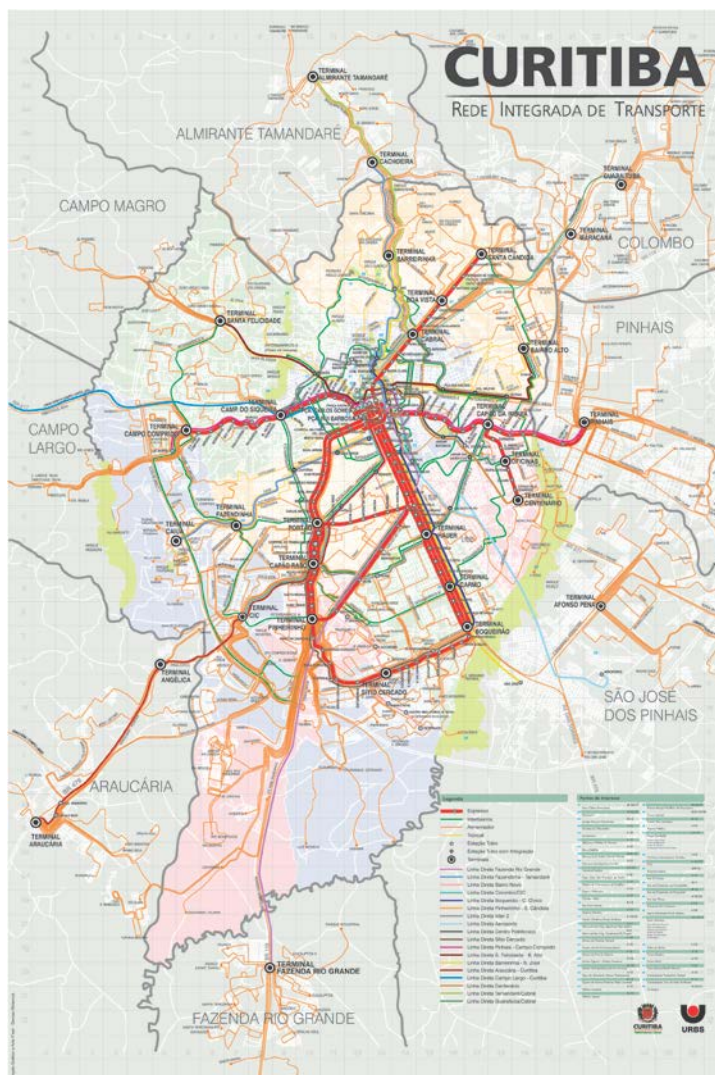


Figura 79: Mapa da RIT em agosto de 2009.
 Fonte: URBS, 2014.

No mapa da figura acima, podemos ler as linhas mais espessas como os corredores dos expressos e, conectadas pelos terminais, saem as linhas alimentadoras e interbairros, que circulam na região mais periférica da cidade. À medida que se afastam do centro, vão se tornando mais escassas e mais finas. As linhas se encontram, como um nó, em pontos pretos contornados por círculos branco e preto, que são os terminais. Essa representação é como uma trama que reveste o espaço, sendo espessa em alguns lugares e mais escassa em outras partes.

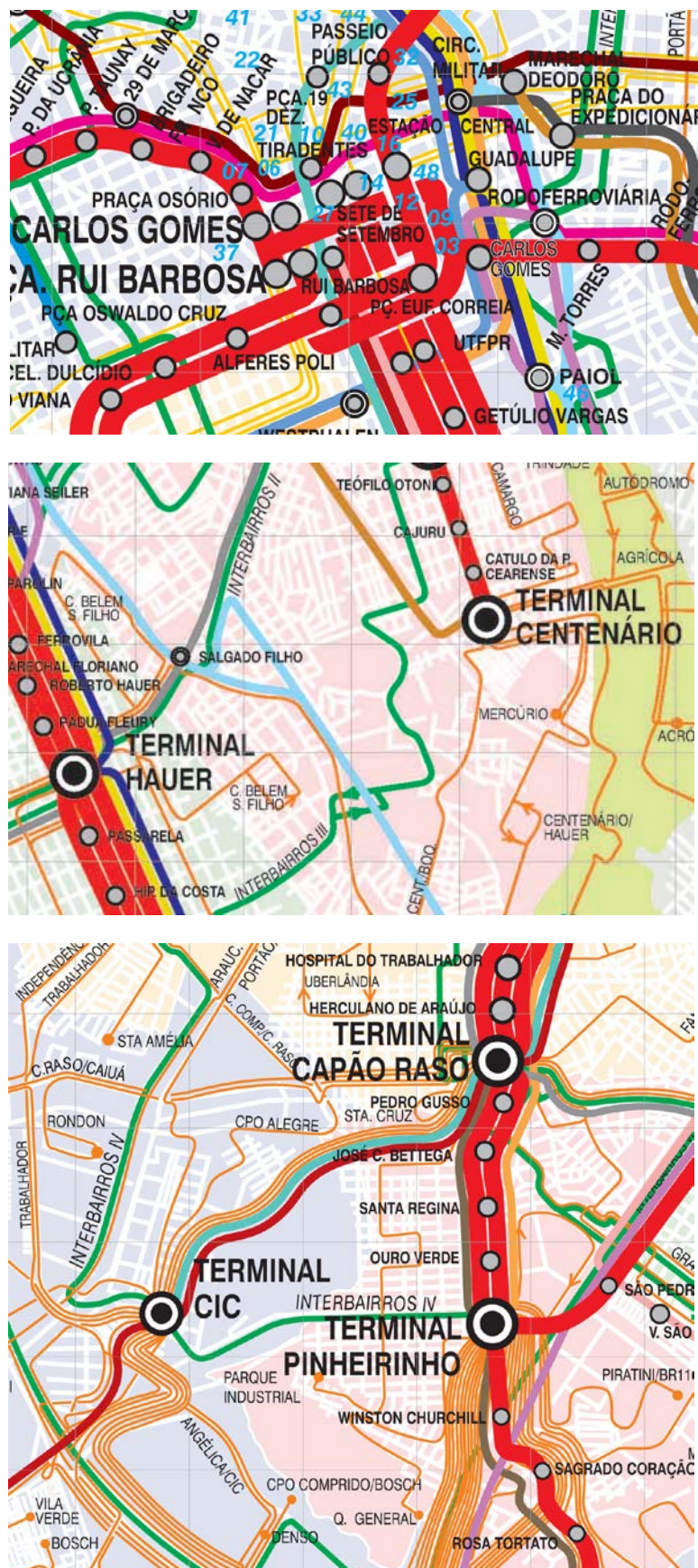


Figura 80: Detalhes do Mapa da RIT em agosto de 2009.
 Fonte: URBS, 2014.

Aproximar o mapa por meio de um “zoom”, que recorta um pedaço da imagem, gera outras imagens que poderiam alimentar reflexões sobre o que existe nos espaços vazios ou naqueles cobertos pela rede de transporte. Esses recortes, nada ocasionais ou desinteressados, dão suporte a uma narrativa preocupada com o que não está aparente nos discursos sobre o transporte curitibano e estimulam perguntas sobre as razões pelas quais existem áreas que são coloridas, enquanto outras são verdes ou cinzentas (Figura 81, Figura 82, Figura 83 e Figura 84). Qual seria a relação desses códigos com as mobilidades e imobilidades, os destinos que são sugeridos ou evitados?



Figura 81: Detalhes de Mapa do Ligeirinho em 1991.

Fonte: URBS, 2014

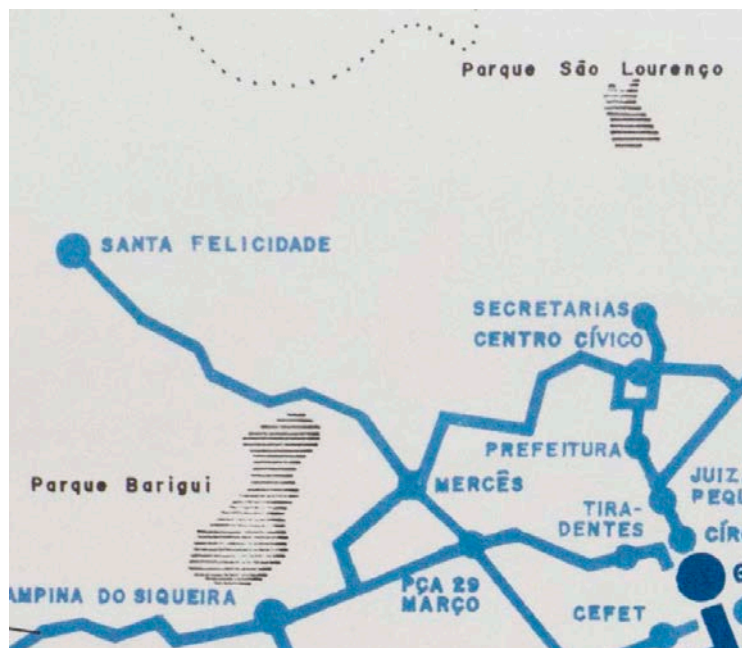


Figura 82: Detalhes de Mapa da RIT em agosto de 2009.
Fonte: URBS, 2014.



Figura 83: Detalhe de folder de divulgação da Linha Direta Colombo CIC em 1995
Fonte: Acervo BPP



Figura 84: Detalhes do Mapa da RIT em agosto de 2009.
Fonte: URBS, 2014.

Observando atentamente algumas áreas desses mapas, é possível notar a indicação de lugares, porque nomeados ou ilustrados, que não pertencem à própria rede. São algumas "áreas verdes" e alguns pontos turísticos da cidade que foram inaugurados na década de 1990, como uma herança deixada pela "cidade ecológica". Conforme chamei atenção no capítulo anterior, o início da gestão Lerner em 1989 levava como mote a Curitiba Capital Ecológica. Segundo Sanchez García, o slogan era parte de um amplo esquema publicitário, que buscava associar a prefeitura à ecologia. Isso pode ser visto na tipografia criada para a marca da cidade, com uma folha verde incorporada ao desenho das letras (Figura 85). Segundo Sánchez (1993, p. 135-139), a marca passou a acompanhar “já nas primeiras semanas de março de 1989, todos os veículos oficiais, cartazes, placas, folders, folhetos e anúncios publicitários”.



Figura 85: Marcas da Prefeitura Municipal de Curitiba
Folders de divulgação do Ligeirinho em 1991, 1992 e 1995, respectivamente.
 Fonte: URBS (2014), arquivo pessoal da autora e acervo da BPP.

A autora acrescenta que, nesse contexto, os parques e praças públicas passaram a identificar a cidade com a ideia de preservação ecológica. Vários deles foram criados durante os anos noventa o que contribuiu para aumentar a proporção de área verde por habitante e colocar Curitiba em índices que legitimavam o discurso ecológico, juntamente com os programas como a reciclagem do lixo doméstico e a construção de ciclovias e o investimento na sua promoção (SÁNCHEZ, 1993).

Mesmo não articulados à rede, no sentido de promover acessos a ela, esses parques são sugeridos como destino final. Se as áreas verdes (sejam de florestas, gramados, jardins ou pastagens) foram escolhidas para estar no mapa, rios e outros marcos de paisagem não aparecem. É como se fosse um mapa "físico" em que os rios foram substituídos pela rede de transporte.

O que existiria, então, nos espaços vazios desses mapas? São habitados? E se sim, o que acontece com a população que vive ali e como acessam a rede de transporte? Um caminho para investigar os vazios no mapa da RIT são os requerimentos legislativos relativos aos pedidos por itinerário e aumento da frota. No período entre outubro de 1999 e novembro de 2001, de 98 pedidos relacionados aos ônibus da capital, 75 referiam às dificuldades dos usuários para acessar as linhas de ônibus em função da distância aos pontos de parada ou ao

intervalo de circulação e a lotação dos veículos. Desses, 57 receberam respostas negativas da URBS⁸². Ao marcarmos no mapa de Curitiba os bairros de onde partem os pedidos por mudança de itinerário, verificamos que são todos próximos aos extremos da cidade, em especial na região leste e sudeste, e em municípios da região metropolitana (Figura 86). Parte desses bairros também coincide com aqueles de infraestrutura e acesso a serviços básicos precários, onde vive a população de menor renda (GHIDINI, 2009). É também possível concluir com esse cruzamento de informações e representações que as regiões mais próximas aos eixos do transporte seriam as mais satisfeitas com o acesso à rede.

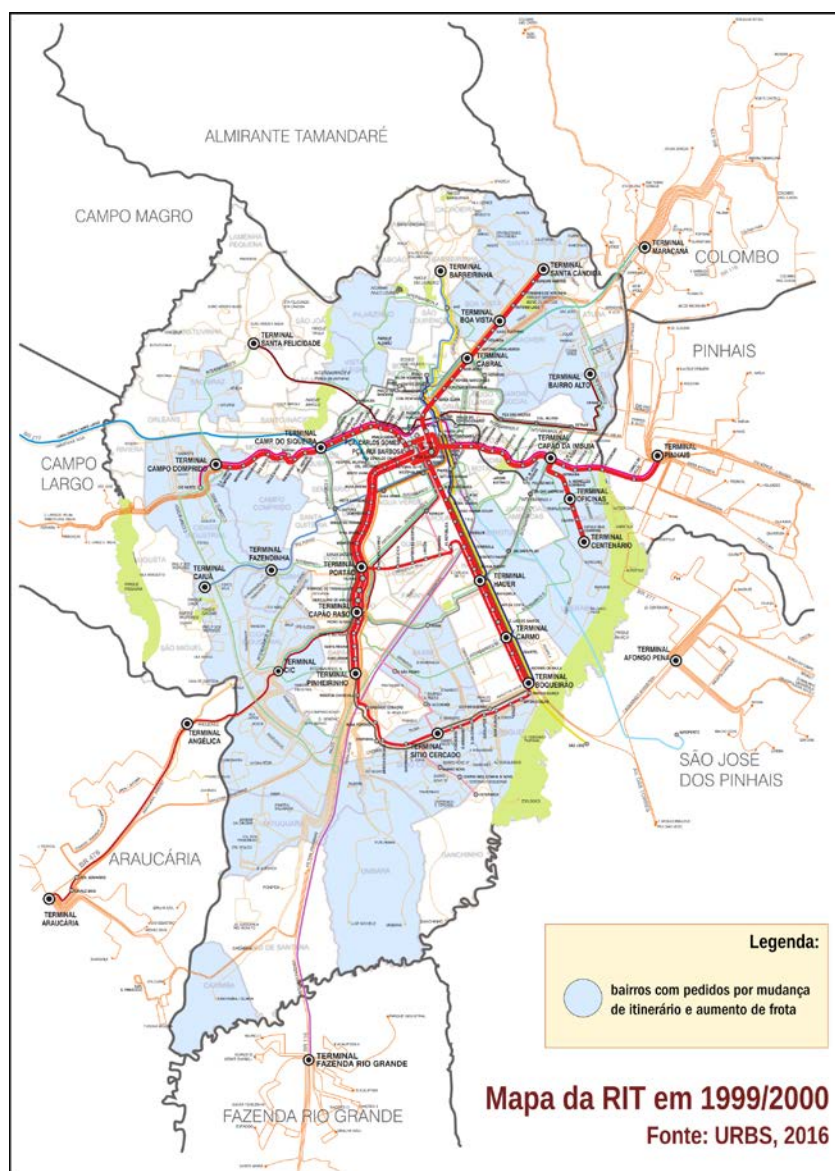


Figura 86: Demandas por mudança de itinerário e aumento da frota.

Fonte: Elaboração da autora com base nos requerimentos da CMC e em mapa da rede fornecido pela URBS.

82 A relação dos requerimentos catalogados pela pesquisa está no Apêndice B.

Apesar de atuar como símbolo do sistema de transporte curitibano, as materialidades e visualidades, o que elas mostram e deixam de mostrar podem orientar reflexões sobre os processos de sua constituição e gestão. A seguir, apresentamos uma dessas reflexões possíveis, a partir dos nomes que receberam as linhas e estações dos ônibus da RIT.

4.3 “O QUE É QUE HÁ, POIS, NUM NOME?”

Além dos mapas, usamos também sinais presentes no próprio itinerário para nos orientarmos pelo sistema de transporte. Os pontos de parada dos ônibus, por exemplo, marcam início, duração e fim de uma jornada e podem ser usados como unidade de medida, como na expressão “desço no terceiro ponto depois do terminal”. Esses pontos são os sinais que nos orientam durante o percurso e indicam para onde vamos e por onde vamos⁸³. Além dos pontos, tomamos outras referências de espaço que não pertencem ao sistema de ônibus, como praças, monumentos, hospitais, escolas, *shopping centers*, igrejas e supermercados. Nesse sentido, os próprios sistemas de transporte são desenhados de acordo com destinos pré-definidos e acabam incorporando as referências espaciais do entorno. Em alguns casos, essas incorporações fazem relação a lugares e coisas que nem existem mais, mas que ainda fazem sentido para as pessoas que vivem a cidade. Em outros casos, a incorporação foi resultado de pressões políticas, econômicas e sociais.

Armando Silva (SILVA, 2006), em seu livro *Imaginários Urbanos*, destaca a importância dos nomes e apelidos para a concepção do território, nomes de lugares e espaços que podem ser os de batismo oficial ou mesmo a negação do “pomposo” nome original que é substituído por um nome mais modesto e alinhado à comunidade. Para esse autor “O território alude muito mais a uma complicada elaboração simbólica que não se cansa de apropriar e voltar a nomear as coisas em um característico exercício existencial-linguístico: aquilo que vivo dou nome; sutis e fecundas estratégias de linguagem”⁸⁴ (SILVA, 2006).

83 Existem linhas de ônibus urbanos que, além de possuírem pontos de parada pré-definidos, podem fazer as paradas para embarque ou desembarque de acordo com a preferência dos/as passageiros/as. Um exemplo é a linha de ônibus (autocarros) “Voltas” da cidade de Odivelas, que conheci durante meu estágio em Portugal. Este autocarro utiliza um veículo pequeno, adaptado a pessoas com mobilidade reduzida, e é usado principalmente por mulheres com crianças e pessoas idosas. O bilhete custa 0,65€, enquanto a tarifa das outras linhas pode custar 2,30€ (pago ao motorista) ou 1,40€ por compra antecipada (valores obtidos nos websites da Rodoviária de Lisboa e da Câmara Municipal de Odivelas, com acesso em janeiro de 2017).

84 Tradução minha para o original em espanhol: “*El territorio alude más bien a una complicada elaboración simbólica que no se cansa de apropiar y volver a nombrar las cosas en característico ejercicio existencial-lingüístico: aquello que vivo lo nombro; sutiles y fecundas estrategias del lenguaje*”.

A estação *Elephant & Castle* na cidade de Londres, por exemplo, tem o mesmo nome de um cruzamento de vias onde foi instalada como parada da *Northern Line* em 1890. Chamada de *Elephant* pelos utilizadores do *tube*, a origem do nome peculiar está envolta por uma série de histórias. Uma das versões argumenta que o nome da localidade vem da fachada de uma antiga taverna onde estavam representados um elefante com um castelo (HARRIS, 2001, p.24).

Em seu trabalho sobre o mapa do sistema Transmilênio em Bogotá, Pineda (2011) destacou as negociações que envolveram os nomes das estações. Segundo o autor, a criação das estações e a produção dos mapas de transporte teriam dado origem a outras formas de se orientar pela cidade. As ruas de Bogotá, desde o final do século XIX, são definidas por números atribuídos como coordenadas em relação às montanhas (as ruas paralelas às montanhas foram chamadas *carreras* e as perpendiculares às montanhas foram chamadas *calles*). Enquanto algumas estações do Transmilênio receberam os números das ruas correspondentes outras foram nomeadas de acordo com locais e construções de referência. Por exemplo, na linha que passa pela Av.Caracas, existe atualmente a seguinte sequência de estações: Marly, AV.39, Calle 26, Calle 19, Tercer Milenio em que Marly é o nome de uma clínica médica e Tercer Milenio é um parque inaugurado em 2002⁸⁵. Pineda (2011) comenta que as estações do Transmilenio passaram a ser tão importantes quanto as ruas para entender a cidade, se localizar e encontrar certos lugares. O autor comenta que durante a fase de projeto, vários planejadores sugeriram que os nomes das estações deveriam estar de acordo com a nomenclatura já usada na cidade. No entanto, outros planejadores e partes interessadas sugeriram que as estações deveriam receber o nome de instituições relevantes, marcos de referência ou outros lugares de interesse na vizinhança. No mapa atual da rede é possível perceber que ambas as soluções foram adotadas.

O mapa da rede de transporte em Curitiba traz, ao lado dos pontos sinalizados nas linhas, os nomes correspondentes aos terminais e estações tubo. As linhas de ônibus também recebem nomes e números, de acordo com a localidade a que se destinam ou por onde circulam. Os terminais são chamados de acordo com os bairros onde estão localizados: "Terminal Campina do Siqueira", "Terminal Bairro Alto", "Terminal Carmo" e as estações tubo recebem nome das ruas e avenidas próximas ou de lugares de referência como "Quartel", "Passarela", "Rodoferroviária", "Parque Iguaçu", etc. As estações-tubo do Ligeirinho também

85 Informações do website do Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá, gerenciado pela Transmilenio S.A. Disponível em: <<http://www.sitp.gov.co>>. Acesso em: 15 jan 2017.

podem ter o nome da vila ou bairro onde estão localizadas, como “Santa Quitéria”, “Xapinhal” e Guaíra”.

Os nomes dados às estações e linhas de ônibus que, como busquei mostrar com os casos de Londres e Bogotá, estão ligados a processos de localização e construção das referências no espaço urbano e, por essa razão, são de interesse tanto das pessoas que habitam a cidade quanto de atores interessados ligados ao poder público e empresariado. O nome no mapa dá legitimidade, faz com que esse lugar exista. E a possibilidade de dar visibilidade aos lugares a partir de sua correlação com o transporte pode fazer com que o mesmo se torne um destino possível para as pessoas. Faz com que seja visto, reconhecido, lembrado. Em Curitiba, os nomes grafados no mapa e nos equipamentos do transporte coletivo, ao mesmo tempo (e não na mesma medida) em que representam o reconhecimento de uma vila ocupada por movimentos sociais, também conferem visibilidade a locais ligados à interesses individuais ou corporativos de ordem econômica e/ou política.

A estação tubo Xapinhal, na linha do Ligeirinho Sítio Cercado, faz menção à vila construída a partir de uma ocupação de moradores que não conseguiam pagar o aluguel em tempos de inflação⁸⁶. Xapinhal foi o nome criado a partir dos três bairros onde viviam os moradores da nova vila: Xaxim, Pinheirinho e Alto Boqueirão. A ocupação ocorreu em outubro de 1988, num terreno que abrange parte dos bairros Sítio Cercado e Pinheirinho, região sul da cidade. Essa ação teria inaugurado uma série de outras ocupações na cidade, amparadas por movimentos populares e alguns vereadores (TONELLA, 2010). A estação tubo “Chapinhal”, corrigida para a grafia correta “Xapinhal” por volta de 2010 ou 2011, foi implantada em meados de julho de 1992 na linha Ligeirinho Sítio Cercado⁸⁷. Outra vila criada no mesmo contexto de ocupações foi a Ferrovila, em setembro de 1991. Segundo Tonella (2010, p.246), essa ocupação foi motivada pela cobrança de uma promessa feita em campanha pelo prefeito Jaime Lerner, que seria a entrega de um lote para cada família. A ocupação da Ferrovila foi coordenada pela União Geral dos Bairros e atravessou longitudinalmente a

86 De acordo com Tonella (2010, p. 244), “não havia qualquer perspectiva de atendimento das demandas por conta de uma política nacional de habitação e, pelo contrário, não havia qualquer linha de crédito para o financiamento de habitações populares. Ao mesmo tempo, o espaço urbano estava intercalado por grandes estoques de terrenos desocupados ou com potencial construtivo ocioso. Registrava-se uma grande oferta de lotes urbanizados, valorizados por sua localização (como na ZR-2), mas com preços de mercado inacessíveis para a população de baixo poder aquisitivo”.

87 A inauguração do Ligeirinho Sítio Cercado foi noticiada pela Gazeta do Povo em 2 de abril de 1992. Em matéria publicada em 11 de junho do mesmo ano, não constavam no mapa da rede as estações do Xapinhal e Bairro Alto. O nome “Chapinhal” (em grafia incorreta) aparece somente 23 de julho de 1992, num mapa que acompanhava reportagem da Gazeta do Povo sobre o Ligeirinho Santa Felicidade. O nome da vila foi grafado incorretamente “Chapinhal” neste e nos mapas subsequentes.

cidade, nas margens dos trilhos da rede ferroviária. De acordo com essa autora “a ocupação adquiriu visibilidade e foi motivo de grande atenção por parte da imprensa, pois não foi concentrada num bairro periférico, a ponto de não incomodar o ritmo cotidiano da metrópole (...)” (TONELLA, 2010, p.246). Assim como aconteceu com a vila Xapinhal, o nome Ferroviária também foi incorporado pelo mapa da rede de transporte de Curitiba, no eixo do Expresso Biarticulado Boqueirão, inaugurado em 19 de dezembro de 1992 (Figura 87).

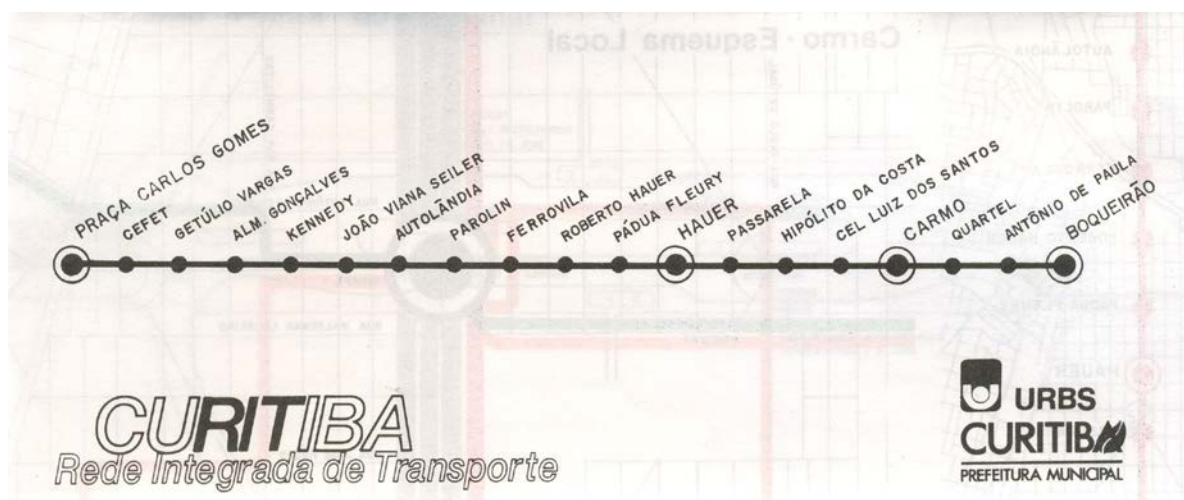


Figura 87: Detalhe de folder de divulgação da linha Biarticulado Boqueirão. c.1992

Fonte: URBS

A estação tubo Alferes Poli, que funciona no eixo do expresso Santa Cândida - Pinheirinho foi e ainda tem sido objeto de disputas no campo político e religioso desde 2001, quando um pastor da Igreja Universal e então vereador da CMC requisitou a alteração do nome da estação para “Catedral da Fé”. A justificativa para tal mudança seria pelo uso dessa parada de ônibus pelos fiéis da sua igreja que frequentam o templo localizado em frente à estação. Empregava como argumento o fato de que haviam “outras estações tubo com o nome de locais de acesso público como a Estações Bom Jesus, China, Passeio Público, Jardim Botânico, Colégio Militar, entre outras” (CURITIBA, 2001). O pedido foi negado pela URBS, com o argumento de que

implicaria em alterações nas gravações informativas de pontos de parada em 100 (cem) veículos que podem operar no corredor Norte/Sul, alterações na Comunicação Visual dos 62 (sessenta e dois) tubos e 06 (seis) terminais do mesmo corredor e que ainda teríamos o risco de críticas dos usuários com esta preferência religiosa, sendo a que a informação tradicional refere-se a Rua Alferes Poli, Praça Rui Barbosa ou Escola Técnica, torna-se inviável o atendimento ao solicitado (CURITIBA, 2001).

Apesar da URBS ter mostrado as implicações operacionais e políticas para tal mudança, dois anos depois, o nome “Catedral da Fé” foi inscrito logo abaixo do nome oficial

da estação⁸⁸. Em 2005, outro vereador pediu para que fosse incluído o nome “Templo de Curitiba” na estação tubo “Unidade de Saúde Campo Comprido” no eixo leste do biarticulado (CURITIBA, 2005) e, nesse mesmo ano, foi protocolado um pedido de alteração do nome da estação tubo “Pedro Gusso” para Paróquia São José (CURITIBA, 2005b). Os dois pedidos foram negados pela URBS com o mesmo argumento sobre os custos para tal alteração. Apesar disso, em 2011, outro pedido foi protocolado para a denominação de uma futura estação tubo para “Igreja Batista do Bacacheri” (CURITIBA, 2011).

Outros nomes presentes no mapa definem as linhas alimentadoras e troncais, geralmente relacionadas aos lugares/bairros/vilas aos quais se destinam como: Cotoleto, Hospital Militar, V. Amélia, Parque Barreirinha, Butiatuvinha e Jardim da Ordem. Não somente os nomes de bairros, vilas e locais de referência são utilizados para nomear as linhas de ônibus. Trabalhador, por exemplo, é o nome do ônibus que percorre um itinerário entre o Terminal do Boqueirão e a Cidade Industrial de Curitiba (CIC). Inaugurado em 1989, de acordo com reportagem da época, teria sido uma promessa de campanha de Jaime Lerner na candidatura a prefeito. Segundo o jornal, o nome “Linha dos Trabalhadores” estaria ligado ao apelido atribuído às linhas Interbairros, apelidadas popularmente como “Trans-peão” (PREFEITURA., 1989)⁸⁹. Parte do trajeto do ônibus Trabalhador é compartilhada com a linha Boqueirão-Kraft desde 2006. Mais curto e com saídas do terminal às 05:05, 05:16, 13:15, 13:25, 21:25 e 21:35, o itinerário dos ônibus Boqueirão-Kraft (atualizados em 2012 para Boqueirão-Mondelez) liga o terminal do Boqueirão ao portão da fábrica da empresa multinacional Kraft Foods, localizada na CIC^{90 91}.

Outros ônibus com destino à CIC também levam nomes de empresas da região, como as linhas de alimentadores “Bosch”, “Denso” e “Carbomafra” que ligam o terminal Capão Raso ao portão dessas fábricas. Em um requerimento emitido à URBS pela CMC, foi pedido para que essas linhas, todas com destino à CIC, fossem intercaladas. Segundo vereador, moradores da região haviam reclamado da saída dos ônibus em horários

88 Um requerimento submetido em maio de 2005 solicitava a “informação do motivo da alteração do nome da estação tubo do Expresso biarticulado, anteriormente chamado Alferes Poli, na Avenida Sete de Setembro”. Justificando que a “importância de se tornar transparente todos os procedimentos administrativos do Município, inclusive os aparentemente ‘insignificantes’” (CURITIBA, 2005c).

89 “Peão”, nesse contexto, significa o trabalhador braçal. O apelido dado ao ônibus Interbairro tem a ver com as pessoas da classe trabalhadora que vivem na periferia da cidade e usam o transporte coletivo.

90 Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/horario-de-onibus/540>. Acesso em: nov 2016.

91 Em resposta a um requerimento emitido pela CMC, a URBS informou que “a unidade de programação está em constante contato com a empresa kraft e conforme a necessidade são feitos ajustes de horários e no momento a oferta está compatível com a utilização dos funcionários” (CURITIBA, 2012).

coincidentes⁹². A resposta da agência foi de que “as linhas em questão apresentam extensão, frota operante e itinerário diferenciados, impossibilitando uma intercalação de horários perfeita entre as mesmas” (CURITIBA, 2000). Novamente envolvendo as linhas Bosch e Carbomafra, um novo requerimento pedia para que essas linhas dividissem o itinerário com o alimentador Vitória Régia, pois, de acordo com o vereador, os moradores do conjunto habitacional de mesmo nome estavam enfrentando superlotação da linha enquanto os ônibus para a empresa Bosch tinham um número médio de passageiros reduzido (CURITIBA, 2003). A resposta da agência foi de que

As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas [sic] de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada (CURITIBA, 2003)⁹³.

No ano de 2005, outro pedido envolvendo as mesmas linhas foi protocolado na CMC com a seguinte justificativa

É grande o número de passageiros que servem-se daquelas referidas linhas independentemente do seu destino final e que utilizam-se de paradas ao longo da Rua Pedro Gusso o que representa sem dúvida maiores opções de uso do Sistema de Transporte Coletivo da Capital.

A noite, principalmente após as 20 horas dada à violência que infelizmente se alastra por todos os cantos da cidade o risco que o passageiro corre a espera pelo coletivo é considerável, aumentando ainda mais quando a espera se estende as vezes por até 50 minutos, conforme a linha.

Intercalar as saídas [sic] das linhas Denso, Bosch e Carbomafra do Terminal do Capão Raso, após as 20 horas propiciará [sic] ao usuário a espera pelo coletivo nas paradas ao longo de toda a Rua Pedro Gusso um menor tempo, [sic] representando um importante fator de segurança e tranquilidade, sem contudo criar nenhum problema de incompatibilidade de horário entre aquelas três importantes linhas alimentadoras que servem aquela populosa área da nossa Capital, atendendo assim as reivindicações da população representada pela Senhora Zenaide, (...), destacada liderança comunitária, moadora [sic] da Cidade Industrial de Curitiba (CURITIBA, 2005a).

Esse requerimento obteve a seguinte resposta da prefeitura:

92 Implantada a partir de 1973, a Cidade Industrial de Curitiba foi uma área adquirida e urbanizada pelo poder público para que os terrenos fossem vendidos com subsídios e incentivos fiscais a indústrias locais ou com interesse de se instalar na cidade (OLIVEIRA, 2000). A região é historicamente caracterizada por bairros e vilas de moradias populares, e em 2011 a população do bairro correspondia a 10% da população de todo o município (PERES e FERNANDES, 2011).

93 A citação é uma resposta padrão da URBS que foi utilizada em outros requerimentos com pedidos por aumento no número de veículos.

Apesar de trafegarem num trecho coincidente (Terminal Capão Raso - Terminal CIC), as Linhas 626 - DENSO, 627 - BOSCH e 628 - CARBOMAFRA, possuem itinerário, frota e tempo de viagem diferenciados, a partir do Terminal CIC, o que inviabiliza a intercalação perfeita dos horários das mesmas. Salientamos que **tais linhas também realizam atendimentos específicos à empresas da CIC, restringindo significativamente a possibilidade de alterações horárias**, porém, quando possível, a programação tem sido reavaliada no intuito de evitar as coincidências de horários nos Terminais Capão Raso e CIC (CURITIBA, 2005a)

Se, por um lado, os nomes no mapa do transporte coletivo colocam em destaque e reconhecem a existência de lugares, como uma vila construída pelo movimento popular, ele também evidencia o atendimento a demandas de particulares e do empresariado. Os pedidos mediados pelo poder legislativo que apresentamos acima, indicam a observação atenta dos utilizadores do transporte coletivo quanto ao seu papel no direito à mobilidade na cidade e suas análises quanto ao enviesamento do transporte no sentido de privilegiar interesses privados. Além disso, reconhecem que a flexibilização ou ampliação da frota e itinerários é tecnicamente viável no sentido que já foi adaptada aos horários e trajetos para as indústrias da CIC. Os nomes dados às linhas e estações reforçam os critérios econômicos e a influência dos interesses particulares, mas, ao serem lidos e interpretados pelas pessoas que usam, também indicam as falhas do sistema que prejudicam o direito à cidade.

4.4 VER DE CIMA OU DE BAIXO?

De Certeau escreveu em vários pontos de “A Invenção do Cotidiano” sobre como as operações cartográficas afastam uma compreensão das práticas e vivências cotidianas. Um de seus textos mais famosos é aquele em que comenta sobre a visão do 110º andar do World Trade Center:

Subir até o alto do World Trade Center é o mesmo que ser arrebatado até ao domínio da cidade. O corpo não está mais enlaçado pelas ruas que o fazem rodar e girar segundo uma lei anônima; nem possuído, jogador ou jogado, pelo rumor de tantas diferenças e pelo nervosismo do tráfego nova-iorquino. Aquele que sobe até lá no alto foge à massa que carrega e tritura em si mesma toda identidade de autores ou de espectadores. Ícaro, acima dessas águas, pode agora ignorar as astúcias de Dédalo em labirintos móveis e sem fim. Sua elevação o transfigura em *voyeur*. Coloca-o à distância. Muda num texto que se tem diante de si, sob os olhos, o mundo que enfeitiçava e pelo qual se estava “possuído”. Ela permite lê-lo, ser um Olho solar, um olhar divino (DE CERTEAU, 1998, p. 170)

Esse autor discute então que a operação de leitura a partir de um ponto de vista distante também acontece no trabalho dos urbanistas e cartógrafos, que pressupõe o esquecimento e desconhecimento das práticas. Pois, uma vez “em baixo”, onde estão os

vulgares praticantes da cidade, a visibilidade e a legibilidade ficam comprometidas. Em outro trecho, sobre o processo de caminhar, ele comenta que os mapas urbanos não revelam todas as dimensões dos percursos na cidade.

Essas fixações constituem procedimentos de esquecimento. O traço vem substituir a prática. Manifesta a propriedade (voraz) que o sistema geográfico tem de poder metamorfosear o agir em legibilidade, mas aí ela faz esquecer uma maneira de estar no mundo (DE CERTEAU, 1998, p. 176).

No entanto, o nosso recorte e as nossas fontes permitem a problematização de outros elementos que não podem ser discutidos somente numa oposição entre “operações visuais e representações distanciadas do cotidiano” versus “práticas da cidade habitada, complexas, múltiplas e contraditórias” (DE CERTEAU, 1998). Como discutimos nos itens e capítulos anteriores, apesar das propostas de abstração e simplificação dos mapas, o desenho do transporte também foi balizado por objetivos econômicos e/ou políticos. Assim, se as representações oficiais dos itinerários de transporte parecem alienadas de uma realidade, elas assim o são porque incorporam outros objetivos além de facilitar a navegação pelos utilizadores. No caso de Curitiba, observamos que a legibilidade foi menos importante do que a representação da rede como símbolo da cidade, de seu transporte e dos slogans de “cidade modelo” e “cidade ecológica” envolvidos num processo de *citymarketing* (SÁNCHEZ, 1999).

Armando Silva (2006) opõe os mapas aos croquis considerando a forma como delimitam as fronteiras. Os mapas usam linhas contínuas como, por exemplo, as linhas que dividem o mapa da Colômbia dos países vizinhos. Enquanto os croquis são feitos com linhas pontilhadas, “já que seu destino é representar somente limites evocativos ou metafóricos, aqueles de um território que não admite pontos precisos de corte por sua expressão de sentimentos coletivos ou de profunda subjetividade social”⁹⁴. E acrescenta que o território não é mapa, mas croquis, pois “vive a contingência de sua própria história social” (SILVA, 2006).

Os croquis serão discutidos em nosso trabalho no sentido de apresentar e refletir sobre diferentes visões de pessoas que usam e dependem do transporte coletivo a respeito dos trajetos dos ônibus na cidade. Em nossa análise, essas produções são diferentes dos mapas em dois aspectos: Primeiramente porque as pessoas envolvidas, os valores, interesses, as técnicas e meios de produção e circulação são diferentes e, até mesmo, antagônicos. Em segundo

94 Tradução minha do original em espanhol: “*ya que su destino es representar tan solo límites evocativos o metafóricos, aquellos de un territorio que no admite puntos precisos de corte por su expresión de sentimientos colectivos o de profunda subjetividad social*”.

lugar, os croquis parecem mais eficientes no sentido de nomear e representar aqueles espaços e vivências que as operações cartográficas tradicionais não dão conta.

Em lugar de estabelecer uma oposição entre os mapas de ‘cima’ e os de ‘baixo’, ou entre mapas “objetivos” ou “subjetivos”, acredito que a discussão de Santos (2005) sobre espaço banal⁹⁵, caracterizado pelas horizontalidades, e o contraste com a noção de rede, relacionada às verticalidades, poderiam contribuir no sentido de mostrar as interpenetrações entre esses lugares que não estão separados. Segundo Santos (2005, p. 256),

As horizontalidades serão os domínios da contigüidade, daqueles lugares vizinhos reunidos por uma continuidade territorial, enquanto as verticalidades seriam formadas por pontos distantes uns dos outros, ligados por todas as formas e processos sociais. (...). A idéia de espaço banal, mais do que nunca, deve ser levantada em oposição à noção que atualmente ganha terreno nas disciplinas territoriais: a noção de rede.

As redes constituem uma realidade nova que, de alguma maneira, justifica a expressão verticalidade. Mas além das redes, antes das redes, apesar das redes, depois das redes, com as redes, há o espaço banal, o espaço de todos, todo o espaço, porque as redes constituem apenas uma parte do espaço de alguns.

Assim, o território pode ser formado pelas redes e pelo espaço banal, pelas horizontalidades e verticalidades, onde os mesmos lugares podem conter, simultaneamente, objetivos diferentes, ou até mesmo divergentes ou opostos (SANTOS, 2005, p. 256). A partir dessas concepções, podemos pensar a Rede Integrada de Transporte, gerida pela Urbs, como caracterizada pelas verticalidades, formada pelos pontos, pela paisagem eficaz, o reino do cálculo e dos fluxos (SANTOS, 2002, p. 110). Contudo, as materialidades e visualidades do transporte coletivo também acontecem num território formado de horizontalidades, do espaço banal, do espaço da vida e do “cotidiano compartilhado por todos, o reino em que todas as emoções são permitidas”. Os mapas e os croquis, apesar de contrastarem nos seus objetivos, tem a ver com essas duas realidades cujas racionalidades “coexistem e se interpenetram, modificam-se mutuamente, cada qual se afirmando, a cada instante, em função de seus próprios objetivos” (SANTOS, 2002, p. 110). No próximo item, apresentamos uma reflexão realizada no sentido de apontar as insuficiências do transporte coletivo mas que também pode ser compreendida como projeto para o redesenho do sistema. A partir da rede e apesar da rede, são geradas soluções mais próximas ao cotidiano da população, de seus desejos e necessidades de mobilidade.

95 Santos (2005, p. 256) usa a noção de espaço banal a partir de François Perraux, que solicitou sua aplicação pela geografia e pelas pesquisas de seu aluno, Jacques Boudeville.

4.5 OS ESPAÇOS VIVIDOS DOS CROQUIS

Requerimentos como os citados no item anterior e em outros capítulos deste documento são emitidos diariamente pela Câmara Municipal de Curitiba e envolvem demandas da população que foram mediadas pelos/as vereadores/as. Essas demandas podem ser acompanhadas de abaixo-assinados e outros documentos que justificam ou sustentam os argumentos do pedido à prefeitura ou outros órgãos públicos. Nos requerimentos envolvendo transporte coletivo, em especial àqueles que demandam mudanças de itinerário ou proposta de novas linhas de ônibus, é comum o envio de croquis para descrever os trajetos. Eles podem ser produzidos tanto pelas pessoas que requerem aos/às vereadores/as ou por servidores da casa⁹⁶.

Em consulta à base de dados da Câmara Municipal, identifiquei 63 requerimentos, entre os anos de 1999 e 2005, que citavam anexos. No arquivo dessa instituição, obtive a cópia dos anexos de 59 requerimentos, constituídos por croquis, ofícios, abaixo assinados, fotografias e reportagens de jornal. Entre os croquis, há diferentes tipos de representação que, em comum, buscam sugerir itinerários e pontos de parada para linhas de ônibus existentes ou que poderiam existir. Os outros documentos, como ofícios e abaixo assinados, foram produzidos por iniciativas particulares, iniciativas coletivas em torno do problema, associações de moradores e entidades ligadas à comunidade⁹⁷. A quantidade de cada tipo de documento está detalhada na Tabela 1.

	Croqui desenhado à mão	Croqui desenhado em computador	Intervenção em mapa existente	Ofícios e abaixo assinados
1999	0	0	2	2
2000	5	1	5	2
2001	4	4	3	4

96 Os indícios de que os croquis podem ser feitos por servidores da Câmara foram dados por um conjunto de três requerimentos com desenhos padronizados em software de computador, todos emitidos pelo gabinete de um mesmo vereador (CURITIBA, 2001b; CURITIBA, 2001c; CURITIBA, 2000a).

97 Entre esses, ofícios produzidos pela Associação de moradores do Conjunto Lotiguassú I e II, do Uberaba de Cima (CURITIBA, 2001d), pela Associação de Moradores do Loteamento Moradias Jamaica, no bairro Campo Santana (CURITIBA, 2003a), pelos moradores do Conjunto Habitacional Nova Esperança, com Carimbo da Paróquia da Imaculada Conceição do bairro Atuba (CURITIBA, 2001e), pelo Clube de Mães do bairro Butiatuvinha e pelo Conselho Tutelar de Curitiba – Regional Santa Felicidade (CURITIBA, 2005d).

2002	3	2	2	0
2003	0	1	8	6
2004	0	2	2	1
2005	0	1	8	1
Total	12	11	30	16

Tabela 1: Documentos anexos aos requerimentos legislativos com o tema ônibus.

Fonte: elaboração da autora.

Para auxiliar a discussão dos croquis, no sentido de aproximá-los às nossas intenções de investigação, organizei essas imagens em três grandes grupos: segundo o tipo de representação, o tipo de reivindicação e a autoria. Com isso, a intenção não é de classificar as fontes, mas selecionar aquelas que permitiriam a discussão e os contrastes aos mapas oficiais de Curitiba e aos mapas de transporte em geral. Assim, optamos por apresentar e discutir as imagens com elementos que não estão presentes nas cartografias técnicas, como elementos da paisagem e menções ao que é vivido pelas pessoas que estão naquele espaço. Fazem sentido com o que Santos (2002) chama de território usado e espaço banal e mostram que os espaços por onde os ônibus passam, ou deixam de passar, não são vazios.

Como mostra a tabela acima, as intervenções nos mapas existentes estão em maior número na amostra levantada na CMC. Em comum, possuem uma argumentação construída a partir dos mapas oficiais da cidade que indicam que a rede de transporte e suas representações não reconhecem e não atendem as pessoas que vivem em certas partes da cidade.

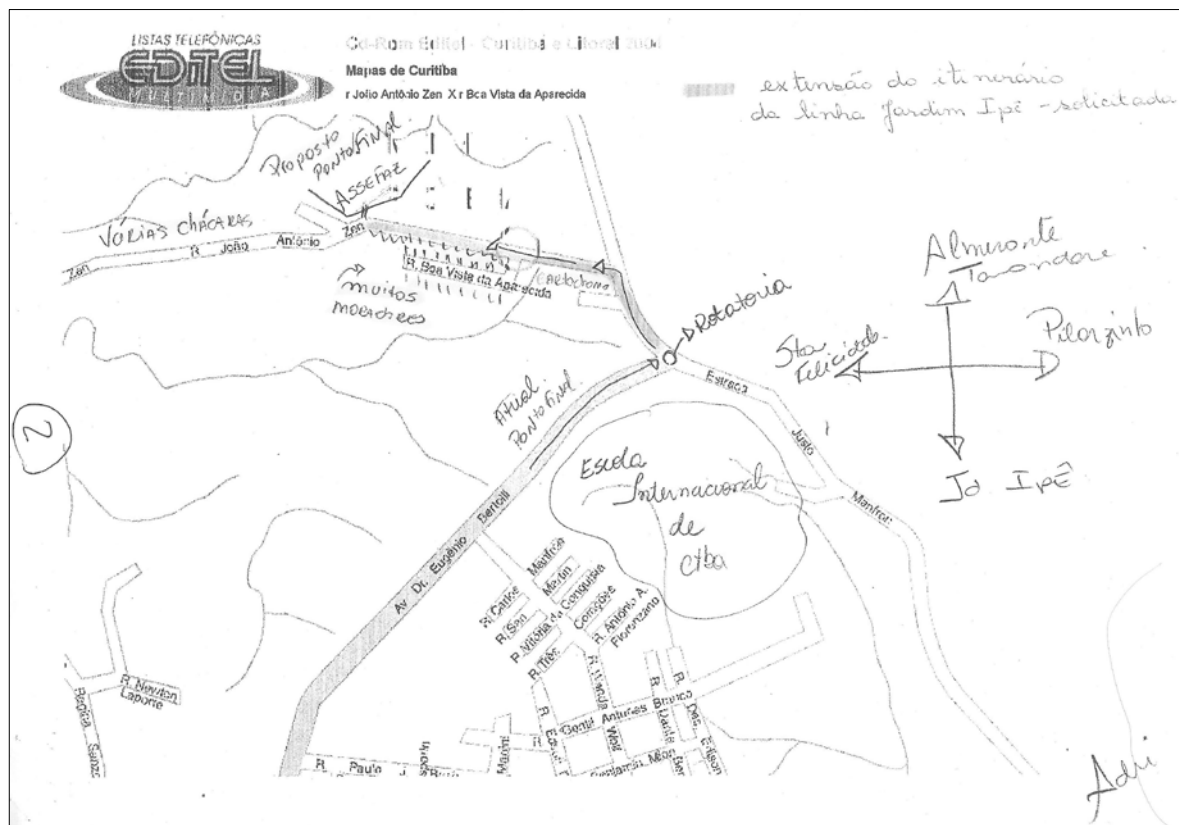


Figura 88: Intervenção em mapa, anexa ao requerimento cód.044.05271 de 2005.

Fonte: Divisão de Documentação Histórica – CMC

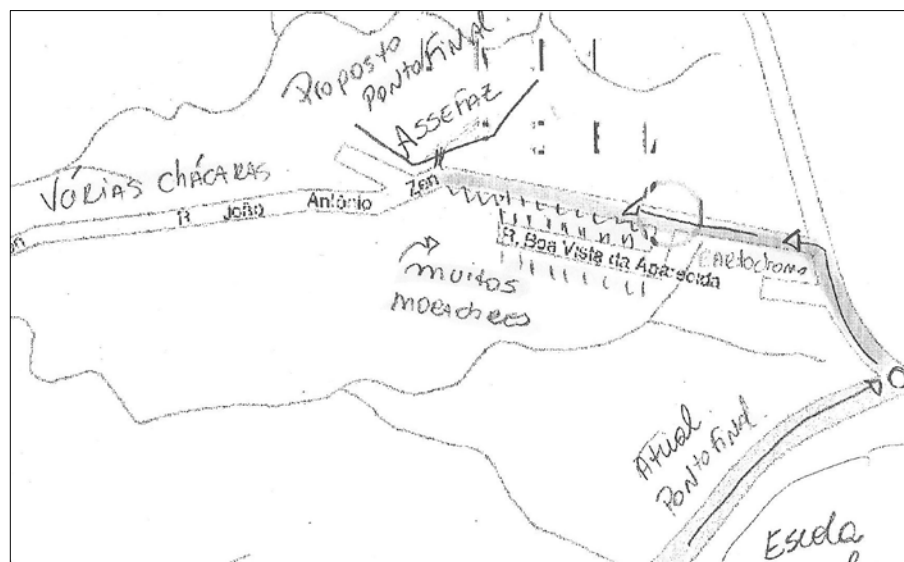


Figura 89: Detalhe de intervenção em mapa, requerimento cód.044.05271 de 2005.

Fonte: Divisão de Documentação Histórica – CMC

O croqui da figura acima acompanhou o requerimento cujo texto solicitava “estudos para a extensão do itinerário da linha de ônibus Jardim Ipê, do atual ponto final até a Assefaz [Fundação Assistencial dos Servidores do Ministério da Fazenda] (...)” (CURITIBA, 2005e). Foi construído a partir da impressão de mapa disponibilizado em CD-ROM pela

empresa Editel que, na época, produzia as listas telefônicas de Curitiba. As intervenções sobre o impresso buscam localizar o problema na cidade e faz uso de uma cruz direcional, que indica os limites entre bairros e com o município de Almirante Tamandaré. As intervenções no mapa ainda mencionam, com sinais gráficos e palavras, os usos daquele local onde se reivindica uma parada de ônibus: como moradias, chácaras, associação, escola e kartódromo. A URBS negou o pedido utilizando o seguinte argumento:

Informamos que a lei 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m. Considerando que o local em questão está enquadrado neste critério; a baixa densidade demográfica ao longo da rua João Antonio Zen; e a maior concentração de residências estarem localizadas nos primeiros 100m da rua Justo Manfron, a qual é atendida pelas linhas A22 - ; Tanguá / Tamandaré e 168 - Raposo Tavares, é inviável o atendimento do solicitado ().

O argumento da URBS com a citação da lei 7556/90 é uma das principais respostas aos pedidos por mudança de itinerário e inclusão de pontos de parada. Nesse caso, ainda foi complementado pela “baixa densidade demográfica”, que justificaria o não atendimento da demanda e busca anular o argumento dos requerentes que destacaram no mapa uma área com “vários moradores”.

Da mesma maneira que os nomes e apelidos reconhecem a existência de um lugar, como discutimos anteriormente, ele também é legitimado pela sua menção e representação num mapa. Os croquis são usados com esse propósito, na medida em que buscam mostrar e caracterizar um lugar na cidade que é habitado, vivido e percorrido. O recurso de empregar um mapa oficial como suporte contribui no sentido de enfatizar as insuficiências da rede e da própria cartografia que não alcança a todos, além de indicar possibilidades de melhorias.

Os croquis desenhados em programas de computador, comparados àqueles desenhados à mão, trazem poucos elementos do cotidiano, seja pelas limitações do programa ou pela busca por uma linguagem mais “técnica”. No entanto, o vínculo do transporte ao cotidiano é dado pela escolha dos lugares indicados nos pontos de referência e a sua nomeação, que pode atuar como argumento da relevância desses lugares para a adaptação dos itinerários (Figura 90).

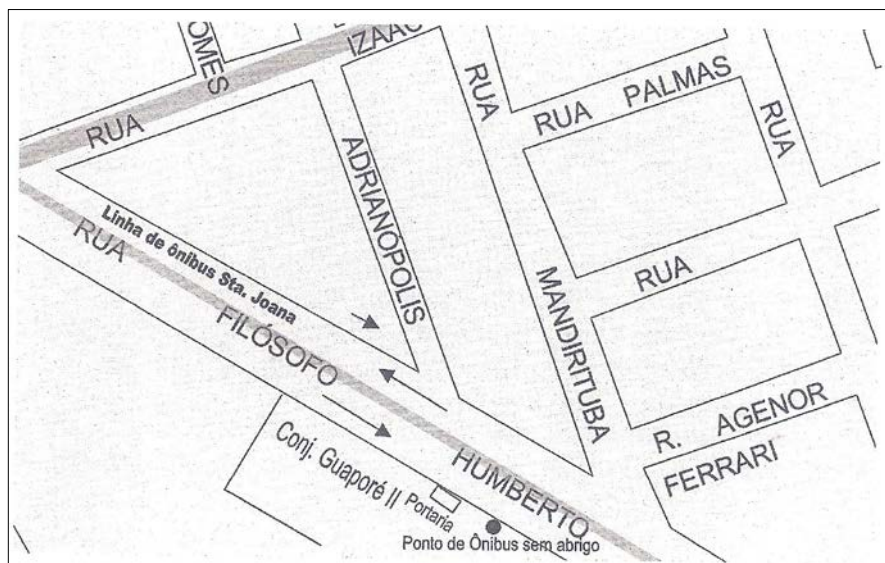


Figura 90: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.07544 de 2001

Fonte: Divisão de Documentação Histórica – CMC

Esses argumentos também podem ser reforçados em textos escritos de cartas, ofícios ou na própria redação do requerimento pelo gabinete do/a vereador/a, como no exemplo da Figura 91, que possui o seguinte texto de justificativa:

A solicitação parte dos moradores da região que reclamam que este ponto de ônibus, em sua localização atual esta bem em cima de dois bueiros e como as paradas neste ponto são freqüentes, o asfalto assim como os bueiros sofreram deformações, prejudicando a vazão da água que em dias de chuva e causando alagamentos na Av. Getúlio Vargas e até em residências. Segue Croqui em anexo (CURITIBA, 2002b).

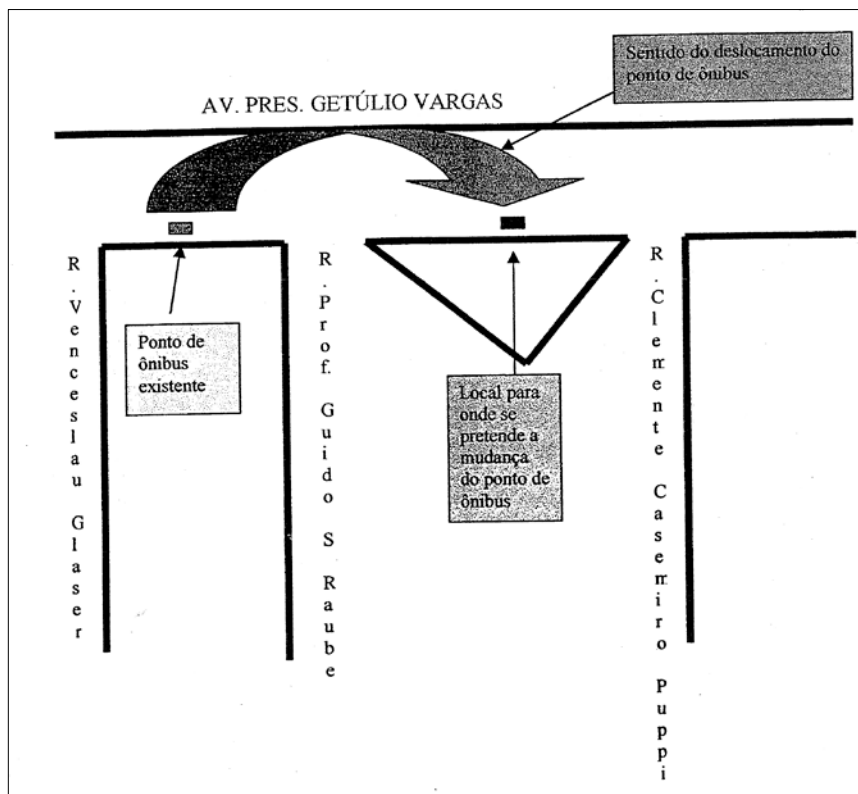


Figura 91: Croqui anexo ao requerimento cód.044.05344 de 2002

Fonte: Divisão de Documentação Histórica – CMC

Além disso, os croquis podem atuar como forma de legitimar o pedido, comprovando uma constatação feita através do uso. A Figura 92, por exemplo, argumenta que a distância entre os pontos de parada é desequilibrada, pois existem pontos muito próximos e outros muito distantes um dos outros. No desenho, foi utilizada uma seta para indicar o local em que um novo ponto poderia ser implantado, equidistante a duas paradas existentes. O texto de justificativa do requerimento explica que

a referida benfeitoria viabilizaria que um maior número de pessoas fossem atendidas com o sistema de transporte coletivo. Ademais, a distância entre os pontos existentes nas Ruas Delegado Miguel Zacarias e Marechal Anor Teixeira dos Santos é muito grande, conforme demonstra o croqui anexo (CURITIBA, 2004c).

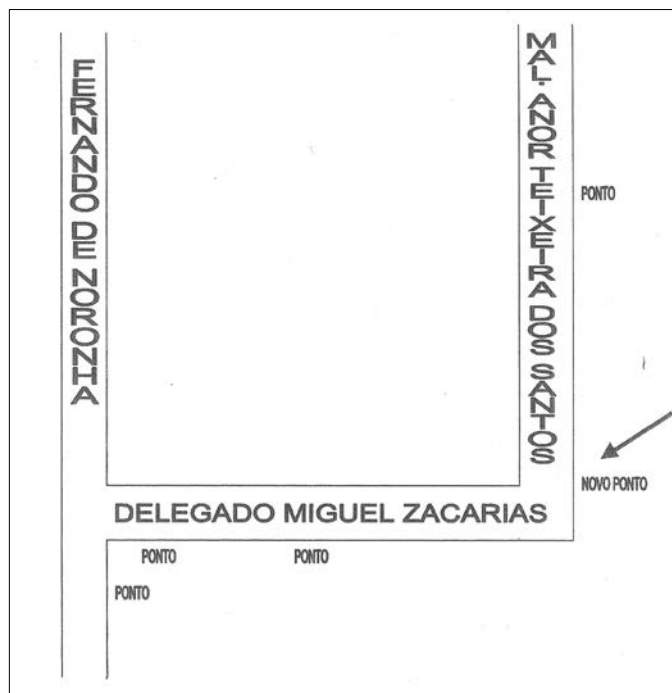


Figura 92: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.07438 de 2004

Fonte: Divisão de Documentação Histórica – CMC

Já os croquis desenhados à mão livre, como o da figura abaixo, buscam adaptar as escalas e as referências geográficas, de paisagem e de cotidiano, para situar o itinerário sugerido para os ônibus, além de nomear os locais e as atividades realizadas naquele local.

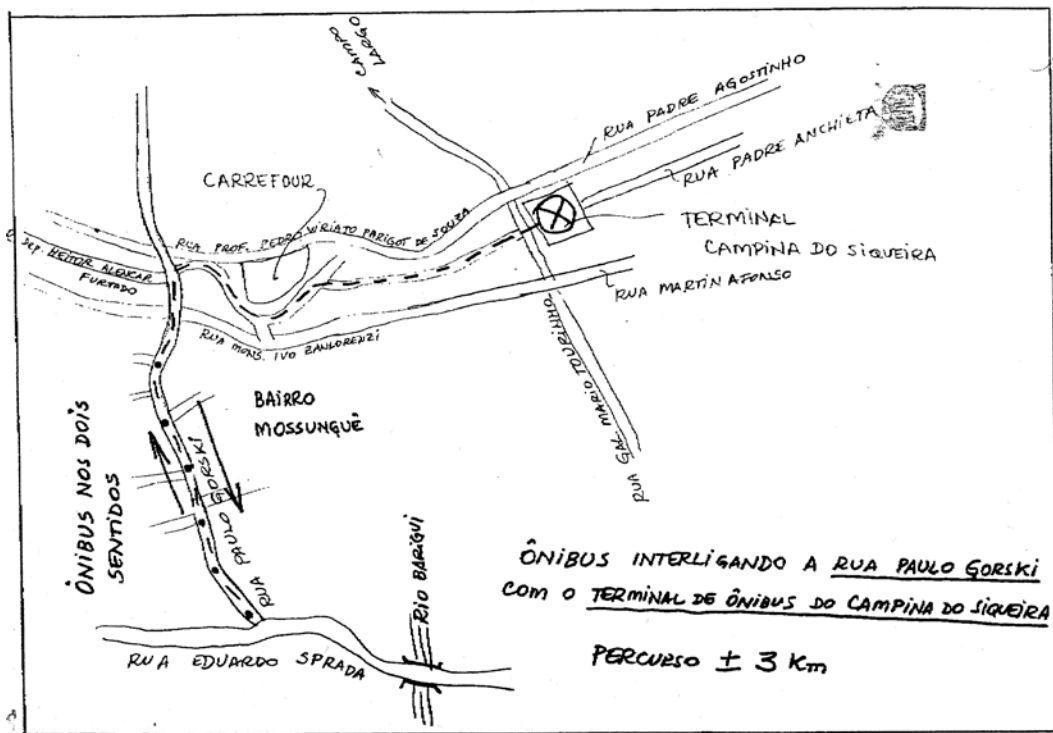


Figura 93: Croqui anexo ao requerimento cód.043.00727 de 2001

Fonte: Divisão de Documentação Histórica – CMC

Quanto ao tipo de reivindicação presente nos croquis, chamo atenção para aqueles que buscaram representar situações e questões do cotidiano. A imagem abaixo é representativa no sentido que busca mostrar que existem pessoas que utilizam o transporte coletivo e que vivem nos espaços por onde ele circula ou deveria circular. A Figura 94 é o croqui anexo a um requerimento que solicitava à prefeitura a mudança do itinerário do ônibus de ensino especial⁹⁸ para atender uma criança portadora de síndrome de Down, pois sua mãe já idosa não teria condições de conduzi-la até a parada do ônibus (CURITIBA, 2002).

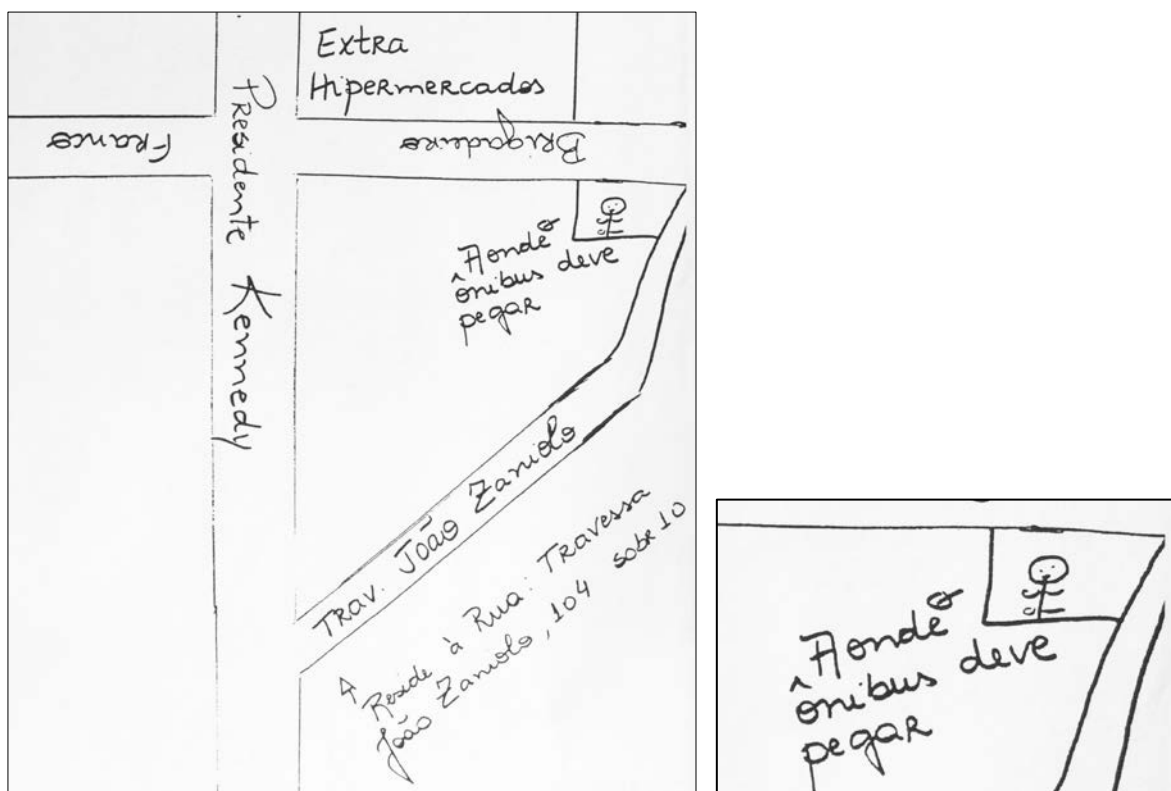


Figura 94: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.01846 em 2002 e detalhe.

Fonte: Divisão de Documentação Histórica - CMC

Por um olhar instrumentalista, pode até parecer ingênuo ou desnecessário afirmar - pela obviedade - que pessoas usam os ônibus. No entanto, quando o sistema é pensado em termos de fluxos e capacidade, as pessoas que usam o transporte são quantificadas de forma

⁹⁸ Em 1984 a prefeitura de Curitiba criou o - Sistema Integrado de Transporte para o Ensino Especial (SITES), que faz o transporte de crianças às escolas de ensino especial com subsidio da tarifa. Atualmente "o sistema é composto por 56 linhas, com uma frota total de 60 ônibus. São 21 linhas que passam pelo terminal, operando com 21 veículos e 35 linhas que vão direto para as escolas, operando com uma frota de 39 veículos" (URBS, 2017).

abstrata, como fluidos que devem ser escoados em determinadas direções dependendo do dia e do horário⁹⁹.

Ao recortarem uma parte da cidade, os croquis são como um "zoom" da cidade vista de cima, pelo qual é possível chegar tão perto a ponto de ver as pessoas, os veículos que transitam pelas ruas, a ponte, o rio, a igreja, a escola e o supermercado.

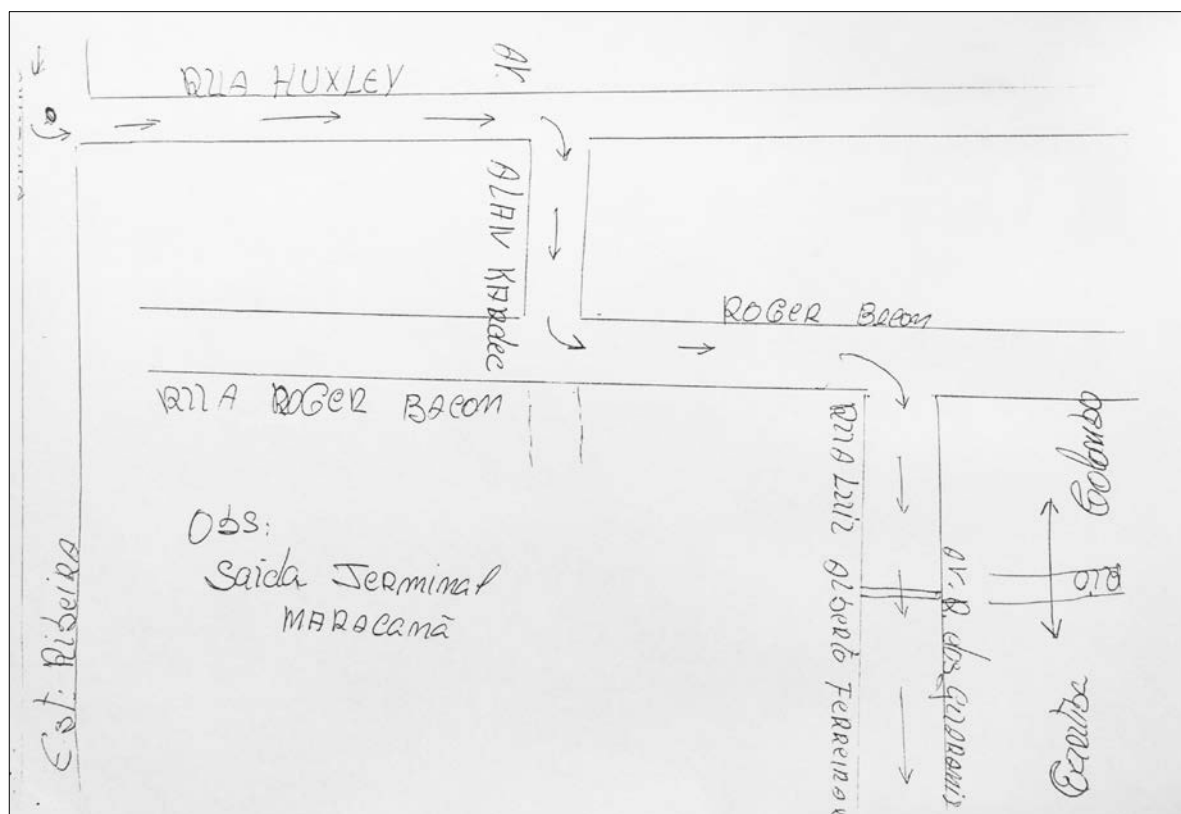


Figura 95: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.939 de 2001

Fonte: Divisão de Documentação Histórica - CMC

⁹⁹ Um exemplo é a forma como a URBS se refere à capacidade máxima dos veículos, em termos de equilíbrio de oferta e demanda: “A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada” (CURITIBA, 2003).

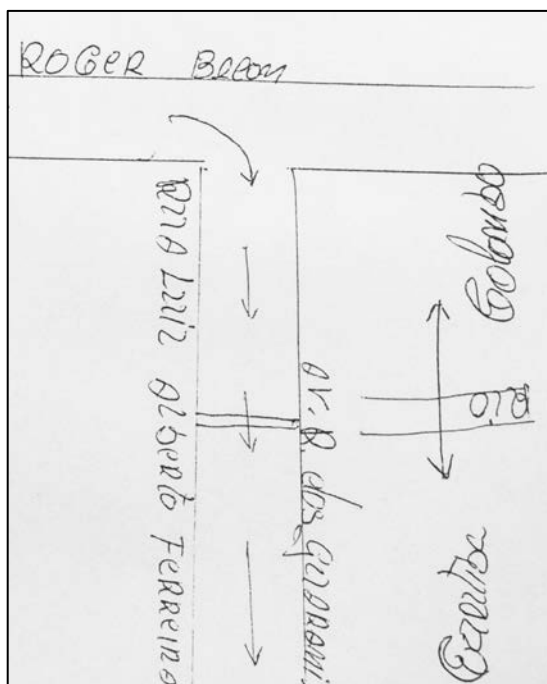


Figura 96: Detalhe de croqui anexo ao requerimento cód. 044.939 de 2001

Fonte: Divisão de Documentação Histórica - CMC

O croqui da figura acima acompanhava um ofício assinado por dois membros da Comunidade Nova Esperança e carimbado pela Paróquia da Imaculada Conceição, do bairro Atuba. No ofício, pede-se pela implantação de uma linha de ônibus que passe pelo Conjunto Habitacional Nova Esperança com destino ao centro da cidade. No texto é descrita a seguinte sugestão de alteração da linha Maracanã-Curitiba:

Na estrada da Ribeira existe um sinaleiro e é ai que o ônibus Maracanã-Curitiba poderá entrar para a rua Huxley. Logo em seguida ele poderá entrar na Av. Alan Kardec, depois na Roger Bacon e depois pegar a rua Luiz Alberto Ferreira, continuando pela Av. República Guarani e a partir daí retornando à estrada da Ribeira.

Caso, por algum empecilho, não se possa desviar a linha de ônibus Maracanã Curitiba, oferecemos a opção de desviar a linha de ônibus Capela do Atuba, que poderá efetuar o mesmo trajeto que foi mencionado para a linha de ônibus Maracanã-Curitiba.

O documento ainda reforça que as alterações citadas trariam benefícios às pessoas que residem no bairro e vilas próximas, citando todas elas. Já o croqui, busca descrever o trajeto sugerido com setas, que passam pelas ruas indicadas no ofício. Também situa essa localidade na fronteira entre Curitiba e o município de Colombo, nas margens da Estrada da Ribeira.

Essa mesma região do bairro Atuba aparece em dois outros croquis anexados aos requerimentos, descritos pela Figura 97 e Figura 98, protocolados, respectivamente, nos anos de 2000 e 2001.

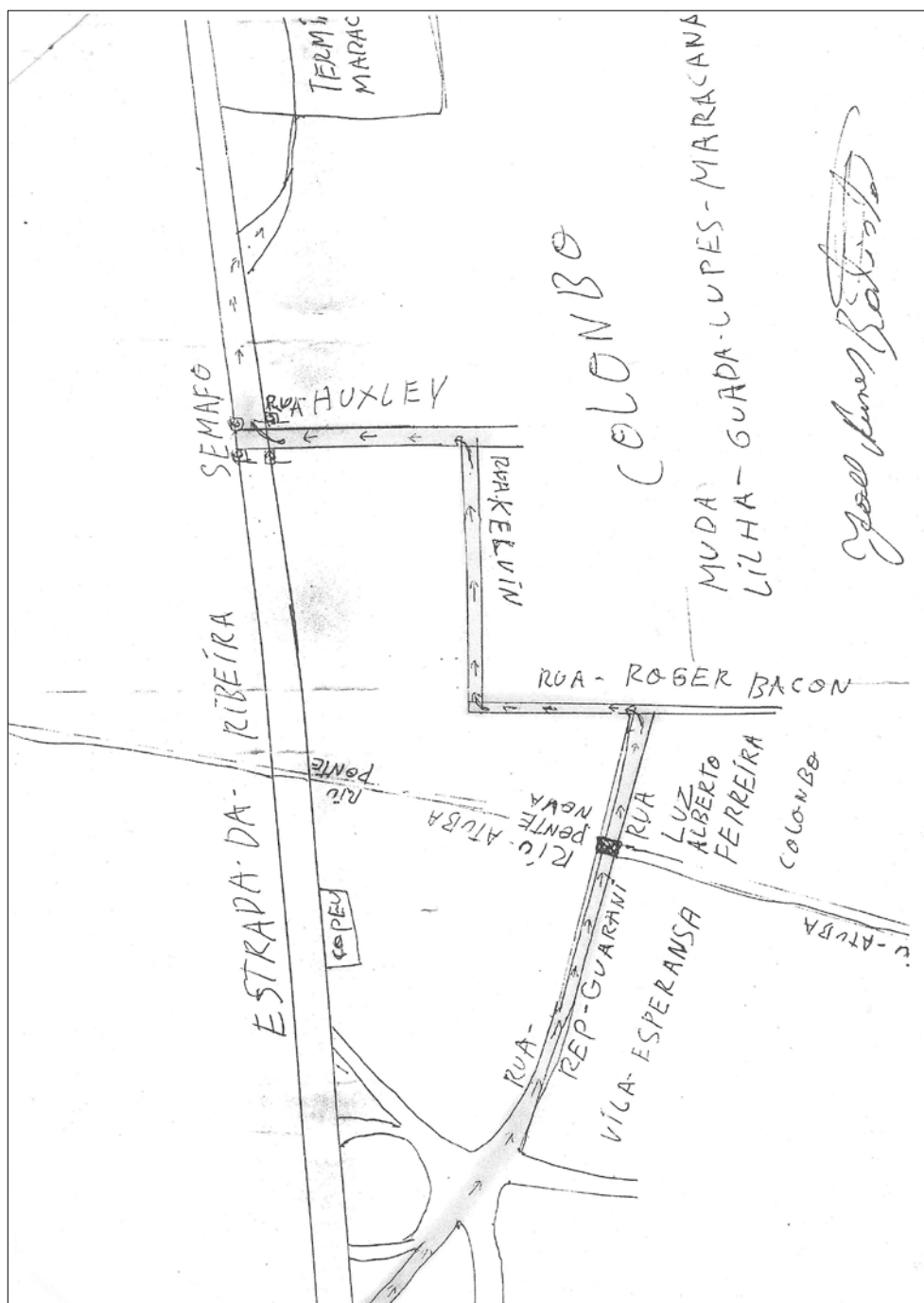


Figura 97: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.07960 de 2000

Fonte: Divisão de Documentação Histórica - CMC

Sem trazer tantos detalhes no requerimento, o pedido apresentado no croqui acima é pela alteração da linha de ônibus metropolitano que liga o município de Colombo ao Terminal Guadalupe, no centro da cidade. Como no croqui da Figura 95, reivindica a

passagem desse ônibus pelo conjunto Nova Esperança, localizado entre a trincheira da Estrada da Ribeira e a ponte sobre o rio Atuba. Ilustra o terminal de origem e descreve as vias indicadas para a passagem do ônibus, enfatizando a existência de semáforos, pontes, nomes de rua e pontos referência, como a sede da Copel (Companhia Paranaense de Energia). Descrevendo a mesma localidade, o croqui da Figura 98 também solicita o acesso do conjunto habitacional Nova Esperança à rede de ônibus, mas pela linha Interbairros III.

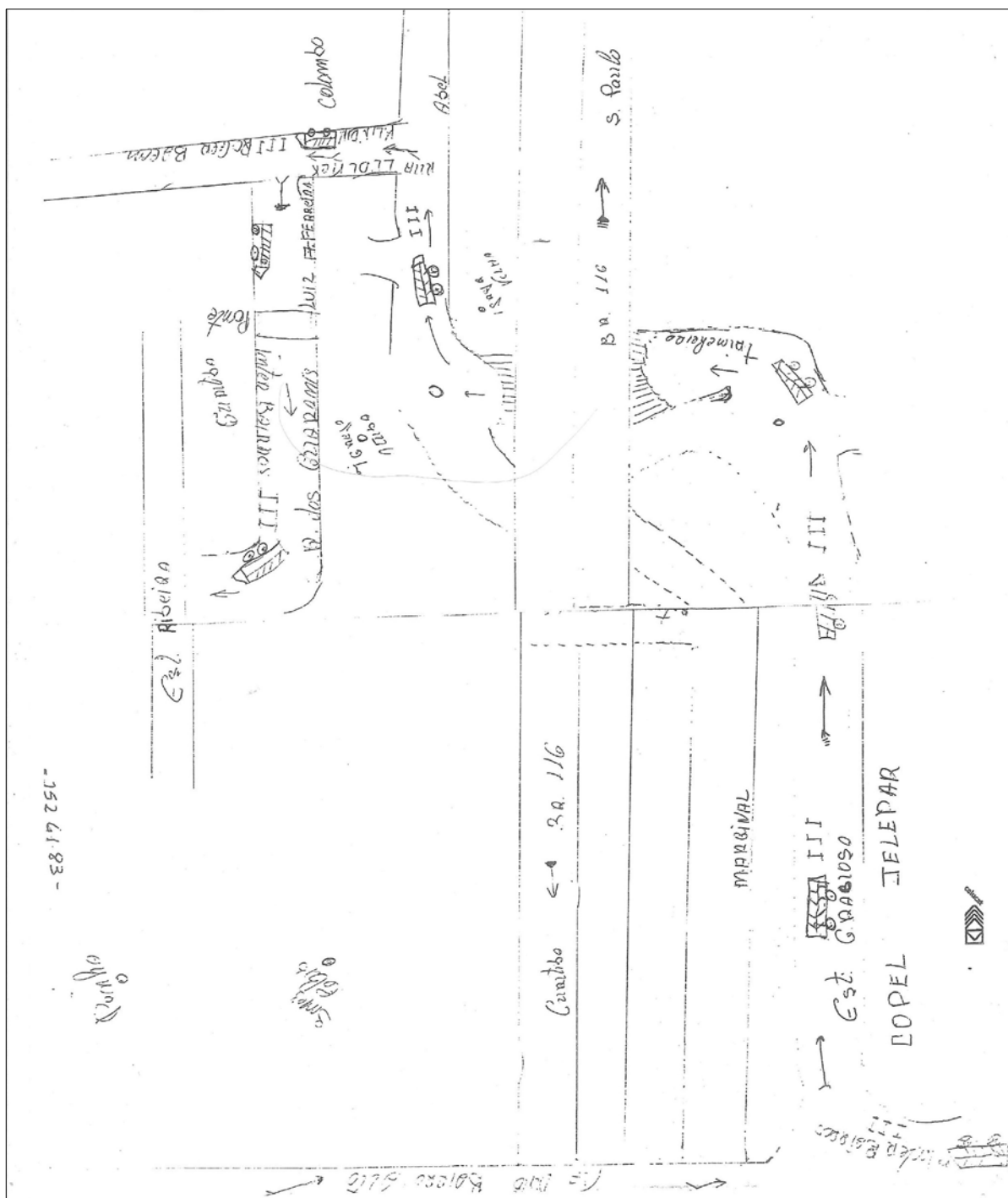


Figura 98: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.00993 de 2001

Fonte: Divisão de Documentação Histórica - CMC

O trajeto descrito no croqui da Figura 98, além de situar o local de acordo com os limites municipais, buscou detalhar as vias, seus nomes, seus sentidos e outros elementos da engenharia, como cruzamentos, pontes e trincheiras. O desenho descreve pontos de referência, como as sedes das companhias de energia e água: Copel e Telepar, duas igrejas: Igreja “Velha” e Igreja do Atuba, e outros dois pontos que não estão legíveis. A linha do Interbairros III, objeto da reivindicação, foi definida pela representação do veículo, acompanhado de seu nome ou do número três em algarismos romanos. Com as setas desenhadas nas vias indica-se o trajeto proposto mas também sugere que o veículo desenhado está em movimento, como se já tornasse o projeto em realidade.

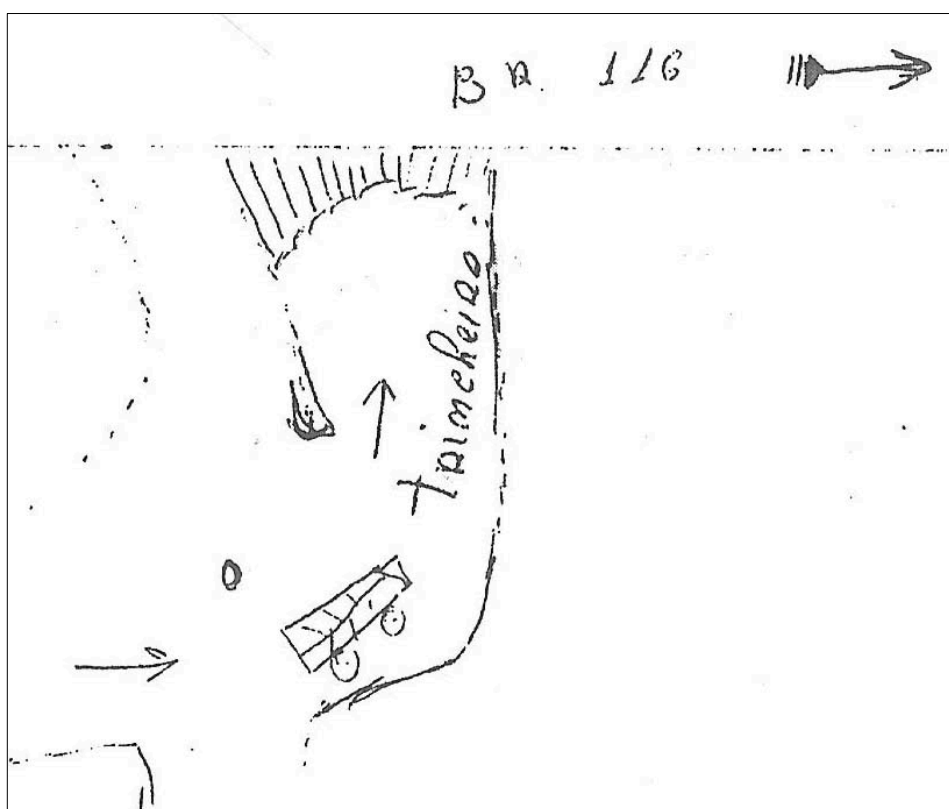


Figura 99: Detalhe de croqui anexo ao requerimento cód. 044.00993 de 2001

Fonte: Divisão de Documentação Histórica - CMC

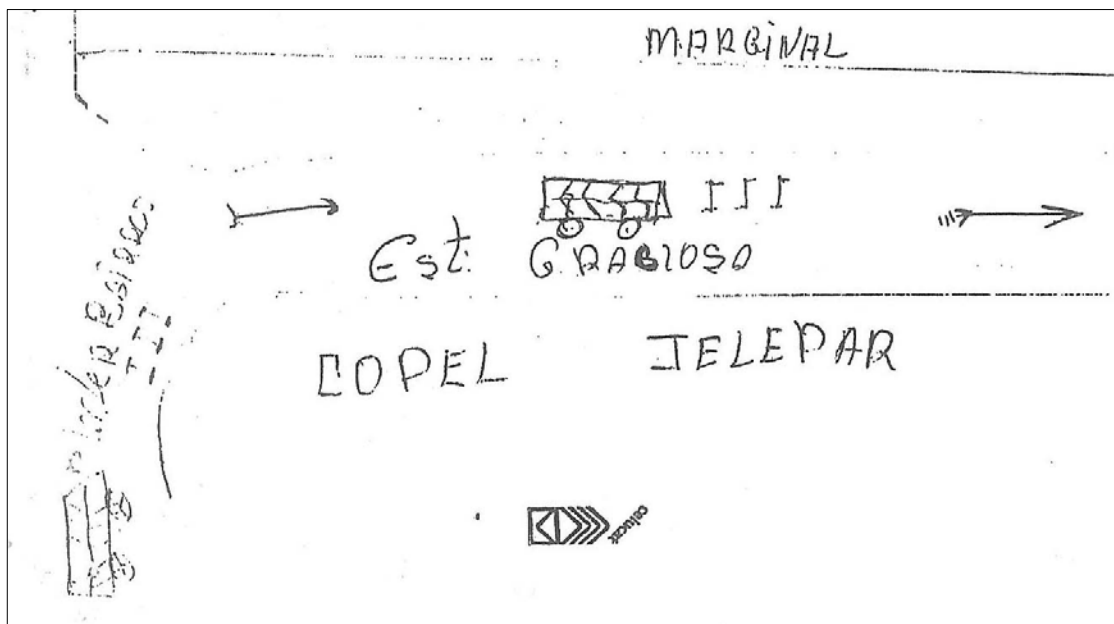


Figura 100: Detalhe de croqui anexo ao requerimento cód. 044.00993 de 2001

Fonte: Divisão de Documentação Histórica - CMC

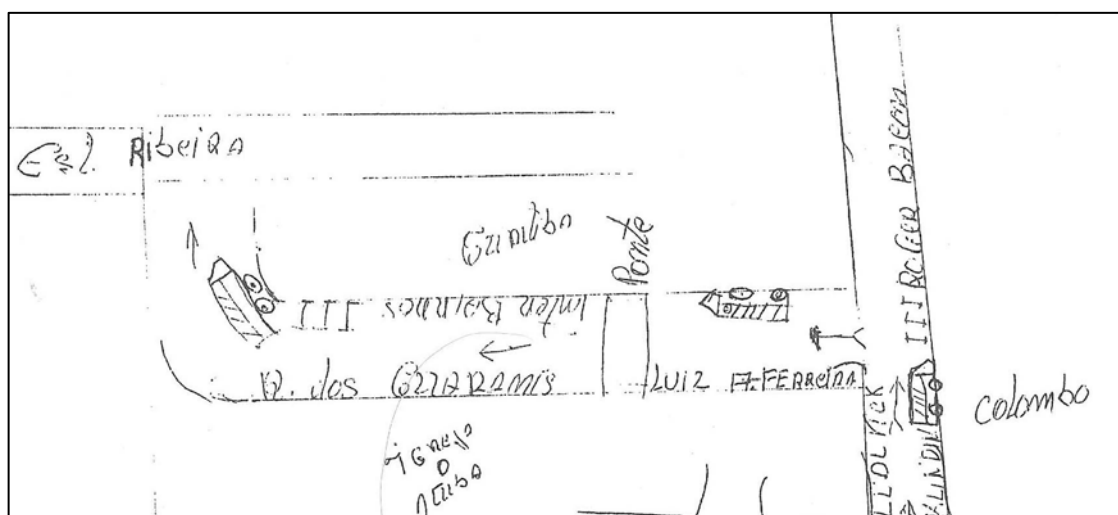


Figura 101: Detalhe de croqui anexo ao requerimento cód. 044.00993 de 2001

Fonte: Divisão de Documentação Histórica – CMC

Um detalhe que poderia ter passado despercebido foi a representação de uma pessoa dentro de um dos ônibus desenhados pelo/a autor/a. O rosto sorridente, que guia o interbairros III, passa pelo trecho entre a rua Roger Bacon e a Ponte, na rua Luiz Ferreira.

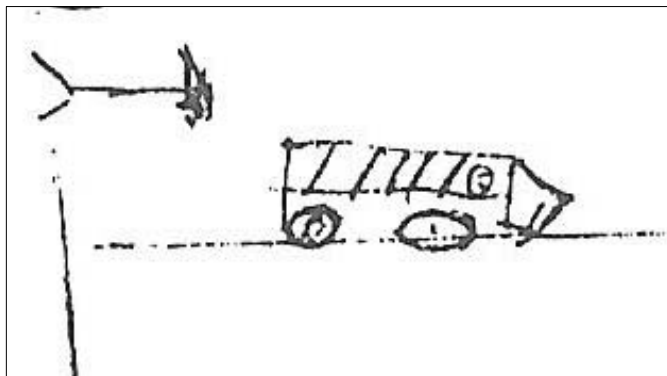


Figura 102: Detalhe de croqui anexo ao requerimento cód. 044.00993 de 2001

Fonte: Divisão de Documentação Histórica - CMC

Os croquis, ao representarem fluxos e direções representados por setas e seus cruzamentos, permitem ver até onde os cartógrafos não chegaram. Além da presença do movimento, eles também indicam a existência de rios e córregos, que não aparecem nos mapas oficiais do transporte. Porque precisam ser atravessados, e estão intimamente ligados ao cotidiano de quem habita nas áreas próximas, tornam-se marcos de referência no espaço. Nos croquis, os rios podem receber o mesmo destaque que os caminhos e destinos de quem usa a cidade pelo transporte coletivo (Figura 103 e Figura 104). Esse aspecto da paisagem das regiões periféricas de Curitiba, constituídas por córregos, rios e “valetas”, também está presente nas reportagens dos jornais de bairro (Figura 105 e Figura 106).

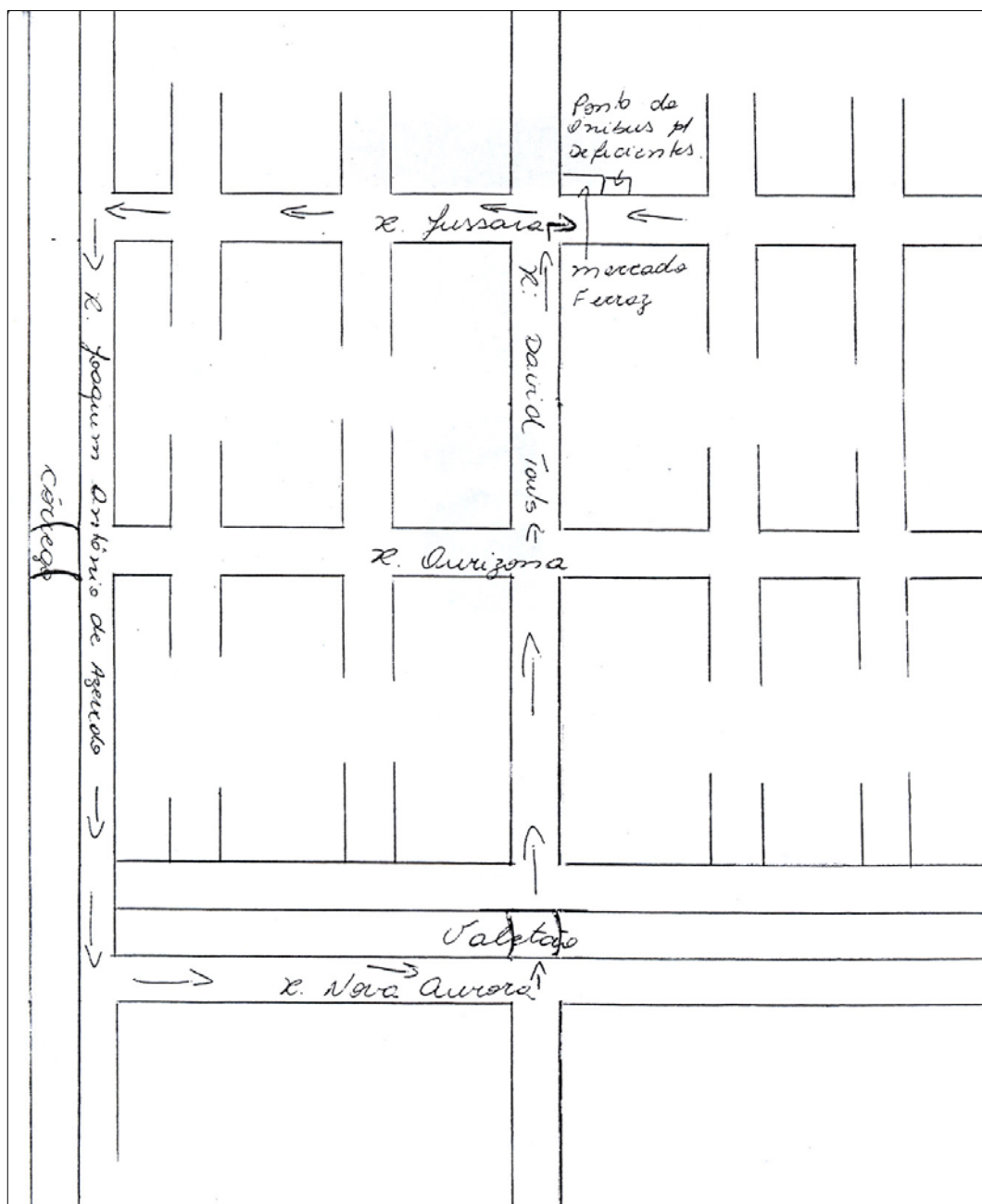


Figura 103: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.05110 de 20 de junho de 2000

Fonte: Divisão de Documentação Histórica - CMC

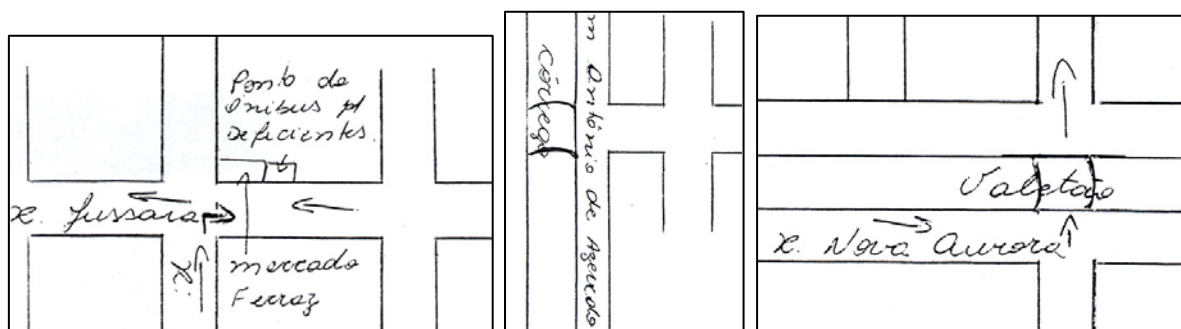


Figura 104: Detalhes de croqui. Requerimento cód. 044.05110 de 20 de junho de 2000

Fonte: Divisão de Documentação Histórica - CMC



Figura 105: Fotografias em reportagem do Jornal do Bairro Alto (mar 1999, p.9).
Fonte: Acervo Casa da Memória



Figura 106: Reportagem do jornal Folha do Boqueirão (maio 2000, p.3)
Fonte: Acervo da Biblioteca Pública do Paraná

Todas essas imagens produzidas como argumento às reivindicações dos requerimentos “densificam” os lugares de onde falam, porque estão a dizer sobre a vida em

comunidade. Preenchem os espaços e os trajetos dos ônibus com som e movimento, fazendo menções às materialidades e visualidades do transporte coletivo e ao próprio chão onde são realizados os deslocamentos, nos trajetos dos veículos que são completados com o caminhar. Os croquis também tratam dos destinos das mobilidades possíveis e impossíveis, sobre o sair e voltar pra casa, sobre acessar os serviços públicos, os locais de encontro, de lazer, de estudo e de trabalho¹⁰⁰.

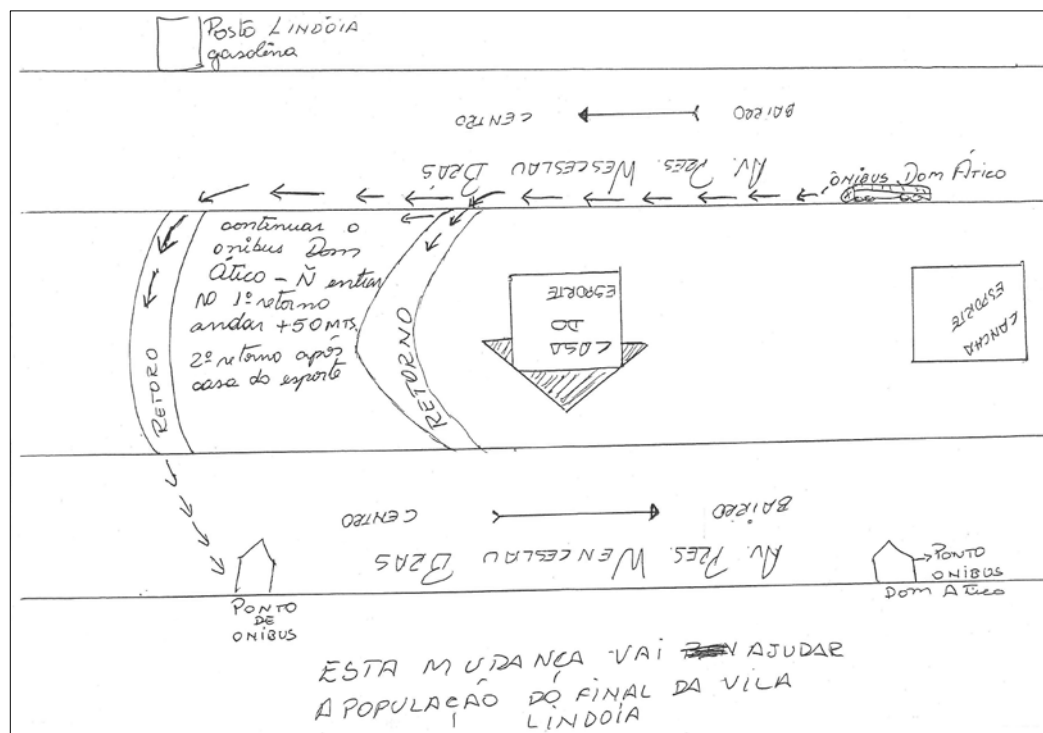


Figura 107: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.03911 de 2002

Fonte: Divisão de Documentação Histórica – CMC

100 Miralles-Guash (2013) destaca que os motivos dos deslocamentos têm um papel central nos estudos de mobilidade, pois a mobilidade é o que acontece entre duas atividades principais. Ela discute que o motivo para o deslocamento é aquela atividade que queremos alcançar, é o que dá sentido ao deslocamento. Por essa razão, o deslocamento por si mesmo ou o meio de transporte não deveria ser os únicos objetos de análise.

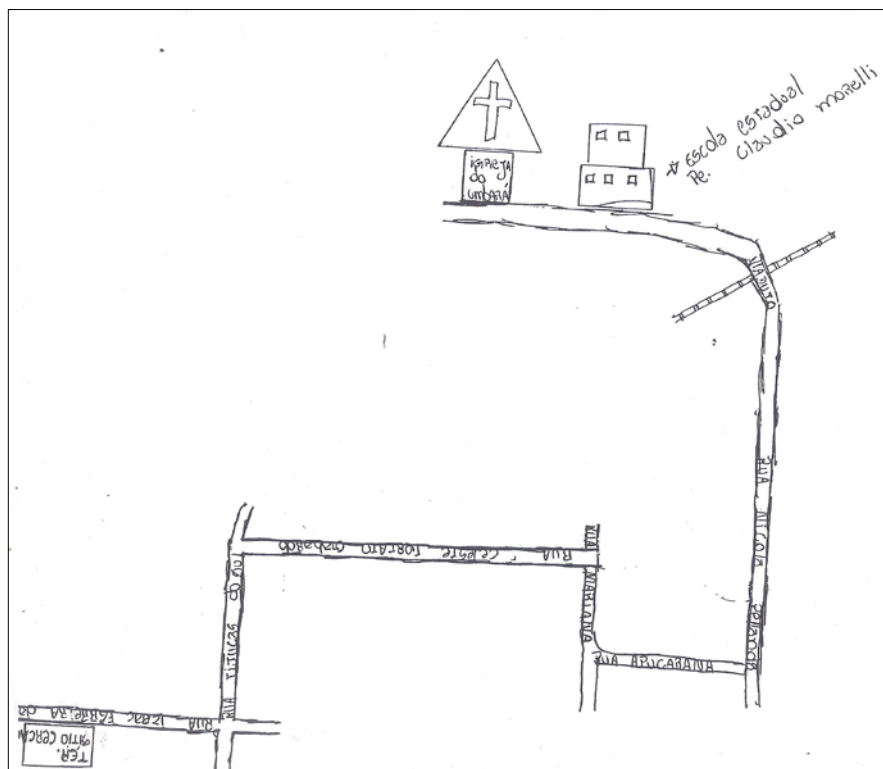


Figura 108: Croqui anexo ao requerimento cód. 044.01848 de 2000

Fonte: Divisão de Documentação Histórica - CMC

No sentido de estabelecer um contraste entre as demandas individuais ou corporativas apresentadas no item 4.3 e as demandas coletivas ligadas ao transporte, chamamos atenção para as possibilidades de leitura de autoria das reivindicações. Apesar dos requerimentos legislativos serem sempre vinculados à figura do vereador ou vereadora, a investigação dos documentos anexos permitiu identificar a origem da demanda, que chega até a Câmara Municipal a partir de organizações populares, como as associações de moradores. Uma parte dos anexos aos requerimentos é formada por abaixo assinados e petições que reforçam a necessidade e a dependência do transporte coletivo para a vida na cidade e para realizar o acesso pleno aos serviços e direitos básicos de saúde, educação, cidadania e cultura. O exemplo abaixo é um recorte de uma das folhas de abaixo assinado que, juntamente com o croqui da Figura 108, estava anexada ao requerimento que teve o atendimento negado pela URBS.

NOS OS MARADORES DO BAIRRO SÍTIO CERCADO, ATRVÉS DESTA
 ABAIXO ASSINADO, JUNTO A COMUNIDADE, ESTAMOS REVERENDICANDO
 UMA IMPLANTAÇÃO DE UMA NOVA LINHA DE ONIBUS, QUE FARA O TRAJETO
 DO TERMINAL DO SÍTIO CERCADO A IGREJA DO UMBARA, TENDO EM VISTA
 SAIDA PELA RUA IZZAC FERREIRA DA CRUZ, ENTRANDO NA RUA TIJUCAS DO
 SUL; EM SEGUIDA CELESTE T. CABARDO E SERTIÃO NICOLA PELANDA
 ATE A IGREJA DO UMBARA. FAVORECENDO OS COLEGIOS E ESCOLAS, DA
 REGIAO *É O POVO EM GERAL.*

Figura 109: Ofício e abaixo assinado anexos ao requerimento cód. 044.01848 de 2000

Fonte: Divisão de Documentação Histórica - CMC

Ao passo que projetistas e gestores trabalham no sentido de transformar a cidade pelos modernos sistemas de transporte, as pessoas que os usam, não consideradas *experts* nas questões de design urbano, compreendem que o transporte viabiliza o viver na cidade e o uso da cidade nas suas práticas cotidianas. É uma cidade construída por aqueles que “caminham e marcam com seus andares e travessias”. Um espaço “que deixa de ser exterior ao sujeito para resultar sendo produzido por suas próprias práticas” (MARTÍN-BARBERO, 2010). Nesse aspecto, o trabalho de Santos (1999) parece novamente pertinente para compreender a questão, quando propõe a categoria de saber local, articulado ao território:

Porque o saber local, que é nutrido pelo cotidiano, é a ponte para a produção de uma política – é resultado de sábios locais. O sábio local não é aquele que somente sabe sobre o local propriamente dito; tem de saber, mais e mais, sobre o mundo, mas tem de respirar o lugar em si para poder produzir o discurso do cotidiano, que é o discurso da política (SANTOS 1999, p.21).

O arquivo de croquis localizado na Câmara Municipal não é somente desenhos, ofícios e petições que apoiam reivindicações, são também projetos e iniciativas de transformação do desenho da cidade e do seu transporte coletivo. Acreditamos que essas imagens, ao serem produzidas, circularem, serem vistas e interpretadas, tornam-se fundamentais para que as políticas, valores e intenções materializadas nos artefatos do transporte curitibano sejam desmitificadas, desmontadas, abertas, reviradas, sujas, riscadas, quebradas ou consertadas.

A partir do que discutimos nesse capítulo e, retomando as considerações apresentadas no seu início - de que fazer mapas é “uma maneira de localizar-nos no mundo, permitindo-nos dar sentido à nossa situação e agir sobre ela” (O'ROURKE, 2016) – concluímos que ao imaginar e desenhar mapas de transporte, de trajetos para alcançar destinos, não somente estamos nos localizando e compreendendo uma situação, mas estamos construindo uma nova situação. Tanto os mapas oficiais de transporte quanto os croquis que

analisamos e discutimos, mobilizaram e foram mobilizados por interesses, ideias, e comportamentos na cidade. A análise dos mapas oficiais do transporte curitibano reforçou as conclusões dos capítulos anteriores, de que existe uma distribuição assimétrica das mobilidades na cidade causada pelo enviesamento do planejamento e das políticas de transporte que beneficia certos grupos sociais, econômicos e políticos enquanto prejudica a população trabalhadora que vive nas periferias. Essas faltas foram indicadas e sinalizadas pela própria população, que atua no sentido de propor soluções a partir de novas representações desse transporte. Representações que falam sobre imobilidades ao mesmo tempo em que projetam outras mobilidades¹⁰¹.

101 Como define Silva, ao falar dos resultados de suas pesquisas sobre Bogotá e São Paulo (2006) “A representação de uma cidade, portanto, não é somente uma imagem urbana que se encontra em qualquer esquina, mas o resultado de muitos pontos de vista cidadãos, que somados, como se somam as contas imaginárias e não as da contabilidade de uma empresa contábil, isto é, somando não pra adicionar mas para projetar fantasias, dão como resultado que uma cidade também é o efeito de um desejo ou de muitos desejos que se resistem a aceitar, que a urbe não seja também o outro mundo que todos queriam viver. E também aquele que vivem e querem que assim seja. Ou, traduzindo para o dicionário do grande Borges, que salta a vista todo o momento dos contos imaginários, se trata do estudo e da projeção da outra cidade: ela mesma” (tradução minha para o original em língua espanhola).

5 “TODOS OS PASSAGEIROS DEVEM DESEMBARCAR”¹⁰²

(...) Apesar de isso ter sido felizmente bem-sucedido, desde a primeira manhã as carrosses têm estado lotadas e até mesmo com várias mulheres entre os ocupantes; mas à tarde uma imensa multidão se juntava e não era possível aproximar-se dos carros. Os outros dias foram iguais, de tal maneira que pela experiência vemos que a maior inconveniência ali é aquela que você previu, pois vimos muita gente nas ruas que esperavam uma carrosse para entrar, mas quando ela chegava estava lotada: isso é desagradável, mas nos consolamos, pois sabemos que outra virá dentro de um quarto de hora, contudo, quando essa outra chega, ela também está cheia, e quando isso acontece várias vezes somos obrigados a ir à pé, e, para que você não pense que estou exagerando, garanto que isso aconteceu comigo mesma.

Eu esperei na porta de Saint-Merry, na rua Verrerie, com uma grande vontade de voltar com a carrosse, porque o trajeto é um pouco distante da casa de meu irmão, mas eu tive o desprazer de ver cinco carrosses passarem sem encontrar nenhum lugar, estavam todas lotadas; e nesse tempo, escutei várias pessoas abençoando os inventores de um estabelecimento tão vantajoso e tão útil ao público; e como cada um falava de seus sentimentos, tiveram aqueles que disseram ter sido perfeitamente bem inventado mas que era um grande erro ter colocado somente sete carrosses em uma das rotas, pois não eram suficientes nem para a metade das pessoas que precisavam e que se deveria colocar pelo menos vinte: eu ouvi tudo isso e estava com tanto mal humor de ter perdido cinco carrosses que estava quase concordando com eles nesse momento. Enfim, os aplausos foram tão universais que se poderia dizer que nada começou assim tão bem. (...)

Carta de Madame Perrier à Arnauld de Pomponne, Paris, 21 março de 1662. (Monmerqué, 1828, tradução minha para o original na língua francesa).

No ano de 1662, na cidade de Paris sob o reinado de Luis XIV, foi inaugurada o que parece ter sido uma das primeiras modalidades de transporte coletivo urbano. Por iniciativa do matemático Blaise Pascal e três sócios ligados à corte, foram instaladas três linhas regulares de *carrosses* puxadas por três cavalos com espaço para oito passageiros. Os primeiros dois trajetos inaugurados iam do limite oriental da cidade, na porte Saint-Antoine, aos palácios de Luxemburgo e do Louvre, respectivamente. Já a terceira linha, inaugurada dois meses depois da primeira, ia da região de Montmartre ao palácio de Luxemburgo, cruzando a cidade de norte a sul (Monmerqué, 1828). Cada lugar era vendido por cinco *sols*, o que permitia transportar as pessoas que não possuíam carruagens próprias e nem podiam pagar o aluguel de um *fiacre* (carruagem que funcionava como táxi), mas não era acessível à população trabalhadora¹⁰³. O trecho citado acima foi retirado de uma carta de Madame Perrier (irmã de Blaise Pascal) encontrada e editada por Monmerqué (1828). Nessa carta, ela descreve os primeiros dias de funcionamento das *carrosses*, fazendo vários elogios ao empreendimento. Ela, no entanto, usa o testemunho de usuária para apontar os problemas que

102 Trecho de mensagem áudio executada nas estações terminais pelo sistema interno de som dos ônibus Ligeirinho, Ligeirão e Expresso.

103 Em uma publicação elogiosa ao reinado de Louis XIV, Ossude (1838) comenta que a remuneração de um trabalhador, no final do século XVII, era entre 7 a 8 *sols* por dia (OSSUDE, P. L, 1938).

surgiram logo após a inauguração. É muito provável que as pessoas que utilizam o transporte coletivo urbano, nos dias de hoje, se identifiquem com o relato de Madame Perrier. Seja pela longa espera a fim de conseguir um espaço para viajar sentadas ou em pé, ou pela situação que leva as pessoas a expressarem seus sentimentos e imaginar possíveis melhorias para o ônibus.

Além dessa, as outras iniciativas de transporte coletivo urbano foram registradas somente na segunda metade do século XIX. Os primeiros *omnibus* (do latim, “para todos”), surgiram pela iniciativa de empresários com interesse nas demandas de transporte nos centros urbanos em expansão. As rotas e horários foram definidas de forma a realizar aquelas viagens que rendessem lucros maiores, ou seja, maior número de bilhetes pagos por veículo. Assim, ao mesmo tempo em que o transporte urbano capitalista promoveu o acesso ele também o limitava.

Em nosso trabalho, buscamos mostrar que o planejamento da cidade e do transporte de Curitiba foi sistematizado no interior de uma visão tecnocrática, sendo profundamente marcado por interesses políticos e empresariais. Nesse sentido, a rede de transporte construída durante as décadas de 1970 e 1980, foi caracterizada por fomentar certos destinos e frustrar outros, por conferir visibilidades e materializar interesses ao mesmo tempo em que ocultava e negava o que não fazia parte do repertório da “cidade modelo”.

Contudo, colocar o transporte coletivo como o centro das atenções do urbanismo e da população curitibana durante a década de 1970 fez com que, a partir dos usos de seus artefatos, como o ônibus Expresso, os terminais e as coberturas de ponto de parada, esse transporte fosse lido e interpretado pelas pessoas que usavam ou eram excluídas do uso. A partir das mobilidades e imobilidades surgiram demandas, exigências e protestos para que o transporte coletivo realizasse o acesso à vida urbana, para que a locomoção não fosse dirigida somente para a atividade econômica e produtiva.

Nos anos 1990, o forte investimento na divulgação do moderno Ligeirinho e suas estações-tubo e a forma como foram interpretados e apropriados pelos movimentos sociais mostrou como a cidade/transporte dos urbanistas é frágil, porque precisa ser constantemente blindada/mascarada/revestida pelas imagens que simbolizam uma cidade higienizada, transparente e organizada, que eram renovadas constantemente em ajustes e reparos que garantissem a integridade do modelo oferecido pelo poder público e apoiado/patrocinado por interesses econômicos.

Na primeira década dos anos 2000, a permanência e ampliação do sistema BRT, com a inauguração dos Ligeirões e da Linha Verde, juntamente com o aumento dos conflitos

envolvendo passageiros, trabalhadores do sistema, URBS, Prefeitura e empresas de ônibus surge como consequência do fortalecimento das alianças entre os interesses econômicos de fabricantes de chassis, carrocerias e empresas operadoras. Esse fortalecimento foi especialmente representado pelo processo de licitação, no qual as empresas vencedoras foram as mesmas que já operavam na cidade.

O transporte coletivo, como sistema tão grande, complexo e articulado ao território, amarrado ao desenho da cidade, aos nossos corpos e às nossas vidas não deveria ser concebido como uma tecnologia que não pode ser transformada, justamente por estar tão envolvida nas materialidades/visualidades cotidianas e urbanas. O tipo de imagem discutida nesse trabalho, entre outras que foram e continuam sendo produzidas pelos setores populares em Curitiba, possibilita que o sistema seja perturbado, desviado, escancarado, virado do avesso para que, de certa forma, revele suas costuras, formas, componentes e materiais dos quais foram feitos. Para que possa ser re-imaginado, re-planejado, redesenhado de uma maneira mais aberta, coletiva, humana e democrática. Esse transporte, por mais que excludente, ainda contribui para os encontros, nos nós, nos centros. É porque o ônibus existe e não foi feito para todos que ele se torna objeto das ações das pessoas no sentido de torna-lo um instrumento de mobilidade da população.

Os mapas e croquis foram uma ferramenta utilizada para apoiar pedidos por melhorias do transporte feitos à Câmara Municipal. Esses croquis, também acabam por denunciar como o planejamento, articulado ao uso do solo, transporte e sistema viário também ocorre no sentido de afastar as pessoas mais pobres do centro ou até mesmo para fora dos limites do município. As possibilidades de redesenho do sistema, como as ações populares indicam, caminham para que as mobilidades coletivas e individuais possam revestir todo o chão, o território sem limites.

Novamente, encontramos em Santos (1998) o apoio para acreditar que a análise das produções materiais e visuais sobre o transporte coletivo, assim como a próprio conjunto de artefatos que formam o sistema de transporte e a cidade de Curitiba contém em si as possibilidades do que ainda não foi realizado:

O essencial é saber que, entre as possibilidades que o mundo oferece a cada momento, muitas ainda não foram realizadas. Uma análise que pretenda ajudar a enfrentar o futuro deve partir deste fato muito simples: não se pode analisar uma situação apenas a partir do que existe. A análise de uma situação exige que consideremos também o que não existe, mas o que pode existir. Não basta nos fixarmos apenas no que não existe, sob o risco de sermos voluntaristas. É indispensável tomar como referência aqueles elementos de construção do novo oferecidos pela história do presente e ainda não utilizados (SANTOS, 1998).

Concluo esse trabalho de maneira insatisfeita, e acredito que essa insatisfação seja sintoma de todas as pessoas que escrevem uma tese. Existem muitos/as atores/as importantes nessa história que não foram investigados, muitos/as autores/as que não foram citados/as, muitos documentos de arquivos em risco eminente de serem apagados e a urgência cada vez maior de uma intervenção popular na gestão do transporte curitibano. Mas o que essa pesquisadora pode fazer nesse momento de encerramento é a indicação as possibilidades de trabalho futuros.

Assim, como indiquei nos Capítulos 2 e Capítulo 3 desse documento, seria interessante aprofundar as reflexões sobre relação das políticas de habitação com o desenho do transporte. A produção de pesquisas com esse tema tem crescido nos últimos anos, especialmente a partir dos processos de resistência ao planejamento não democrático realizado pelo último Plano Diretor, entre 2014 e 2016¹⁰⁴. Além dessas questões, não posso deixar de citar a importância das mobilizações em torno da tarifa em junho de 2013, e indicar pesquisas que investiguem as repercussões que esses protestos tiveram na produção material/visual relacionadas ao transporte coletivo curitibano. Outras fontes que não apareceram com tanta força nesse documento foram as que envolvem produção artística. Na música, por exemplo, existem bandas na cidade com nomes como “Terminal Guadalupe”, “Expresso Vermelho” e “Alimentadores da Região”. Na produção visual, existem obras como o mural de Poty Lazarotto¹⁰⁵ e trabalhos de vídeo e fotografia em que o transporte é cenário, protagonista ou coadjuvante¹⁰⁶. Na arte de rua: pixos, *graffitis*, *tags*, lambes e *stickers* também constituem o cenário dos usos, apropriações e reflexões sobre sistema de transporte. Na literatura produzida na cidade, é provável que estejam presentes os expressos, tubos e ligeirinhos.

Por fim, e não porque menos importante, preciso falar de quem lida com as dimensões mais cruéis do desenho dessa tecnologia: as mulheres, principalmente as mulheres pobres e as mulheres negras da periferia e região metropolitana. Não há qualquer política de transporte coletivo voltada para essas pessoas, que, além de depender do transporte coletivo para ir ao trabalho, também precisam dele para dar conta das funções de cuidado, que

104 Esses estudos podem ser acessados no website da Frente Mobiliza Curitiba, formada por associações comunitárias, associações de moradores, sindicatos entre outros movimentos sociais que atuam na cidade. Disponível em: www.mobilizacuritiba.org.br. Acesso em: 09 de fevereiro de 2017.

105 Intitulado “Imagens da Cidade”, o mural em cerâmica instalado na Travessa Nestor de Castro, no centro histórico de Curitiba, possui a representação de uma Estação Tubo. Dentro dela, símbolos de momentos e períodos históricos da cidade. Na entrada do tubo há uma figura masculina, com boné na cabeça, que entra de joelhos na estação, segurando um dos braços da catraca.

106 Entre esses trabalhos, o livro “Cidade como Cenário” de BATISTA e ALVES, 2014.

acumulam em consequência das desigualdades de gênero¹⁰⁷. Em Curitiba, o uso do transporte coletivo para acesso às creches, escolas, aos hospitais, postos de saúde e supermercados é inviabilizado pela inexistência de uma integração tarifária fora dos terminais de ônibus (o que pode explicar a instalação de “sacolões” nos grandes terminais da cidade). Os abrigos de ônibus desprovidos de assentos e os veículos calculados para uma lotação máxima, com mais pessoas em pé do que sentadas, constituem um “design” ainda mais cruel, que coloca mulheres e meninas em situação de assédio e abuso sexual. Apesar de não ter dedicado nenhum capítulo para tratar da questão de gênero no transporte coletivo curitibano, ela permeia todo o texto, porque são elas que constituem a maior parte das pessoas que usam e dependem do transporte. São elas que sofrem as piores consequências de um planejamento centrado na eficiência econômica do sistema¹⁰⁸. Se não há um capítulo dedicado a essa questão, é porque ela está presente em todo esse trabalho e talvez tenha sido a razão dele existir.

107 Essa realidade não corresponde somente à cidade de Curitiba. De acordo com um levantamento apresentado por Peters (2006), as mulheres são afetadas por políticas de transporte que desconsideram as desigualdades de gênero em países como Estados Unidos, Alemanha e Reino Unido, mas são mais graves em países da África, Ásia e América Latina.

108 Em janeiro de 2009, Cleonice Ferreira Gouveia, de 29 anos, morreu atropelada ao ser jogada para fora de um ônibus Ligeirinho em movimento. A linha Araucária estava superlotada no momento em que fazia o itinerário com destino à Curitiba, por volta das 7h da manhã. Esse acidente, entre outros acidentes com ônibus ocorridos entre 2008 e 2010, foi citado em reportagem da Gazeta do Povo em 10 de junho de 2010 (Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/ha-18-meses-passageira-caiu-de-ligeirinho-em-movimento-05cfr708j5rgiha6i13g6lr9q>. Acesso em: fev. 2016).



Bruno Stock, 2016.
Todos os direitos reservados.

REFERÊNCIAS

A HISTÓRIA. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000):** transporte urbano. Curitiba: Travessa dos Editores, 2004.

ALBUQUERQUE, A. F. D. **A questão habitacional em Curitiba:** o enigma da "cidade-modelo". São Paulo: [s.n.], 2007. Dissertação. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

ALIMENTADORES. Alimentadores têm vida útil vencida. **Jornal do Bacacheri**, Curitiba, n. 10, p. 3, set 1991.

BARAT, J.; NAZARETH, P. B. D. Transporte e energia no Brasil: as repercussões da crise do petróleo. , v. 14, n. 1, abril 1984. Disponível em:. Acesso em: **Pesquisa e Planejamento Econômico**, v. 14, n. 1, abr 1984. Disponível em:. Acesso em: 03 set 2013..

BATISTA, F. D.; ALVES, B. O. **A cidade como cenário**. Curitiba: Grifo, 2014.

BENJAMIN, W. **The arcades project**. Tradução de Howard Eiland e Kevin McLaughlin com base no volume alemão editado por Rolf Tiedemann. Cambridge, Massachusetts, London: The Belknap Press of Harvard University Press, 1999.

BIERUT, M. Mr. Vignelli's Map. **Design Observer**, 14 set 2010. Disponível em: <http://designobserver.com/feature/mr-vignellis-map/2647>. Acesso em: 12 dez 2016.

BIERUT, M. et al. (Eds.). **Textos Clássicos do Design Gráfico**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2010.

BIJKER, W. **Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs**. London: MIT Press, 1997.

BIJKER, W. E.; HUGHES, T. P.; PINCH, T. General introduction. In: BIJKER, W. E.; HUGHES, T. P.; PINCH, T. **The Social Construction of Techonolical Systems**. Cambridge: The MIT Press, 1989. p. 1-6.

BRITO, F.; SOUZA, D. Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n. 4, p. 48-63, out/dez 2005.

CAIAFA, J. **Jornadas urbanas:** exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

CAMARANO, A. ; ABRAMOVAY, R. **Êxodo Rural, Envelhecimento e Masculinização no Brasil: Panorama dos Últimos 50 Anos**. IPEA. Rio de Janeiro. 1999.

CAMARGO, L. V. D. **Paranismo:** arte, ideologia e relações sociais no Paraná. 1853 – 1953. Tese. Doutorado em História, UFPR, Curitiba, 2007.

CARVALHO, A. D. S. O Urbanismo e Discursos Modelares da Curitiba Contemporânea. **Revista Vernáculo**, Curitiba, n. 26, 2010.

CAVIQUIOLO, S. C. **Os Trabalhos de Conclusão do Curso de Design de Produto da UFPR entre 1978 e 2000:** Design, Tecnologia e Sociedade. (Dissertação). Mestrado em Tecnologia. Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Curitiba: 2010.

CAVIQUIOLO, S. C.; QUELUZ, G. L. **TRANSPORTE PÚBLICO CURITIBANO: histórias de designs pelo viés da teoria crítica da tecnologia**. 11º P&D. Gramado: Blucher Design Proceedings. 2014. p. 816-828.

CAVIQUIOLO, S. C.; QUELUZ, G. L. **Transporte público curitibano e as (im)possibilidades de democratização da tecnologia**. Congresso conjunto Sociedade Latino-americana de Estudos Sociais da Ciência e da Tecnologia (ESOCITE) e Society for Social Studies of Science (4S). Buenos Aires, 2014a.

CENTRE. Centre Pompidou Dossiers Pédagogiques. **Découvrir l'architecture du Centre Pompidou**, 2016. Disponível em: <http://mediation.centrepompidou.fr/education/ressources/ENS-architecture-Centre-Pompidou/comment_ca_fonctionne/p4.htm>. Acesso em: 20 ago 2016.

CHARTIER, R. Defesa e ilustração da noção de representação. **Fronteiras**, Dourados, v. 13, n. 23, 2011.

COSTA, C. M. O. N. G.; ZACAR, C. R. H. Ivens Fontoura e a coluna "design designer" no Diário do Paraná. In: BRAGA, M. D. C.; CORRÊA, R. D. O. **Histórias do Design no Paraná**. Curitiba: Insight, 2014. p. 264.

COWAN, R. S. **A Social History of American Technology**. London: Oxford University Press, 1997.

DE CERTEAU, M. **A Invenção do Cotidiano**. 3. ed. Petrópolis: Editora Vozes, v. 1 - Artes de fazer, 1998.

DESCHAMPS, M. V. **Vulnerabilidade socioambiental na região metropolitana de Curitiba**. Tese. Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2004.

DI BELLO,. **La Disparition**, 2016. Disponível em: <<http://www.paoladibello.Com/work/la-disparition>>. Acesso em: 29 dez 2016.

DICIONÁRIO Priberam. Disponível em: <<http://www.priberam.pt/dlpo/trinque>>.

DOMUS. **Domus**, Milano, n. 870, mai 2004.

DUARTE, O.; GUINSKI, L. A. **Imagens da evolução de Curitiba**. Curitiba: Ed. do Autor, 2002.

EDGERTON, D. From innovation to use: Ten eclectic theses on the historiography of technology. **History and Technology: An International Journal**, v. 16, n. 2, 1999.

FEENBERG, A. As Variedades de Teoria. Tecnologia e o Fim da História. In: FEENBERG, A. **Transforming Technology: A Critical Theory Revisited**. Tradução de Carlos Alberto Jahn. New York: Oxford University Press, 2002. p. 3-35. Disponível em:

FEENBERG, A. Critical Theory of Technology: An Overview. **Tailoring BioTechnologies**, v. 1, n. 1, p. 105-120, 2005.

FEENBERG, A. **Between Reason and Experience: Essays in Technology and Modernity**. Cambridge Massachussets, London, England: MIT Press, 2010.

FEENBERG, A. Racionalização Subversiva: Tecnologia, Poder e Democracia. In: NEDER, R. **A teoria crítica de Andrew Feenberg: racionalização democrática, poder e tecnologia.** Brasília: Observatório do Movimento pela Tecnologia Social, 2010.

FEENBERG, A. **Agency and Citizenship in a Technological Society.** [S.l.]. 2011. Disponível em: www.sfu.ca/~andrewf/copen5-1.pdf. Acesso em: jul 2014.

FERNANDES, E. M.; MAIA, Â. Grounded Theory. In: FERNANDES, E. M.; S., A. L. **Métodos e técnicas de avaliação: contributos para a prática e investigação psicológicas.** Braga: Universidade do Minho. Centro de Estudos em Educação e Psicologia, 2001. p. 49-76.

GARCÍA CANCLINI, N. **Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade.** 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

GARFIELD, S. **Esse é meu tipo: um livro sobre fontes.** Tradução de Sid Knipel. Rio de Janeiro: Zahar, 2012.

GARNER, P. **Sixties Design.** Köln: Taschen, 2008.

GHIDINI, R. Aprendiendo una lección de Curitiba: Efectos perversos de una política orientada al transporte público y al medio ambiente. **Cuaderno de Investigación Urbanística**, n. 67, p. 68-85, 2009.

GLANCEY, J. The London Underground map: The design that shaped a city. **BBC**, London, 20 julho 2015. Disponível em: <http://www.bbc.com/culture/story/20150720-the-london-underground-map-the-design-that-shaped-a-city>. Acesso em: 29 out 2016.

GNOATO, S. **Arquitetura do movimento moderno em Curitiba.** Curitiba: Travessa dos Editores, 2009.

HESKETT, J. **Desenho Industrial.** Tradução de Fábio Fernandes. 3. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006.

HUGHES, T. The Evolution of Large Technological Systems. In: BIJKER, W.; PINCH, T.; HUGHES, T. **The Social Construction of Technological Systems.** Cambridge, Mass.: MIT Press, 1987. p. 51-82.

HUGHES, T. Coping with complexity: central artery tunnel. In: HUGHES, T. **Rescuing Prometheus.** New York: Pantheon Books, 1998.

KEYES, C. L. **Rap music and street consciousness.** Illinois: University of Illinois Press, 2002.

KLEIN, H. K.; KLEINMAN, D. L. The Social Construction of Technology: Structural Considerations. **Science, Technology, & Human Values**, v. 27, n. 1, p. 28-52, 2002.

LATOURE, B. **Aramis, or the Love of Technology.** Cambridge, Londres: Harvard University Press, 1996.

LEFEBVRE, H. A Produção do Espaço. In: ARAÚJO, S.; FERNANDES, A. R.; BETTENCOURT, S. **(In)Seguranças no espaço urbano.** Vila Nova de Famalicão: Edições Húmus, 2012.

LEON, E.; MONTORE, M. Brasil. In: FERNÁNDEZ, S.; BONSIPE, G. **Historia del diseño en América Latina y el Caribe: Industrialización y comunicación visual para la autonomía**. São Paulo: Editora Blücher, 2008.

LIMA FILHO, D. L.; QUELUZ, G. L. A tecnologia e a educação tecnológica: elementos para uma sistematização conceitual. **Educação & Tecnologia**, Belo Horizonte, 10, n. 1, 2005. 19-28.

MARICATO, E. et al. **Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tornaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

MARTÍN-BARBERO, J. **Ofício de Cartógrafo. Travessias latino-americanas da comunicação na cultura**. São Paulo: Edições Loyola, 2002.

MARTÍN-BARBERO, J. ¿Desde dónde pensamos la comunicación hoy? **Chasqui. Revista Latinoamericana de Comunicación**, n. 128, p. 13-29, 2015.

MENDES, M. D. Cultura Material e Design: trajetória sociais de artefatos em contextos materiais e culturais de produção, circulação e consumo. In: QUELUZ, M. L. P. **Design & cultura material**. Curitiba: Ed. UTFPR, 2012. p. 15-44.

MILLER, D. **Trecos, troços e coisas: Estudos antropológicos sobre a cultura material**. Tradução de Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda., 2013.

MIRALLES-GUASCH, C. In: Entrevista a Carme Miralles-Guasch: la movilidad y los derechos urbanos. **Revista Planeo**, Santiago de Chile, n. 12, out 2013. Disponível em: <http://revistaplaneo.cl/2013/10/01/entrevista-a-carme-miralles-guasch-la-movilidad-y-los-derechos-urbanos/>. Acesso em: ago 2016.

MONSAINGEON, G. (Ed.). **Mappamundi**. Lisboa: [s.n.], 2011.

MPL São Paulo. **Nota do MPL Nacional sobre a expulsão do coletivo de Curitiba**, 2013. Disponível em: <<http://saopaulo.mpl.org.br/2013/05/19/nota-do-mpl-nacional-sobre-a-expulsao-do-coletivo-de-curitiba>>. Acesso em: 27 jul 2014.

NEVES, L. **Movimento popular e transporte coletivo em Curitiba (1970-1990)**. Curitiba: Editora Gráfica Popular: CEFURIA, 2006.

NUNES, E. Inventário dos quebra-quebras nos trens e ônibus em São Paulo e Rio de Janeiro 1977-1981. In: MOISÉS, J. Á. **Cidade Povo e Poder**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

NYPL. **Burlington Zephyrs**, 7 ago 2016. Disponível em: <<http://digitalcollections.nypl.org/items/b7ece31d-7ed2-8808-e040-e00a18063f2c>>.

OLIVEIRA FILHA, A. D. Apontamentos sobre a história de dois jornais curitibanos: “Gazeta do Povo” e “O Estado do Paraná”. **Cadernos da Escola de Comunicação UNIBRASIL**, Curitiba, n. 2, p. 86-101, Jan-Dez 2004.

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

OMNIBUS. Veículos biarticulados da sistema de transporte de Curitiba (PR) e região metropolitana. **Omnibus do Brasil**, 2011. Disponível em: <<http://www.omnibus.com.br/bisctba.htm>>. Acesso em: 5 set. 2016.

O'ROURKE, K. **Walking and Mapping: Artists as Cartographers**. Cambridge, Massachussets; London, England: MIT Press, 2016.

PETERS, D. **Gender Issues in Transport – Applying an Integrative Perspective**. Metropolis Network Conference: Commission C4 "Urban Mobility Management. Toronto, Canadá: [s.n.]. 2006.

PILOTTO, Â. S. **Área metropolitana de Curitiba. Um estudo a partir do espaço intra-urbano**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano Regional) - FAUUSP, São Paulo, 2010.

PINCH, T.; BIJKER, W. The Social Construction of Facts and Artifacts: Or how the sociology of science and the sociology of technology might benefit each other. **Social Studies of Science**, v. 14, n. 3, p. 399-441, 1984.

PINEDA, A. F. V. The Map of Transmilenio: Representation, System, and City. **STS Encounters**, v. 4, n. 2, 2011.

PINEDA, A. V. **The Design of Large Technological Systems: The cases of Transmilenio in Bogotá and Metro in Copenhagen**. Copenhagen: Technical University of Denmark, 2010.

ROLLO, M. F. **Um Metro e Uma Cidade: História do Metropolitano de Lisboa, 1947-1998**. Lisboa: Metropolitano de Lisboa, v. 1, 1999.

ROLLO, M. F. **Um Metro e Uma Cidade: História do Metropolitano de Lisboa, 1947-1998**. Lisboa: Metropolitano de Lisboa, v. 2, 2001.

RUSSELL, S. The Social Construction of Artefacts: A Response to Pinch and Bijker. **Social Studies of Science**, v. 16, n. 2, p. 331-346, 1986.

SÁNCHEZ, F. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, v. 1, n. 1, set 1999. Disponível em: <http://unuhostedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/13>. Acesso em: 7 jul 2016.

SÁNCHEZ, F. E. **Curitiba imagem e mito: reflexão acerca da construção social de uma imagem hegemônica**. Dissertação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, 1993.

SANTOS, A. C. D. A. **MEMORIAS E CIDADE: Depoimentos e Transformação Urbana de Curitiba (1930-1990)**. Curitiba: (Dissertação) Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Paraná, 1995.

SANTOS, M. **O Professor Como Intelectual na Sociedade Contemporânea**. Anais do Encontro Nacional de Didática e Prática de Ensino - Endipe. Águas de Lindóia: [s.n.]. 1998.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, M. **O País distorcido: o Brasil, a globalização e a cidadania**. São Paulo: Publifolha, 2002.

SANTOS, M. O retorno do território. **OSAL: Observatorio Social de América Latina**, Buenos Aires, v. 6, n. 16, p. 255-261, jun. 2005.

- SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
- SANTOS, M. R. D. **O DESIGN POP NO BRASIL DOS ANOS 1970: Domesticidades e Relações de Gênero na Revista Casa & Jardim**. [S.l.]: 2010. Tese (Doutorado) Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, 2010.
- SHELLER, M. **Aluminum Dreams: The Making of light modernity**. Cambridge, Massachusetts, London: MIT Press, 2014.
- SHELLER, M.; URRY, J. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning A**, v. 38, p. 207-226, 2006.
- SILVA, A. **Imagários Urbanos**. 5. ed. Bogotá: Arango Editores, 2006.
- SILVEIRA, L. M. A interação entre texto visual e texto verbal sob o olhar da ontologia da imagem fotográfica. In: QUELUZ, G. L. **Tecnologia e Sociedade: (im) Possibilidades**. Curitiba: Torre de Papel, 2003. p. 159-187.
- SILVEIRA, L. M. **Introdução à teoria da cor**. Curitiba: Ed. UTFPR, 2011.
- SINCLAIR, M. A new Tube map, but no Thames. **Creative Review**, Londres, 17 set 2009. Disponível em: <https://www.creativereview.co.uk/a-new-tube-map-but-no-thames/> Acesso em 19 dez 2016.
- SOMMAVILLA, C. C.; PADOVANI, S. Avaliação de mapas de transporte coletivo em terminais urbanos de ônibus da cidade de Curitiba. **InfoDesign | Revista Brasileira de Design da Informação**, v. 6, n. 3, p. 24-37, 2009.
- SOUZA, N. R. D. **Planejamento urbano, saber e poder: o governo do espaço e da população em Curitiba**. Tese. Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Curitiba, 1999.
- SUDJIC, D. **A Linguagem das Coisas**. Tradução de Adalgisa Campos da Silva. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2010.
- TANIGUCHI, C. Apresentação. In: _____ **A História do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba (1887/2000): transporte urbano**. Curitiba: Travessa dos Editores, 2004. p. 6.
- TESSUTO, J. Les mutuelles de sans-tickets. **Multitudes**, v. 54, n. 3, p. 113, 2013.
- TFL. Harry Beck's Tube map. **Transport For London**, 2016. Disponível em: <<https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/culture-and-heritage/art-and-design/harry-becks-tube-map>>. Acesso em: 15 dezembro 2016.
- TOLIA-KELLY, P.; ROSE, G. (Eds.). **Visuality/Materiality: Images, Objects and Practices**. Farnham, Burlington: Ashgate, 2012.
- TOMIZAWA, L. T. **Lauro T. Tomizawa**. depoimento [13 ago 2013]. Entrevistadora: Suelen Caviquiolo. Curitiba: Coleção Suelen Caviquiolo. 2013.
- TONELLA, C. Duas décadas de ocupações urbanas em Curitiba. Quais são as opções de moradia para os trabalhadores pobres, afinal? **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 12, n. 23, p. 239-262, jun 2010.

URBAN, T. **Transporte Coletivo**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 1987.

WILLIAMS, R. **Cultura e materialismo**. São Paulo: Unesp, 2011. 420 p.

WINNER, L. Upon Opening the Black Box and Finding It Empty: Social Constructivism and the Philosophy of Technology. **Science, Technology, & Human Values**, v. 18, n. 3, p. 362-378, 1993.

WINNER, L. Do Artifacts have Politics? In: MACKENZIE, D. A.; WAJCMAN, J. **The Social Shaping of Technology**. 2. ed. Buckingham, Philadelphia: Open University Press, 1999.

Reportagens de jornais e revistas

ALIMENTADORES têm vida útil vencida. **Jornal do Bacacheri**, Curitiba, n. 10, p. 3, set 1991.

ANÍBAL, F. Família controla quase 70% dos consórcios de ônibus de Curitiba. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 12 set 2013. Disponível em:. Acesso em: jul 2016.

ASSAD, A. Criação da estação-tubo: depoimento. [28 de março, 2013].. **CBN Curitiba**, Curitiba, 2013. Entrevista concedida a Álvaro Borba. Disponível em:. Acesso em: 07 jul. 2013.

BONDE começa a operar no próximo ano. **Gazeta do Povo, suplemento especial**, Curitiba, p. 8, 29 mar 1991.

BONDE sobre pneus vem aí. **Tribuna do Paraná**, Curitiba, 17 jul 1992.

COBRADOR defende profissionais que atuam no transporte coletivo. **Jornal do Bairro Alto**, Curitiba, setembro 2002.

CONFUSÃO no primeiro dia do expresso. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 24 set 1974.

CURITIBA: os 298 anos de uma cidade que harmoniza progresso com o bem-estar de sua gente. **Gazeta do Povo, suplemento especial**, Curitiba, 29 mar 1991.

CURITIBA agora tem o maior ônibus do mundo. **Gazeta do Bairro**, Curitiba, n. 223, mar 2011. Disponível em: <http://gazedobairro.com.br>. Acesso em: abr 2015.

ECOLOGIA pra inglês ver. **Jornal do Bacacheri**, Curitiba, n. 4, p. 7, fev 1991.

EDITORIAL. **Jornal do Bacacheri**, Curitiba, n. 2, p. 1, 1990.

ESTUDANTES invadem tubos, não pagam ônibus e a Urbs protesta. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 19 abr 1998.

EXPRESSO: Monstro que Lerner criou. **Paraná em Páginas**, Curitiba, v. 10, n. 117, nov 1974c.

EXPRESSO funciona no domingo. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 18 set 1974a.

EXPRESSO e seus inúmeros casos. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 29 set 1974b.

FONTOURA, I. Design Urbano: Estação Tubo. **Almanaque. O Estado do Paraná**, Curitiba, 14 abr 1991. 5.

FURÕES de catracas serão combatidos. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 3 set 1997.

G1PR. Prefeitura de Curitiba prevê novo edital do metrô em até três meses. **G1 Paraná**, Curitiba, 10 ago 2005. Disponível em: <http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2015/08/prefeitura-de-curitiba-preve-novo-edital-do-metro-em-ate-tres-meses.html>. Acesso em: out 2016.

G1PR. Com o calor, temperatura chega a 57°C em ponto de ônibus de Curitiba. **G1 Paraná**, Curitiba, 28 jan 2014. Disponível em:. Acesso em: 12 ago 2016.

G1PR. Manta é instalada em estação-tubo de Curitiba para amenizar calor e frio.. **G1 Paraná**, Curitiba, 31 jan 2014a. Disponível em:. Acesso em: 26 set 2016.

G1PR. Prefeitura de Curitiba quer direcionar dinheiro do metrô para outras obras. **Paraná RPC**, Curitiba, 25 jan. 2017. Disponível em: <http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2017/01/prefeitura-de-curitiba-que-direcionar-dinheiro-do-metro-para-outras-obras.html>>. Acesso em: mar 2017.

HOJE Jaime fala do expresso e das conclusões a que chegou. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 3 out 1974.

INSEGURANÇA no transporte coletivo. **Folha do Boqueirão**, Curitiba, mar 2000.

JOVEM propõe novo terminal para o Tatuquara. **Gazeta do Bairro**, Curitiba, n. 209, set 2009. Disponível em: <http://gazetadobairro.com.br>. Acesso em: abr 2015.

KIATKOSKI, C. Garotos são flagrados invadindo estações-tubo em Curitiba. **Tribuna**, Curitiba, 01 nov. 2011.

KOPPE, J.; FERNANDA, P. Richa faz viagem inaugural de ônibus da Linha Verde em Curitiba. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 9 mai 2009.

LANÇADO edital para “estação-tubo”. **Indústria e Comércio**, Curitiba, 30 jul 1990.

LANÇADO edital para “estação-tubo”. **Indústria e Comércio**, Curitiba, 30 jul 1990.

LAUFER, F. Expresso, ex-“Diabo Vermelho”, faz 30 anos. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 14 nov 2004.

LERNER oferece “Ligeirinho” como uma resposta ao Brasil. **Correio de Notícias**, Curitiba, 14 abr 1991.

LIGEIRÃO Azul começa a circular neste sábado. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 16 abr 2011.

LIGEIRINHO vai circular hoje depois das 10h. **O Estado do Paraná**, Curitiba, 13 abr 1991.

MOVIMENTO de luta pela moradia. **Jornal do Bacacheri**, Curitiba, n. 5, p. 6, mar 1991.

MUITA coisa por fazer nas obras do expresso. **Gazeta do Povo**, 17 Set 1974.

NEVES, R. Eles não pagam passagem. **Gazeta do Povo**, Curitiba, mar 2013. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/especiais/talento-jornalismo/2013/eles-nao-pagam-passage-em-ao0pggpltvik1kp3bjwnc8z5h>. Acesso em: out 2014.

NORTE-SUL e Boqueirão vão ter o ônibus "ligeirinho". **O Estado do Paraná**, Curitiba, 29 jul 1990.

NOVOS signos arquitetônicos. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 29 mar 1992.

O DESENHO e a arte de Noviski. **Jornal Água Verde**, n. 2, p. 12, mai 1991.

ÔNIBUS comum agora é rejeitado. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 27 set 1974.

ÔNIBUS "Ligeirinho" já em implantação. **Gazeta do Povo**, Curitiba, p. 5, 7 fev 1991.

ÔNIBUS "Ligeirão" vão substituir os articulados até final do ano. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 28 jun. 1992.

PERES, A.; FERNANDES, J. C. A CIC não é para iniciantes. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 7 nov 2011. Disponível em:. Acesso em: dez 2016.

PINHEIRINHO e Cabral estão unidos pelo "Ligeirinho". **Correio de Notícias**, Curitiba, 16 jun 1991.

POMPEO, C. Prefeitura de Curitiba abre licitação para obras do ligeirão leste-oeste. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 18 maio 2015. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/prefeitura-de-curitiba-abre-licitacao-para-obras-do-ligeirao-leste-oeste-8yb619idzym1sk7jah6t7h3vi> Acesso em: jun 2016.

PREFEITURA inaugura nova Linha dos Trabalhadores. **O Estado do Paraná**, Curitiba, 30 mar 1989.

PRIMEIRO biarticulado já está pronto para entrar em operação. **Gazeta do Povo**, Curitiba, p. 44, 28 set 1992.

RPC-TV. Cobrador de ônibus é multado por improvisar cortina em estação-tubo. **Paraná RPC TV**, Curitiba, 24 ago 2011. Disponível em: <http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2011/08/cobrador-de-onibus-e-multado-improvisar-cortina-em-estacao-tubo.html>.

SANTANA, R. Boqueirão ganha canaletas para Biarticulado. **O Estado do Paraná**, Curitiba, 5 jun 1992.

TERMINAL de ônibus começa a ficar pequeno. **Jornal do Bairro Alto**, Curitiba, jul 2001.

TRANSPORTE Coletivo. **Jornal do Bacacheri**, Curitiba, n. 11, p. 6, out 1991.

ULTRAPASSAGEM que faz a diferença. **Jornal do Estado**, Curitiba, 2 jun 2009.

URBS raciona ônibus e prejudica moradores. **Jornal do Bacacheri**, Curitiba, n. 2, Novembro 1990.

URBS tenta acabar com os "fura-catracas". **O Estado do Paraná**, Curitiba, 23 abr 1998.

USUÁRIOS do transporte coletivo em Araucária protestam contra fim da integração. **RIC Mais**, 2015. Disponível em: <<https://pr.ricmais.com.br/dia-a-dia/noticias/usuarios-do-transporte-coletivo-em-araucaria-protestam-contr-a-fim-da-integracao/>>. Acesso em: 25 ago 2016.

VANDALISMO dá prejuízo de R\$ 3 milhões por ano em Curitiba. **G1**, São Paulo, 29 março 2008. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Brasil/0,MUL365970-5598,00-VANDALISMO+DA+PREJUIZO+DE+R+MILHOES+POR+ANO+EM+CURITIBA.html> Acesso em: set 2016.

VIA rápida: novo sistema de ônibus dá um nocaute na lentidão. **Istoé Senhor**, São Paulo, n. 1125, p. 38, 17 abr 1991.

WERSHOSKI, A. Desconforto. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 2 out 1974.

Documentos do poder público

IBGE. Curitiba: Infográficos de evolução populacional e pirâmide etária. **Cidades**, 18 dezembro 2016. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/701>>. Acesso em: 18 dezembro 2016.

INSTITUTO GALLUP DE OPINIAO PÚBLICA. **Relatório dos trabalhos de pesquisa sobre Problemas de Transportes Urbanos em Curitiba**. Instituto Gallup de Opinião Pública, IPPUC. Curitiba. 1979.

IPPUC. **Plano Diretor. Processo n.91/1966, Lei n.72/1966**. IPPUC. Curitiba. 1966.

IPPUC. **Avaliação da opinião pública em relação à implantação do sistemas de ônibus expresso em Curitiba**. IPPUC. Curitiba. 1975.

IPPUC. **Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba: peculiaridades, soluções locais**. IPPUC. Curitiba. 1986.

IPPUC. **Memória da Curitiba Urbana: planejamento urbano: concepção & prática**. Curitiba: IPPUC, 1990. (Depoimentos, 5).

IPPUC. **Memória da Curitiba Urbana: planejamento urbano: concepção & prática**. Curitiba: IPPUC, 1991. (Depoimentos, 7).

IPPUC. **A Cidade Que Queremos: Regional Pinheirinho**. Ippuc e PMC. Curitiba. 2014. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/planodiretor2014>. Acesso em: 27 dez 2016.

IPPUC. **Curitiba em Dados**. IPPUC. [S.l.]. sd. Disponível em: <http://www.curitibaemdados.ippuc.org.br>. Acesso em: set 2016.

PMC. **Planejamento Democrático**. Ippuc. Curitiba. 1966.

PMC. **Ônibus Expresso: um coletivo muito particular**. **Roteiro da Cidade**, Curitiba, n. 9, jun 1974.

PMC. **Ligeirinho: Ligeirinho na direção do Futuro**. Curitiba. c.1990.

PMC; URBS. **Biarticulado: o nosso metrô de superfície**. Curitiba. 1992.

SECRETARIA MUNICIPAL DOS TRANSPORTES; PMC. **Linha Direta: Ligeirinho pra você**. Curitiba. 1991.

URBS. **Ofício 5764 de 09 de outubro de 1997**. URBS. Curitiba. 1997.

URBS. **Transporte Coletivo Curitiba e Região Metropolitana: A história, o planejamento urbano e a evolução do Sistema Integrado**. URBS. Curitiba. 1998.

URBS. **Ofício n.1024 de 20 de abril de 1998**. URBS. Curitiba. 1998a.

URBS. **Manual de Especificações da Frota**. URBS Urbanização de Curitiba S.A. Curitiba. 2010. Versão 6, out 2010.

URBS. **Manual de Especificações da Frota**.. Urbanização de Curitiba S.A. Curitiba. 2013. Revisão 18, 2 de set 2013.

URBS. História do transporte, 2014. Disponível em:
<<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/historia-transporte>>. Acesso em: jul 2014.

URBS. Evolução da RIT, Curitiba, 2015. Disponível em:
<<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte/26>>. Acesso em: abril 2015.

URBS. Sistema de Transporte de Ensino Especial - Sites, 2017. Disponível em:
<<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/acessibilidade/sites>>. Acesso em: 15 fevereiro 2017.

Leis e decretos municipais

CURITIBA. **Lei n.5234/75**. Prefeitura Municipal de Curitiba. [S.l.]. 1975.

CURITIBA. **Decreto Municipal n. 92 de 30 de janeiro de 1980**. Palácio 29 de Março. Curitiba. 1980a.

CURITIBA. **Decreto Municipal n. 400 de 25 de abril de 1980**. Palácio 29 de Março. Curitiba. 1980b.

CURITIBA. **Decreto Municipal n. 768 de 17 de julho de 1980**. Palácio 29 de março. Curitiba. 1980c.

CURITIBA. **Decreto Municipal n. 404 de 19 de novembro de 1981**. Palácio 29 de Março. Curitiba. 1981.

CURITIBA. **Decreto Municipal n. 254 de 14 de agosto de 1984**. Palácio 29 de Março. Curitiba. 1984.

CURITIBA. **Decreto Municipal n. 44 de 30 de janeiro de 1987**. Palácio 29 de Março. Curitiba. 1987a.

CURITIBA. **Decreto Municipal n. 45 de 30 de janeiro de 1987**. Palácio 29 de Março. Curitiba. 1987b.

CURITIBA. **Decreto Municipal n.81 de 1988 de 15 março de 1988.** Palácio 29 de Março. Curitiba. 1988.

CURITIBA. **Decreto Municipal n. 210.** de 23 de abril de 1991. Curitiba: Palácio 29 de Março. 1991.

Requerimentos da Câmara Municipal de Curitiba

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód.044.06283.2000 de 17 de agosto de 2000.** Câmara Municipal. Curitiba. 2000.

CURITIBA. **Requerimento à prefeitura cód. 044.04208.2000 de 23 de maio de 2000.** Câmara Municipal. Curitiba. 2000a.

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód.044.00374.2001 de 13 de fev de 2001.** Câmara Municipal. Curitiba. 2001.

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód. 044.05664.2001 de 16 de outubro de 2001.** Câmara Municipal. Curitiba. 2001a.

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód. 044.06452.2001 de 13 de setembro de 2001.** Câmara Municipal. Curitiba. 2001b.

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód. 044.05764.2001 de 21 de agosto de 2001.** Câmara Municipal. Curitiba. 2001c.

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód.044.03540.2001 de 7 de agosto de 2001.** Câmara Municipal. Curitiba. 2001d.

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód. 044.00939.2001 de 12 de março de 2003.** Câmara Municipal. Curitiba. 2001e.

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód.044.01846.2002 de 27 de março de 2002.** Câmara Municipal. Curitiba. 2002.

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód. 043.01245.2002 de 3 de julho de 2002.** Câmara Municipal. Curitiba. 2002a.

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód.044.05344.2002 em 26 de junho de 2002.** Câmara Municipal. Curitiba. 2002b.

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód.043.00141.2003 de 20 de fevereiro de 2003.** Câmara Municipal. Curitiba. 2003.

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód.044.01182.2003 de 7 de mar de 2003.** Câmara Municipal. Curitiba. 2003a.

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód.044.00192.2004 de 21 de jan de 2004.** Câmara Municipal. Curitiba. 2004a.

CURITIBA. **Requerimento à Prefeitura cód. 044.07121.2004 de 21 de set de 2004.** Câmara Municipal de Curitiba. Curitiba. 2004b.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.044.07438.2004 em 21 de outubro de 2004. Câmara Municipal. Curitiba. 2004c.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.044.00442.2005 de 01 de fev de 2005. Câmara Municipal. Curitiba. 2005.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.044.00602.2005 de 14 de fevereiro de 2005. Câmara Municipal. Curitiba. 2005a.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.044.05390.2005 em 16 de maio de 2005. Câmara Municipal. Curitiba. 2005b.

CURITIBA. Requerimento de Solicitação de informações de outros órgãos públicos ou privados cód.074.00014.2003 em 27 de maio de 2005. Câmara Municipal. Curitiba. 2005c.

CURITIBA. Requerimento a outros órgãos cód. 043.01391.2005 de 29 de novembro de 2005. Câmara Municipal. Curitiba. 2005d.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.044.05271.2005 de 11 de maio de 2005. Câmara Municipal. Curitiba. 2005e.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.044.01175.2006 de 16 de fev de 2006. Câmara Municipal. Curitiba. 2006.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód. 044.06264.2006 de 23 de junho de 2006. Câmara Municipal. Curitiba. 2006a.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.044.06126.2007 de 29 de mai de 2007. Câmara Municipal. Curitiba. 2007a.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód. 044.13295.2007 de 29 de out de 2007. Câmara Municipal. Curitiba. 2007b.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód. 044.03441.2008 de 16 de abr de 2008. Câmara Municipal. Curitiba. 2008.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.044.00327.2009 de 29 de janeiro de 2009. Câmara Municipal. Curitiba. 2009.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.043.00413.2009 de 16 de maio de 2009. Curitiba. 2009a.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.044.04144.2009 de 13 de abr de 2009. Câmara Municipal. Curitiba. 2009b.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.044.04846.2009 de 24 de abr de 2009. Câmara Municipal. Curitiba. 2009c.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.044.05386.2010 de 14 de abr de 2010. Câmara Municipal. Curitiba. 2010.

CURITIBA. Projeto de Lei Ordinária cod. 005.00125.2011 de 1 de julho de 2011. Câmara Municipal. Curitiba. 2011.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.044.05000.2011 de 26 de maio de 2011.
Câmara Municipal. Curitiba. 2011.

CURITIBA. Requerimento à Prefeitura cód.044.01766.2012 de 3 de abril de 2012.
Câmara Municipal. Curitiba. 2012.

APÊNDICES

Apêndice B - Requerimentos Legislativos

A	B	C	D	E	F	G	H
codigo	requerimento	iniciativa	solicitante	ementa	texto	justificativa	resposta
1	044.03134.1999 itinerário	Sabino Piobó	Mariza do R. A. Dalke R. Oscar Wide, 195 – Lindóia.	Ampliar o itinerário da linha de ônibus "Vila Lindóia", no bairro Lindóia.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a ampliação da linha de ônibus da linha "Vila Lindóia", no bairro Lindóia conforme croqui em anexo.	Tal pedido prende-se ao fato de que a ampliação do itinerário irá beneficiar os moradores da região que são obrigados a se deslocar por um longo percurso até o ponto final da referida linha de ônibus.	"Conforme reunião na URBS com o requerente e assessores do Ilustre Vereador, ficou acordada a ampliação da referida linha de ônibus para a Rua Conde das Arcas, conforme croqui em anexo."
2	044.032681.1999	Juliete Reis	números pedidos da comunidade local	Requer ampliação da frota dos ônibus da municipalidade.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digno determinar ao órgão competente desta municipalidade, a ampliação da frota dos ônibus das linhas de transporte coletivo, no bairro da Imbuê e do Alameda/ Figorifico - Parque Tropeiros.	Procede a presente solicitação em função dos números pedidos da comunidade local, que nos relatam que a frota dos ônibus das referidas linhas é muito pequena, de consequência, os horários também são poucos, dificultando o deslocamento dos moradores daquela região que dependem do transporte coletivo.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam."
3	043.00316.1999	Luís Ernesto	comunidade do Bairro Novo (abaixo assinado)	Requer à URBS mudança de trajeto de ônibus.	Solicitação a este executivo, órgão pública a gentileza de providenciar com a brevidade que lhes for possível a mudança de trajeto do ônibus Bairro Novo C, para as Ruas Cidade da Saudade, Sentina do Iтарaré, Cidade do Palmito e Cidade Xaxim.	A solicitação se faz necessária, pois o trajeto atual passa a 150 m da linha Circular Sul, infelizmente ainda se utiliza a linha Circular, os usuários utilizam o mesmo trajeto do Bairro Novo C e que normalmente andava vazio. A nova linha atenderá uma faixa maior da comunidade do Bairro Novo, conforme abaixo-assinado que segue em anexo. 670.351/99	"Conforme atendimento realizado com a comunidade local, via Administração Regional Bairro Novo, a linha Circular Sul não poderá ser alterada, pois se trata de uma linha estruturada para o bairro e Leste-Oeste." (URBS)
4	043.00349.1999	Jorge Bernardi	Valmir F. 3488343	Implantação de linha de ônibus do CIC/Rodoferroviária.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Diretor de URBS, solicitando a implantação de linha e ou alguma mudança de percurso para unir o Terminal do CIC e Rodoferroviária.	Os moradores do Tatuquara e região, solicitaram esta reivindicação, devido ao transporte de idosos ou enfermos, do Terminal do CIC até a rodoferroviária, conseguirem chegar até a Praça Eufrásio Correa, tendo assim que ir a pé até o ponto de partida para o Terminal do CIC e Rodoferroviária.	"As possibilidades de acesso entre os corredores Sul e Leste serão ampliadas com a implantação do Barreiro do Velho Oeste, onde poderá ser viabilizada a implantação de uma linha de ônibus que unirá o Sul e Leste-Oeste." (URBS)
5	044.03777.1999	Mauro Moraes		Implantação de rampa para deficientes físicos em estação tubo	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando rampa para o acesso de pessoas com deficiência física na estação tubo localizada na rua 1ª de Maio, entre as ruas Francisco Alves e Ernest Hennigway, Xaxim.	Moradores deficientes que utilizam o ônibus ligeirinho estão tendo grandes dificuldades em entrar na estação tubo, pois precisam ficar esperando pessoas que os ajudem a subir as escadas, quando não aparece ninguém perdem o ônibus. Solicitamos estudos quanto a implantação de uma rampa o mais rápido possível.	"Avós a nova licitação, dentro dos próximos 90 dias, daremos prioridade à implantação de rampa no local solicitado." (URBS)
2000							
7	044.00924.2000	Paulo Frole	Antônio Carlos Ferreira da Cruz, bairro Abranthes, e demais moradores dessa região que dependem da linha Chaparral	Solicitação para que sejam mantidos 02 (dois) ônibus na linha Chaparral durante todo o dia para escoar todos os passageiros da região do Alto Abranthes.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando para que sejam mantidos 02 (dois) ônibus na linha Chaparral durante todo o dia para escoar todos os passageiros da região do Alto Abranthes.	Solicitação parte do Sr. Antônio Carlos Ferreira da Cruz, residente na rua Egas Rosa Sampaio, 67, CEP: 82220-500, fone: 252-1782, bairro Abranthes, e demais moradores dessa região que dependem da linha Chaparral, reclamando da necessidade de se manter os dois ônibus o dia inteiro e não somente no horário de pico, pois isto está tornando os passageiros a buscarem outras opções, o que lhes proporcionam muitos transtornos.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam."
8	044.01176.2000	Osmar Benetoli	abaixo assinado	Pedido de que seja mantido o ponto do ônibus que faz a Linha Jardim da Ordem, na esquina das ruas Paulo Júlio C. Bilencourt (antiga rua "C") e a rua "A", bairro Tatuquara.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando providências no sentido de que seja mantido o ponto de ônibus que faz a Linha Jardim da Ordem, na esquina das ruas Paulo Júlio C. Bilencourt (antiga rua "C") e a rua "A", bairro Tatuquara. Conforme abaixo assinado em anexo.	Justificativa não cadastrada no sistema	"O ponto de parada mencionado está sinalizado com abrigo, tipo chapéu Chinês, na Rua José Bilencourt, nº 100, bairro Tatuquara, C. Bilencourt e será mantido no local." (URBS)
9	044.01180.2000	Osmar Benetoli		Pedido de que o ônibus que faz a Linha Via Maria, desça até a rua Nelson Riek esquina com a rua Lauro Sheber - Vila Conquista, bairro Tatuquara	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que V. Exa., se digno determinar a Secretaria Competente providências no sentido de que o ônibus que faz a Linha Via Maria desça até a rua Nelson Riek esquina com a Rua Sheber - Vila Conquista, bairro Tatuquara.	Justificativa não cadastrada no sistema	"A Lei n. 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros."
10	043.00169.2000	Jair César	Inúmeras reclamações dos usuários da referida linha	Requer a extensão da linha de ônibus São João para o bairro Jardim Botânico, passando pelas ruas Maria Petroski e Moreno Roseira Penteados de Almeida e por esta seguir o itinerário da linha de ônibus Solar até o terminal do Cabral	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a extensão da linha de ônibus São João, continuando seu trajeto pela rua João Barboza Taborda Luz, passar pelas ruas Maria Petroski e Moreno Roseira Penteados de Almeida e por esta seguir o itinerário da linha de ônibus Solar até o terminal do Cabral.	Justificativa não cadastrada no sistema	"A Lei n. 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros."
11	044.01130.2000	Paulo Salamuni		Solicita a limpeza no ponto final do ônibus Jardim Botânico, sito à rua Bento Azambuja, e a colocação de lixeira no mesmo local.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a limpeza no ponto final do ônibus Jardim Botânico, sito à rua Bento Azambuja, e a colocação de lixeira no mesmo local.	A cidade ecológica precisa demonstrar sé-lo. Os moradores reclamam a falta de limpeza do local o que prejudica não apenas a imagem mas a higiene do bairro.	"A solicitação foi atendida." (SMMA/MLP)

A	B	C	D	E	F	G	H
044.01847.2000	ponto parada	Gerardo Bobado	revisão de moradores e comerciantes da região	Solicita a implantação de ponto de ônibus na Av. Winston Churchill, sentido BairroCentro, Bairro Pinheirinho.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de ponto de ônibus na Av. Winston Churchill nº 2265, sentido BairroCentro, Bairro Pinheirinho, nas proximidades do Banco Itaú.	O pedido em referência é uma reivindicação dos moradores e comerciantes da região, que querem mais um ponto alternativo, e poder descer antes do terminal. Sem o referido ponto o usuário do transporte coletivo, tem que descer no terminal e voltar a pé.	Tem função de acordo efetuado anteriormente com os comerciantes da região, os quais solicitaram a implantação de ponto de parada nos locais atuais (sic), torna-se inviável o atendimento ao solicitado. - (URBS)
13							
044.02176.2000	Acessibilidade	Mauro Moraes		Ônibus especial.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de ônibus especial, no bairro São João, no horário das 13:00h às 17:00h; no bairro São Cercado.	Na rua Cruzeiro do Sul tem alguns moradores deficientes físicos, que utilizam o ônibus Santa Joana nos horários solicitados.	"Os veículos adaptados com elevadores estão sendo gradativamente incluídos na frota do sistema.
14							
043.00314.2000	Implantação linha / itinerário	Custódio da Silva		Requer linha de ônibus ligando os terminais Fazendinha e Caluá - C/C.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente à URBS, solicitando estudos visando a ligação dos terminais de ônibus Fazendinha e Caluá por linha convencional ou interbarrios V.	Os usuários do transporte coletivo, que desembarcam no terminal da Fazendinha e necessitam descer-se até o Conjunto Caluá, Santa Helena, possuem somente uma alternativa que é o Ligerinho Fazendinha- Mandacaré, o qual no horário de pico, torna-se impossível, pois sempre está lotado. Pedido formulado pelo Sr. Ademir Pedro Bom, R. Flor. Assis Gonçalves, 617 - Água Verde.	"A integração entre os Terminais Caluá e Fazendinha foi realizada, experimentalmente, durante o período de 10/01 a 23/01/2000, onde constatamos baixa utilização nesta ligação, onde inviabilizando a manutenção deste atendimento."
15							
044.02692.2000	Aumento frota	José Aparecido Jolapê Alves	constantemente reclamações efetuadas pelos moradores locais	Solicita a aquisição e disposição da linha de ônibus Curitiba - B. (Campo Largo) mais um veículo para o atendimento.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a aquisição de um veículo para o atendimento dos usuários que cotizam a disposição da linha de ônibus Curitiba - Bateias (Campo Largo) mais um veículo para que o atendimento aos usuários.	A presente reivindicação deve-se a constantes reclamações realizadas por estes usuários, sendo que o incremento possibilitaria maior número de horários, visto que, uma vez perdido o embarque neste ônibus, o tempo de retorno do mesmo significa a espera de 2 horas e 30 minutos a estes usuários	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são estabelecidas de acordo com o número de usuários que a utilizam.
16							
044.02850.2000	ponto parada	Sabino Pícolo		Retornar o ponto de ônibus para o antigo local na rua Nilo Peçanha, em frente a rua Prof. Plazizinho.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a mudança do ponto de ônibus para o antigo local na rua Nilo Peçanha, em frente a rua Prof. Plazizinho, no bairro Pilazizinho.	Tal pedido prende-se ao fato de que a volta do ponto de ônibus para o antigo local beneficiará os moradores da região, que são obrigados a se deslocar por um longo percurso para utilizarem o transporte coletivo.	"O ponto de parada da Rua Nilo Peçanha já foi reaberto em 29/04/2000, atendendo desta forma ao solicitado. - (URBS)"
17							
044.03327.2000	Via ônibus	Osmar Benediti		Pedido de "alargamento" da rua Durval Leopoldo Landai esquina com a rua Pedro Driessen, para que o ônibus que faz a Linha Via Marisa Possa passar sem problemas.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que V. Exa., se digne determinar a Secretaria Competente providências no sentido de que seja executado trabalhos de "alargamento" da rua Durval Leopoldo Landai esquina com a rua Pedro Driessen, para que o ônibus que faz a Linha Via Marisa Possa passar sem problemas.	Justificativa não cadastrada no sistema.	"A solicitação foi atendida. - (4° DRM)"
18							
043.00381.2000	Abriço ponto	Jair César		Requer a implantação de abriço no ponto de parada de ônibus, localizado na rua Rio Araguaia, entre as ruas João de Deus e João de Deus, no Bairro Alto.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de abriço no ponto de parada de ônibus, localizado na rua Rio Pelotas, no trecho compreendido entre as ruas Joaquina da Costa Ribeiro e Rio Araguaia, no Bairro Alto.	Justifica-se tal solicitação, tendo em vista os inúmeros transtornos ocasionados aos usuários de transporte coletivo e alunos da escola existente naquela localidade, que são obrigados a aguardar o ônibus em pé e no frio, além de não apresentarem infraestrutura para circulação do mesmo, inviabilizando desta forma o atendimento ao solicitado. - (URBS)	"No trecho entre as Ruas Rio Japurá e Joaquina da Costa Ribeiro, a Rua Rio Pelotas não é utilizada com frequência, sendo que o mesmo não apresenta infraestrutura para circulação do mesmo, inviabilizando desta forma o atendimento ao solicitado. - (URBS)"
19							
044.03623.2000	itinerário	Tito Zeglin		ALTERAÇÃO DA LINHA DE ÔNIBUS ITAMARATI.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando proceder estudos visando alteração da linha de ônibus Itamarati, no sentido do trecho compreendido entre a Via Antônio Hebeletto, entre a Via Antônio Hebeletto e Rua Rio Pelotas, no sentido seguinte retornando ao seu itralego normal -Bairro Xaxim.	Conforme solicitação de município (sic) (Maria Madalena da Cruz - Fone: 277-5101)	"A Lei n. 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
20							
044.03685.2000	ponto parada	José Aparecido Jolapê Alves	constantemente reclamações efetuadas pelos moradores locais	Solicitação de implantação de Ponto de Ônibus próximo à Passarela de pedestres, junto a Passarela de Pedestres, Ponte de Ônibus do Trem e a Ponte de Divisa do Município	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de ponto de ônibus defronte a passarela de pedestres, junto a Rodovia do Xisto, entre o Pontilhão do Trem e a Ponte de Divisa do Município de Curitiba com o Município de Araucária	A presente solicitação deve-se ao fato das constantes reclamações efetuadas pelos moradores locais que sentem-se prejudicados por não se beneficiar com a implantação de ponto de ônibus Araucária-Pinheirinho, apesar de seu tempo em cerca de no mínimo 45 minutos no seu tempo de traslado até o terminal do Pinheirinho, para voltar com o ônibus Jardim da Ordem até seu bairro de destino. No espaço de implantação deste ponto há espaço para a implantação de 3 pontos de linha, uma vez que este não é respeitado pela falta de placas de sinalização dos pontos.	"A implantação de ponto de parada depende da aprovação do atendimento para um programa mínimo de 300 passageiros por dia. Não há previsão de início desta obra, por questões de segurança, não é viável a marcação do ponto solicitado." (URBS) "
21							
044.04076.2000	ponto parada	Paulo Salamuni	reclamação tanto dos usuários da linha, como dos frequentadores do Restaurante Oriente Árabe	Solicita o deslocamento do ponto de ônibus Cabral - FORTI, localizado à Rua Germano Mayer, 745, entre a Visconde de Guarapuava e Fernando Amaro, em nossa cidade.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando o deslocamento do ponto de ônibus Cabral - FORTI, localizado à rua Germano Mayer, 745, entre a Visconde Guarapuava e Fernando Amaro, em nossa cidade.	Tal solicitação baseia-se em reclamação tanto dos usuários da linha, como dos frequentadores do Restaurante Oriente Árabe, pois o ponto está localizado em frente do cado restaurante, o que tem dificultado os serviços do restaurante e a movimentação dos passageiros ao descerem no local.	"Tem função das paradas dos ônibus serem rápidas para embarque e desembarque, não interferindo na circulação viária, torna-se inviável o atendimento ao solicitado. - (URBS)"
22							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.04122.2000	Itinerário	José Aparecido Joiaque Alves	reclamações efetuadas pelos moradores da região (Moradas Reno - Bairro Uberaba de Cima)	Solicita estudos técnicos que possibilite que a linha de Ônibus Solitude passe a ser atendida pelo Terminal de Ônibus do Campina do Siqueira.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando junto ao órgão competente da municipalidade (URBS) que providencie estudos técnicos que possibilite que a linha de Ônibus Solitude passe a ser atendida pelo Terminal de Ônibus do Campina do Siqueira.	A presente solicitação deve-se ao fato das constantes reclamações efetuadas pelos moradores da região junto a este gabinete, uma vez que a vida destes moradores seria facilitada pela inserção desta linha de ônibus neste terminal, aumentando assim, seu conforto, seu tempo de deslocamento e propiciando a estes beneficiários (Moradas Reno - Bairro Uberaba de Cima) uma maior Comodidade.	"A está prevista a criação do Alimentador V. Reno, com saída do referido loteamento até ao Terminal Centário.
044.04432.2000	Itinerário	Gerardo Bobato		Solicita extensão da linha de ônibus Caemba/Olaria em mais 350 metros, na Rua Delegado Bruno de Almeida, Bairro Coximba.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido de solicitar a extensão da linha de ônibus Caemba/Olaria, em mais 350 metros, na Rua Delegado Bruno de Almeida, Bairro Coximba.	A presente solicitação, facilitaria em muito aos usuários que utilizam diariamente o ônibus, tendo que andar muito até chegar no ponto, razão pela qual reivindicamos este benefício, que proporcionaria maior tranquilidade a todos os usuários.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
044.05110.2000	Itinerário	José Roberto Sandoval	moradores da região	Mudança no itinerário da linha de ônibus Bairro Novo	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a mudança de itinerário da linha de ônibus Bairro Novo, conforme segue em anexo croqui.	Procurado pelos moradores da região, solicitamos urgentemente a referida mudança visto que os moradores da rua Nova Aurora alegam que o ponto mais próximo fica a cerca de 600 metros, o que dificulta a locomoção, principalmente de idosos e deficientes físicos.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
044.05165.2000	Itinerário	Édê Abb		Requer mudança do ponto Final do ônibus Futurama.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a mudança do ponto Final do ônibus Futurama, localizado na rua Deputado Pinheiro Junior, para a rua Humberto Negrolo, bairro Umbará.	Os moradores do Loteamento Morrões, tem que percorrer um longo trecho (mais de 1 km) para chegar até o ponto de parada, para apanhar o ônibus, com esta mudança estes moradores seriam beneficiados.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
044.05301.2000	ponto parada	Julietta Reis		"Requer mudança de ponto de ônibus."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digite órgão competente desta municipalidade, a mudança do ponto de parada do ônibus da linha Paraiso, localizado na Av. Cândido de Abreu, em frente ao nº 36, para outro local.	Trata-se de medida sobre o ponto importante, haja vista que o referido ponto de parada fica em frente a uma barracagem, o que impede a entrada e saída de veículos daquele local	"A lateral da Avenida Cândido de Abreu foi readequada para pontos iniciais de linhas do transporte coletivo. Considerando que existem outras vias, próximas à Praça Dezanove de Dezembro, que permitem a regulagem de horários dos ônibus e que a referida atividade comercial instalou-se no local posteriormente à adequação da via, tomase-se a medida de adequação do ponto de parada e atendimento ao Solicitado." (URBS)"
044.05391.2000	Acessibilidade	José Aparecido Joiaque Alves	constantemente reclamações de deficientes físicos que utilizam esta linha	Solicitação de implantação de benefício para deficientes físicos (elevador) na linha de ônibus Santa Joana, que atende o bairro Sítio Cercado.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando ao órgão competente da municipalidade que providencie a implantação de benefício para deficientes físicos, no ponto de parada de ônibus Santa Joana, que atende o bairro Sítio Cercado.	A presente solicitação deve-se ao fato das constantes reclamações de deficientes físicos que utilizam esta linha de ônibus supracitada, e que sentem-se prejudicados por não se beneficiarem deste serviço.	"Atualmente a empresa que opera a linha Santa Joana não possui veículo com elevador disponível para escalar na referida linha.
044.05433.2000	Itinerário	Allton Araújo	abaixo assinado	"A extensão do Ônibus SOLAR até o terminal do Bairro Alto"	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a extensão do Ônibus Solar até o Terminal do Bairro Alto.	Conforme o mapa e abaixo-assinado em anexo.	"O Terminal do Bairro Alto não possui capacidade física para absorver mais linhas alimentadoras.
043.00766.2000	ponto parada	João Claudio Derosso		Ao Exmo. Sr. Presidente da URBS, FRIC KERIN - Mudança de parada de transporte coletivo, a saber: - Mudar a atual parada de ônibus existente na rua Ipaó, próximo ao ponto de parada do ônibus Comendador Roseira para a rua Ipaó, frente ao nº 144, para o ponto de parada do ônibus Comendador Roseira e Joquei Clube, Prado Velho.	Solicitado a V. Exª, destinar especial atenção ao pedido que segue: - Mudança de parada de transporte coletivo, a saber: - Mudar a atual parada de ônibus existente na rua Ipaó, próximo ao ponto de parada do ônibus Comendador Roseira para a rua Ipaó, frente ao nº 144, para o ponto de parada do ônibus Comendador Roseira e Joquei Clube, Prado Velho.	"Com a extensão da Linha Interbairros V até o Terminal Oficinas, o ponto de parada passou a ser de embarque para a referida linha, para o qual estamos disponibilizando abrigo tipo "Bonus", porém Interbairros, para implantação no local e consequentemente a relevar as referidas." (URBS)	
044.05633.2000	ponto parada	Ney Leprevost		Solicita mudança do ponto de ônibus, na rua Fagundes Varela, 1946 no bairro do Jardim Social.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a mudança do ponto de ônibus para 50m para frente ou para trás, o mesmo encontra-se localizado na rua Fagundes Varela, 1946 no bairro Jardim Social entre as ruas Gustavo Rattman e Amazonas de Souza.	Tal solicitação se faz devido a localização do mesmo, pois está gerando conflitos entre os usuários e o motorador devido a localização do ponto estáborentre os pontos de validação em sua residência.	"O ponto de parada sinalizado com abrigo "chapeú Interbairros" na Rua Fagundes Varela, em frente ao nº 1946, encontra-se em uma área com largura de aproximadamente 10 metros, para defronte a um lote vago." (URBS)
044.06026.2000	Itinerário	Sabino Piolo	Solicitante: Maritza do Rocio Wenceslau Braz, A. Dakke R. Oscar Wilde, 195 - Lindóia	Ampliar o itinerário do Ônibus Wenceslau Braz ou Dom Alto, no bairro Lindóia.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de ampliar o itinerário do Ônibus Wenceslau Braz ou Dom Alto, no bairro Lindóia, conforme croqui em Anexo	Tal pedido prende-se ao fato de que a ampliação de um dos dois itinerários irá beneficiar os moradores da região, que são obrigados a deslocar-se por um longo percurso para fazer uso do transporte coletivo. Solicitante: Maritza do Rocio A. Dakke R. Oscar Wilde, 195 - Lindóia Pone: 327-0069	"Com a implantação do biancote Circular Sul, o trajeto do Alimentador Wenceslau Braz pela Avenida Maritza do Rocio A. Dakke R. Oscar Wilde, 195, não prejudicou o atendimento emando apenas para não prejudicar o atendimento em Betlegá.
32							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.06919.2000	ponto parada	Mário Caiso Cunha	Moradores da rua acima citada e imediações, estão solicitando a adoção de medidas solicitando a adoção de medidas	Implantação de ponto de ônibus – Cajuru	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a elaboração de estudos no sentido de proceder a implantação de ponto de ônibus na Rua Miguel Caluar – Cajuru.	Moradores da rua acima citada e imediações, estão solicitando a adoção de medidas solicitando a adoção de medidas	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os pontos de parada das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
33							
043.06977.2000	itinerário	Elias Vidal	abaixo-assinado e croqui.	Mudança de itinerário da linha de ônibus Estribó-Alto.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a mudança da linha de ônibus Estribó - Alto, do ponto de parada atual, para o ponto de parada da Rua David Geronasso para o itinerário anterior que era da rua Miguel Prekarski, até a rua David Geronasso, no Boa Vista.	Os moradores necessitam daquela mudança porque o atual itinerário não interfere muito ao acesso de linha e quando o coletivo passa pela rua Leão Salim, o faz em velocidade, provocando muita trepidação e rachaduras na parede de vidros e trem em cima da mesa e as rachaduras são enormes". Diante do exposto, esperamos urgente a solução do problema. Segue anexo abaixo-assinado e croqui.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os pontos de parada das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
34							
044.06462.2000	itinerário	Ney Leprevost	numeros pedidos que recebemos de moradores desta região	Solicita que a linha de ônibus Saturno tenha incluído em seu percurso a Rua Darci Ariante Mallin, no Bairro São Braz.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que seja encaminhado para o órgão competente desta municipalidade, tomar as medidas necessárias no sentido de que permaneça o ponto de parada do ônibus Inter-Bairro II - sentido terminal do Cabral/Campina do Siqueira, localizado na Rua Vicente Ciccarino em frente ao Bosque do Boa Vista.	Tal solicitação se faz em atendimento aos inúmeros pedidos que recebemos de moradores desta região, objetivando facilitar o acesso dos usuários neste trecho.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os pontos de parada das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
35							
044.06483.2000	ponto parada	Julietta Reis	numeros pedidos junto ao nosso gabinete de municípios	"Requer providências."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que seja encaminhado para o órgão competente desta municipalidade, tomar as medidas necessárias no sentido de que permaneça o ponto de parada do ônibus Inter-Bairro II - sentido terminal do Cabral/Campina do Siqueira, localizado na Rua Vicente Ciccarino em frente ao Bosque do Boa Vista.	Traza-se de medida sobremaneira importante, haja vista inúmeros pedidos feitos junto ao nosso gabinete de municípios requerendo a permanência do ponto de parada do ônibus Inter-Bairro II, no local acima especificado.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os pontos de parada das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
36							
044.06608.2000	itinerário	Geraldo Yamada		Solicita estudos para extensão de uma das linhas de ônibus, Vila Lindóia ou Dom Alico, da Praça Rui Barbosa até a Praça Tiradentes.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido de que determine ao departamento competente, estudos para extensão de uma das linhas de ônibus, Vila Lindóia ou Dom Alico, da Praça Rui Barbosa até a Praça Tiradentes.	Considerando a falta de espaço físico nos pontos iniciais das linhas convencionais no centro da cidade e as dificuldades na circulação viária, no caso de linhas que não utilizem tais pontos, julga-se a implantação de ponto inicial na praça mais próxima de seu itinerário de origem, evitando o cruzamento do anel central.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os pontos de parada das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
37							
044.06729.2000	abrigo ponto	Custódio da Silva	solicitação foi feita pelo Sr. Emílio Soares, residente na rua Carlos Castel, nº 51 - Ostemack	Requer a Implantação de Cobertura de ônibus para abrigo situado na rua Renaldino Carvalho Bola (Ponto de partida: Rua Francisco Alves de Oliveira, Teresa - Vila Ostemack.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de cobertura de ônibus para o ponto final da Cobertura de ônibus para a rua Renaldino Carvalho Bola (Ponto de partida: Rua Francisco Alves de Oliveira, Teresa - Vila Ostemack).	Os moradores da região que necessitam sair de casa muito cedo, principalmente em dias chuvosos, necessitam de um abrigo para se protegerem da chuva e do frio. A implantação de uma cobertura de ônibus para o ponto final da Cobertura de ônibus para a rua Renaldino Carvalho Bola (Ponto final), Moradas Madre Teresa - Vila Ostemack, atenderá às necessidades desses trabalhadores.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os pontos de parada das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
38							
044.06858.2000	itinerário	Sabino Piolo	Solicitante: Tereza Cristina R. Exp. Francisco P. dos Santos, 1939 - Alto Boqueirão	Mudar o ponto final do ônibus Alto Boqueirão para a rua Francisco Alves de Oliveira, na Praça do Chimarrão, bairro Alto Boqueirão	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de mudar o ponto final do ônibus Alto Boqueirão para a rua Francisco Alves de Oliveira, Chimarrão, bairro Alto Boqueirão.	Tal pedido prende-se ao fato de que a mudança do ponto final beneficiará em muito os moradores do bairro. Solicitante: Tereza Cristina R. Exp. Francisco P. dos Santos, 1939 - Alto Boqueirão Fones: 379-4399 ou 376-2425	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os pontos de parada das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
39							
044.06939.2000	ponto parada	Sabino Piolo	Solicitante: Nivaldo Carneiro R. Itupava, 200 - Alto da XV	Colocar mais uma parada de ônibus na rua Francisco Alves de Oliveira, próximo ao nº 3122, no Bairro Novo	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a colocação de mais uma parada de ônibus na rua Curitiba, próximo ao Ribeirão dos Pedilhas e ao nº 3122, no Bairro Novo, conforme abaixo assinado em anexo	Tal solicitação foi feita pelo Sr. Emílio Soares, residente na rua Carlos Castel, nº 51 - Ostemack, fone: 269-9115.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os pontos de parada das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
40							
044.06927.2000	Aumento frota	Ney Leprevost	pedidos que recebemos dos usuários da linha de ônibus Jardim Esmeralda, especificamente dos estudantes.	Solicita que sejam incluídos mais ônibus na linha Jardim Esmeralda.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a inclusão de mais ônibus na linha Jardim Esmeralda.	Tal solicitação se faz em atendimento aos inúmeros pedidos que recebemos dos usuários da linha de ônibus Jardim Esmeralda, principalmente dos estudantes, os quais encontram dificuldades devido ao grande intervalo de tempo deste em fazer sua Trajetória.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam.
41							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.069/45.2000	ponto parada	Dino Almeida		Requer seja direcionada uma linha de Transporte Coletivo na Rua Orizono no Sítio Cercado - Bairro Novo "B"	Os moradores da Rua Orizono no Sítio Cercado, tem que andar várias quilômetros até um ponto de ônibus, acreditamos que o direcionamento de uma linha de ônibus nesta rua irá facilitar a vida de muitos trabalhadores e estudantes da região.		"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os pontos de ônibus são inferiores a 500 metros.
044.071/14.2000	Abriço ponto	Jorge Bernardi	Esta é uma reivindicação dos usuários moradores das ruas Lucas F. F. da Rocha R. e Manoel Voluz, 1400 / 43 Pimheirinho	Colocação de cobertura em ponto de ônibus, na rua Manoel Voluz, no Pimheirinho.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para a criação de um ponto de ônibus, na rua Manoel Voluz, defronte o imóvel nº 1400/43, no Pimheirinho, onde passa várias linhas de ônibus, e quando chove, os usuários não tem como aguardar no ponto.		"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, após a colocação de abrigos esta região será atendida, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do transporte coletivo." (URBS)"
044.072/79.2000	linierário	Geraldo Yamada		Solicita estudos para implantação ou extensão de linha de ônibus, com início na Rua Nicola Pelanda até a Rua Delegado Bruno de Almeida.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido que determine ao departamento competente, estudos para implantação ou extensão de linha de ônibus, com início na Rua Nicola Pelanda (Umburá) até a Rua Delegado Bruno de Almeida (Tatuquara)		"A Rede Integrada de Transporte já possibilita a ligação, com o pagamento de uma única tarifa, através das linhas Cachimba/Oleira, na Rua Delegado Bruno de Almeida, e Umburá, na Rua Nicola Pelanda, no Pimheirinho, possibilitando a ligação de mais uma linha de Transporte Coletivo." (URBS)
043.011/05.2000	Implantação linha / linierário	Jair César		Requer a criação de uma linha de ônibus para atender a população de Vila Margarida e Vila Arlinda Maria, no Arr. Clandida.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para a criação de uma linha de ônibus alimentado pela população da Vila Margarida e Vila Arlinda Maria, no Santa Cândida, conforme o itinerário sugerido pela comunidade local que segue abaixo: 1. Rua Almirante João Kopp; 2. Rua Manoel Mikowski; 3. Rua Zéiro Mário Paul; 4. Rua José Becker Davet; 5. Rua Maria Teixeira de Melo; 6. Rua João Niecz Mikowski; 7. Rua Manoel Mikowski; 8. Estrada Santa Cândida Não havendo possibilidade de realizar o referido trajeto, solicitamos então a criação de um linierário que seja viável e referida empresa e que melhor atenda aquela comunidade.		"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os pontos de ônibus são inferiores a 500 metros.
044.075/62.2000	Abriço ponto	Éde Abib		Requer a instalação de bancas e cobertura para o Ponto Final da linha de ônibus, Jardim Social - Batei.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a instalação de bancas e cobertura no ponto final da linha de ônibus, Jardim Social - Batei, que localiza-se no jardim da rua José Naves da Cunha, próximo a rua Adolfo de Oliveira Franco, bairro Seminário.		"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, após a colocação de abrigos esta região será atendida, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do transporte coletivo." (URBS)"
044.077/34.2000	Implantação linha	Osmar Benfoidi		Solicita implantação de uma linha de ônibus que passe pelas ruas Antônio Meireles Sobrinho e Professor Nivaldo Braga, bairro Cajuru.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que VEXA, se digne determinar a Secretaria executada trabalhos de implantação de uma linha de ônibus que passe pelas ruas Antônio Meireles Sobrinho e Professor Nivaldo Braga, bairro Cajuru.		"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os pontos de ônibus são inferiores a 500 metros.
044.079/35.2000	linierário	Sabino Piolo		Ampliar o linierário da linha Interhospitais até a Rua Fúlvio José Alize em frente ao Hospital e Maternidade Santa Madalena Sofia, no Bairro Alto	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de ampliar o linierário da linha Interhospitais até a rua Fúlvio José Alize em frente ao Hospital e Maternidade Santa Madalena Sofia, no Bairro Alto.		"O Hospital e Maternidade Santa Madalena Sofia está fora das diretrizes de linierário da linha Interhospitais. Por se tratar de linha circular, o deslocamento entre hospitais deixa de ser atrativo para raios maiores que 3,0km (três quilômetros).
42							
43							
44							
45							
46							
47							
48							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.08954.2000	Aumento frota	Juliete Reis		"Requer providências com respeito ao horário na Linha Integrada de Transporte Guarituba de Piraguara."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digno determinar ao órgão competente desta municipalidade, tomar as medidas necessárias no sentido de verificar o problema que está ocorrendo na Linha Integrada de Transporte Guarituba de Piraguara que linha ponto final no bairro do Guaito com a integração esta demorando muito em seu trajeto.	Toda-se de uma medida justa e necessária, tendo em vista que devido a demora do recolhimento estão sendo prejudicados.	"A partir de 18/12/2000 a Linha Alimentadora Guarituba teve o acesso de mais um veículo, solucionando os problemas apresentados." (URBS)"
49							
043.01402.2000	Itinerário	Elias Vidal		Itinerário de Ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente à Urbs, solicitando que os ônibus Jardim Los Angeles, Rematório de Noronha e Los Angeles, que trafegam pelo itinerário de ônibus, sejam encaminhados para o Eulfrasio Juvêrvá, retomem por esta mesma rua.	Esta solicitação é dos usuários que necessitam daquele trajeto.	"A linha A.HULOS Angeles já utiliza as Ruas Manoel Eulfrasio e Marechal Maier, nos dois sentidos.
50							
2001							
044.00016.2001	Itinerário	Alexandre Curt	Solicitação da Associação de Moradores e Amigos das Moradas Augusta B.	Solicita à URBS a alteração do ponto final da linha de ônibus convencional Tramontina.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a alteração do ponto final da linha de ônibus convencional Tramontina, para as moradas Augusta B, em ponto de ônibus localizado na Rua C, esquina com a rua Teodoro Locker, bairro Campo Comprido.	Atendendo a esta solicitação da Associação de Moradores e Amigos das Moradas Augusta B a alteração do ponto final da linha de ônibus convencional Tramontina para a comunidade visto que vitaliza uma nova alternativa de acesso do transporte coletivo.	"O prolongamento da Rua Luiz Casagrande não apresenta infra-estrutura adequada que permita o acesso do transporte coletivo.
52							
044.00153.2001	Reparos	Angelo Batista	Solicitação dos moradores que utilizam este terminal	Solicita reparos no telhado do terminal Campina do Siqueira	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que seja providenciado o reparo do telhado do terminal de ônibus do Campina do Siqueira.	Esta é uma solicitação dos moradores que utilizam este terminal e que nos momentos de chuvas ficam sem abrigo apesar de estarem dentro do terminal.	"A solicitação foi atendida." (URBS)"
53							
044.00173.2001	ponto parada	Ney Leprevost		Solicita mudança do ponto de ônibus Inter-Hospitais da Rua Presidente Carlos Cavalcanti, localizada entre as ruas Mateus Leme e Duque de Caxias.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que seja providenciado o reparo do número 698, entre as ruas Mateus Leme e Duque de Caxias.	Tal solicitação para mudança do ponto de ônibus neste local, se faz necessária afim de facilitar o fluxo de veículos na região. O deslocamento deste ponto irá contribuir para melhoria do trajeto, bem como beneficiar os usuários desta linha.	"Considerando que a Linha Inter-Hospitale possui frequência baixa (30 minutos), sua parada rápida em Inter-Hospitais não apresenta inconvenientes e o embarque/desembarque não interfere na fluidez do tráfego da via e sua relocação viria prejudicar a operação, quanto ao deslocamento padão dos pontos e os atuais usuários o mesmo, inviabilizando o atendimento ao solicitado." (URBS)
54							
044.00197.2001	Abrijo ponto	Gerardo Bobato	Solicitação parte dos moradores da região	Solicita a relocação de cobertura junto ao ponto de ônibus, sito à Estrada do Ganchinho, Bairro Ganchinho.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido que determine ao departamento competente, a relocação de cobertura junto ao ponto de ônibus, sito à Estrada do Ganchinho, esquina com a Rua Piedrina Accordeste Costa, Bairro Ganchinho.	A solicitação parte dos moradores da região que pedem a relocação da cobertura junto ao ponto de ônibus, pois sem motivo aparente a mesma foi retirada e os moradores não sabem se foi a Prefeitura que o fez, ou vândalos que retiraram a mesma. A falta de cobertura traz enormes problemas a senhoras com crianças no colo. Diante deste quadro a comunidade solicita que seja recolocada a cobertura que já existia no local.	"O abrigo tipo "Chapéu Chinês" será recolocado no antigo ponto, na Rua Piedrina Accordeste Costa, atendendo desta forma ao solicitado." (URBS)
55							
044.00428.2001	Itinerário	Ademival Alves Gomes		Alterar itinerário do ônibus Igelzinho Curitiba-Campo Largo.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que seja determinado ao órgão competente, que o Campo Largo tenha seu itinerário estendido até a Praça Rui Barbosa ou em outra praça Central.	Com essa alteração facilitaria o acesso dos usuários até o Centro, uma vez que a COHAB, onde se localiza o ponto final do referido ônibus, fica razoavelmente distante do centro da cidade	"Considerando que a integração da Linha Direta Campo Largo, no Terminal Campina do Siqueira, já possui uma parada no bairro de Bateias, Bateias e Trindades e que o ponto final na Rua Vicente Machado proporciona uma nova opção de deslocamento para os usuários de Campo Largo, torna-se inviável o atendimento ao solicitado." (URBS)
56							
044.00489.2001	ponto parada	Ede Abub		Requer a "mudança do ponto de ônibus" localizado na rua Chapeco, bairro Campo Comprido..	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a "mudança do ponto de ônibus" localizado na rua Chapeco, para à próxima quadra entre as ruas Catanduevas e João Demibski, bairro Campo Comprido.	O ponto de ônibus está localizado atualmente em frente de um mercado, sob número 630, prejudicando assim o estacionamento de veículos de carga e descarga.	"O referido ponto de parada será relocado para o ponto de ônibus existente no imóvel vizinho, atendendo desta forma ao solicitado." (URBS)"
57							
044.00485.2001	Itinerário	Juliete Reis		"Requer que o ônibus Conjunto Abatele passe pelo ponto de parada do bairro de Boa Vista - Ovalado Portugal Freixo, no bairro Boa Vista."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digno determinar ao órgão competente desta municipalidade, tomar as medidas necessárias no sentido de que o ônibus Conjunto Abatele passe pela Rua Ovaleado Portugal Freixo, no bairro Boa Vista.	Trabalha-se de medida sobremaneira importante, haja vista que tal medida contribuiria para melhoria do atendimento aos deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
58							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.00219.2001 59	Limpeza	Alexandre Curi	reclamações que recentemente chegaram a este vereador	Solicita a verificação da limpeza e conservação dos ônibus alimentadores, do serviço de transporte coletivo.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a URES que verifique e intensifique a fiscalização sobre os serviços de limpeza e conservação dos ônibus alimentadores do serviço de transporte coletivo.	São inúmeras as reclamações que recentemente chegaram a este vereador, relatando o péssimo estado de conservação dos ônibus, especialmente aqueles que realizam os serviços como alimentadores. A tarifa paga pelo usuário, evidentemente inclui estes serviços que devem ser executados pelas empresas concessionárias, e que aparentemente não estão sendo realizados a contento da população.	"A fiscalização do transporte coletivo efetua periodicamente visitas nos ônibus no início e final de operação, a fim de verificar possíveis irregularidades que possam acontecer. Salientando que estas visitas são efetuadas ainda nas garagens.
043.00217.2001 60	Implantação linha	Jairo Marcelino	solicitação daquela comunidade	Requer a URES estudos urgentes que permitam a criação de uma linha de ônibus alimentadora para a comunidade de santa cândida, fazendo itinerário pela rua Theodoro Makolkka.	Requer a Doula Mísea Executiva desta Casa de Leis, na forma regimental, seja encaminhado ao Ilustríssimo Senhor Prefeito Municipal, para que seja encaminhado ao Exceletíssimo Senhor Vereador Vossa Senhoria se digno determinar ao Departamento competente daquela Sociedade de Economia Mista, ESTUDOS URGENTES QUE PERMITAM A CRIAÇÃO DE UMA LINHA DE ÔNIBUS PARTINDO DO TERMINAL DA FAZENDA ITAERARI, PELA RUA THEODORO MAKOLKKA.	"Tendo em vista a baixa densidade demográfica ao longo da Rua Theodoro Makolkka, e devido esta já apresentar condições de segurança para a implantação de uma linha de transporte coletivo, solicito ao Exceletíssimo Senhor Vereador Vossa Senhoria, a fim de verificar a possibilidade de implantação de uma linha de transporte coletivo.	
044.01237.2001 61	ponto parada	Ney Leprevost	numeros pedidos que recebemos dos moradores desta região	Solicita instalação de ponto de ônibus na Rua Renato Richter com Rua Frederico Mueller, no Bairro Jardim Santos Andrade.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a instalação de ponto de ônibus na Rua Renato Richter com Rua Frederico Mueller, no Bairro Jardim Santos Andrade.	Tal solicitação se faz em atendimento aos números pedidos que recebemos dos moradores desta região, solicitando esta melhoria a fim de facilitar o acesso e deslocamento nesta região.	"Os pontos de parada obedecem a um distanciamento médio padrão para uma otimização operacional das Linhas do Transporte Coletivo.
044.01692.2001 62	itinerário	Paulo Frote	A solicitação parte dos moradores, conforme representados pela Sra. Verônica Schereiber.	Solicitação para extensão da linha do ônibus Curitiba - Tangui.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a colocação de abrigo para o ponto de ônibus ao lado do Terminal Vila Centenario (Moradas Marumbi) - Cajuru.	A solicitação parte dos moradores, conforme abaixo assinado em anexo, expedido por Sra. Verônica Schereiber, sito a rua Travessa Kleina, 10, CEP: 83208-540, Fone: 3377-1111, solicitando a instalação de abrigos em grandes distâncias até o atual ponto final e também para facilitar o acesso ao Posto de Saúde.	"A URES considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos moradores das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
044.01694.2001 63	abrigo ponto	João Claudio Dersaco	Colocação de abrigo para ponto de ônibus	Colocação de abrigo para ponto de ônibus	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a colocação de abrigo para o ponto de ônibus ao lado do Terminal Vila Centenario (Moradas Marumbi) - Cajuru.	Ressaltamos que esta solicitação tem caráter de urgência, pois os moradores sem o abrigo, ficam expostos ao sol e a chuva.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de passageiros e frequência de linhas do transporte coletivo." (URES)
044.02015.2001 64	ponto parada	Angelo Batista	Solicita providências quanto ao ponto final do ônibus da linha Vila São Paulo.	Solicita providências quanto ao ponto final do ônibus da linha Vila São Paulo.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando providências quanto a alguns problemas que vem acontecendo no ponto final do ônibus da Vila São Paulo, como segue abaixo: 1.- O maior dos ônibus ao chegarem no final da linha Vila São Paulo, não param no ponto final, pois o motorista "Primavera" vindo a praticar este comércio, pois obstrui o estacionamento dos seus clientes. Este estacionamento fica dentro dos limites do terreno do proprietário. 2.- Deverá ser estudado como o ônibus deverá fazer a manobra ao chegar no ponto final, pois alguns ônibus utilizam o estacionamento para fazer a manobra, porém não há o piso do seu estacionamento; outros ônibus utilizavam o pátio da Igreja Santa Beatriz, a qual o padre ficou irritado e cercou o pátio; outros ônibus manobram nas ruas Simão Brante, Rosa Sahagoff e Amadeu Cipriano da Silva, que requer bastante atenção do motorista, pois a manobra é difícil e perigosa.	Estes problemas vem causando incômodo a um considerável número de moradores que utilizam o ponto final Vila São Paulo. Lembramos também que a uma quadra do ponto final desta linha de ônibus fica a EM Guilherme Lacerda Braga Sobrinho que nos horários de entrada e saída dos alunos o risco de acidente aumenta. Neste estudo de melhoria do ponto final do ônibus colocamos duas sugestões: a) Que o ônibus ao chegar no final da linha conforme a Igreja Santa Beatriz percorrendo pelas ruas Rosa Sahagoff, Paulo Szpak e Amadeu Cipriano da Silva parando no atual ponto final situado na rua Simão Brante. b) Na segunda opção sugerimos que o mesmo entre na rua Dona Barbara Ctd, passe pelo atual ponto final situado na rua Dona Barbara Ctd, passe pelo atual ponto final situado na rua Simão Brante.	Todas alternativas sugeridas, a primeira é a que apresenta maior segurança e menor inconveniência para o condomínio para mudar o ponto final da linha, para o cruzamento das ruas Dona Bárbara Ctd com Paulo Szpak.
044.01622.2001 65	itinerário	Natália Sica	Solicita alterar a linha de ônibus Itamarati até o final da rua Vereador Aureliano M. Gonçalves, na Comunidade Orquídea, no bairro Xaxim.	Solicita alterar a linha de ônibus Itamarati até o final da rua Vereador Aureliano M. Gonçalves, na Comunidade Orquídea, no bairro Xaxim.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que a linha de ônibus que atende a comunidade Orquídea, no bairro Xaxim, área da Regional do Boqueirão, seja alongada até a rua Vereador Aureliano M. Gonçalves, para bem atender a comunidade.	Os moradores desta região estão com muitas dificuldades de acesso ao local onde encontra-se o último ponto e pedem que seja alterado o ponto final da linha, pois a curva que a linha de ônibus faz ao entrar no bairro Xaxim, apenas quatro quadras para a rua acabar? Ai, está o problema, quem mora nessas últimas quadras não atende aos ônibus, tem que caminhar com chuva ou sol, na rua de enlame, para chegar até o ponto.	sem resposta – não será analisada

A	B	C	D	E	F	G	H
044.02136.2001	Itinerário	Osmar Bentoldi		Solicita extensão da linha de Ônibus Primavera até o final da rua Domingos Antônio Moro, bairro Pilarzinho.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que V.Ex.a, se digne determinar a Secretaria Competente providências no sentido de que seja feita a extensão da linha de ônibus até o final da rua Domingos Antônio Moro, bairro Pilarzinho. Segue croqui em anexo.	Justificativa não cadastrada no sistema.	"A Lei n.º 7556/00 considerou uma região atendida dos usuários coletivo quando os deslocamentos itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
66							
044.02221.2001	Aumento frota	Osmar Bentoldi		Solicita estudos para verificar a possibilidade de aumentar o número de ônibus da linha UNICENP nos horários de "pico".	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que V.Ex.a se digne determinar a Secretaria Competente providências no sentido de que sejam feitos estudos para verificar a possibilidade de aumentar o número de ônibus da linha UNICENP nos horários de "pico".	Justificativa não cadastrada no sistema	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam.
67							
044.02951.2001	Itinerário	Paulo Salemanni		Requer a RACIONALIZAÇÃO e OTIMIZAÇÃO do trajeto do ônibus da linha WENCESLAU BRAZ que, juntamente com o ônibus da linha CIRCULAR SUL, fazem o trajeto através da Avenida Wenceslau Braz, no trecho compreendido a partir do ponto de parada denominado "Arcozinhos" até a estação de metrô, passando por colégios, creches etc.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a racionalização e otimização do trajeto do ônibus da linha Wenceslau Braz que, hoje em dia, juntamente com o ônibus da linha Circular Sul, fazem o seu trajeto através da Avenida Wenceslau Braz, no trecho compreendido a partir do ponto de parada denominado "Arcozinhos" até a estação de metrô, passando por colégios, creches, etc.	O ônibus da linha Wenceslau Braz, no trecho da avenida do mesmo nome, entre asruas General Zanon Silva, próximo ao Shopping Marumbi, e Paulo Bettas, dificilmente recebe usuários pois, os mesmos já se servem dos ônibus da linha Circular Sul. Visando atender os usuários daquela região, sugerimos que aquele ônibus, ao vir para o ponto de parada denominado "Arcozinhos", passe pelo ponto de parada denominado "Arcozinhos" até a Rua Manoel de Nobrega até a Rua Conde dos Arcos, seguindo até a Rua Galileu Galilei, entrando então na Rua Oscar Lide e voltando pela Rua Conde dos Arcos no sentido bairro do Pontão. Se acatada a sugestão supracitada, este novo fluxo de ônibus estaria favorecendo o acesso de dezenas de pessoas: a) - ao ponto de saúde localizado na Rua Conde dos Arcos com a Rua Manoel de Nobrega; b) - para o ponto de saúde localizado na Rua Manoel de Nobrega com a Rua Galileu Galilei; c) - para o ponto de saúde localizado na Rua Manoel de Nobrega com a Rua Galileu Galilei; d) - para o bairro Wilda com a Rua Galileu Galilei com a Rua Sta. Joana d'Arc e e) - para o bairro Seminário, localizado na Rua Sta. Joana D'Arc com a Rua Conde dos Arcos.	"A partir de 17/11/2001, a linha 616-WENCESLAU BRAZ teve seu itinerário alterado para as Ruas Tomé de Souza, Capitão João Zaleski, Leon Tolosa, Mem de Sá, Conde dos Arcos e Avenida Santa Bernadete, conforme croqui em anexo.
68							
043.00666.2001	Abrigo ponto	Jairo Marcelino		Requer ao smop substituição de abrigo danificado na altura do nº 351 da rua Deputado Edgar Távora na Barreirinha.	Requer a Douta Mesa Executiva desta Casa de Leis, na forma regimental, seja encaminhado ao Excmo. Senhor secretário municipal de obras públicas, expediente solicitando que seja feita a substituição do abrigo em questão, situado na rua Deputado Edgar Távora, nº 351, em parada de ônibus na rua Deputado Edgar Távora na altura do nº 351 na Barreirinha.	A medida ora reivindicada busca dar atendimento aos usuários do transporte coletivo que faz aquela linha, reclamando da irresponsabilidade de vândalos que atearam fogo ao abrigo existente, deixando-os expostos as intempéries, sobretudo nesta época do ano que adia mais diretamente as crianças. Pele-se providências urgentes.	"A solicitação foi avaliada e aprovada, com atendimento previsto para os próximos 20 dias." (URBS)
69							
044.03196.2001	Itinerário	Aldemir Marifon	Residência de moradores, usuários do Posto de Saúde, pais e alunos da Escola Nympha Peplow e funcionários das empresas do Grupo Trombini.	Solicita alteração no itinerário da linha de ônibus Santa Felicidade, usando o atendimento dos usuários do Posto de Saúde Vista Alegre.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que se digne determinar ao departamento competente, sejam realizados estudos visando alteração no itinerário da linha de ônibus santa felicidade, fazendo com que, em sentido centro Bairro, o mesmo adentre a rua José Manoel de Barros, passando pelo ponto de parada denominado "Arcozinhos", seguindo pela rua batista pessine, passando defronte a escola estadual Nympha Peplow, seguindo pela rua Ermelino Mariano ribas até a rua Olímpio Trombini. Dai seguindo novamente até a av. Manoel Ribas e continuando seu itinerário normal.	Tal solicitação vem de encontro aos pedidos de moradores, usuários do Posto de Saúde, pais e alunos da Escola Nympha Peplow e funcionários das empresas do Grupo Trombini, que pleiteiam que tal mudança de itinerário, além de não provocar grandes mudanças em termos de extensão, também não trará grandes alterações nos pontos de ônibus, por deixar de atender apenas um ponto de parada, sendo possível de alterar todos os veículos, seja feita a alteração em pelo menos um entre quatro veículos.	"Considerando que a alteração da linha de ônibus Santa Felicidade vem em prejuízo aos atuais usuários, com destino ao longo da Avenida Manoel Ribas e Terminal Santa Felicidade, a existência de curva e a impossibilidade de alterar os veículos, é inviável o atendimento do solicitado.
70							
044.03120.2001	Abrigo ponto	Osmar Bentoldi		Solicita implantação de um abrigo no ponto de ônibus existente na rua Renaldo Pazello esquina com a rua Dona Eleusina Plaisant, bairro Santa Quitéria.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que V.Ex.a, se digne determinar a Secretaria Competente providências no sentido de que sejam implantados de um abrigo no ponto de ônibus existente na rua Renaldo Pazello esquina com a rua Dona Eleusina Plaisant, bairro Santa Quitéria.	Justificativa não cadastrada no sistema	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida.
71							
043.00687.2001	Abrigo ponto	Fábio Camargo	solicitada pelos usuários e moradores que utilizam este ponto.	Requer à URBS implantação de Cobertura em ponto de ônibus localizada na Rua Pedro Gussio - Bairro Cidade Industrial.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de uma cobertura em ponto de ônibus localizado na Rua Pedro Gussio, em frente a Mecânica J.R., sentido bairro, próximo à Vila Nossa Senhora da Luz – C/C.	Trata-se de melhoria solicitada pelos usuários e residentes que utilizam este ponto.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, sendo que a mesma será avaliada após esta considerada a disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do transporte coletivo." (URBS)
72							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.0374.2001	Aumento frota	Antonio Bueno	Associação dos Moradores Duque de Caxias, Bairro Xaxim, nesta Capital, por meio do ofício 010/071 (cópia em anexo)	Solicita aumentar a quantidade de ônibus em circulação nos domingos e feriados, da linha Jardim Maringá, desta cidade de Curitiba	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando aumentar a quantidade de ônibus em circulação nos domingos e feriados, da linha Jardim Maringá, desta cidade de Curitiba, para 02 (dois) ônibus entre os horários de 5:25 às 8:45 horas e de 19:05 às 23:45 horas.	A presente proposição tem por objetivo atender à solicitação dos Moradores Duque de Caxias, Bairro Xaxim, nesta Capital, por meio do ofício 010/071 (cópia em anexo), considerando a dificuldade dos usuários do transporte coletivo para se locomoverem à outras localidades, por falta de mais ônibus em circulação naqueles dias.	*As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam.
73							
044.03819.2001	ponto parada	Osmar Bentolli		Solicita que seja designado uma linha de ônibus que passe às 22h30 min em frente ao Colégio Estadual Prof. Olavo Del Claro, Senhora da Cabeça n. 1183, bairro Cc.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a criação de uma linha de ônibus com ponto provisórias no sentido de que seja designado uma linha de ônibus que passe às 22h30 min em frente ao Colégio Ivo Leão, localizado à rua Nossa Senhora da Cabeça n. 1183, bairro Cc.	Esta solicitação prevê-se ao fato de que os professores e alunos que saem neste horário tem que andar no escuro, arriscando serem assaltados para pegar o ônibus mais próximo.	*A Lei nº 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
74							
044.03785.2001	Aumento frota	Mario Celso Cunha		Ampliação da linha de transporte coletivo Vicente Machado.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a elaboração de estudos no sentido de proceder a ampliação do número de ônibus que faz linha Vicente Machado – Seminário.	Moradores da região do Seminário e usuários em geral da linha de transporte coletivo Vicente Machado, estão solicitando a adoção de medidas nos sentido de proceder a ampliação da quantidade de veículos que fazem o trajeto. A precariedade deste recurso tem gerado uma série de transtornos, uma vez que muitos usuários permanecem nos pontos por muito tempo, sujeitos à atrasos, além de serem obrigados a aguardar o próximo veículo, ocasionando o atraso de proceder o atendimento a presente reivindicado, a qual trazido o interesse de significativa parcela da população, procedendo a melhoria no sistema de transporte coletivo da Capital	*As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam.
75							
044.04062.2001	Aumento frota	Mario Celso Cunha		Ampliação da linha de transporte coletivo Vila Rosinha	Usuários do sistema de transporte coletivo da linha Vila Rosinha estão solicitando a adoção de medidas no sentido de melhorar o atendimento aos usuários, pois a quantidade existente é insuficiente. As passagens reclamam que ficam muito tempo nos pontos de ônibus e quando eles chegam, já vem lotados, prejudicando o serviço. Desta forma, solicita-se a elaboração de estudos no sentido de proceder o atendimento a presente reivindicado a qual trata de interesse dos usuários do sistema de transporte coletivo da nossa cidade.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a elaboração de estudos no sentido de proceder a ampliação da linha de transporte coletivo Vila Rosinha.	*As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam.
76							
043.00814.2001	Itinerário	Antonio Bueno	Moradores do Conjunto Mercúrio, que não podem estacionar seus veículos	Solicita a URBES alteração da pista para o trânsito dos ônibus das linhas: Boqueirão / Centenário e Ligerinho Centenário, da Rua Dr. Petrólio Romero de Souza, Conjunto Mercúrio, bairro Caluru, nesta Capital.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Diretor de Transporte Coletivo da URBES, solicitando alteração de pista para o trânsito dos ônibus das linhas: Boqueirão / Centenário e Ligerinho Centenário, da Rua Dr. Petrólio Romero de Souza, Conjunto Mercúrio, bairro Caluru, para a mesma rua, porém na pista ao lado.	A presente proposição visa atender a solicitação dos moradores do local, pois sentem-se prejudicados sem poder estacionar seus veículos, quando estas visitam os moradores do conjunto. Entendemos que o atendimento à esta solicitação é viável, pois a referida via é de pista dupla.	*A situação viária atual e o calo de giro para os ônibus acessarem a trincheira no sentido Leste/Boqueirão, inviabilizam a utilização da pista marginal, com sentido duplo de tráfego.
77							
044.04318.2001	ponto parada	Elias Vidal		Requer instalação de estação tubo para o Ligerinho da linha Fazendinha, no bairro Cachoeira, em frente ao posto de saúde, na Av. Anita Garibaldi, nos dois sentidos.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a instalação de estação tubo para a linha direta (Ligerinho) linha Fazendinha, no bairro Cachoeira, em frente ao posto de saúde, na Av. Anita Garibaldi.	Solicitação dos moradores da região, que não são servidos pela linha, uma vez que os ônibus não fazem parada próximo ao posto de saúde. Existe, inclusive, um local onde se abate o esgoto (na área), Sr. Ravel (Magro)	*Para caracterizar realmente uma linha direta, as estações-tubo são implantadas nos bairros com a distância média de 3,0 Km.
78							
044.04404.2001	Itinerário	Aldemir Manfron	alunos e professores do Colégio Estadual Prof. Olavo Del Claro	Solicita alterar o itinerário da linha de ônibus São Braz, fazendo com que seu ponto final seja deslocado para de frente ao Colégio Estadual Prof. Olavo Del Claro na Rua Clara Filla.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que se digno mandar o departamento competente a efetuar a MUDANÇA DO ITINERÁRIO DA LINHA DE FIM DA LINHA SÃO BRAZ, FAZENDO COM QUE SEU PONTO FINAL SEJA DESLOCADO PARA DE FRENTE AO COLÉGIO ESTADUAL MARIA. Tal escola localize-se junto ao Bairro de São Braz.	Tal solicitação parte dos alunos e professores daquela escola que alegam que grande parte dos usuários da linha de ônibus é de passagens ligadas a aquele estabelecimento de ensino. Assim, julga-se justo que a linha seja estendida até este local para beneficiar os dias de chuva.	*A Lei nº 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
79							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.0484E.2001	Ponto parada / itinerário	José Aparecido José Alves	abaixo assinado com cerca de 2.000 assinaturas	Solicitação de implantação de estação Tubos ou mudança de itinerário nas linhas Sta Felicidade/Bairro Alto e Fazenda/Itamarandê.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a ampliação da municipalidade que as linhas dos ônibus ligeirinhos: Sta. Felicidade/Bairro Alto e Fazenda/Itamarandê, venham ter parada próxima as imediações do Hospital de Clínicas.	A presente solicitação deve-se ao fato que as estações destas linhas de Ônibus coletivo identificaram que tais ônibus já trafegam nesta área, apenas não possuem as estações tubos e nem param nas já existentes no Circuito Militar. Estas mudanças beneficiarão grande número de funcionários e usuários do HC e que a distância que hoje existe entre uma parada e outra dificulta a locomoção até o referido hospital. Também se torna um agravante a situação dos usuários das linhas municipais e para otimização da operação para o usuário, considerando a possibilidade de implantação de estações-tubo para a Linha Direta Santa Felicidade/Bairro Alto. A definição quanto ao solicitado depende da conclusão dos referidos estudos.	
80	Itinerário	Juliete Reis	vários municípios daquela região	"Requer ampliação no trajeto do ônibus Jardim Social".	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a ampliação no trajeto do ônibus Jardim Social para o ponto final da rua Anita Ribas para a rua Gustavo Hartmann duas quadras após.	Deve-se em nosso pleito a pedido e vários municípios daquela região que julgam muito contribuir a mudança do referido trajeto.	"A Lei nº 7569/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
81	Itinerário	Juliete Reis	Abaixo assinado em anexo	"Requer integração do ônibus Via Cubas ao Terminal Portão."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digno determinar ao órgão competente desta municipalidade, que a linha de ônibus "Via Cubas", tenha como ponto de "parada" o Terminal Portão, para atender às necessidades dos moradores da Rua Américo Vespúcio e imediações com outros bairros da Cidade.	Este pleito, é em função que a linha "Wenceslau Braz", que entra no Terminal 6 de difícil acesso para muitos moradores, principalmente se estiver chovendo, e a pessoa estiver levando crianças/bebês. Ademais, é extremamente perigoso durante a noite. Outrossim, o abaixo assinado em anexo, reitera nossas assertivas.	"Considerando que a diretiz da Linha Convencional Vila Cubas está fora da abrangência dos terminais do Portão e Capão Raso e que a região, com deslocamentos médios inferiores a 500m, já tem acesso a Rede Integrada de Transporte - RIT, solicitamos a integração da Linha Convencional Vila Cubas com as Linhas Alimentadoras Fanny e Wenceslau Braz, é inviável atender ao solicitado.
82	Itinerário	Juliete Reis		"Requer integração do ônibus Vicente Machado com o Terminal do Capão da Imbuia."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digno determinar ao órgão competente desta municipalidade, que a linha de ônibus "Vicente Machado", faça integração com o Terminal do Capão da Imbuia.	Trata-se de medida sobremaneira importante, haja vista que tal medida contribuiria para uma maior e melhor demanda na utilização deste transporte Coletivo.	"As dificuldades operacionais em linhas diametrais que compartilham o trânsito sem vias exclusivas, não devem ser levadas em consideração quando ao incremento de demanda integrada.
83	Ponto parada	Luis Ernesto		Requer instalação de ponto de ônibus - Linha Fernão Dias	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando implantação de ponto de ônibus da Linha Fernão, na Rua Ney Romário esquina com a Antonio Vinski - Santa Felicidade.	Tal solicitação se faz necessária visto que entre a Av. 3 Marias até a Unidade de Saúde União das Vilas não se encontra nenhuma Parada.	"Os pontos de parada obedecem a um deslocamento médio padrão para otimização operacional das Linhas do Transporte Coletivo.
84	Ponto parada / abrigo	Ariete Caramês		"Dispõe sobre a mudança da localização do ponto de parada do ônibus no Bairro Novo Mundo, bem como a colocação de uma cobertura no referido ponto de ônibus."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a mudança da localização do ponto de ônibus da Rua General Polígara no Bairro Novo Mundo, localizado na esquina com a Rua Floravante Slaviero, para a mesma Rua, so que em frente ao ponto de ônibus que faz o sentido contrário, assim como também solicitando a colocação de uma cobertura para proteger os usuários do sol e da chuva.	Visando melhorar a qualidade de vida dos moradores do Bairro Novo Mundo, utilizam das linhas Rondon e Campo Alegre, que são as linhas que circulam nessa região, é que apresento este requerimento, uma vez que, como estes ônibus tem os mesmos horários de circulação e um deles quase sempre vem cheio de passageiros, enquanto o outro vem vazio, mas em função da dificuldade de acesso ao ponto de ônibus, de ter um ponto de ônibus próximo ao referido ponto, pois os ônibus param em pontos distintos e muito longe um do outro. Porém, se a localização do ponto de ônibus da Rua General Polígara, esquina com a Rua Floravante Slaviero, for alterado para a mesma rua, só que em frente ao ponto de ônibus que faz o sentido contrário, permitirá que a população possa optar por utilizar o ônibus que tem o menor intervalo de espera. Atualmente existe no ponto de ônibus surgido. Como estes ônibus possuem um intervalo muito grande de circulação, e como infelizmente os dois ônibus que fazem as linhas tem o mesmo horário de circulação, fazendo com que eventualmente quem perca um dos ônibus, espere por cerca de quarenta e cinco minutos até a chegada de outro ônibus. Frente a isso, é imprescindível que o ponto de ônibus em questão seja alterado para a Rua General Polígara, para que seja possível a substituição da localização do ponto de ônibus em referência, bem como seja colocado uma cobertura, para propiciar mais comodidade a população que dele usufrui	"Considerando que em função de seus itinerários de operação, as Linhas Alimentadoras Rondon e Campo Alegre passam pela Rua General Polígara em sentidos opostos, a relocação do ponto vai induzir o usuário a travessias na rua de ponto para ponto, em local de pouca visibilidade com riscos à segurança, é inviável a referida relocação.
85	Ponto parada / abrigo	Ariete Caramês					

A	B	C	D	E	F	G	H
044.054.18.2001	Aumento frota	Celso Torquato	Os usuários reclamam	Adequação de Horários do Transporte Coletivo	Requer na forma regimental, que seja encaminhado ao Exmo. Sr. Cássio Tanguchi, Prefeito Municipal de Curitiba, expediente solicitando estudos, visando a implantação de horários alternados das linhas de transporte coletivo DeTRAN - Vicente Machado e Cobiab - Vicente Machado.	Os usuários reclamam que tem-se complicado, visto que os ônibus possuem o mesmo horário, o que muitas vezes, os usuários preferem descer a pé, para não ter que ficar esperando outro ônibus. Certos do atendimento aguardamos providências	"As linhas do transporte coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
86							
044.05606.2001	Aumento frota (itinerário)	Juliana Reis		"Requer ampliação do itinerário e da frota da linha de ônibus "Pompéia Rurbana", no bairro Tatuquara - Campo de Santana."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digno determinar ao órgão competente desta municipalidade, a ampliação do itinerário da mesma linha (início na Rua Angelo Tozim, passa pela Rua Tereza de Freitas, Tavares e termina ponto final na confluência das Ruas Luiz Leal da Rocha com Angelo Tozim, bairro Tatuquara - Campo de Santana. Requer igualmente, que seja aumentada a frota de ônibus, consequentemente, que seja alterado o horário de funcionamento da mesma linha, visto que atualmente existe um ônibus que faz um único horário pela manhã e outro somente tarde.	Trata-se de medida sobremaneira importante, haja vista que a referida beneficiária contribuirá para uma maior e melhor demanda na utilização deste transporte coletivo. E, de consequência, viabilizará que maior número de pessoas possam atendidas com o sistema de transporte coletivo.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
87							
044.05664.2001	Aumento frota	Mario Celso Cunha	Usuários da referida linha de transporte coletivo estão reclamando a adoção de medidas	Ampliação de quantidade de veículos da Linha Fernão Dias.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digno determinar ao órgão competente desta municipalidade a ampliação na quantidade de veículos que atende a linha de transporte coletivo Fernão Dias.	Usuários da referida linha de transporte coletivo estão solicitando a adoção de medidas no sentido de proceder a ampliação na quantidade de veículos em seu trajeto, pois a situação é mais crítica nos horários de "pico", quando os ônibus já chegam lotados aos pontos, deixando muitos usuários na espera do próximo veículo, fato que gera muitas dificuldades e transtornos, além disso, a segurança do transporte fica comprometida em função do excesso de pessoas no interior do veículo.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
88							
044.05913.2001	Ponto parada	Mario Celso Cunha	Moradores da comunidade acima citada	Implantação de estação-lubo na Rua Mons. Iv Zaniorenci - Campo Comprido	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a elaboração de estudos no sentido (isto de proceder a implantação de uma estação-lubo na Rua Monsenor Iv Zaniorenci - Campo Comprido.	Moradores da comunidade acima citada estão solicitando a adoção de medidas nos sentido de proceder a implantação de uma estação-lubo na rua em questão, mais especificamente em frente ao Posto de Saúde do Campo Comprido, na altura do nº 3495. Ocorre que tanto a população, quanto os usuários do referido recurso tem que percorrer distâncias para chegar ao referido ponto de parada, fato que gera muitas dificuldades e transtornos, além disso, a segurança do transporte fica comprometida em função do excesso de pessoas no interior do veículo.	"Conforme pesquisa realizada junto à Unidade de Saúde Campo Comprido, constatamos o acesso a 455 pessoas/dia através do Transporte Coletivo, utilizando o Biliarciado Centenario/Campo Comprido, no bairro Monsenior Iv Zaniorenci, da referida Unidade. Das 455 pessoas, 262 são originais do Terminal e 194, a partir da Unidade de Saúde, sentido Centro.
89							
044.06267.2001	Ponto parada	Sabino Pioob	Jeveerson Tadeu Pawell e Edson Campos Matesich, moradores do bairro Felicidade	Mudar o ponto de ônibus da linha Ipê/Santa Felicidade, atualmente localizado em frente ao nº 324, da rua Edson Campos Matesich para frente da praça distante uns 50 metros, no bairro Santa Felicidade	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digno determinar ao órgão competente desta municipalidade a mudança do ponto de parada da linha Ipê/Santa Felicidade, atualmente localizado em frente no nº 324 da rua Edson Campos Matesich para frente da praça distante uns 50 metros, entre as ruas Angelina Braga Cortez e Irene Tullio, no bairro Santa Felicidade, conforme carta em anexo.	Tal pedido prende-se ao fato de que devido a algazarras e bagunças todas as noites, os moradores não conseguem dormir, os meios pedem providências urgentes, para melhorar a qualidade de vida dos moradores do bairro Felicidade. Fones: 364-6660 - 332-5010 - 9972-0020	"A solicitação foi avaliada e aprovada, com atendimento previsto nos próximos 12 dias. (URBS)"
90							
043.01180.2001	itinerário	Elias Vidal		Requer alteração no percurso da linha de ônibus urbana "Cabral-Portão".	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente a URBS, solicitando alteração no percurso da linha de ônibus urbana "Cabral-Portão", como segue: no trajeto atual, a linha atravessa a Av. Comendador Franco de Moraes, no bairro Santa Felicidade. O novo trajeto da referida linha passará pela Av. das Torres, percorrendo-a até os Supermercados WalMart, onde efetuará o retorno, passando em frente aos Supermercados BIG, e voltando ao percurso normal (com parada em frente aos dois supermercados citados), nos dois sentidos (ida e volta).	Solicitação dos usuários da linha Cabral-Portão, que trabalham em empresas localizadas na Av. Comendador Franco, no trecho compreendido entre a rua Guabrituba e os Supermercados WalMart. Tais usuários dessem do ônibus na rua Guabrituba, e se dirigem aos seus locais de trabalho a pé. Essas pessoas reatarão dificuldades para chegar ao trabalho devido a existência de quatro modalidades de assaltos, de que são vítimas frequentes, com armas de fogo, pedras, com facas, e agora, com cavalos, sendo que nesta última modalidade, as pessoas são capturadas pelo cavaleiro, o que as coloca sobre o animal, ípedas por uma corda, e levadas para o matão, onde já aguardam outros assaltantes. Tal fato acontece, pelo menos uma vez por semana, e os usuários não conseguem chegar ao trabalho pelo mesmo constrangimento. Isso, a qualquer hora do dia ou da noite. A solução seria, pelo menos para os usuários dos ônibus da linha supra-citada, a extensão do percurso como se exposta Acima.	"A alteração de itinerário solicitada viria prejudicar os atuais usuários da linha.
91							

A	B	C	D	E	F	G	H	
044.06743.2001	Ponto parada	Rui Hara		Requer alteração de ponto de ônibus	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando viabilizar estudo para diminuição da distância entre os pontos de ônibus existentes em frente dos números 1.438 e 1.116 da Rua Maestro Francisco Antonello, Vila Fanny.		"Os pontos de parada observam a um distanciamento médio padrão para otimização operacional das Linhas de Transporte Coletivo. Considerando que as localizações atuais são as mais adequadas na região, é inviável a implantação de ponto intermediário, conforme solicitado	
92								
044.06974.2001	Itinerário	Alexandre Curi		Solicita que a linha de ônibus alimentador Parque Industrial, seja interligado ao terminal do Capão Raso.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que a linha de ônibus alimentador Parque Industrial, seja interligado ao terminal do Capão Raso.		"O ponto inicial do Alimentador Parque Industrial já é no terminal do Capão Raso." (URBS)	
93								
044.07125.2001	Ponto parada	Celso Torquato		Mudança de Ponto de Ônibus.	Requer na forma regimental, que seja encaminhado ao Exmo. Sr. Cassio Tanguchi, Prefeito Municipal de Curitiba, expediente solicitando estudos, visando a mudança de ponto de ônibus, da Rua Mateus Leme, defronte ao nº 2316 para o nº 2334, bairro São Francisco		"A Rua Mateus Leme apresenta remansos para estacionamento, restando poucos locais para implantação de pontos de parada, o que inviabiliza o atendimento do solicitado." (URBS)	
94								
044.07295.2001	Itinerário	Mario Celso Cunha		Trajeto da linha de transporte coletivo Campina do Siqueira - Capão da Imbuva	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a elaboração de estudos no sentido de proceder a alteração no trajeto da linha de transporte coletivo Campina do Siqueira - Capão da Imbuva.		"A Lei nº 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo, desde que os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).	
95								
044.07544.2001	Ponto parada	Osmar Benediti		Solicita implantação de um abrigo para ônibus no ponto localizado à rua Filósofo Humberto Rodden nº 580 em frente ao Conjunto Guaporé II, bairro Sítio Cercado.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que Vossa Excelência se digne determinar a realização de estudos no sentido de serem realizados os necessários trabalhos de implantação de um abrigo para ônibus no ponto localizado à rua Filósofo Humberto Rodden nº 580 em frente ao Conjunto Guaporé II, bairro Sítio Cercado. Segue abaixo-assinado e croqui em anexo.		"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de áreas para implantação de abrigos e a tecnologia de linha do Transporte Coletivo." (URBS)	
96								
044.07717.2001	Itinerário	Paulo Frotle		Solicitação para extensão de linha de ônibus FREDOLINI WOLFF.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando para que seja verificado a possibilidade de atender a solicitação dos moradores do Conjunto Bracatinga, no bairro Pilarzinho, conforme abaixo assinado em anexo, entendendo a linha de ônibus FREDOLINI WOLFF, para que o mesmo desça mais 3 pontos na rua Otávio Arnaldo de Souza.		"O Conjunto Bracatinga já é atendido pela Linha de Ônibus FREDOLINI WOLFF, com pontos em locais adequados e locais compatíveis à demanda de passageiros, inviabilizando o atendimento com mais uma linha de Transporte Coletivo.	
97								
044.07892.2001	Reparos	Angelo Batista		Solicita reparo no abrigo do ponto de ônibus da Av. Sen. Salgado Filho, no Uberaba.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando reparo no abrigo do ponto de ônibus da Av. Sen. Salgado Filho, frente as ruas Ulysses José Ribeiro e Vanalagim, no bairro Uberaba.		"A solicitação foi atendida com a reposição do abrigo." (URBS)	
98								
044.08081.2001	Ponto parada	Gerardo Bobato		Solicita estudos para implantação de estação de ônibus na Rua Anita Garibaldi, em frente ao azilo da dona Ruti, Bairro Cachoeira.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que determine ao departamento competente, estudos para implantação de estação tubo, na Rua Anita Garibaldi, em frente ao azilo da dona Ruti.		"Através dos alimentadores da região, os usuários já têm acesso à Linha Direta Frazzardinha/Tamandaré, com integração no Terminal Barreirinha.	
99								
100	2002							
044.00914.2002	Ponto parada	Aldemir Manfron		Solicita mudança de local de ponto de ônibus existente na Rua Olívia G. de Freitas nº 276.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que se digne determinar ao órgão competente, seja determinada a MUDANÇA DE LOCAL DO PONTO DE ÔNIBUS EXISTENTE NA RUA OLÍVIA G. DE FREITAS - DEFRENTE AO Nº 276 PARA O LOCAL DE RUA CARLOS WEINER Nº 100, POIS NESTE LOCAL ALÉM DE SER O INÍCIO DA QUADRA, HÁ O ACESSO DA RESIDÊNCIA E TAMBÉM A ENTRADA DE UM CONJUNTO RESIDENCIAL. Tal via localiza-se no Bairro de São Braz.		"Em função da proximidade já existente entre os pontos de parada inclusive o ponto já sinalizado na Rua Bernardino Ibaturo com Rua Carlos Weiner, informamos que a sugestão prejudicaria a operacionalidade da linha, inviabilizando desta forma o requerido." (URBS)	
101								

A	B	C	D	E	F	G	H
044.00006.2002	Ponto parada	Eldo Camargo, Ney Leprevost		Requer a inclusão do Hospital São Lucas no itinerário da Linha de Ônibus Inter- Hospitais".	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a inclusão do Hospital São Lucas no itinerário da Linha de Ônibus Inter – Hospitais.	Tal solicitação se faz para, que possam atender as necessidades dos pacientes que utilizam-se deste hospital para seu tratamento de saúde.	Para a implantação da linha INTERHOSPITAIS, foi definido um itinerário racional, circular, com um raio médio de 3Km (três quilômetros) do centro da Cidade. Tal critério foi utilizado na tentativa de tornar a linha atrativa, com deslocamentos rápidos e confortáveis. Não foram incluídas as entidades com uma distância superior a 3Km do ponto de partida, pois não tem um bom atendimento com Transporte Coletivo.
102							
044.00011.2002	Ponto parada	Rui Hara		Requer colocação de cobertura em ponto de ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a colocação de cobertura no ponto de ônibus, situado na Rua Manoel de Oliveira n.º 13815.	Os usuários fazem esta reivindicação, pois em dias de chuva ou muito sol a espera fica desconfortável.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, após a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo." (URBS)
103							
044.00022.2002	Via Ônibus	Alexandre Curti		Solicita o recampamento da Rua OTALINO AMARO DE SOUZA e outras, integrantes do trajeto da linha de Ônibus BRACATINGA.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando o recampamento da Rua OTALINO AMARO DE SOUZA, JOSE RIBEIRO DE CRISTO E JOSE ZIDORO FILHO, em seus trechos integrantes do trajeto da linha de Ônibus BRACATINGA.	Esta solicitação atende reivindicação da comunidade, que sofre com o desconforto de vias com problemas de pavimentação e sofrem os ônibus que constantemente apresentam problemas mecânicos neste trecho.	"A solicitação foi atendida." (2º DRM)"
104							
044.00024.2002	Via Ônibus	Mauro Moraes		Implantação de sinalização.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de sinalização, na rua Conde dos Arcos, esquina Camilo Castelo Branco, bairro Lindóia.	Neste cruzamento vem ocorrendo vários acidentes devido a inclusão de uma linha de ônibus. Com a implantação desta sinalização amenizaria muito a situação atual deste cruzamento.	"Foi programada, através da Ordem de Serviço n.º 555/02, a implantação de "tarangas", bem como a pintura de "legenda Pare", na Rua Conde dos Arcos e Camilo Castelo Branco." (DIRETRAN)
105							
044.00027.2002	Via Ônibus	Mauro Moraes		Implantação de sinalização.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando implantação de sinalização para com tartaruga, nas ruas Azeite Bottega e Cap. João Zaleski, esquina com Av. Santa Bernadete, bairro Lindóia.	Estas ruas fazem cruzamento com a linha de ônibus Dom Alco, e vem ocorrendo vários acidentes.	"Foi programada, através da Ordem de Serviço n.º 555/02, a implantação de "tarangas", bem como a pintura de legenda "Pare", na bifurcação das Ruas Azeite Bottega, Capilão Zaleski e Avenida Santa Bernadete." (DIRETRAN)
106							
044.00028.2002	Via Ônibus	Mauro Moraes		Implantação de sinalização.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando implantação de sinalização para com tartaruga na rua Roberto Koch, esquina com a rua Conde dos Arcos, bairro Lindóia.	Este cruzamento vem ocorrendo alguns acidentes devido a falta de sinalização, pois estas ruas são linhas de ônibus e muitos motoristas não respeitam o cruzamento.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, após a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo."
107							
044.00037.2002	Ponto parada	Mauro Moraes		Implantação de cobertura em ponto de ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a colocação de cobertura em ponto de ônibus, situado na Rua Roberto Koch, em frente a Unidade de Saúde Famny, Lindóia.	Os moradores reclamam que nos dias de chuva ficam impossibilitados de pagar o ônibus, devido a falta de cobertura.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, após a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo."
108							
044.00121.2002	Ponto parada	Jorge Bernardi		Requer cobertura para ponto de ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando, que seja colocada uma cobertura para o ponto de ônibus, situado na Rua Cel. Luiz José dos Santos entre as Ruas Manoel de Oliveira e Azeite Bottega, defronte ao imóvel de N.º 328, sentido Centro Hauer, no Xadri.	Moradores que usufruem desta linha de ônibus solicitam com urgência a colocação desta cobertura, pois nos dias de chuva fica difícil permanecer neste ponto sem proteção.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, após a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo." (URBS)
109							
044.00160.2002	Ponto parada	Mauro Moraes		Implantação de cobertura em ponto de ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de cobertura em ponto de ônibus na rua Antonio Scheibel, ao lado do nº527, bairro Boqueirão.	Os moradores reclamam que nos dias de chuva ficam impossibilitados de pagar o ônibus, devido a falta de cobertura.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, após a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo." (URBS)"
110							
044.00209.2002	Ponto parada	Arlene Caramés		Requer instalação de cobertura para o ponto de ônibus da Rua Justo Marfion, em frente ao nº254, no Bairro Santa Felicidade	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando instalação de cobertura para o ponto de ônibus da Rua Justo Marfion, em frente ao nº 254, no Bairro Santa Felicidade.	O presente requerimento é para atender pedido de moradores que utilizam o referido ponto, os quais têm que esperar pelos ônibus sujeitos às intempéries climáticas de nossa cidade.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, após a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo." (URBS)
111							
044.00215.2002	terminal	Elias Vidal	Sol. Prof. Julio Bernardinelli (ASCAB - Assoc. da Comunid. e amigos do Baracchen).	Requer instalação de bebedouros nos terminais de Ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando instalação de bebedouros nos terminais de ônibus, especialmente no terminal do Cabral.	Solicitação dos usuários, que relatam a falta de bebedouros nos terminais. Sol. Prof. Julio Bernardinelli (ASCAB - Assoc. da Comunid. e amigos do Baracchen) Tel.: 356-8893.	"Será efetuado um levantamento para a implantação gradativa dos equipamentos." (URBS/ANAT)"
112							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.00352.2002	Aumento frota	Sabino Pícolo	Solicitante: Lindolpho Porões Marques R. Francisco Dallalibera, 1718 - Santa Felicidade Fone: 364-7084	Aumentar o número de ônibus da linha Igeritino Santa Felicidade - Bairro Alto	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de aumentar o número de ônibus da linha Igeritino Santa Felicidade - Bairro Alto.	Solicitante: Lindolpho Porões Marques R. Francisco Dallalibera, 1718 - Santa Felicidade Fone: 364-7084	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada e a capacidade do veículo está totalmente tomada.
113							
044.00375.2002	Ponto parada	Angelo Batista		Solicita a URBS melhorias na sinalização dos pontos de ônibus da linha Pietro Moro, no Uberaba.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando melhorias na sinalização dos pontos de ônibus, da linha Pietro Moro, que passa pela Av. Senador Salgado Filho, no Uberaba.	Para facilitar a identificação deste pontos de ônibus.	"Praticamente todos os pontos da Avenida Salgado Filho possuem abrigos. Nos próximos 60 dias esaremos reorganizando a sinalização, indicando no mapa a localização dos pontos de ônibus urbanos e metropolitanos." (URBS)
114							
044.00614.2002	Itinerário	Juliete Reis		"Requer ampliação do itinerário do ônibus Caeopóia."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digne determinar ao órgão competente desta municipalidade, tomar as medidas necessárias no sentido de que o ônibus da linha Caeopóia, passe pelas ruas Marechal Cândido Rondon, São João e Waldemar Portugal Prado, no bairro Boa Vista.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quanto os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quanto os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
115							
044.00393.2002	Implantação linha	Ney Leprevost		Solicita estudos para implantação de uma linha de ônibus ou micro-ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de implantar uma linha de ônibus ou micro-ônibus passando nas proximidades da Rua do Rosário, sentido Santa Quitéria, Moradias Burti.	Tal solicitação se faz em atendimento aos números pedidos que recebemos dos moradores desta região.	"A linha Sta. Quitéria já teve sua frota substituída por veículos tipo microônibus.
116							
044.00627.2002	Implantação linha	Sabino Pícolo	Solicitante: Ariete Bassete Bassini R. Benjamin Constant, 229 - Centro Fone: 362-9180	Implantar a linha de ônibus "Inter-cemitérios" que percorra os cemitérios da Cidade de Curitiba.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de implantar a linha de ônibus "Inter-cemitérios" que percorra os cemitérios da Cidade de Curitiba.	A exemplo da linha Inter-hospitais, que já atende a grande parte da população que precisa visitar familiares e amigos nos hospitais, a implantação da linha de ônibus Inter-cemitérios viria a facilitar a visita da população, principalmente a mais carente, aos seus entes-queridos que já faleceram.	"Considerando que os locais especificados já têm opções de atendimento com Transporte Coletivo e que os serviços já em operação não estão apresentando resultados satisfatórios, é inviável o atendimento ao solicitador." (URBS)
117							
044.00642.2002	Ponto parada	Ademival Alves Gomes		Cobertura para o ponto de ônibus na Rua Professor Arthur Loyola, 160, Cabral.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando providências no sentido de fazer a cobertura do ponto de ônibus localizado na Rua Professor Arthur Loyola, defronte ao número 190, no Cabral.	O endereço deste ponto de ônibus é o local de embarque e desembarque dos funcionários do IPPUC, CI, que trabalham na linha Cabral. Nos dias de chuva é motivo de grandes transtornos aos usuários do Transporte Coletivo.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo." (URBS)
118							
044.00643.2002	Implantação linha	Ademival Alves Gomes		Estudo no sentido de implantar uma linha de ônibus Cabral/Pinhais	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de implantar uma linha de ônibus no bairro Cabral/Pinhais.	Tem sido numerosos os pedidos de usuários do transporte coletivo no sentido de que tenha uma linha que faça o percurso Cabral/Pinhais. No entanto é necessário estudos para checar a sua viabilidade que em caso positivo sugiro seja implantada.	"Tendo em vista que a RIT - Rede Integrada de Transporte, já possibilita a integração entre os terminais do Cabral e de Pinhais, através da linha Cabral/Pinhais, não dispõe de espaço físico para a implantação de mais linhas de Transporte Coletivo, é inviável atender ao requerido." (URBS)
119							
044.00689.2002	Ponto parada	Angelo Batista		Solicita a implantação de um abrigo no ponto de ônibus na Av. Comendador Franco, no Uberaba.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando implantação de um abrigo no ponto de ônibus em frente ao número 5803 da Av. Comendador Franco, na pista de sentido centro - bairro, no Uberaba.	Este é um pedido dos moradores do local.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo." (URBS)
120							
044.00698.2002	Ponto parada	Celso Torquato		Relocação do Ponto de Parada de Ônibus.	Requer na forma regimental, que seja encaminhado ao Exmo. Sr. Celso Tanguchi, Prefeito Municipal de Curitiba, solicitando estudos no sentido de relocar o ponto de parada de ônibus, na rua Eduardo Carlos Pereira, nº 4125, para aproximadamente 20 metros do local atual, bairro Novo Mundo. Obs. Segue em anexo croqui demonstrativo.	O ponto de parada, encontra-se em local que atrapalha a visibilidade, quando da saída de veículos do Conjunto Habitacional Novo Mundo. Certos do pronto atendimento ao exposto, aguardamos providências.	"A solicitação foi atendida." (URBS)
121							
044.00709.2002	Integração tarifa	Sabino Pícolo	Solicitante: Arnaldo Bernardo Barçal R. Jonas Salomão Dequech, 39 - Alto Boqueirão Fone: 288-9514	Implantar a integração dos usuários do transporte coletivo que utilizam o posto do INSS localizado ao lado do terminal Hauer, no bairro Hauer	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de implantar a integração dos usuários do transporte coletivo que utilizam o posto do INSS localizado ao lado do terminal Hauer, no bairro Hauer.	Tal pedido prende-se ao fato de que as pessoas que utilizam o posto do INSS são carentes e o pagamento de duas passagens de ônibus, onera o orçamento familiar das mesmas.	"Toda isenção tarifária deve indicar a fonte de recursos, pois caso contrário a tarifa será onerada proporcionalmente ao benefício.
122							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.00737.2002	Implantação linha	Aldemir Marifon		Solicita a implantação de um linha de ônibus urbano que venha a atender aos usuários da Rua Nicolau José Gravina.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que se digno determinar a IMPLANTAÇÃO DE UMA LINHA DE ÔNIBUS URBANO PARA ATENDER AOS MORADORES DA RUA NICOLAU JOSÉ GRAVINA, COM PARADA NA RUA MANOEL FERREIRA DE ALMEIDA, ENTRE AS RUAS ANTONIO FERREIRA DE ALMEIDA E VISANTIN, Tal via localiza-se no bairro de Santa Felicidade.	O pedido é uma antiga reivindicação dos moradores locais que sempre que são abandonados pelo transporte coletivo, pois o seu acesso a um coletivo pode em muito ultrapassar os 500 metros de distância e isto em pleno centro de Santa Felicidade pode até parecer uma retorcida. Espera este Ecol que sejam feitos estudos para o justo atendimento desta população.	"A URES tem como proposta a implantação de uma Linha Alimentadora entre os Terminais Santa Felicidade e Campina do Siqueira, passando próximo ao local requerido.
123							
044.00800.2002	Aumento frota	Natalio Stica		Solicita estudo para ampliação do número de ônibus da linha de ônibus Wenceslau Braz, que parte do terminal do Portão e atende os moradores da Vila Lindóia.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudo para ampliação do número de ônibus da linha de ônibus Wenceslau Braz, que parte do terminal do Portão e atende os moradores da Vila Lindóia.	A razão desse pedido se deve a necessidade dos usuários da linha Wenceslau Braz de chegarem mais cedo em seus trabalhos e residências. Atualmente, há passageiros que aguardam - fora do horário de pico - até 7 hora para conseguir pegar o ônibus. Há moradores que moram em áreas de risco, como exemplo, alunos da PUC - PR (Pontifícia Universidade Católica do Paraná) pegam o ônibus interbairros V em frente a faculdade para irem até o terminal do Portão, trágico esse que demora de 10 a 15 minutos. O que vem totalmente contra a qualidade de vida dos moradores locais. Há moradores que não podem trabalhar, pois que acontece com a linha Wenceslau, que demora para chegar no terminal aproximadamente 15 minutos e possui poucos pontos de embarque e desembarque, pedindo que a Prefeitura tome providências para tentar sanar estas dificuldades.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de novos ônibus em operação somente ocorre quando a URES realiza pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
124							
044.00746.2002	Itinerário	Elias Vidal	Sol. do Sen. Caspary/RS Tel.: 226-6531/9505-8825	Requer alteração no itinerário da linha de ônibus urbana "Marumbi".	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando alteração no itinerário da linha de ônibus urbana "Marumbi", de tal forma que passe a transitar pela rua Dº Peirão Romero de Souza, em toda a sua extensão, no bairro do Cajuru (nas proximidades do terminal Centenário).	Solicitação dos moradores da região, que relataram não ter contemplados com linhas de ônibus urbanas em sua rua, o que acarreta dificuldades de transporte em dias de chuva.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo, quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
125							
044.00719.2002	terminal	Elias Vidal	Sol. do Prof. Julio End.: Rua Francisco Albizu, 947 Batacheri Tel.: 356-8893	Requer bancos para espera no terminal do Cabral.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando instalação de bancos para que as pessoas possam esperar os ônibus sentadas, no terminal do Cabral.	Solicitação dos usuários do terminal, que relataram não haver mais nenhum banco para as pessoas esperarem sentadas pelos ônibus. Isso constitui um transtorno para os idosos, as mulheres grávidas e demais pessoas que podem estar cansadas.	Itens providenciar a aquisição de um lote grande de bancos para atender a várias solicitações." (URES)
126							
044.00712.2002	itinerário	Elias Vidal	Sol. do Prof. Julio End.: Rua Francisco Albizu, 947 Batacheri Tel.: 356-8893	Requer alteração no itinerário da linha de ônibus urbana "Solar".	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando alteração no itinerário da linha de ônibus urbana "Solar", da seguinte forma: incluir a rua Francisco Albizu, em toda a sua extensão, no percurso dos ônibus, no bairro do Batacheri.	Solicitação dos moradores da rua Francisco Albizu, que se queixam de que não são contemplados com nenhuma linha de ônibus em sua rua, sendo que há muitos estudantes e pessoas idosas que não possuem automóvel, que lá residem. Sol. do Prof. Julio End.: Rua Francisco Albizu, 947 Batacheri Tel.: 356-8893	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
127							
044.00537.2002	Itinerário	Luis Ernesto		"Requer ampliação do itinerário da linha de ônibus Vitória Régia - CIC, no Conjunto Vitória Régia - Pauqueara".	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando alteração no itinerário da linha de ônibus urbana "Vitória Régia - CIC", no sentido de que a mesma tenha ponto final na confluência das Ruas Maria Pizzato e Engenheiro Eduardo Alonso Nadohny, Conjunto Vitória Régia, bairro Taluquera.	Trata-se de medida sobremaneira importante, haja vista que a referida beneficiária contribuiu para uma maior e melhor demanda na utilização deste transporte coletivo, de consequência, viabilizará que maior número de pessoas sejam atendidas.	"A Linha Alimentadora Vitória Régia é de característica circular e já tem seu itinerário estabelecido de acordo com o planejamento, conforme solicitado." (URES)
128							
044.00811.2002	Ponto parada	Luis Ernesto		Requer cobertura de ônibus - tipo chapéu chinês no Conjunto Agrícola - Linha: Agrícola.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando cobertura de ônibus - tipo chapéu chinês na Linha de ônibus Agrícola. Em toda a extensão, no Conjunto Agrícola - Cajuru.	A referida cobertura tipo chapéu chinês está sendo solicitada com a finalidade de beneficiar os usuários da linha Agrícola, residentes no Conjunto Agrícola.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas das Transporte Coletivo." (URES)
129							
044.00822.2002	Aumento frota	Mario Celso Cunha		Melhoria no transporte coletivo Portão/Fazendinha.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a elaboração de estudos no sentido de proceder a ampliação e melhoria no sistema de transporte coletivo que atende a linha Portão/Fazendinha	Usuários da referida linha de transporte coletivo estão solicitando a adoção de medidas que melhorem a qualidade do serviço. A situação é mais crítica nos horários de "pico", quando os ônibus já chegam lotados aos pontos, deixando muitos usuários na espera do próximo veículo, fato que gera muitas dificuldades e transtornos, além disso, a segurança do transporte fica comprometida em função do excesso de pessoas no interior do veículo. Há moradores que não podem trabalhar, pois que acontece com a linha Wenceslau, que demora para chegar no terminal aproximadamente 15 minutos e possui poucos pontos de embarque e desembarque, pedindo que a Prefeitura tome providências para tentar sanar estas dificuldades.	As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de novos ônibus em operação somente ocorre quando a URES realiza pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
130							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.00894.2002	Itinerário	Sabino Piolo	Solicitante: Associação de Moradores e Amigos do Jd. Cruzeiro do Sul R. Ayrton Luciano Franco, 1000 - Santa Cândida	Ampliar a linha de ônibus "Banestado - Jd. Califórnia" ou a linha "Jardim Olaria" de modo que passe pelas ruas Guilherme Wisniewski, Provérbios, Maria Teixeira de Melo e Aleixo Schilgla, no bairro Santa Cândida	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de ampliar a linha de ônibus de modo que passe pelas ruas Guilherme Wisniewski, Provérbios, Maria Teixeira de Melo e Aleixo Schilgla, no bairro Santa Cândida, conforme abaixo assinado em anexo.	Terá pedido prenda-se ao fato de que a ampliação de uma dessas linhas viria a facilitar o acesso ao transporte coletivo da população residente nesta área.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo, quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
131							
044.01079.2002	Ponto parada	Ariete Caramés		Requer a instalação de cobertura para o ponto de ônibus localizado à Rua Justo Montfort, em frente ao nº 245, em Santa Felicidade - Lamenha Pequena.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de instalar um ponto de ônibus localizado à Rua Justo Montfort, em frente ao nº. 245, em Santa Felicidade - Lamenha Pequena.	Tendo em vista que o ponto de ônibus localizado à Rua Justo Montfort, em frente ao nº. 245, não possui cobertura, os moradores da região que utilizam o referido ponto de ônibus têm que esperar a chuva e a temperatura do tempo, o que ocasiona desconforto e até mesmo acidentes. Além disso, como não existe nenhum abrigo, eles ficam expostos ao sol ou a chuva. Para que os usuários do sistema de transporte público daquela região não tenham que esperar o ônibus em meio de chuva, é que requerio a Prefeitura para que seja instalada uma cobertura para o referido ponto de ônibus, melhorando assim a qualidade de vida dos moradores da região.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando-se locais em função do número de usuários e a frequência de linhas dos Transportes Coletivos." (URBS)"
132							
044.01184.2002	Ponto parada	Angelo Batista		Solicita retirada do ponto de ônibus da Av. Senador Salgado Filho, no Guabrotuba.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando retirada do ponto de ônibus da Av. Senador Salgado Filho, sentido centro - bairro, entre as ruas Arlindo Araujo Sobrinho e José Rietmeyer, no bairro Guabrotuba.	Este ponto de ônibus está prejudicando os comerciantes deste quarteirão, já houve uma consulta verbal entre eu (Viv. Angelo Batista) e o Dr. Maluceli no final de 2001. Onde em atendimento a esta solicitação os técnicos estiveram no local e disseram aos comerciantes que o ponto continuaria ali mesmo. Também verificamos que na direção deste ponto de ônibus, do outro lado da avenida, existe um ponto de taxi e, em alguns momentos, a avenida acaba ficando congestionada. Acrescentando a este fato, o prejuízo aos comerciantes locais.	"Ja está programado para os próximos 30 dias, o recuo do ponto em aproximadamente 50 metros." (URBS)"
133							
044.01195.2002	Ponto parada	Natalia Sica		Solicita a implantação de um ponto de ônibus com abrigo no meio da quadra da Rua Paulo Tuleski, no Jardim Santos Andrade.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de um ponto de ônibus com abrigo no meio da quadra da Rua Paulo Tuleski, no Jardim Santos Andrade.	Esse pedido é embasado na necessidade que os usuários da linha de ônibus Rua XV Barigui possuem para desembarcar dos ônibus, especialmente no período da noite ou em dias de chuvas, quando há mais inconvenientes como segurança e desconforto ao tempo.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando-se locais em função do número de usuários e a frequência de linhas dos Transportes Coletivos." (URBS)"
134							
044.01274.2002	Ponto parada	João Claudio Derosso		"Requer colocação de abrigo em parada de ônibus na Rua Vial Brasil"	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando colocação urgente de abrigo (cobertura) na parada de ônibus, localizada na Rua Vial Brasil entre a Rua Paraguai e Rua Coronaima ou menos em frente ao número 425 - Vila Isabel.	Visa atender solicitação antiga dos moradores das imediações, usuários do transporte coletivo, que sofrem no dia a dia, debaixo das intempéries do tempo, enquanto aguardam o ônibus.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando-se locais em função do número de usuários e a frequência de linhas dos Transportes Coletivos." (URBS)"
135							
044.01319.2002	Ponto parada / itinerário	Osmar Bentolei		Solicita que a linha de ônibus Jardim Itália acrescente um ponto entre as ruas Lauro Mallin e Senador Salgado Filho, no bairro Cascatinha.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a criação de um ponto de ônibus na Secretaria Competente providências no sentido de que a linha de ônibus Jardim Itália acrescente um ponto entre as ruas Lauro Mallin e Leocádio J. de Assunção, bairro Cascatinha.	Esta solicitação prende-se ao fato de que desta maneira facilitaria a vida dos usuários que necessitam da linha para se deslocarem até o terminal de Santa Felicidade. Segue em anexo croqui.	"Para implantar um ponto de parada na confluência das Ruas Localdo de J. Assunção com Lauro Mallin, é necessário a criação de um novo itinerário, o que viria em prejuízo aos atuais usuários.
136							
044.01297.2002	terminal	Sabino Piolo	Solicitante: José Francisco Sobieray R. Pe. Anchieta, 2933 - Bigorinho Fones: 339-7198 - 9956-4141	Consentir as calçadas em frente ao Terminal de Ônibus Campina do Siqueira, entre as ruas Pe. Anchieta, Jerônimo Durski, Gal. Mário Tourinho e São Vicente de Paula, no bairro Bigorinho	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando providências no sentido de consentir as calçadas em frente ao Terminal de Ônibus Campina do Siqueira, entre as ruas Pe. Anchieta, Jerônimo Durski, Gal. Mário Tourinho e São Vicente de Paula	Tal pedido prende-se ao fato de que as calçadas estão danificadas, causando transtornos aos pedestres e usuários do Terminal. Solicitante: José Francisco Sobieray R. Pe. Anchieta, 2933 - Bigorinho Fones: 339-7198 - 9956-4141	Existe um projeto em desenvolvimento para remodelação total do Terminal Campina do Siqueira, que será licitado em breve.
137							
044.01386.2002	Ponto parada	Fábio Camargo		Requer Rotação em Ponto de Ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando seja executado rotação em ponto de ônibus e entorno na Rua Guilherme Weigert próximo à Rua Jornalista Ali C. Bark no Bairro Santa Cândida.	Solicitação feita pelos usuários do local.	"A solicitação foi atendida." (2º DRM)"
138							
044.01408.2002	Itinerário	Sabino Piolo	Solicitante: Pedro Miguel Leuermann Av. Juscelino K. de Oliveira, nº 2000 - Casa Industrial Fones: 373-7421	Ampliar a linha de ônibus "Frigorífico - Parque dos Tropéios" (Linha 731), de modo que passe pelas ruas Anna Kniebka e Theodoro de Bona, no Parque das Pequenas Indústrias, bairro Cidade Industrial	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de ampliar a linha de ônibus Frigorífico - Parque dos Tropéios, passando pelas ruas Anna Kniebka e Theodoro de Bona, no Parque das Pequenas Indústrias, Bairro Cidade Industrial.	Tal pedido prende-se ao fato de que a ampliação viria a beneficiar os moradores e trabalhadores daquela região.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo, quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
139							

A	B	C	D	E	F	G	H
140	044.01427.2002 Ponto parada	Natalio Sica		Solicita colocação de cobertura em ponto de ônibus especial para deficientes físicos, na Rua Renaldo Pazella esquina com Rua Eleosina Piasant, no bairro Santa Quitéria.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando colocação de cobertura em ponto de ônibus especial para deficientes físicos, na Rua Renaldo Pazella, esquina com Rua Eleosina Piasant, no bairro Santa Quitéria.	A cobertura está sendo solicitada porque nessa local foi cotado pelo específico para atender aos deficientes físicos mas, esqueciam da proteção. E morando em uma cidade com situação climática tão variável, é impraticável que os usuários permaneçam no ponto sem a cobertura, expostos. Assim, solicitamos a cobertura com máxima urgência.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas dos Transporte Coletivo." (URBS)
141	044.01487.2002 Ponto parada	Sabino Piobó		Implantar um abrigo no ponto de ônibus da linha Parque dos Tropeiros (linha 731) no ponto de ônibus da Rua Manoel de Oliveira Kaminski com Anna Kneiskis, no bairro Cidade Industrial.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido de solicitar a implantação de um ponto de ônibus da linha "Parque dos Tropeiros" (linha 731), localizado na esquina das ruas Ludovico Kaminski e Anna Kneiskis, no Parque das Pequenas Indústrias VI, bairro Cidade Industrial.	Tal pedido prende-se ao fato de que a implantação do abrigo trará mais conforto aos usuários, principalmente em dias de chuva. Solicitante: Pedro Miguel Lauermann - Rua Manoel de Oliveira, 5260 - Cidade Industrial - Fone: 373-1221	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas dos Transporte Coletivo." (URBS)
142	044.01608.2002 Ponto parada	Ney Leprevost		Solicita inclusão de estação-tubo.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a inclusão da estação Carlos Gomes, localizada na Rua Lourenço Pinto como ponto de parada do ônibus itinerário Finais-Campo Compidio.	Tal solicitação se faz em atendimento aos pedidos que recebemos dos usuários do transporte coletivo.	"Considerando tratar-se de ponto final da Linha Direta Fazenda Rio Grande com regulagem de horário dos veículos nessa estação-tubo, e que o itinerário da Linha Direta Finais-C. Compidio é alternativo e não oficial, torna-se inviável a parada de mais uma linha na referida estação." (URBS)
143	044.01635.2002 Aumento frota	Alexandre Curi		Solicita ampliação da frequência da linha de ônibus convencional, denominada liberê.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando ampliação da frequência da linha de ônibus convencional, denominada liberê.	Esta solicitação atende reivindicação da comunidade, que no período da manhã a linha liberê apresenta grande demanda e a linha pouco eficaz para a região.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são planejadas para atender a demanda dos usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada. Isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
144	044.01665.2002 Itinerário	Luis Ernesto		Requer alteração no itinerário da linha de ônibus Erco Veríssimo.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a ampliação do itinerário da linha de ônibus "Erco Veríssimo", no sentido de que a mesma tenha início na Rua dos Pequeninos Mosses, passe pela Rua Hugo Panasco Alvim, - Boqueirão.	Trata-se de medida sobremaneira importante, haja vista que a referida benfeitoria contribui para uma maior e melhor demanda na utilização deste transporte coletivo. E, de conseqüência, viabilizaria que maior número de pessoas fossem atendidas com o sistema de transporte coletivo.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo, quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
145	044.01686.2002 Ponto parada	Ede Abb		Solicita limpeza de meio-fio no ponto de ônibus na Rua Fernando de Noronha esquina com a Rua Albino Bruno.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando limpeza no ponto de ônibus e na Rua Fernando de Noronha esquina com a Rua Albino Bruno, Barreí.	Encaminhamos o pedido dos moradores e usuários desta via que vêm sofrendo com o problema de lixo, que se acumula afetando a proliferação de insetos, pedimos providências urgentes.	"A solicitação foi atendida." (2º DIRM)
146	044.01687.2002 Ponto parada	Ede Abb		Pedido de Cobertura para ponto de ônibus na Rua Fernando de Noronha esquina com a Rua Albino Bruno.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando cobertura para ponto de ônibus na Rua Fernando de Noronha esquina com a Rua Albino Bruno.	Encaminhamos o pedido dos moradores e usuários do serviço de transporte coletivo, que vêm sofrendo com a falta desta cobertura para o ponto de ônibus, deixando os usuários desprotegidos contra o sol e a chuva enquanto aguardam o ônibus.	"Já existe ponto de parada da linha Palmeiras, no sentido Bairro Centro, sinalizado com abrigo tipo Nupari chinele na Rua Albino Blum com Frenando de Noronha esquina com a Rua Fernando de Noronha, embarque e maior utilização por parte dos usuários para desembarque, não é viável a implantação de abrigo no sentido oposto." (URBS)
147	044.01732.2002 Ponto parada	Osmar Benoldi		Solicita rebalçamento do meio-fio no ponto de ônibus da linha Interbairros IV no Terminal do Pimeirinho.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, Secretário Competente providências no sentido de que sejam executados trabalhos de rebalçamento do meio-fio no ponto de ônibus da linha Interbairros IV no Terminal do Pimeirinho.	Esta solicitação prende-se ao fato de que os deficientes não conseguem descer o meio-fio.	"Está programada a implantação de rampa para deficientes físicos no Terminal do Pimeirinho, conforme solicitação." (DIRETRAN)
148	044.01753.2002 Implantação linha	Juliete Reis		Requer linha de ônibus que atenda os moradores do Conjunto Residencial Bauri. *	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de uma linha de ônibus que atenda os moradores do Conjunto Residencial Bauri, localizado à Rua Irlis Antônio Campos nº 250 e prossegue até o Terminal do Fazendinha ou Portão.	Trata-se de medida sobremaneira importante, haja vista que tal medida contribuiria para uma maior e melhor demanda na utilização deste transporte coletivo. E, de conseqüência, viabilizaria que maior número de pessoas fossem atendidas com o sistema de transporte coletivo. Ademais, vale salientar que a região é atendida pelo ônibus Portão/Fazendinha, mas é distante para os 3.000 moradores do referido conjunto residencial e proximidades.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo, quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).

A	B	C	D	E	F	G	H
044.0184/2002	Ponto parada	Ricardo Gomylde		Mudança do ponto de ônibus especial do Jardim Esplanada.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido de mudança do ponto do ônibus especial Jardim Esplanada. Neste ponto na avenida Presidente Kennedy existe um ponto de ônibus especial, porém não há sinalização adequada para o garoto até o citado ponto, e que venho através deste solicitar a mudança do ponto de ônibus para a Rua Brigadeiro Franco esquina com a travessa João Zanolato. (conforme croqui em anexo)	Em visita ao bairro rebouças, fui procurado por vizinhos e pela mãe do garoto, "especial" Ronel Rosano Ribarro, os quais nos relataram o fato de que o garoto portador de Síndrome de Down, estuda na Escola Especial Alí Bark, localizada na Rua Vicente Fontarola, bairro Seminário, e que o mesmo é conduzido aquela instituição educacional, pelo ônibus especial Jardim Esplanada, o qual tem seu ponto mais próximo na avenida Presidente Kennedy esquina com a rodovia do Fomento. Solicito a mudança do ponto de ônibus especial para o ponto de ônibus até o citado ponto, e que venho através deste solicitar a mudança do ponto de ônibus para a Rua Brigadeiro Franco esquina com a travessa João Zanolato. (conforme croqui em anexo)	sem resposta no sistema
149							
044.0186/2002	Ponto parada	Geraldo Bobato		Solicita a mudança no ponto de ônibus, sito à Rua Pedro Zagonei, em frente ao nº 1579, Bairro Novo Mundo.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido que determine ao departamento competente, a mudança no ponto de ônibus, sito à Rua Pedro Zagonei, em frente ao nº 1579, Bairro Novo Mundo.	A medida faz-se necessário devido ao referido ponto estar bem na frente de ponto comercial, atrapalhando o movimento de seus clientes.	"A solicitação foi avaliada e aprovada, com atendimento previsto para os próximos 05 dias." (URBS)"
150							
044.0186/2002	Itinerário	Natalio Sica		Solicita a viabilidade de micro ônibus Jardim Esplanada, que atende os moradores do bairro Campina do Siqueira, passar por dentro das Moradias Olaria.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido de solicitar a viabilidade do micro ônibus Jardim Esplanada, que atende os moradores do bairro Campina do Siqueira, passar por dentro das Moradias Olaria.	Essa linha de ônibus, quando criada, visava atender à Moradia Olaria e proximidades mas, não passa por dentro da mesma porque os moradores fizeram abaixo assinado rejeitando essa ideia, com medo de que a passagem constante de veículos grandes causasse rachaduras nas paredes das casas. A Prefeitura atendeu a solicitação mas, agora, os moradores sentem-se prejudicados por essa escolha inicial e solicitam, através deste pedido, que essa linha de ônibus passe a circular pelo bairro de Moradias Olaria, pois, de que esse pedido será atendido, os moradores aguardam ansiosos pela resposta.	"A Lei n.º 7556/00 considera uma região atendida com transporte coletivo, quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
151							
044.0187/2002	Ponto parada	Natalio Sica		Solicita estudo para melhorar a disposição de pontos de ônibus no percurso entre a Empresa Siemens até o terminal do CIC, na cidade de Curitiba.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido de solicitar estudo para melhorar a disposição de pontos de ônibus no percurso entre a Empresa Siemens até o terminal do CIC, na cidade de Curitiba.	Os usuários das linhas de ônibus que passam nesse trecho da cidade, reclamam da falta nos horários e da má disposição de pontos de ônibus, durante o percurso das linhas. Desse modo, esperam estudo da URBS para melhorar essa situação.	"Solicitamos ao lustre vereador que encaminhe os reclamantes à URBS, na Gerência de Operações do Transporte Coletivo, para esclarecimentos quanto ao atendimento das solicitações. A Gerência de Operações de Alimentadores Bosch e Cabomafra, com um bom intervalo nos horários de pico e os pontos com abrigo estão de acordo com o distanciamento padrão adotado na Rede Integrada de Transporte Coletivo. "- "
152							
044.0186/2002	Itinerário	Elias Vidal		Requer alteração em itinerário de ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido de solicitar alteração no itinerário da linha de ônibus urbana "Marumbi" ou "Remo", de tal forma que, pelo menos uma dessas linhas passe a transitar pela rua Drº Peirôno Romero de Souza, em toda a sua extensão, no bairro do Cajuru (nas proximidades do terminal Centenário).	Solicitação dos moradores da região, que relataram não ser contemplados com o itinerário atual, pois os ônibus não passam por essa rua, durante os dias de chuva. Além disso, há três conjuntos habitacionais naquela rua, e uma linha de ônibus beneficiaria mais de 300 famílias. Sol. da Srª Crevatiene Tel.: 226-6531/9905-0825	"A Lei 7556/00 considera uma região atendida com transporte coletivo, quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
153							
044.0187/2002	Ponto parada	Elias Vidal		Requer abrigo coberto para ponto de ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando abrigo coberto para o ponto de ônibus da linha Riviera (que sai do terminal do Campo Comprido), localizado no bairro de Moradias Olaria, próximo à Estrada Dom Pedro, no bairro Orleans, na saída para Ponta Grossa.	Solicitação dos usuários da linha de ônibus Riviera, que relataram dificuldades para embarque em dias de chuva.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando o local em função do número de usuários e a frequência das linhas do Transporte Coletivo." (URBS)"
154							
044.0186/2002	Ponto parada	Elias Vidal		Requer abrigo coberto de ponto de ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido de solicitar a implantação de um abrigo de ponto de ônibus coberto, na marginal da Br-116, em frente ao Hospital Vila. Obs.: além do abrigo coberto, é necessário uma "parede" nos fundos do ponto de ônibus, pois o mesmo está situado rente à rodovia BR-116, onde há muitos ônibus que se sentam no ponto, aguardando o ônibus. Essa situação é extremamente perigosa, pois há tráfego intenso naquele local.	Solicitação dos usuários da linha de ônibus que tem ponto de parada em frente ao Hospital Vila, solicitando a implantação de um abrigo coberto e uma parede de embarque, devido à atual cobertura ser muito pequena, e haver sempre muita gente para embarque. Sol. do gabinete.	"A solicitação foi cadastrada para ser atendida oportunamente, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência das linhas do transporte coletivo.
155							
044.0186/2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Pinheiros.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kern, Presidente da URBS - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Pinheiros.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm-se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender ao pedido de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas realizadas, que há uma demanda por mais linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
156							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.01973.2002 157	Ponto parada	Osmar Benediti		Solicita mudança do ponto de ônibus existente na rua Luis França esquina com Teófilo Otoni, bairro Cajuru.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que Vossa Excelência se digne determinar a Secretaria Competente providências no sentido de que seja mudado o ponto de ônibus existente na rua Luis França esquina com Teófilo Otoni, bairro Cajuru.	Esta solicitação prende-se ao fato de que na referida esquina há um mercado e o ponto fica em frente, quando os ônibus param ali fica difícil para os clientes estacionarem e os caminhos não conseguem descarregar.	"Os pontos de parada obedecem a um distanciamento médio padrão para otimização operacional das linhas do Transporte Coletivo.
044.01694.2002 158	Ponto parada	Luis Ernesto		Solicita mudança de local de ponto de ônibus existente na Rua Mandirubá - Sítio Cercado.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a instalação de ponto de ônibus na Rua Mandirubá, localizada na Rua Mandirubá para a Rua Casade Tortato Gabardo, nas proximidades do Mercado Boa Compra, bairro Sítio Cercado.	Tal solicitação, prende-se ao fato do ponto de parada do ônibus em questão, estar localizado em local ermo, facilitando abordagem por parte de desocupados, além de não ter sido planejado para o transporte coletivo que faz mudança para mais segurança para os usuários.	"Os pontos de parada obedecem a um distanciamento médio padrão para otimização operacional das linhas do Transporte Coletivo.
044.02026.2002 159	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer estudos para melhoria nas linhas de transporte coletivo do Bom Retiro	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos para melhoria nas linhas de transporte coletivo do Bom Retiro.	Os moradores da região solicitam o aumento da quantidade de ônibus à disposição das linhas que servem o bairro, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm-se estendido de forma a prejudicar diversos municípios que utilizam-se daquela linha. Solicitam também a implantação de uma linha interligando os bairros do Bom Retiro e do Jardim Alameda, assim, justas solicitações e garante-se maior qualidade de vida à comunidade.	"A região do Bom Retiro é atendida pelas linhas Bom Retiro/PUC, Jardim Kosmos, Nilo Peçanha e Interbairros I, as quais apresentam oferta de veículos compatível à demanda de usuários.
044.02133.2002 160	Implantação linha	André Passos		Solicita a instalação de linha de ônibus ligando o Terminal de Santa Felicidade com o Terminal de Vila Pratinho com o Terminal de Santa Felicidade.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a instalação de linha de ônibus ligando o Terminal de Vila Pratinho com o Terminal de Santa Felicidade.	O presente requerimento se faz necessário devido à falta de opções de transporte público na região, além de não ter sido planejado para o transporte coletivo. A instalação de uma linha de ligação resolveria o problema facilitando o transporte dos que trabalham e moram na região.	"A referida ligação já é possível através da Linha Pratinho, porém, devido ao processo de substituição do tipo de veículo utilizado, a oferta final será exclusiva de veículos articulados.
044.02169.2002 161		João Claudio Derosso		Reiterando pedido anterior requer a construção de abrigo para o ponto de ônibus ao lado do Terminal Vila Centenário (Conjunto Marumbi) - Cajuru.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a construção de abrigo para o ponto de ônibus ao lado do Terminal Vila Centenário (Conjunto Marumbi) - Cajuru.	Atendendo pedido dos usuários do transporte coletivo, que necessitam de abrigo para se resguardarem nos dias de chuva.	"A solicitação permanece cadastrada, em função da indisponibilidade de material até o momento."
044.02322.2002 162	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Avananches.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBS - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Avananches.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender ao pedido de nossos municípios que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
044.02321.2002 163	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Santa Gema.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBS - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Santa Gema.	Os moradores da região solicitam o aumento da quantidade de ônibus, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos municípios que utilizam-se daquela linha. Solicitam também alteração do trajeto, para que seja possível atender a demanda, assim, justas solicitações e garante-se maior qualidade de vida à comunidade.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
044.02307.2002 164	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Santa Inês.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBS - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Santa Inês.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender ao pedido de nossos municípios que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
044.02439.2002 165	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Jardim Ipe e Jardim Itália.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBS - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Jardim Ipe e Jardim Itália.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquelas linhas, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquelas linhas. Solicitam também alteração do trajeto, para que seja possível atender a demanda, assim, justas solicitações e garante-se maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.

A	B	C	D	E	F	G	H
044.02545.2002	Ponto parada	Alexandre Curi		Solicita reimplantação do ponto de ônibus da linha convencional Cristó Rei, para seu anterior local, embaixo do viaduto do Capanema.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando reimplantação do ponto de ônibus da linha convencional Cristó Rei, para seu anterior local, embaixo do viaduto do Capanema.	Esta solicitação atende reivindicação da comunidade, visto que a mudança do ponto da linha Cristó Rei, quando das obras na Av. Pres. Afonso Camargo, não aguçou o retorno do ponto ao seu anterior local beneficiaria os usuários que vem sofrendo com a insegurança do deslocamento pela região, o que com o ponto embaixo do viaduto do Capanema era minimizado.	Existe um ponto de parada sinalizado defronte a Estação Tubo Capanema, que dá uma maior cobertura espacial da região e mantém um distanciamento médio entre os pontos.
166							
044.02540.2002	Ponto parada	Ney Leprevost		Solicita análise sobre a viabilidade do ponto de ônibus instalado na Avenida Presidente Arthur Bernardes, próximo ao cruzamento com as ruas João Eduardo Ginesse e Major França Gomes.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a instalação de um ponto de ônibus na Avenida Presidente Arthur da Silva Bernardes, entre as ruas João Eduardo Ginesse e Major França Gomes.	Tal solicitação se faz em atendimento aos números pedidos que recebemos dos comerciantes da região que questionam a necessidade deste ponto de ônibus pois a parada atual não oferece condições adequadas de estacionamento de veículos e, sugerido a implantação de vagas para estacionamento neste local, devido a carência de vagas na região.	"Em função da Avenida Presidente Arthur da Silva Bernardes apresentar poucos locais, com remansos para estacionamento de veículos, a parada como para estacionamento de veículos e, devido a carência de vagas para estacionamento neste local, devido a carência de vagas na região."
167							
044.02555.2002	Itinerário	Ney Leprevost		"Requer a reabertura da canaleta de ônibus da Avenida Sete de Setembro, no cruzamento com a rua Nunes Machado".	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que seja reaberta a canaleta de ônibus da Avenida Sete de Setembro, em seu cruzamento com a rua Nunes Machado.	Os moradores e comerciantes desta região nos enviaram diversas solicitações a este respeito, alegando que este fato prejudica o comércio e causa transtornos ao trânsito no referido local.	Já existia um projeto para a Rua Nunes Machado, no qual preconizava o fechamento dos canteiros nos cruzamentos com as Avenidas Sete de Setembro, Silva Jardim e Iguatçu. Porém, a Diretran antecipou a implantação das obras no cruzamento da Avenida Nunes Machado com a Rua Nunes Machado devido ao aumento do fluxo de veículos pela Rua Nunes Machado e por consequência comprometendo a segurança dos usuários da via pública e do transporte coletivo. "(PPUC)"
168							
044.02699.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha São João.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBS - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha São João.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal pedido visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
169							
044.02697.2002	Ponto parada	Marcelo Almeida		Requer a implantação de abrigo para ponto de ônibus localizado na Rua Alcides Darcanchy, em frente ao Farol do Saber Aparecido Quinaglia - Santa Felicidade.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de abrigo para ponto de ônibus localizado na Rua Alcides Darcanchy, em frente ao Farol do Saber Aparecido Quinaglia - Santa Felicidade.	Fica as reivindicações dos moradores da região, faz-se necessária a adoção de medidas a fim de sanar a falta de proteção adequada, que está deixando os usuários do transporte coletivo expostos à chuva.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e da frequência de linhas do Transporte Coletivo. "(URBS)"
170							
044.02695.2002	Ponto parada	Ede Abb		Requer implantação de cobertura em ponto de ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de cobertura em ponto de ônibus, na Rua Guilherme Wegert, próximo ao número 906, Jardim Aliança, bairro Santa Cândida.	Encaminhamos o pedido dos moradores e usuários do serviço de transporte coletivo que vem sofrendo com a falta desta cobertura para o ponto de ônibus, deixando os usuários desprotegidos contra o sol e a chuva enquanto aguardam o ônibus.	"A solicitação permanece cadastrada, em função da não disponibilidade de material até o momento." (URBS)
171							
044.02695.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Jardim Kosmos e Bom Retiro-PUC.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBS - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Jardim Kosmos e Bom Retiro-PUC.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquelas linhas, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquelas linhas. Portanto, tal pedido visa atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
172							
044.02671.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas José Culp e Bulatuvinha.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas José Culp e Bulatuvinha.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquelas linhas, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquelas linhas. Portanto, tal ação visa atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada."
173							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.02961.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Abateú, Barreirinha, Palmeiras e Boa Vista-Barreirinha.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kern, Presidente da URBS - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Abateú, Barreirinha, Palmeiras e Boa Vista-Barreirinha.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquelas linhas, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquelas linhas. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada."
174							
044.03105.2002	Aumento frota	Ademival Alves Gomes		Aumento de veículos de transporte coletivo na linha Santa Joana	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando o aumento de veículos de transporte coletivo na linha Santa Joana (bairro Novo)	Nos horários de "pico" o Santa Joana circula apinhado de passageiros. É necessário que pelo menos nos horários que exigem maior capacidade, tenha mais um ônibus para atender aos usuários.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada."
175							
044.03086.2002	Ponto parada	João Claudio Derosso		Requer com urgência a cobertura do ponto de ônibus localizado na Rua Bom Pastor, em frente ao Condomínio Bom Pastor - Alto Boqueirão.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a cobertura do ponto de ônibus localizado na Rua Bom Pastor, em frente ao Condomínio Bom Pastor - Alto Boqueirão.	Atendendo solicitação dos usuários do transporte coletivo.	"A solicitação permanece cadastrada, em função da não disponibilidade de material até o momento." (URBS)"
176							
044.03121.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Butatuvinha e Bairro Alto-Santa Felicidade.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kern, Presidente da URBS - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Butatuvinha e Bairro Alto-Santa Felicidade.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquelas linhas, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquelas linhas. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada."
177							
044.03150.2002	Horário	Ademival Alves Gomes		Implantação do ônibus Interbairros V (que faz percurso Terminal Via Oficinas ao Terminal Portão) também nos domingos e feriados	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando implantação do ônibus Interbairros V (que faz percurso Terminal Via Oficinas ao Terminal Portão) também nos domingos e feriados.	Esta é uma solicitação da usuária Eliane, conforme abaixo: Formulário enviado em 04/59/34, 01/05/02 Deixe seu nome - Eliane Endereço - Rua Curitiba e-mail - eliane@balalmeida.com.br Oi - Olá, gostaria de fazer uma solicitação p/ que o vereador possa interceder junto a Urbs e/ou a PMc pela implantação do ônibus Interbairros V (que faz percurso Terminal VI Oficinas ao Terminal Portão) que o mesmo funcione também nos domingos e feriados, no momento em que opera em dias úteis e sábados, pois atualmente não funciona nos domingos e feriados, o que ocasiona o atraso no domingo na falta desse ônibus temo q fazer um longo percurso a pé. Se eu nao tiver encaminhado a pessoa certa, favor, se souber, mandar essa reclamação a Urbs... Atenciosamente, Eliane	"Considerando que os principais pólos atrativos não abrem aos domingos e a existência de outras opções de transporte entre os corredores Leste e Sul, com o pagamento de tarifa única, é inviável a operação da linha Interbairros V aos domingos." (URBS)"
178							
044.03263.2002	Aumento frota / itinerário	Marcelo Almeida		Requer estudos para melhoria nas linhas de transporte coletivo do Boa Vista.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos para melhoria nas linhas de transporte coletivo do Boa Vista.	Os moradores da região solicitam o aumento da quantidade de ônibus à disposição das linhas que servem o bairro, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm-se estendido de forma a prejudicar diversos munícipes que utilizam-se daquelas linhas. Solicitam também a implantação ou alteração de itinerário das linhas Interbairros V e Interbairros V (que fazem percurso Acor Teixeira dos Santos. Atende-se, assim, justas solicitações e garante-se maior qualidade de vida à comunidade.	As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada."
179							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.03421.2002		Luis Ernesto		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Nivaldo Braga.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URRBS - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Nivaldo Braga.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URRBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
188							
044.03614.2002	Ponto parada	Mauro Moraes		Implantação de ponto de ônibus	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de ponto de ônibus na rua das Flores e nas ruas Ariete e Paulo Salubri, bairro Boqueirão.	Os moradores reclamam que o ponto foi retirado do local devido a construção de um posto de gasolina, isso causou um grande transtorno, pois a distância entre um ponto e outro, é grande. Com a reabertura deste ponto de ônibus facilitaria a vida dos usuários do transporte coletivo, que utilizam a linha diariamente.	Os pontos de parada obedecem a um distanciamento médio padrão para otimização operacional das Linhas do Transporte Coletivo.
189							
044.03620.2002	Ponto parada	João Claudio Derocso		Relatando pedido anterior requer a colocação de cobertura na parada de ônibus, localizada na Rua Vital Brasil - Vila Izabel, conforme específica.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a colocação da cobertura na parada de ônibus, localizada na Rua Vital Brasil, entre as Ruas Parintins e Bororós - Vila Izabel (linha Vila São Jorge e Vila Izabel).	Atendendo justa reivindicação dos usuários do transporte coletivo, T/M	A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo. (URBS)
190							
044.03725.2002	Aumento frota	Alexandre Curi		Solicita ampliação de frequência da linha de ônibus convencional Independência	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando o aumento da frequência da linha de ônibus convencional Independência	Este solicitação atende reivindicação da comunidade, sendo que, segundo relatos dos usuários a disponibilidade de ônibus na linha é insuficiente para a atual demanda.	As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URRBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
191							
044.03537.2002	Itinerário	Osmar Bentoldi		Solicita extensão da linha de ônibus Vila Reno até final de rua Odenir Dissenha, bairro Uberaba.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que Vossa Excelência se digne determinar a Secretária Competente providências no sentido de que sejam realizados estudos e pesquisas da linha de ônibus Vila Reno até final de rua Odenir Dissenha, bairro Uberaba.	Justificativa não cadastrada no sistema.	A expansão natural da linha Alimentadora Vila Reno é sêntico Vila União Ferroviária, pois temos dois fatores limitantes na região, o rio e a linha ferroviária.
192							
044.03660.2002	Implantação linha	Natálio Sítica		Solicita a instalação de uma linha de transporte coletivo para atender os moradores do Conjunto Residencial Centro, no Bairro Umbará.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a instalação de uma linha de ônibus específica para atender o transporte dos moradores do Conjunto Residencial Centro, no Bairro Umbará.	Os moradores do Conjunto Residencial Centro possuem dificuldade em locomover-se ao trabalho, pois não há transporte coletivo disponível no conjunto, além de demorar quarenta minutos entre a passagem de um veículo e o próximo. Em função desta dificuldade, solicito em nome dos moradores desse conjunto que a Prefeitura analise a possibilidade de instalação de nova linha de ônibus ou mudança no itinerário da linha existente no local.	A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com o número de linhas de ônibus que os usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
193							
044.03910.2002	Ponto parada	Luis Ernesto		Requer extensão da linha de ônibus Dom Alício, passagem e parada de ônibus da linha Interbarrios I, defronte à Escola Técnica da Universidade Federal - Jardim Botânico.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando para que se digne determinar ao órgão competente providências no sentido de estender a linha de ônibus Interbarrios II, passe a atender os estudantes e funcionários da Universidade Federal, (bloco novo), em frente ao Jardim Botânico, rua Dr. Alcides Vieira Arco Verde, 1.225.	Tal solicitação faz-se necessária, tendo em vista que, para terem acesso ao Sistema Integrado de Ônibus alunos e funcionários precisam se deslocar várias quarteiras. O problema é maior à noite, pois já ocorreram casos de perseguição a alunos. A instalação de estação-tubo ou de passagem do Interbarrios II, minimizaria o problema.	O novo prédio da UFRR situado na Rua Dr. Alcides Vieira Arco Verde, 1.225, está fora das diretrizes de itinerário das linhas Interbarrios I e Inter 2, necessitando desta forma o atendimento ao solicitante.
194							
044.03911.2002	Itinerário	Luis Ernesto		Requer extensão da linha de ônibus Dom Alício, bairro Vila Guafira.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando ao órgão competente (URBS) providências no sentido de estender a linha de ônibus Dom Alício, (cerca de 50m), junto a Avenida Presidente Wenceslau Bráz, na Vila Guafira.	Trata-se de medida sobremodo importante, haja vista que tal medida contribuiria com o melhor atendimento na utilização deste transporte coletivo, (segue cópia em anexo).	A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com o número de linhas de ônibus que os usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
195							
044.04264.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Vila Leonice.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URRBS - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Vila Leonice.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URRBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
196							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.04257.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Mateus Leme e Abbranchês.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBES - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Mateus Leme e Abbranchês.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquelas linhas, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquelas linhas. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBES constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
197							
044.04228.2002	Aumento frota / itinerário	Marcelo Almeida		Requer estudos para melhoria nas linhas de transporte coletivo do Alto Boqueirão.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos para melhoria nas linhas de transporte coletivo do Alto Boqueirão.	Os moradores da região solicitam o aumento da quantidade de ônibus à disposição das linhas que servem o bairro, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm-se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida à comunidade.	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo, quando os deslocamentos dos usuários são realizados nas linhas de ônibus pelo itinerário a ser seguido (itinerários mistos).
198							
044.04435.2002	Ponto parada	Jairo Marcelino		Requer implantação de ponto de ônibus e cobertura em frente ao nº 806 da Avenida Anita Garibaldi.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBES - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha São Bernardo.	A medida ora pretendida busca dar atendimento e solicitação dos senhores moradores e usuários do transporte coletivo residentes naquelas imediações e que não dispõem deste abrigo para resguardar-se enquanto esperam o coletivo. Urge a defesa do contribuinte curitibano, sobretudo os idosos.	"Os pontos de parada obedecem a um distanciamento médio padronizado para otimização operacional das linhas do transporte coletivo.
199							
044.04414.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha São Bernardo.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBES - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Nova Europa e Hauer-Boqueirão.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBES constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
200							
044.04535.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Santa Terezinha, Hauer-Boqueirão.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBES - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Santa Terezinha, Hauer-Boqueirão.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBES constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
201							
044.04595.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Santa Terezinha.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBES - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Vila Sandra.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBES constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
202							
044.04555.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Vila Sandra.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBES - Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Vila Sandra.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBES constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
203							
044.04445.2002	Horário	Alexandre Curi		Solicita retorno das operações da linha de ônibus convencional Via Machado aos sábados, domingos e feriados.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando o retorno das operações da linha convencional Via Machado aos sábados, domingos e feriados.	Este solicitação atende reivindicação da comunidade, sendo que a dificuldade de deslocamento dos moradores da região com o encerramento das operações nestes dias, vem causando grandes transtornos à comunidade.	"O objetivo principal da Linha Via Machado era atender as pessoas com interesse na Rua da Indústria, porém devido a necessidade de finais de semana, pois para os demais deslocamentos, os usuários contam com a Linha Parque Industrial.
204							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.04632.2002	Aumento frota / itinerário	Marcelo Almeida		Requer estudos para melhoria nas linhas de transporte coletivo do Cachoeira.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que Vossa Excelência se digne determinar a realização de estudos para a implantação de uma linha de ônibus que passe pela Rua Estansláu Miklosz, Mons. Atende-se, assim, justas solicitações e garante-se maior qualidade de vida à comunidade.	Os moradores da região solicitam o aumento da quantidade de ônibus à disposição das linhas que servem o bairro, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm-se estendido de forma a prejudicar diversos municípios que utilizam-se das linhas existentes para que passem mais próximo às Ruas Estansláu Miklosz, Mons. Atende-se, assim, justas solicitações e garante-se maior qualidade de vida à comunidade.	"A Lei n.º 7566/00 constitui uma região atendida com transporte coletivo, quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
205							
044.03972.2002	Implantação linha	Osmar Bentoldi		Solicita implantação de uma linha de ônibus existentes nas linhas Santa Felicidade/Santa Cândida, Rocio e São Benedito.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que Vossa Excelência se digne determinar a execução dos trabalhos de implantação de uma linha de ônibus que passe pela Rua Nicolau José Gravina, bairro Santa Felicidade.	Justificativa não cadastrada no sistema.	"O programa de expansão de RIT - Rede Integrada de Transportes, já contempla a criação de uma linha alimentadora entre os terminais de Santa Felicidade e Santa Cândida, sob a responsabilidade dos Senhores Nicolau José Gravina, Prof. Francisco Bassel Junior e Padre Ladislau Kula.
206							
044.04660.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer estudos para melhoria nas linhas de transporte coletivo do Mossungau.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos para melhoria nas linhas de transporte coletivo do Mossungau.	Os moradores da região solicitam o aumento da quantidade de ônibus à disposição das linhas que servem o bairro, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm-se estendido de forma a prejudicar diversos municípios que utilizam-se das linhas. Atende-se, assim, justas solicitações e garante-se maior qualidade de vida à comunidade.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que há uma demanda que a atual frota não está desdobrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
207							
044.04709.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Santa Felicidade/Santa Cândida, Rocio e São Benedito.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBS- Unirpização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas de Santa Felicidade/Santa Cândida, Rocio e São Benedito.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm-se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal situação requer o aumento do número de veículos no sistema de transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que há uma demanda que a atual frota não está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
208							
044.04751.2002	Itinerário	Aliton Araújo	Abaixo assinado em anexo	"Alteração de itinerário"	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando alteração de itinerário de uma das linhas de ônibus que trafegam pela rua Mascarenhas de Moraes, para que passe por dentro dos lotamentos Aluba, Theroza Glaser e Fôni Celilar, de preferência passando pela rua Odete Laura Foggiate e João Fonseca Mercer.	1) A demanda aumento, devido ao crescimento da população; 2) Uma das linhas passando pela rua Odete Laura Foggiate e João Fonseca Mercer, estará atendendo inúmeras residências e conjuntos residenciais; 3) Este roteiro não alterará a quilometragem, quase que em nada, e a população será contemplada com este benefício. Segue abaixo-assinado em anexo.	Tem reunião com a presença do Ilustre Vereador, Jair Cezar, foi exposto a comunidade que a densidade demográfica da região e os itinerários atuais das linhas do Transporte Coletivo nas imediações do loteamento não viabiliza a criação de uma linha exclusiva.
209							
044.04608.2002	Ponto parada	Jorge Bernardi		REQUER COBERTURA EM PONTO DE ÔNIBUS.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a cobertura de uma parada na Rua ANTONIO REBELATO esquina com a Rua URGE DE POLI, no Xaxim.	Moradores solicitam a cobertura, devido a falta de proteção, que necessitam, durante a espera pelo ônibus.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, após a colocação de abrigos está prevista para o mês de maio, com a instalação de abrigos para os usuários e a frequência de linhas de transporte coletivo." (URBS)"
210							
044.04665.2002	Itinerário	Osmar Bentoldi		Solicita extensão da linha de ônibus Veneza.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que Vossa Excelência se digne determinar a Secretaria Competente providências no sentido de que sejam executados trabalhos de extensão da linha de ônibus Veneza, compreendendo o trecho entre o terminal de Santa F. Silveira até o terminal do Campina do Siqueira.	Justificativa não cadastrada no sistema.	"Considerando que o atual ponto final da linha Alimentadora Veneza é na Rua Antônio Scorsin, próximo à Rua Alexandre Marcossi, totalmente fora das diretrizes de acesso ao Terminal Campina do Siqueira, torna-se viável o atendimento ao solicitado." (URBS)
211							
044.04696.2002	Ponto parada	Mauro Moraes		Requer transferência de ponto de ônibus existente no ponto de ônibus Santa Rita, Rua Maestro Francisco Antonio nº 1405 para o nº 1335 da mesma rua, esquina com Leonel Franca, Vila Fanny.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando transferência do ponto de ônibus existente na Rua Maestro Francisco Antonio nº 1405 para o nº 1335 da mesma rua, esquina com Leonel Franca, Vila Fanny.	Tal requerimento se faz necessário, tendo em vista as inúmeras reclamações dos moradores da região, que alegam que o ponto de ônibus nº 1405, se e a proximidade e a proximidade da residência do mesmo. Portanto, pelo bem estar da comunidade e do comércio local existente e sabendo que tal transferência não causará mais transtornos, solicitamos a solução imediata do problema.	"Os pontos de parada obedecem a um planejamento médio prazo para o atendimento operacional das linhas do Transporte Coletivo.
212							
044.04692.2002	Ponto parada	João Claudio Dersaco		Cobertura na parada do ônibus Linha Santa Rita - C/C.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando cobertura na parada do ônibus Linha Santa Rita, Rua Eng. João Cós entre Poeta Bernardo Guimarães e Rua Cesar Fennell - C/C.	Atendendo solicitação dos usuários do transporte coletivo.	"A solicitação foi atendida." (URBS)"
213							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.04993.2002	Aumento frota	José Aparecido Josép Alves		Solicita maior número de ônibus para atendimento do itinerário da linha de transporte urbano "NIVALDO BRAGA", a atende a região do Bairro Boqueirão.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando ao órgão competente da municipalidade que execute estudos de viabilidade técnica para proceder aumento no número de ônibus da linha de transporte urbano "NIVALDO BRAGA", que atende a região do Bairro Boqueirão.	A presente solicitação atende a número reclamações dos moradores daquela região, protocoladas neste Gabinete Parlamentar, que alegam esta necessidade de incremento dentro dos horários estabelecidos, uma vez que o suporte maior dado em horários de grande demanda de usuários, não é satisfatório nos demais horários, o que origina a solicitação supracitada. Outrossim, por informação dos moradores, o trajeto desta linha foi aumentado, bem como o atendimento atual já é bastante satisfatório, porém, há um significativo número de usuários que utilizam esta linha de transporte urbano em nossa Capital.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBES constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está adequada. Quando a capacidade do veículo está totalmente tomada.
214							
044.04893.2002	Acessibilidade	Juliete Reis		"Requer providências para que os motoristas e cobradores do Transporte Coletivo, sejam orientados a permitirem que pessoas obesas sejam dispensadas de passar pela catraca."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digno determinar ao órgão competente desta municipalidade, a fim de possibilitar o acesso de pessoas com deficiência, a serem orientados os motoristas e cobradores do Transporte Coletivo no sentido de os mesmos dispensem as pessoas portadoras de obesidade de passarem pela catraca.	Justifica-se este nosso pedido ao fato de que é triste o constrangimento que pessoas obesas tem ao pegar um ônibus e não conseguirem passar pela catraca. Sendo assim, solicitamos que sejam encaminhados os pedidos das pessoas que se servem do Transporte Coletivo Urbano do Município.	Todos os operadores quando ingressam no sistema, em saídas de reciclagem e também a fiscalização, recebem orientações sobre o conteúdo na Lei Municipal nº 6882/05 (fotocópia)
215							
044.04733.2002	Ponto parada	Gerardo Bobato		Solicita a implantação de cobertura para os usuários de ônibus, na Rua Luiz Nichele em frente ao nº 522, Bairro Umbará.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido que determine ao departamento competente, a implantação de cobertura para os usuários de ônibus, na Rua Luiz Nichele em frente ao nº522, (sentido Bairro-Centro) Bairro Umbará.	A falta de cobertura traz enormes problemas a senhoras com crianças no colo, a idosos e deficientes, pois em dias de chuva não podem abrigar-se para esperar o ônibus.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo." (URBES)"
216							
044.04693.2002	Ponto parada	Gerardo Bobato		Solicito a mudança no ponto final do ônibus para o endereço Supermercado Bonato, Bairro Ganchinho.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido que determine a mudança no ponto final do ônibus Osternack, para Rua Eduardo Pinto da Rocha, em frente do Supermercado Bonato, Bairro Ganchinho.	A mudança no ponto final, faz-se necessária, devido aos problemas de locomoção dos moradores da região.	sem respeito no sistema
217							
044.05339.2002	Implantação linha	Jairo Marcelino		Requer estudos que permitam com urgência a implantação de nova linha de ônibus partindo do Terminal da Boa Vista até o Terminal do Maracanã.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a Sua Excia., se digno determinar ao departamento competente do Executivo Municipal ESTUDOS para a implantação de uma nova linha de transporte coletivo denominada "NOVA LINHA DO TRANSPORTE COLETIVO PARTINDO DO TERMINAL DA BOA VISTA ATÉ O TERMINAL DE MARACANÃ."	A medida ora reivindicada tem por escopo dar atendimento a solicitação dos senhores moradores da região e usuários do sistema de transporte coletivo que se ressentem da falta de uma linha que atenda esta boa e ordeira gente, tornando suas idas e vindas mais eficientes e sem perda de tempo.	"A ligação entre o terminal do Maracanã e o eixo norte já é possível através das Linhas Maracanã/Santa Cândida, Maracanã/Cabral e Linha Direta Colombo/CIC.
218							
044.05344.2002	Ponto parada	Éde Abb		Requer mudança da localização do ponto de ônibus da Av. Presidente Getúlio Vargas.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a mudança do local onde se encontra atualmente o ponto de ônibus, que hoje se localiza na Av. Presidente Getúlio Vargas entre as ruas Veneslau Glaeser e Prof. Guido S. Raube que seja mudado para a próxima quadra entre as ruas Prof. Guido S. Raube e Clemente Casemiro Puppi.	A solicitação parte dos moradores da região, que reclamam que este ponto de ônibus, não possibilita acesso em como ônibus e com as paradas neste ponto, devido ao fato de que os moradores sofrem prejuízos devido a vazão da água que em dias de chuva e causando alagamentos na Av. Getúlio Vargas e até em residências. Segue Croqui em anexo.	"Considerando que o local atual está junto a um terreno de terreno público, mais seguro que uma praça fechada, o ideal é manter sua localização atual.
219							
044.05469.2002	Ponto parada	Jorge Bernardi		Requer colocação de ponto de ônibus em local aberto."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a QUE SEJA MUDADO O PONTO DE ÔNIBUS PARA O LOCAL ANTERIOR, na Rua ALBERTO MANDEL GLASER esquina com a Rua JÚLIO BARTELOMEU T. LUIZ, na V. T. Tigui.	Moradores resquem que seja mudado o ponto do ônibus para o local anterior, pois no local onde está agora o ponto, o perigo de acidentes com pedestres é constante.	"O sentido único de tráfego das Ruas João Venosti e Alberto Glaeser, não possibilita o retorno ao antigo ponto final.
220							
044.05502.2002	Ponto parada	Jorge Bernardi		REQUER FAIXA NOS PONTOS DE ÔNIBUS.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a IMPLANTAÇÃO DE FAIXA NOS PONTOS DE ÔNIBUS, na Rua DR. LAURO WOLFF VALENTE, no Portão META BONAT.	Moradores solicitam a implantação dessas faixas, pois pela falta da mesma, existem motoristas que estacionam os seus veículos de frente ao ponto de ônibus e com isso o ônibus tem que parar longe do ponto.	"Já encontrase programada a Ordem de Serviço nº 14052/2002, para sinalização horizontal nos pontos de ônibus da Rua Lauro Wolff Valente." (DIRETRAN)"
221							
044.05297.2002	via Ônibus	Gerardo Bobato		Solicita a inclusão da Rua Nicolai Pelanda, trecho do ponto final de ônibus Umbará, até a divisa com o município Fazenda Rio Grande, no plano comunitário de antipó.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido que determine ao departamento competente, a inclusão da Rua Nicolai Pelanda, trecho do ponto final de ônibus Umbará, até a divisa com o município de Fazenda Rio Grande, no plano comunitário de antipó (+ ou - 500 metros).	A medida faz-se necessário devido ao grande fluxo de pessoas que visitam e utilizam o Parque Ecológico Costa, em média 20.000 por mês.	"A solicitação para a implantação de anti-pó, encontra-se cadastrada no Plano Comunitário de Anti-pó e sua execução dependerá de alguns fatores, tais como: disponibilidade de materiais, condições técnicas e disponibilidades de quotas." (R 108N)"
222							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.05611.2002	Itinerário	Aldemir Marifron		Solicita extensão da linha do Alimentador Ipe até o ponto final da linha Raposo Tavares.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que se digne mandar o departamento competente a EFETUAR ESTUDOS VISANDO A EXTENSÃO DA LINHA ALIMENTADOR IPE DESDE O SEU ATUAL PONTO FINAL NA RUA JOBO REFFO, DEFRONTE AO CAMPO DE RUA TÔMAZ TESSAR, ATUAL PONTO FINAL DA LINHA RAPOSO TAVARES.	Tal solicitação parte de muitos moradores das imediações do ponto final da linha Raposo Tavares - Lamema Pequena - que trabalham, estudam ou que pretendem dirigir-se até Santa Felicidade e para tal devem tomar o ônibus Raposo Tavares até a Rua Eugênio Bertoli e depois o Alimentador Ipe. Com a extensão da linha em pouco mais de 1000 metros teremos beneficiado muitas pessoas que já se manifestaram em abaixo-assinado que foi encaminhado a URBS há poucos meses atrás e que aguardam ônibus por este benefício.	"A densidade demográfica da Rua Raposo Tavares, entre a Rua Dr. Eugênio Bertoli e o ponto final da linha convencional Raposo Tavares, não viabiliza a referida extensão.
223							
044.05609.2002	Itinerário	Julietta Reis		"Requer integração do ônibus Abranches com Terminal da Barreirinha."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digne determinar ao órgão competente desta municipalidade que a linha de ônibus "Abranches", faça integração com o Terminal da Barreirinha.	Trata-se de medida sobremaneira importante, haja vista que tal medida contribuiria para uma maior e melhor demanda na utilização deste transporte coletivo. (segue riqui em anexo).	"O Terminal Barreirinha não possui espaço físico para absorver mais uma linha de transporte coletivo.
224							
044.05755.2002	Ponto parada	Aldemir Marifron		Solicita a implantação de cobertura para ponto de ônibus na Rua Jobo Reffo, defronte ao nº 764, em Santa Felicidade.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que se digne determinar ao departamento competente A IMPLANTAÇÃO DE COBERTURA DE PONTO DE ÔNIBUS NA RUA JOBO REFFO, DEFRONTE AO Nº 764, EM SANTA FELICIDADE, INTERSEÇÃO COM A RUA G. C. RIBAS. Tal via localiza-se em Santa Felicidade.	Tal solicitação se faz necessária uma vez que os usuários daquela linha de ônibus ficam a mercê das condições climáticas, e ainda, a cobertura neste local identificará onde o ponto de localiza.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida.
225							
044.05639.2002	Itinerário	Osmar Bertoli		Solicita mudanças no itinerário da linha de ônibus Riviera.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digne determinar ao departamento competente a Secretaria Competente providências no sentido de serem executados trabalhos de mudança no itinerário da linha de ônibus Riviera, que o mesmo passe pela rua Antônio Kaminski, rua Luis Julio e vá até o Terminal do Campo Comprido. Em anexo abaixo-assinado.	Justificativa não cadastrada no sistema.	"A Lei nº 7556/90 considera uma regra atendida com transporte coletivo quando os espaçamentos entre os terminais das linhas de ônibus são inferiores a 500M.
226							
044.05616.2002	Ponto parada	Jairo Marcelino		Maiores informações com a REGUERIMPEZA DE TERRENO BALDIO sra. Ocete Maria Dadegan Passos, através do fone 286.6830.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando à Sua Excia., se digne determinar ao departamento competente do Executivo Municipal LIMPEZA DE TERRENO BALDIO, LOCALIZADO NA RUA FRANCY PASANDO A LOMBADA ELETRONICA ESQUERDA (TERRENO BALDIO) NO SENTIDO CENTRO BAIRRO.	A medida ora reivindicada tem por escopo dar atendimento a solicitação dos senhores moradores desta via e imediações e que fazem uso do ponto de ônibus localizado em frente ao local em tela. Afirmaem que ali se escondem marginais que dirigem impróprios e assustam sobretudo as mulheres e crianças, quando estas estão aguardando o coletivo.	"Trata-se de imóvel próximo a córrego, com cobertura vegetal (bosque), não podendo portanto ser realizada roçada no local.
227							
044.05669.2002	Comunicação visual	Julietta Reis		"Requer que as empresas de ônibus do transporte coletivo urbano regularizem a sinalização externa, bem como a indicativa do roteiro dos ônibus."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digne determinar ao departamento competente desta municipalidade, tomar as medidas necessárias no sentido de regularizem o roteiro dos ônibus, exemplo: de onde vai e para onde vai, e seja: São João - Cabral, Via Esperança - Boa Vista Rio Verde - Boa Vista Solar - Cabral Etc	Trata-se de um pleito deveras importante, pois nos exemplos acima, constam apenas um lado do roteiro de um ônibus (por ex. Cabral sem constar São João). E, para que estas medidas, todos os usuários serão beneficiados, evitando-se multa contatado.	"Considerando que:
228							
044.05670.2002	Acessibilidade	Julietta Reis		"Requer que os idosos que possuem carteira da URBS, sejam autorizados a entrar pela porta da frente dos ônibus, nos terminais."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digne determinar ao órgão competente desta municipalidade, tomar as medidas necessárias no sentido de que os idosos que possuem carteira da URBS, sejam autorizados a entrarem pela porta da frente dentro dos terminais de ônibus.	Tal solicitação se faz necessária, pois recentemente, um motorista autorizou um casal de idosos entrarem pela frente e um fiscal, observando este fato, mandou o referido casal descerem e entrarem pela porta de trás.	"A URBS está fornecendo carteira aos idosos para passarem a caçaria, tendo em vista o pequeno espaço existente na área frontal dos ônibus.
229							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.05872.2002	Ponto parada	Juliete Reis		Requer estudos no sentido de que as coberturas dos pontos de ônibus sejam projetados de maneira que protejam os passageiros tanto no embarque como no desembarque.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digno determinar ao órgão competente desta municipalidade, viabilizar estudos no sentido de que as coberturas dos pontos de ônibus, sejam projetados de maneira que protejam os passageiros tanto no embarque como no desembarque, para que os ônibus não sejam como "trabalho" para fora, no remanso projetado.	Justifica-se este nosso pedido ao fato de que os espaços para estacionamento dos ônibus, devem caber-lhes por inteiro, para proteger os passageiros (so o chuva). Além disso, as estações de coberturas em estações médias inferiores a estas distâncias impede o acesso dos moradores, razão pela qual fora das praças e canteiros de vias centrais, não é possível implantar abrigos com tais medidas.	
230							
044.058951.2002	Itinerário	Mauro Moraes		Solicitamos a alteração do itinerário da linha V. São Pedro	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a alteração do itinerário da linha V. São Pedro, para que seja acrescentado o ponto de parada R. Cláudia Marinho Greenhalgh e R. José Osires Baglioli.	A presente faz-se necessário visto ao crescimento de usuários prejudicados pelo distanciamento da parada final da referida linha, o que se agrava fora do horário de verão quando os moradores desabam-se de suas moradas ainda no período de deslocamento para o trabalho, devido ao longo tempo de deslocamento a esta distância, estão sendo aborçados por indivíduos mal-intencionados amedrontando trabalhadores e estudantes. Ma	"A Lei nº 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
231							
044.058963.2002	Ponto parada	Angelo Batista		Requer ponto de ônibus na linha Vila Centenário	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que o ônibus da Vila Centenário, Vila Oficinas e Pinhalis façam ponto de desembarque na estação Tubo de Praga Carlos Gomes em substituição ao ponto que existe na Vila Praga no entre as ruas Barão do Rio Branco e Lourenço Pinto.	Facilitar aos usuários das linhas existentes naquela praça. Principalmente aos passageiros que chegam de viagens estaduais e interestaduais, através da Rodoferroviária, que não precisariam fazer longas caminhadas, assim como acontece na Praça Rui Barbosa, onde as linhas acima mencionadas fazem desembarque e embarque.	Na região não há espaço físico suficiente para implantação de mais uma Estação Tubo. Também não é possível utilizar a Estação Tubo Boqueirão, pois vem em prejuízo operacional a esta linha, inviabilizando desta forma o solicitado. (URBS)"
232							
044.058983.2002	Itinerário	Osmar Bentolli		Solicita extensão da linha de ônibus Bulatuvinha	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a extensão do itinerário da linha de ônibus Bulatuvinha. Segue em anexo croqui e abaixo-assinado dos moradores.	Esta solicitação prende-se ao fato de que os moradores que dependem dessa linha no período noturno, ficam amedrontados em andar do ponto final até suas casas, principalmente os estudantes.	"A Lei nº 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500 metros.
233							
044.06006.2002	Ponto parada	Juliete Reis		Requer mudança de local do ponto de ônibus localizado nas proximidades do Hipercentro BIG."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digno determinar ao órgão competente desta municipalidade, tomar as providências necessárias no sentido de que seja alterado o ponto de parada localizado na Av. Torres em frente a Rua Vila Praga, próximo ao Hipercentro BIG, a 150 metros após o sinaleiro.	Justifica-se este nosso pedido, tendo em vista os inúmeros reclamações dos moradores que dependem desta linha de ônibus para o deslocamento ao trabalho, principalmente no período noturno. Firmando pelo bem estar da comunidade, sabendo que tal transferência não acarretaria mais transtornos, solicitamos a solução mediata do problema.	Em razão do sistema viário não permitir a mudança requerida, nos próximos dias o ponto de parada será rebaixado para 10m antes do semáforo da Av. Comendador Franco com Rua Aquelino Orestes (URBS), atendendo parcialmente ao solicitado. (URBS)
234							
044.06016.2002	Ponto parada	Mauro Moraes		Requer transferência de ponto de ônibus no bairro Boqueirão	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a transferência do ponto de ônibus localizado na Rua Paulo Setúbal em frente ao nº 4007, para os fundos do Quarteirão do Boqueirão (mesma rua) entre as ruas Maria Luiza C. dos Santos e Professora Ary Nogueira dos Santos, bairro Boqueirão.	Tal requerimento se faz necessário, tendo em vista as inúmeras reclamações dos moradores que dependem desta linha de ônibus para o deslocamento ao trabalho, principalmente no período noturno. Firmando pelo bem estar da comunidade, sabendo que tal transferência não acarretaria mais transtornos, solicitamos a solução mediata do problema.	"O local atual é o mais adequado da região e sua adequação em melhorias de infraestrutura de transporte coletivo não acarretaria custos em termos de atendimento ao solicitado. (URBS)"
235							
044.05868.2002	Ponto parada	Paulo Salamuni		Requer estudos para que os ônibus que vêm de São José dos Pinhais, voltem a parar em frente ao Condomínio Terra Um, que fica na AV. COMENDADOR FRANCO, nº 8115, entre as ruas Comendador Franco e Antônio Calheiro Rodrigues, no bairro Uberaba.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos para que os ônibus que vêm de São José dos Pinhais, voltem a fazer parada em frente ao Condomínio Terra Um, situado entre as ruas Comendador Franco e Antônio Calheiro Rodrigues, no bairro Uberaba.	A síndica do conjunto acima mencionado, pelos moradores, faz um veemente apelo às autoridades constituídas para estudarem a possibilidade de os ônibus que vêm de São José dos Pinhais, em direção a esta Capitã, voltem a parar em frente àquele conjunto residencial. Dizem que o ponto de ônibus atual para um local impróprio, muito próximo ao terreno que onde os convênios estão parando o calçamento é pequeno, precário e perigoso.	Em função das obras da linha e do viaduto, com desvio de pista, o local atual é o mais próximo possível para parada de ônibus. De frente ao conjunto não há condições de segurança para remanejamento do ponto. (URBS)
236							
044.06092.2002	Ponto parada	Mauro Moraes		Solicita a implantação de parada de ônibus no bairro Cabral	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de parada de ônibus na Avenida Munhoz da Rocha, sentido Cabral-Bacacheri, próximo ao Rodaio Country Bar, no bairro Cabral	Visto a longa distância entre as duas paradas de ônibus existentes, sentido Cabral-Bacacheri, solicitamos mais um ponto de parada próximo ao ponto de referência especificado. Ma	"Os pontos de parada obedecem a um planejamento estratégico para a organização operacional das linhas do Transporte Coletivo.
237							
044.06095.2002	via Ônibus	Mauro Moraes		Solicita providências urgentes com relação a valeta a "deu aberto" no final de Rua Nova Esperança, próximo aos trilhos da linha férrea de São José dos Pinhais de ônibus da região, no bairro Novo EB"	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando providências urgentes com relação a "deu aberto" no final de Rua Nova Esperança, próximo aos trilhos da linha férrea de São José dos Pinhais de ônibus da região, no bairro Novo EB"	Solicitamos que por diversas vezes foi solicitado providências junto a prefeitura que nada executou até o momento com relação a valeta. Este causador de vários transtornos com registro de queda de crianças e risco de segurança para os demais moradores, bem como aos veículos que circulam na referida rua.	sem resposta no sistema
238							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.06117.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer estudos para melhoria nas linhas de transporte coletivo "categoria alimentador" do Boqueirão.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos para melhoria nas linhas de transporte coletivo "categoria alimentador" do Boqueirão.	Os moradores da região solicitam o aumento da quantidade de ônibus à disposição das linhas que servem o bairro, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm-se estendido de forma a prejudicar diversos municípios que utilizam-se daquelas linhas.	"Os alimentadores da região são avaliados periodicamente quanto a sua oferta, sendo que não temos constatado nenhuma linha que necessite de realocação da oferta à respectiva demanda.
239						Atende-se, assim, justas solicitações e garante-se maior qualidade de vida à comunidade.	
044.06218.2002	Itinerário	Paulo Salamuni		Requer a volta dos ônibus coletivos para a RUA AMADOR BUENO, entre as Ruas Jordânia e Tunisiá, no bairro Cajuru.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a volta dos ônibus para o bairro Amador Bueno, entre as Ruas Jordânia e Tunisiá, no bairro Cajuru.	Temos recebido em nosso gabinete pedidos de moradores daquela região para que seja restabelecida, com a possível brevidade, a linha de ônibus que passava pela rua Amador Bueno, entre as Ruas Jordânia e Tunisiá, no bairro Cajuru. Os moradores alegam que o deslocamento das pessoas para outros bairros da cidade, São municípios simples/humildes que não podem prescindir daquele meio de locomoção por ser o único de que dispunham, agora tomado bastante difícil com a retirada da linha que servia ao bairro.	sem resposta no sistema
240							
044.06207.2002	Ponto parada	Alexandre Curi		Solicita implantação de ponto de ônibus, a servir a linha São Jorge, sítio a Rua Cap. Mário de Barros, em trecho compreendido entre as ruas Francisco Frishmann e Pd. Leonardo Nunes	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando implantação de ponto de ônibus, a servir a linha São Jorge, sítio a Rua Dip. Mário de Barros, em trecho compreendido entre as ruas Francisco Frishmann e Pd. Leonardo Nunes	Esta solicitação atende reivindicação da comunidade, sendo que por sugestão desta pode a realocação do ponto para este local que encontra-se na Av. Arthur Bernardes, defronte ao número 951	"O local atual é o mais adequado da região e sua realocação viria em prejuízo aos usuários do transporte coletivo, inviabilizando desta forma o atendimento ao solicitado". (URBS)"
241							
044.06217.2002	Ponto parada	Mauro Moraes		Troca de local da parada de ônibus na Rua Manoel de Araújo, nº 1335 (antigo local de parada), no bairro Vila Fanny.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando troca de local da parada de ônibus na Rua Manoel de Araújo, nº 1335 (antigo local de parada), no bairro Vila Fanny.	A referida parada de ônibus está localizada em frente a ponto comercial, impedindo o acesso de moradores locais para o comércio e para as escolas. Na mesma rua, nº 1335 (antigo local da parada) podemos constatar endereço residencial fechado, não comprometendo o estacionamento dos demais veículos da região.	"O local atual é o mais adequado da região e sua realocação viria em prejuízo aos usuários do transporte coletivo, inviabilizando desta forma o atendimento ao solicitado". (URBS)"
242							
044.06259.2002	Acessibilidade	Ney Leprevost		Solicita inclusão de ônibus adaptado com elevador na linha Colômbio.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando inclusão de ônibus adaptado com elevador na linha Colômbio.	Tal solicitação se faz em atendimento ao pedido que recebemos dos usuários deste transporte coletivo.	As solicitações para implantação de veículos com elevador na linha 779-COTOLENGO estão sendo cadastradas desde 27/12/2001. Salientamos que a URBS estudará o atendimento, com a futura aquisição de veículos, na linha requerida. (URBS)
243							
044.06343.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Gabinete.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kern, Presidente da URBS- Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Gabinete.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos municípios que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do Sistema de Transporte Coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que utilizam. A inclusão ou retirada de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre a oferta e demanda está desequilibrada. Isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
244							
044.06384.2002	Ponto parada	Paulo Frote		Requer a implantação de abrigo de ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando para que seja implantado um abrigo no ponto de parada de ônibus na Rua Manoel de Araújo, nº 1335, no bairro Vila Fanny, croqui em anexo.	A solicitação parte dos moradores que utilizam o referido ponto e sofrem com a exposição ao sol e a chuva, bem como, pelo grande loteamento que está sendo comercializado pela imobiliária Eric Whiter.	"A implantação do abrigo já está programada para o mês em curso". (URBS)"
245							
044.06413.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Santa Efigênia.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kern, Presidente da URBS- Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Santa Efigênia.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos municípios que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do sistema de transporte coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que utilizam. A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada. Isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
246							
044.06411.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Ahu/Los Angeles e Estribo Ahu.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kern, Presidente da URBS- Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Ahu/Los Angeles e Estribo Ahu.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos municípios que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do sistema de transporte coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que utilizam. A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada. Isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
247							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.06513.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Jardim Chaparral e Vila Suíça.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente do URBES- Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Jardim Chaparral e Vila Suíça.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do sistema de transporte coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBES constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está sendo prejudicada e que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
248							
044.06542.2002	Aumento frota	Mauro Moraes		Regularização das linhas de ônibus - itinerário NOVO MUNDO e BRASILIA	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a regularização das linhas de ônibus - itinerário NOVO MUNDO e BRASILIA, visando a melhoria do número de ônibus na primeira linha e/ou retorno da segunda.	O grande fluxo de usuários das referidas linhas nos remete à propor o elenco, apesar de termos conhecimento da redução do número de ônibus para evitar o aumento de tarifa, porém registramos aqui a necessidade de encontrarmos alguma alternativa sem prejuízo aos usuários.	"A linha AV. BRASILIA não foi extinta e sim, face à proximidade de itinerários, ocorreu uma fusão com a linha convencional LA CUBAS, passando o ponto de parada para a Avenida Brasil. A linha atual é a linha AV. BRASILIA, cujo intervalo da linha que era de 22' (vinte e dois minutos) passou para 13' (treze minutos) nos horários de pico, estes usuários passaram a ter uma oferta melhor.
249							
044.06540.2002	Itinerário	Mauro Moraes		Extensão da linha de ônibus VILA REX, no bairro XXXIIM.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a extensão da linha de ônibus VILA REX, no bairro XXXIIM, prolongando até o final da Rua Miguel Chapulle, imediações da cancha de esportes dos gráficos.	Devido ao aumento de usuários da linha que atende a região, a extensão da linha Vila Rex beneficiará moradores, alunos e trabalhadores da região que estão encontrando grandes dificuldades para o uso da linha existente devido ao grande fluxo de usuários. Registramos também a existência de protocolo junto a URBES por parte dos usuários.	"A Lei nº 7569/00 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
250							
044.06534.2002	Itinerário	Mauro Moraes		Extensão da linha de ônibus XXXIIM, no bairro XXXIIM.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a extensão da linha de ônibus XXXIIM, prolongando até as imediações da Escola Municipal Paranavai.	Devido ao aumento de usuários da linha Itamaraty, a extensão da linha Xaxim beneficiará moradores, alunos e trabalhadores da região que estão encontrando dificuldades para o uso da linha existente devido ao grande fluxo de usuários.	"A Lei nº 7569/00 considera uma região atendida com transporte coletivo quando os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
251							
044.06562.2002	Ponto parada	Angelo Batista		Requer implantação de abrigo para ponto de ônibus, no Boqueirão	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de um abrigo no ponto de ônibus da linha São Francisco, na rua Ten. Tigo Teixeira de Castro entre as ruas Capangas Barcelos e Isaías Regis de Miranda, no bairro Boqueirão	Esta é uma solicitação dos usuários, em função da mudança do itinerário da linha em referência, o atual "ponto" está sem o devido abrigo.	"A solicitação está cadastrada, porém o abrigo ainda não foi implantado em função da indisponibilidade de material até o momento." (URBS)
252							
044.06567.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Itatiaia.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente do URBES- Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Itatiaia.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do sistema de transporte coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBES constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está sendo prejudicada e que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
253							
044.06596.2002	Ponto parada	Jairo Marcelino		Requer MUDANÇA DE PONTO DE ONIBUS DA RUA CARLOTTA STRAUBE DE ARAUJO EM FRENTE AO Nº 823 PARA 2 OU 3 METROS ADIANTE BOA VISTA.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a Mudança de PONTO DE ONIBUS LOCALIZADO NA RUA CARLOTTA STRAUBE DE ARAUJO EM FRENTE AO Nº 823 PARA 2 OU 3 METROS ADIANTE NA BOA VISTA.	A medida ora pretendida busca dar atendimento a solicitação dos moradores do endereço em tela que reclamam da atual localização do ponto de ônibus que se encontra em frente à sua entrada, criando-lhes dificuldades para entrar e sair, lvo alto do andar e carregar a sacola de araujo nº 823/line 665828	"A solicitação foi avaliada e aprovada, com atendimento previsto para os próximos 15 (quinze) dias." (URBS)
254							
044.06594.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Iguaçu I e II.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente do URBES- Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Iguaçu I e II.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"As linhas do sistema de transporte coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação somente ocorre quando a URBES constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está sendo prejudicada e que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
255							
044.06647.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Raposo Tavares e Julio Graf.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente do URBES- Urbanização de Curitiba S/A, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes nas linhas Raposo Tavares e Julio Graf.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha. Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos munícipes que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	"A solicitação foi atendida". (DRM)
256							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.06701.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer estudos para melhoria nas linhas de transporte coletivo na região do Calud e Diadema - Cidade Industrial.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos para melhoria nas linhas de transporte coletivo na região do Calud e Diadema, na Cidade Industrial.	Os moradores da região solicitam o aumento da quantidade de ônibus à disposição das linhas que servem o bairro, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm-se estendido de forma a prejudicar diversos municípios que utilizam-se daquelas linhas.	"As linhas do sistema de transporte coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. Análises de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
257						Atende-se, assim, justas solicitações e garante-se maior qualidade de vida à comunidade.	
044.06726.2002	Aumento frota	Marcelo Almeida		Requer o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Centenário-Boqueirão.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Ilmo. Sr. Fric Kerin, Presidente da URBS, solicitando o aumento da quantidade de ônibus existentes na linha Centenário-Boqueirão.	Faz-se necessário o aumento da quantidade de ônibus à disposição daquela linha, pois, segundo relatos, hoje os intervalos de espera têm-se estendido de forma a prejudicar diversos moradores da região que utilizam-se daquela linha.	"As linhas do sistema de transporte coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que utilizam. A linha de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
258						Portanto, tal ação vem atender aos pedidos de nossos municípios que usufruem do transporte coletivo e visa proporcionar-lhes maior qualidade de vida.	
044.06755.2002	Ponto parada	Aldemir Marifon		Solicita implantação de um ponto de ônibus na Rodovia do Xisto entre as Ruas T e Estelodes C. Dos Anjos e Travessa Jardim Filho.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que se digno determinar ao departamento competente a IMPLANTAÇÃO DE UM PONTO DE ÔNIBUS DA LINHA ARAUCÁRIA- PINHEIRINHO, NA RODOVIA DO XISTO, ENTRE AS RUAS T, DOS ANJOS E TRAVESSA JARDIM FILHO. Tal via localiza-se no bairro Taluquera.	Tal solicitação visa atender pedido dos moradores da região, que são obrigados a se deslocar mais de 1 km até chegarem próximos ao ponto de parada do coletivo.	"A implantação de ponto de parada depende da adequação do acostamento para uma largura mínima de 03 metros, que já estamos solicitando ao DNT, pois sem esta obra, por questões de segurança, não é viável a marcação do ponto requerido". (URBS)
259							
044.06795.2002	Ponto parada	Sabino Piobó	Solicitante: Marina Lourdes Balla Clemantina Kulk, 278 - Santa Cândida Fone: 356-7678	Implantar abrigo no novo ponto final de ônibus da linha Banestado - Jd. Califórnia, localizado na Rua Clementina Kulk, próximo ao nº 278, no bairro Santa Cândida	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de um abrigo no novo ponto final de ônibus da linha Banestado - Jd. Califórnia, localizado à rua Clementina Kulk, próximo ao nº 278, no bairro Santa Cândida.	Tal pedido prende-se ao fato de que o abrigo traria proteção contra o sol e a chuva, melhorando a qualidade de vida dos usuários do transporte coletivo.	"A implantação do abrigo já está programada para o mês em curso". (URBS)
260						Solicitante: Marina Lourdes Balla R. Clementina Kulk, 278 - Santa Cândida Fone: 356-7678	
044.06794.2002	Itinerário	Mario Celso Cunha		Extensão da linha de ônibus Interbairros II - Bom Retiro.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a elaboração de estudos no sentido de proceder à extensão da linha de transporte coletivo Interbairros II no Bom Retiro.	Usuários da linha de transporte coletivo Interbairros II estão solicitando a adoção de medidas urgentes no sentido de proceder a extensão da mesma, incluindo no trajeto consequentemente, o índice de assaltos na região.	"A Região em questão está fora das diretrizes de atendimento da linha INTERBAIRROS II. A extensão solicitada, além de prejudicar os atuais usuários dos bairros Bacacheri, Anu, Boa Vista, São Lourenço, Piarzinho e Vista Alegre, colocaria uma sobreposição de linhas, prejudicando os moradores dos bairros Carlos Píoli, inviabilizando o atendimento requerido". (URBS)
261						Ocorre que, desde que foi implantado o supermercado Condor, o local passou a ser utilizado por milhares de pessoas para fazer compras e transitar, muitos inclusive, funcionários da referida empresa, além dos usuários em geral, somando mais de 250 assaltos em curto período.	
044.06827.2002	Aumento frota	Mario Celso Cunha		Ampliação da linha de transporte coletivo Portão/Azendinha.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a elaboração de estudos no sentido de proceder à ampliação do número de ônibus da linha Portão/Azendinha.	Usuários do sistema de transporte coletivo que atende a região do Portão / Azendinha estão solicitando a adoção de medidas urgentes no sentido de proceder à ampliação na quantidade de veículos que faz o trajeto, a fim de atender com mais qualidade os usuários que utilizam o sistema de transporte coletivo. Ocorre que os ônibus circulam em intervalos muito grandes e há escassez de veículos, tais fatores fazem com que eles circulem superlotados gerando uma série de transtornos e total insatisfação.	"As linhas do sistema de transporte coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que utilizam. A linha de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a capacidade de veículo está totalmente tomada.
262						Assim sendo, solicita-se a elaboração de estudos no sentido de atender a presente reivindicação, a qual constitui, inclusive, medida de segurança além de geral qualidade de vida.	
044.06837.2002	Ponto parada	Jairo Marcelino		Requer implantação de 2 pontos de ônibus com cobertura na rua Guilherme Weigert entre as Ruas Paulo Kulk e Padre Paulo Canelles em Santa Cândida.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando à Sua Excia., se digno determinar ao departamento competente do Executivo Municipal a IMPLANTAÇÃO DE 2 PONTO DE ÔNIBUS COM COBERTURA NA RUA GUILHERME WEIGERT, ENTRE AS RUAS PAULO KULK E PADRE PAULO CANELLES EM SANTA CÂNDIDA.	A medida ora pretendida tem por objeto dar atendimento a solicitação dos senhores moradores desta região e usuários do sistema de transporte coletivo que atua naquela área. Segundo eles o espaço entre os pontos existentes é enorme e precisa muito tempo para alcançar um ou outro ponto. Alender centenas de moradores é o objeto do Executivo Municipal que dessa forma aproxima a administração municipal do povo cunibano.	"Os pontos de parada obedecem a um dimensionamento médio padrão para otimização operacional das linhas do transporte coletivo.
263							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.0684/2002	Ponto parada	Sabino Piobó		Implantar abrigo no ponto de ônibus localizado em frente ao nº 263 da Estrada de Santa Cândida, sentido bairro-terminal, no bairro Santa Cândida	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando providências no sentido de implantar abrigo no ponto de ônibus localizado em frente ao nº 263 da Estrada de Santa Cândida, sentido bairro-terminal, no bairro Santa Cândida.	Tal pedido prende-se ao fato de que o abrigo trará proteção contra o sol e a chuva, melhorando a qualidade de vida dos usuários do transporte coletivo. Solicitante: Associação de Moradores e Amigos do Jd. Cruzeiro do Sul - Av. Antônio Pereira - Fone: 351-3000 - Santa Cândida Fones: 351-2727 - 9112-3001	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigo está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo". (URBS)
264							
044.0685/2002	Itinerário	Mauro Moraes		EXTENSÃO DA LINHA DE ÔNIBUS ITAMARATY do Terminal do Via Hauer até o Terminal do Sítio Cercado	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando EXTENSÃO DA LINHA DE ÔNIBUS ITAMARATY do Terminal do Via Hauer até o Terminal do Sítio Cercado	Justa reivindicação de moradores que anexam a este o abaixo-assinado.	"Tendo em vista a falta de espaço físico no Terminal do Sítio Cercado para absorver mais uma linha de transporte coletivo RTT, pede integração de pontos de parada e alteração de itinerários em terminais situados no bairros de Santa Cândida, operando em vias exclusivas e com preferência de tráfego, torna-se inviável o atendimento do solicitado". (URBS)
265							
044.0690/2002	Ponto parada	Jairo Marcelino		Requer mudança de ponto de ônibus situado à Avenida Anita Garibaldi próximo à esquina com Jose Burigo sentido centro-bairro (em frente a oficina auto elétrica), desviando-o para perto da Rua União da Vitória/Barrerinha	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando MUDANÇA DE PONTO DE ÔNIBUS SITO A AV. ANITA GARIBALDI PRÓXIMO A ESQUINA COM JOSE BURIGO DESLOCANDO-O PARA AS PROXIMIDADES DA RUA UNIÃO DA VITÓRIA/BARRERINHA.	A medida ora reivindicada busca dar atendimento a solicitação dos senhores moradores e usuários do sistema de transporte coletivo e cujo ponto está localizado quase a entrada de uma oficina de auto elétrica onde a presença de homens é constante e a reclamação é pertinente as mulheres que no ponto, temem ser alvo de insuações e piadas. Atender o pleito em tela, será agradar a greves e transtornos, pois a falta de usuários reclama tal deslocamento do ponto de ônibus que dificulta entrada e saída de veículos. Abaixo assinado dos reclamantes.	"Os pontos de parada obedecem a um distanciamento médio padrão para otimização operacional das Linhas do Transporte Coletivo.
266							
044.0701/2002	Via ônibus	Angelo Batista		Solicita estudo sobre a linha de ônibus Jd. Ibeirê, no Uberaba.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudo para implantação de linha de ônibus centro-bairro, logo após o semáforo da rua Augusto Zbarth (Av. do Trabalhador), para tomar a pista bairro-centro da Av. Comendador Franco, para que o mesmo logo na sequência entre na rua Aviator Aminin Bühner, no bairro Uberaba.	Este retorno é bastante perigoso, pois o ônibus fica atravessado na pista da Av. Comendador Franco, proporcionando risco de sérios acidentes, pois o fluxo de veículos nessa avenida é intenso.	"O retorno foi corrigido geometricamente, e que o ônibus consegue efetuar o giro sem grandes transtornos". (DIRETRAN)
267							
044.0701/2002	Via ônibus	Angelo Batista		Solicita estudo sobre a linha de ônibus Jd. Centauro, no Uberaba.	O local em questão já sofreu alterações que facilitaram a conversão dos ônibus na Av. Comendador Franco, com a criação de um retorno após o cruzamento, no sentido Sítio José dos Pinhais". (DIRETRAN)	David o lametão do ônibus, falta espaço para o mesmo efetuar a conversão, quando existe veículos parados no semáforo da rua Henrique Mehl, aguardando para travessia da Av. Comendador Franco. Devido esta dificuldade do ônibus gera problemas no fluxo de veículos da Av. Comendador Franco sentido bairro-centro, podendo causar acidentes.	"O local em questão já sofreu alterações que facilitaram a conversão dos ônibus na Av. Comendador Franco, com a criação de um retorno após o cruzamento, no sentido Sítio José dos Pinhais". (DIRETRAN)
268							
044.0701/2002	Implantação linha	Angelo Batista		Solicita estudo para implantar uma linha de ônibus, no Cajuru.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudo para implantação de linha de ônibus, percorrendo toda a rua Luz França, no bairro Cajuru até o Centro da Cidade.	Justifica-se para atender uma grande população que esta, condensada nas ruas principais à Luz França, e também para facilitar o acesso a sede da Regional Cajuru.	"A Rua Luiz França possui atendimento com linhas regulares, sendo que a Rua Luz França, as quais possibilitam acesso ao RTT. Se não houver a linha de Transporte, que, através da linha bairrada, proporcionaria deslocamentos até a área central, inviabilizando desta forma". (URBS)
269							
044.0709/2002	Ponto parada	Angelo Batista		Solicita estudos quanto ao ponto de ônibus da Av. Senador Salgado Filho na altura do nº 5000, no Uberaba.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos quanto ao ponto de ônibus da Av. Senador Salgado Filho (sentido Bairro-Centro) na altura do nº 5000, no Uberaba, no bairro Vila Maria e a Farmácia Hiperfarma de Angelo, no bairro Uberaba	A pista da Av. Senador Salgado Filho é muito estreita, dificultando o embarque e desembarque dos usuários e principalmente causando distribio no trânsito, bloqueando a via e oferecendo riscos aos veículos que por ali trafegam.	"Em função das paradas serem rápidas para embarque e desembarque, não interferindo na circulação viária, e que o remanejamento ou deslocamento do ponto viria em prejuizo aos atuais usuários, é inviável o atendimento do solicitado.
270							
044.0710/2002	Aumento frota	Sabino Piobó		Aumentar o número de veículos da linha de ônibus "Xaxim" no trajeto entre o bairro "Xaxim" e o ponto final na praça Rui Barbosa, principalmente nos horários de pico (das 7:00 às 9:00 horas e das 17:00 às 20:00 horas).	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de aumentar o número de veículos da linha de ônibus "Xaxim", no trajeto entre o bairro Xaxim e o ponto final na praça Rui Barbosa, principalmente nos horários de pico (das 7:00 às 9:00 horas e das 17:00 às 20:00 horas).	Tal pedido prende-se ao fato de que devido ao grande número de pessoas que utilizam o transporte está havendo uma superlotação nestas rotas, ficando alguns passageiros sem poder utilizar o ônibus.	"As linhas do sistema de transporte coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que a utilizam. A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está sendo afetada, o que a capacidade do veículo está totalmente lotada.
271							
044.0711/2002	Ponto parada	Mauro Moraes		INSTALAÇÃO DE LUMINAÇÃO PÚBLICA na Rua José Krenchilova - próximo ao ponto de ônibus do Bosque, bairro TATUQUARA.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando INSTALAÇÃO DE LUMINAÇÃO PÚBLICA na Rua José Krenchilova - próximo ao ponto de ônibus do Bosque, bairro TATUQUARA.	Manutenção da segurança dos moradores e circulantes na região, evitando transtornos e garantindo o bem-estar dos cidadãos.	"T rata-se da implantação de 20 (vinte) metros de rede de energia elétrica para iluminação pública, 01 (um) poste e 01 (uma) luminária com equipamentos apropriados para iluminação pública, a ser cadastrada através do croqui nº 1.783 e incluída no plano de ampliação de rede e melhor luminotécnica para futuro atendimento". (SMOP/OPIP)"
272							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.07120.2002	Aumento frota / itinerário	Juliete Reis		Requer ampliação do itinerário e da frota da linha de ônibus "Dalagassa" no bairro Primavera.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se digno determinar ao órgão competente desta municipalidade, tomar as medidas necessárias no sentido de que a linha de ônibus "Dalagassa" tenha seu ponto final deslocado para as proximidades do Supermercado Planalto, no bairro Primavera. Requer igualmente, que seja aumentada a frota de ônibus supramencionado e, por consequência, ampliando os horários. Cumpre lembrar que atualmente a linha mencionada nunca para ao passar pelo Jardim da Ordem, Pombá, Ludovica e Caminha visto estar sempre superlotado.	Toda-se de medida extremamente importante, haja vista que a referida beneficiária contribui para uma maior e melhor demanda na utilização deste transporte coletivo. E, de consequência, viabilizaria que maior número de pessoas fossem atendidas com o sistema de transporte coletivo.	"A partir de 16/12/02 foi implantada a linha especial REFORÇO DALAGASSA a qual terá seu ponto inicial na Estrada Delegado Bruno de Almeida, esquina com a Rua João Batista Bettega Junior, com horários de saíde do ponto inicial às 06h10, 06h41 e 07h12, devendo a mesma linha atender os moradores adriadas da Vila Dalagassa e Terra Santa.
273							
044.06106.2002	Itinerário	Ademival Alves Gomes		IMPLANTAÇÃO DE SENTIDO ANTI-HORARIO NO ITINERARIO DO ÔNIBUS "BAIRRO NOVO C".	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que o itinerário da linha de ônibus "Baíro Novo C" faça também o percurso no sentido anti-horário.	O fato do ônibus ter apenas um sentido de itinerário é motivo de grandes transtornos aos usuários do sistema de transporte, assim, a implantação do sentido anti-horário no percurso do "Baíro Novo C" facilitará, em muito, a vida dos trabalhadores e usuários daquela linha.	"O atendimento nos dois sentidos em linhas com características circulares, somente viabiliza-se quando a extensão da linha for superior a 10km (dez quilômetros). No caso de "Baíro Novo C" que possui 3,5km (três quilômetros e trezentos metros).
274							
044.07140.2002	Ponto parada	Ney Leprevost		Solicita mudança do ponto final da linha de ônibus Raquel Prado - PUC, na Rua Raquel Prado na altura do nº 1036, no Jardim Schaffer.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando mudança do ponto final da linha de ônibus Raquel Prado - PUC, na Rua Raquel Prado na altura do nº 1036, no Jardim Schaffer.	Tal solicitação se faz em atendimento ao pedido que recebemos dos moradores desta região, que fazem uso diário desta rua, e como não há recuo para depressão do terreno que se estende pela quadra inteira, e como não há recuo para o estacionamento do ônibus, ele fica estacionado próximo ao meio fio, ocupando o espaço de estacionamento. Neste local a rua é bastante arborizada e a conjunção destes dois fatores põe em risco a vida de motoristas e pedestres, pois não há visibilidade para o tráfego de automóveis em ambos os sentidos.	"O atual ponto de regularização do bônus da linha RAQUEL PRADO/PUC é o mais adequado para a região no momento. Somente após a implantação do binário José Antoniasa com Roberto Barrozo e a reestruturação do sistema viário da região, será estudado novo ponto para regularização horária da linha em questão". (URBS)
275							
044.07139.2002	Aumento frota	Ney Leprevost		Solicita maior frequência na linha de ônibus Interbarros V.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que a linha de ônibus Interbarros V, faça com maior frequência o seu trajeto nos domingos e feriados.	Tal solicitação se faz em atendimento ao pedido que recebemos da comunidade local, que utiliza este transporte coletivo.	"Além dos principais pólos atrativos não abrirem aos domingos, existem outras opções de transporte entre os bairros Interbarros V e Interbarros V aos domingos e feriados". (URBS)
276							
044.07171.2002	Ponto parada	Gerardo Bobato		Solicita a implantação de iluminação pública no ponto de ônibus sito à Br 116 Km12 em frente ao nº23555, próximo ao viaduto da R.F.F. S.A, sentido Fazenda Rb Grande Curitiba.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido que determine ao departamento competente, a implantação de iluminação pública no ponto de ônibus, sito a Br 116 Km 112 em frente ao nº23555, próximo ao viaduto da R.F.F. S.A, sentido Fazenda Rio Grande Curitiba.	A solicitação partiu dos funcionários das empresas da região, que utilizam transporte coletivo e por falta de iluminação se sentem ameaçados, pois estão sujeitos a assaltos.	"Trata-se da implantação de 80 (oitenta) metros de rede de energia elétrica para iluminação pública, 02 (dois) postes e 02 (duas) luminárias com equipamentos para lâmpadas vapor de sódio, estando esta cadastrada através do croqui nº 1790 e 1791, para implantação, manutenção, e melhoria luminotécnica para futuro atendimento". (SMO/TOPIP)
277							
044.07175.2002	Aumento frota	Jairo Marcolino		REQUER URGENTE COLOCAÇÃO DE ÔNIBUS ARTICULADO OU BIARTICULADO PARA O CENTRO E VICE-VERSAS NOS HORÁRIOS DE "RUSH".	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que o departamento competente do Executivo Municipal COLOCAÇÃO DE ÔNIBUS ARTICULADO OU BIARTICULADO, PARTINDO DO TERMINAL DA VILA HAUER SENTIDO CENTRO E VICE-VERSA.	A medida ora pretendida busca dar atendimento a solicitação dos senhores moradores do bairro Hauer e Imatopões, cujo terminal é servido por 8 linhas de ônibus, porém não há espaço suficiente para transporte tanta gente. São trabalhadores que têm horário a cumprir e simplesmente não podem esperar na próxima condução. Urge providências para atender o contribuinte curitibano morador naquela periferia de cidade.	"A oferta de veículos da Linha Boqueirão está compatível com a demanda de passageiros, o que possibilita a manutenção de uma nova linha neste eixo". (URBS)
278							
044.07185.2002	Ponto parada	Gerardo Bobato		Solicita a colocação de cobertura junto ao ponto de ônibus sito à Rua Al Nossa Senhora Sagrado Coração nº 117, sentido Bairro-Centro e Centro-Bairro, Pinheirão.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, no sentido que determine ao departamento competente, a colocação de cobertura junto ao ponto de ônibus, sito à Rua Al Nossa Senhora Sagrado, Coração nº 117, sentido Bairro-Centro e Centro-Bairro, Pinheirão.	A solicitação parte dos moradores da região e dos usuários da Academia Momento Saúde, que pedem a colocação da cobertura junto ao ponto de ônibus. A falta de cobertura traz enormes problemas, a idosos, senhoras com crianças de colo, deficientes e pessoas que vão na academia, pois em dias de chuva não podem abrigar-se para esperar o ônibus.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do transporte coletivo". (URBS)
279							
044.00537.2002	Ponto parada	Sabino Picolo		Implantar abrigo nos três pontos de ônibus localizados na rua Odemir Dissenha, na Vila Reno, bairro Uberaba	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que o departamento competente do Executivo Municipal Renovação de pontos de ônibus localizados na rua Odemir Dissenha, na Vila Reno, bairro Uberaba, conforme mapa em anexo.	Tal pedido prende-se ao fato de que a implantação dos abrigos, traria uma melhor qualidade de vida aos usuários.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo". (URBS)
280							

A	B	C	D	E	F	G	H
044.07245.2002 281	Aumento frota	Juliete Reis		"Requer ampliação da frota de ônibus "Agrícola" que tem seu ponto de saída do Terminal Centenário, a partir das 17h00."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que se determine ao órgão competente desta municipalidade, tomar as medidas necessárias no sentido de viabilizar a ampliação da frota de ônibus "Agrícola" que tem seu ponto de saída do Terminal Centenário, a partir das 17h00.	Proceda a presente solicitação em função dos números pedidos da comunidade local, que nos relataram que atualmente a partir das 17h00 existe somente um ônibus fazendo o percurso, dificultando o deslocamento dos moradores daquela região que dependem do transporte coletivo.	"A partir do dia 26/11/02 a Linha Alimentador Agrícola foi contemplada com mais um veículo da frota, operando entre 17h00 e 19h30min, atendendo desde forma ao requerido." (URBS)
044.05679.2002 282	Segurança	Jorge Bernardi		REQUER SEGURANÇA NOS ÔNIBUS.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que seja encaminhado o expediente ao Sr. Prefeito Municipal, solicitando a implantação de uma linha na Rua BON JESUS DO IGUAPE, no Boqueirão.	Moradores solicitam a segurança nos ônibus desta linha, devido a constantes assaltos que são feitos aos passageiros, nesta região. JOÃO DA SILVA	"O pedido deverá ser encaminhado diretamente à Secretária de Estado de Segurança Pública".
044.05680.2002 283	Itinerário	Jorge Bernardi		REQUER MUDANÇA EM ITINERÁRIO DE ÔNIBUS.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando QUE SEJA ALTERADO O ITINERÁRIO DO ÔNIBUS V.L. SÃO PEDRO, no Pinheirinho.	Moradores solicitam que a linha do ônibus V.L. São Pedro aumente o seu itinerário até a Creche, situada do Jd. Natal, devido o mesmo parar muito longe desta creche. ARMANDO PEREIRA	"A Lei n.º 7556/90 considera uma região atendida com transporte coletivo quanto os deslocamentos dos usuários até os itinerários das linhas de ônibus são inferiores a 500m (quinhentos metros).
044.07042.2002 284	Ponto parada	Jorge Bernardi		Solicita a implantação de cobertura em ponto de ônibus, na rua Das Carmelitas, no Boqueirão.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a implantação de cobertura em ponto de ônibus, na rua Das Carmelitas, próximo a rua Prof. José Maurício Higgins, no Boqueirão.	Os moradores da região, solicitam esta cobertura, devido aos dias chuvosos não terem condições de aguardarem os ônibus no local. PAULO KINZKOWSKI	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a mesma encontra-se condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo." (URBS)
044.07378.2002 285	Ponto parada	Jorge Bernardi		REQUER IMPLANTAÇÃO DE PONTO DE ÔNIBUS.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando A IMPLANTAÇÃO DE PONTO DE ÔNIBUS - LINHA CENTENÁRIO/CAPOA DA INDIÚVA na Praça Carlos Gomes.	Moradores solicitam esse ponto de ônibus, devido essa linha ter a parada na Praça Eurásio Correia, e depois somente na Praça Rui Barbosa, ficando muito distante um ponto do outro, prejudicando os usuários que necessitam desta parada intermediária. PEDRO GIAMBARSKI	"A Praça Carlos Gomes não dispõe de espaço físico que permita a instalação de mais uma estação-tubo, assim como não é possível operacionalmente utilizar esta parada para o atendimento da linha, devido a falta de espaço para a parada do bairriculado Centenário/C. Comprido.
044.07479.2002 286	Ponto parada	Angelo Batista		Solicita estudo para colocação de mais estação-tubo na Av. Senador Salgado Filho, no Uberaba	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudo para melhor aproveitamento da linha de ônibus Ligeirinho Aeroporto, colocando mais estações-tubos ao longo da Av. Senador Salgado Filho, no bairro Uberaba, visando melhorar a qualidade de vida dos moradores, através da implantação de estações-tubos em pontos de parada, como a Rua 444.0102/12/2001 de 05/02/2001, ficando claro que hoje o fluxo de tráfego é bem maior.	Justifica-se pelo crescimento populacional do bairro Uberaba, pela inauguração da Unidade de Saúde Especializada Salgado Filho que irá ocorrer no início de 2003, aumentando a demanda e pelo aumento urgente de opções do sistema de transporte coletivo para esta região.	"Para caracterizar realmente uma linha direta, as estações-tubo são implantadas nos bairros com distância média de 3 km (três quilômetros).
044.07478.2002 287	Implantação linha	Juliete Reis		"Requer criação de uma linha de ônibus que atenda as Vilas Dalagassa e Terra Santa, no bairro Pinheirinho.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que seja encaminhado o expediente ao Sr. Prefeito Municipal, solicitando melhor no anteprojeto das seguintes ruas: dos Afineiros, Profº Omar Gonçalves da Motta, Maria Madalena de Miranda e pelas ruas onde trafegam linhas de ônibus nas adjacências, bairro Boa Vista.	Trata-se de medida sobremaneira importante, haja vista que a referida beneficiaria contribuiu para que um número maior de pessoas fossem atendidas com o sistema de transporte coletivo.	"A partir de 16/12/02 foi implantada a linha especial REFORÇO DALAGASSA, a qual terá seu ponto de partida no Terminal Centenário e terminará em estações-tubo na Rua João Batista Barbosa Junior, com horários de saída do ponto inicial às 06:10, 06:41 e 07:12 horas, devendo desta forma atender os moradores vindos das Vilas Dalagassa e Terra Santa.
044.07551.2002 288	Via ônibus	Ede Abub		Requer melhoria no antip das seguintes ruas dos Afineiros, Profº Omar Gonçalves da Motta, Maria Madalena de Miranda e pelas ruas onde trafegam linhas de ônibus nas adjacências, bairro Boa Vista.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando melhor no anteprojeto das seguintes ruas: dos Afineiros, Profº Omar Gonçalves da Motta, Maria Madalena de Miranda e pelas ruas onde trafegam linhas de ônibus nas adjacências, bairro Boa Vista.	Devido as fortes chuvas ocorridas em nossa capital, e devido ao grande fluxo de veículos pesados pelos locais acima citados, pedimos providências imediatas.	"A solicitação foi atendida". (ZDRM)
044.07662.2002 289	Acessibilidade / aumento frota	Ney Leprevost		Solicita melhorias na linha de ônibus Inter-Hospitais.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando melhorias na linha de ônibus Inter-Hospitais, como a inclusão de mais um veículo em seu trajeto, solicitando que seja estudada a possibilidade desta linha sair de frente do Hospital de Clínicas e a realização de revisão nos elevadores deste ônibus por onde entram e saem as cadeiras de rodas.	Tal solicitação se faz em atendimento aos inúmeros pedidos que recebemos dos usuários deste transporte coletivo.	"No momento, a Linha INTER-HOSPITAIS possui 02 veículos, sendo que os mesmos não são adequados para atender todos os usuários desta linha, pois os mesmos, como esta oferta de veículos está suprindo satisfatoriamente a atual demanda de passageiros, inviabiliza a inclusão de mais veículos nesta linha.
044.07632.2002 290	Ponto parada	Ede Abub		Requer implantação de cobertura de ponto de ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Excentíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando implantação de cobertura no ponto de ônibus, localizado na rua Raui Pompéia, em frente ao Supermercado Casa Verde, nas linhas de ônibus, Pazemadama - Cauai, Cauai e Porto Belo.	Encaminhamos o pedido dos moradores e usuários do serviço de transporte coletivo, que vêm sofrendo com a falta desta cobertura para o ponto de ônibus, deixando os usuários desprotegidos contra o sol e a chuva enquanto aguardam o ônibus.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida, pois a colocação de abrigos está condicionada à disponibilidade de material, priorizando os locais em função do número de usuários e a frequência de linhas do Transporte Coletivo." (URBS)

A	B	C	D	E	F	G	H
291	044.07765.2002 Itinerário	Ademival Alves Gomes	Associação de Moradores do Conjunto Vitória Régia	Exposição do itinerário do ônibus carbonífera para atender loteamento vitória régia.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que o itinerário do ônibus CARBOMAFRA tenha seu itinerário estendido até o loteamento do Conjunto Vitória Régia – CIC.	Representantes da Associação de Moradores do Conjunto Vitória Régia nos procuraram para solicitarem que o itinerário do ônibus Carbonífera seja estendido até o acesso ao ônibus.	Tão logo sejam concluídas as obras da trincheira e liberada a via marginal da Rodovia do Xisto para o tráfego, a linha CARBOMAFRA retornará ao seu itinerário normal, o qual já atende o Loteamento Vitória Régia (DIRETRAN)
292	044.07767.2002 Aumento frota	Ademival Alves Gomes	Associação de Moradores do Conjunto Vitória Régia	Implantação de mais um ônibus na linha do alimentador vitória régia	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, Alimentador Vitória Régia que se serve o loteamento do mesmo nome.	Fomos procurados por representantes da Associação de Moradores do Conjunto Vitória Régia que reivindicam mais um ônibus na linha do alimentador Vitória Régia, aumentando assim, o tempo de espera.	"As linhas do sistema de transporte coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que utilizam o sistema. Quando ocorre um aumento de demanda, isso ocorre quando a URBS constata, através de pesquisas efetuadas regularmente em todas as linhas, que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
293	044.07854.2002 Implantação linha (suspensão)	Sabino Piolo		Suspender o processo de implantação da linha de ônibus que tenha o trajeto pelas ruas Odeite Laura Fogliato e Maria Augusta da Silva, no do Jardim Teresa Glazer, no bairro Aluba	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando providências no sentido de suspender o processo de implantação de linha de ônibus que tenha o trajeto pelas ruas Odeite Laura Fogliato e Maria Augusta da Silva, no bairro Jardim Teresa Glazer, no bairro Aluba, conforme ofício e abaixo assinado em anexo.	Tal pedido prende-se ao fato de que a solicitação para a implantação de linha de ônibus no local foi feita sem o aval de todos os moradores que, levando em conta o fator segurança, tranquilidade e o fato de que as ruas do local não suportariam o tráfego de coletivos devido à largura e resistência do piso. Os moradores das ruas acima citadas pedem atendimento das autoridades para sua reivindicação. R. Maria Augusta da Silva, 448 Sh. 01 - Aluba Fones: 356-3128 – 9115-3918	"A densidade demográfica ainda não viabiliza a criação de linha exclusiva, temos como alternativa o desvio da linha 341 - B.A.L.T.O.I.S.T.A. CANDIDA, pelas ruas Odeite Laura Fogliato e Maria Augusta da Silva.
294	044.07933.2002 Ponto parada	Julietta Reis		"Requer que o "ponto de parada" do ônibus Cajuju localizado na Rua Frei Orlando nº. 1373, seja transferido para ao lado do nº 1313."	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, para que o "ponto de parada" do ônibus Cajuju localizado na Rua Frei Orlando em frente ao nº. 1373, seja transferido para ao lado do nº 1313.	Traja-se de medida sobre o ponto de parada em questão, haja vista que a referida benfeitoria viabilizaria que um maior número de pessoas fossem atendidas com o sistema de transporte coletivo, inclusive pessoas idosas que residem no Conjunto Residencial próximo ao nº 1313.	"O ponto de parada já esteve localizado na quadra anterior, junto ao nº 1313, porém foi rebaixado em função da construção de um muro que impedia a solicitação dos moradores de frente ao conjunto residencial, que se opõem à permanência do ponto em frente às suas residências." (URBS)
295	044.07945.2002 Ponto parada	Ede Alub		Requer a colocação de ponto de ônibus.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando a colocação de tubo de lãgerinho da linha Bairro Alto - Santa Felicidade, próximo a esquina das ruas Iupava com Chile, e um outro próximo a rua Pdi, Branda, no Jardim Ambiental.	Este é um pedido dos moradores da região e usuários desta linha de ônibus. Informamos que os pontos hoje estão muito distantes dos locais pedidos acima.	"Para caracterizar realmente uma linha direta, as estações tubo são implantadas nos bairros com a distância média de 3km (três quilômetros).
296	044.07990.2002 Itinerário	Aldemir Manfron		Solicita que o ônibus linha Tanguá-Tamandaré passe junto ao terminal de Santa Felicidade.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que se digno determinar ao departamento competente a realização de estudos para viabilizar a passagem da linha de ônibus Tanguá-Tamandaré pelo Terminal de Santa Felicidade.	Tal solicitação se faz necessária, sendo que facilitará aos moradores por meio desta linha de ônibus sendo então seu trajeto estendido à Santa Felicidade.	"A linha TANGUÁ/TAMANDARÉ já faz parte de RIT (Rota Integrada de Transporte) e atualmente encontra-se em operação no Terminal Tamandaré. A integração desta linha no Terminal Sta. Felicidade é inviável, em razão do mesmo não possuir espaço físico para absorver mais uma linha e as dificuldades de expansão do transporte não contemplar esta linha em seus planos -(URBS)
297	044.07991.2002 Ponto parada	Aldemir Manfron		Solicita a implantação de uma luminária completa na Rua Justo Marfron próximo ao ponto final do ônibus Raposo Tavares.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando que se digno determinar ao departamento competente a realizar a implantação de uma luminária de iluminação pública no ponto de parada da linha de ônibus Raposo Tavares. Tal via localiza-se no Bairro Lamenha Pequena.	A solicitação em questão favorecerá aos usuários da linha de ônibus Raposo Tavares e moradores que por ali residem, pois sentem-se ameaçados com a falta de iluminação.	"Exceletíssima mesa, solicitamos uma extensão de rede elétrica com 30 (trinta) metros e a implantação de 01 (uma) luminária completa com equipamento para lâmpada vapor de sodio 70W, conforme o plano de implantação de rede e memoria luminotécnica". (SINDIPOP11)
298	044.08095.2002 Ponto parada	Sabino Piolo	Solicitante Associação de Moradores do Jardim Cruzeiro do Sul - Presidente R. Ayrton Luciano Franco, nº 110 da mesma rua, no bairro Santa Cândida. Fones: 9112-3001 – 357-2727	Relocar o ponto de ônibus localizado em frente ao loteamento do bairro Bom Friti, no nº 90 da mesma via pública, no bairro Santa Cândida	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de relocar o ponto de ônibus localizado em frente da Sorveteria Bom Friti, no nº 90 da Estrada de Santa Cândida para a frente do nº 110 da mesma via pública, no bairro Santa Cândida.	Tal pedido prende-se ao fato de que a mudança do ponto de ônibus trará mais espaço no acostamento para que o coletivo possa fazer sua parada. Solicitante- Associação de Moradores e Amigos do Jardim Cruzeiro do Sul R. Ayrton Luciano Franco - Presidente Fones: 9112-3001 – 357-2727	"Foi solicitado à Regional Boa Vista o nivelamento do terreno em frente ao loteamento do bairro Bom Friti, para a conclusão das obras de nivelamento. O atendimento do requerido, depende da conclusão das obras de nivelamento". (URBS)"

A	B	C	D	E	F	G	H
044.08168.2002	Ponto parada	Sabino Piolo	Solicitante: Eduardo Calarga Gama R. Paraíba, 3422 - Bl. F - Ap. 31 - Portão Fones: 345-8575 - 229-0026 - 9127-5815	Relocar o ponto de ônibus localizado em frente ao nº 65 da rua Rezala Simão, para a frente do nº 90 da mesma rua, no bairro Santa Quitéria	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando estudos no sentido de relocar o ponto de ônibus localizado em frente ao nº 65 da rua Rezala Simão para a frente do nº 90 da mesma rua, no bairro Santa Quitéria.	Tal pedido prende-se ao fato de que o ponto atualmente fica na frente da loja de auto peças Gasparotto, atrapalhando os clientes da mesma. O local proposto fica em frente a um muro, onde não irá atrapalhar o os lojistas do local. Solicitante: Eduardo Calarga Gama R. Paraíba, 3422 - Bl. F - Ap. 31 - Portão Fones: 345-8575 - 229-0026 - 9127-5815	"A solicitação foi avaliada e aprovada, com atendimento previsto para os próximo 20 (vinte) dias", (URBS) -
299							
044.08211.2002	Ponto parada	Celso Torquato		Relocação ou Implantação de Ponto de Ônibus	Requer, na forma regimental, que seja encaminhado ao Exmo. Sr. Cassio Tanguchi, Prefeito Municipal de Curitiba para que seja analisado e autorizado o pedido de implantação de ponto de ônibus convencional no Centro-Barro, para a esquina da rua Primo Lourenço Tosin, bairro Novo Mundo.	Os moradores das ruas Primo Lourenço Tosin e Afif Mansur, estão tendo problemas principalmente no horário noturno, pois são diversos os casos de assaltos e participação de indivíduos armados que se aproveitam com seus filhos para cometerem crimes de estupro, roubo e seqüestro e perigo. Centos do ponto atendimento ao exposto, aguardamos providências.	sem resposta no sistema
300							
044.08248.2002	Ponto parada	Alexandre Curi		Solicita implantação de cobertura, no ponto final da linha de ônibus convencional Trindade, sito a rua Francisca C. Vienna, ao lado da creche São Vicente de Paulo, Cajuru.	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando implantação de cobertura, no ponto final da linha de ônibus convencional Trindade, sito a rua Francisca C. Vienna, ao lado da creche São Vicente de Paulo, Cajuru.	Esta solicitação atende reivindicação da comunidade, face a relocação do ponto final para novo local.	"A solicitação foi cadastrada e será oportunamente atendida.
301							
044.08252.2002	Itinerário	Alexandre Curi		Solicita ampliação da linha de ônibus convencional para as proximidades do "campus" do Centro Universitário Campos de Andrade - Uniarandê, Santa Quitéria	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando ampliação da linha de ônibus convencional Bajel Jardim Social, com término previsto para as proximidades do "campus" do Centro Universitário Campos de Andrade - Uniarandê, Santa Quitéria	Esta solicitação atende reivindicação da comunidade acadêmica da Uniarandê que necessita da ampliação da linha com término previsto para as proximidades do campus.	"Além da Rua Marumbi não ter infra-estrutura adequada para o transporte coletivo, a Unidade em Santa Quitéria, é atendida pelas linhas Carmela Dulra, Via Velha e Cooleiro, sendo que esta última possibilita acessar a RIT (Rede Integrada de Transporte), através do Terminal Fazendinha, possibilitando a extensão de itinerário da linha 305, JD. SOCIAL/UDA TEL, conforme requerido", (URBS)
302							
044.08320.2002	Aumento frota	Alexandre Curi		Solicita ampliação da frequência da linha de ônibus convencional Xaxim, especialmente nos horários de maior movimento	Requer à Mesa, na forma regimental, que seja encaminhado expediente ao Exceletíssimo Senhor Prefeito Municipal, solicitando ampliação da frequência da linha de ônibus convencional Xaxim, especialmente nos horários de maior movimento	Esta solicitação atende reivindicação da comunidade, sendo que atualmente a capacidade da linha encontra-se esgotada, especialmente nos horários de pico, o que torna o trajeto desconfortável ao usuário.	"As linhas do sistema de transporte coletivo são dimensionadas de acordo com o número de usuários que utilizam. A inclusão de veículos em operação só ocorre quando a URBS constata através de pesquisas realizadas em campo que as linhas que a relação entre oferta e demanda está desequilibrada, isto é, que a capacidade do veículo está totalmente tomada.
303							
304							
305							
306							
307							
308							
309							
310							
311							
312							
313							
314							
315							
316							
317							
318							
319							
320							
321							
322							
323							
324							
325							
326							
327							
328							
329							
330							
331							
332							
333							
334							