

CURITIBA ET RECIFE, DANS L'EXPÉRIENCE BRÉSILIEUNE D'ORGANISATION DES TRANSPORTS¹

Hostilio Xavier Ratton Neto

Programa de Engenharia de Transportes

COPPE - Coordenação de Programas dos Pós-Graduação de Engenharia
Universidade Federal do Rio de Janeiro

A tarefa de organizar sistemas de transporte urbano, se encarada em sua essência, poderia ser resumida em dois pontos: prover acessibilidade aos deslocamentos nas cidades e garantir a mobilidade das pessoas na realização desses deslocamentos. Na prática, essa equação aparentemente simples se configura em vários e complexos problemas, na medida em que os contextos onde se localizam os deslocamentos, as possibilidades de efetua-los, as pessoas envolvidas, seus horários e motivos são diferentes e, em princípio, não seriam contemplados pelas mesmas soluções.

A diversidade dos processos implantados para a provisão dos serviços de transporte público reflete essas diferenças. No entanto, nós, planejadores de transporte, vivemos obcecados pela idéia de que é possível racionalizar e parametrizar essas diferenças, descobrindo a fórmula mágica que resolveria, em condições ótimas, todas as questões envolvidas.

Um dos caminhos trilhados para a busca dessa fórmula é o de encontrar, nas diferenças, as respostas para tratar certos aspectos que ficam mais evidentes numa determinada conjuntura do que em outras, incorporando-as e avaliando os seus impactos. Nesse sentido, a experiência francesa, de transferir seu modelo de organização e gestão de transportes a muitos países em desenvolvimento, sem aprofundar o exame das peculiaridades de cada local, o que resultou em grandes fracassos, acabou dando a pista para essa trilha. Os franceses têm, desde então, se interessado pelas questões de transporte dos países em desenvolvimento, tentando levantar exatamente os aspectos que escaparam em sua formulação original. A propósito, não teria sido por acaso que criaram, em 1980, as Conferências sobre o

¹ BRASILEIRO, A. Curitiba et Recife, dans l'experience bresilienne d'organization des transports. Paris, CODATU / INRETS, 1994.

Desenvolvimento e Planejamento de Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento, as CODATU, que são uma excelente oportunidade para reunir e avaliar, a cada dois ou três anos, as experiências conduzidas nessas regiões. Além delas, muitos acordos de cooperação da França com esses países também envolvem o intercâmbio do conhecimento mútuo e a realização de estudos e pesquisas conjuntos.

O Brasil se destaca entre os países em desenvolvimento como um excelente laboratório para tais pesquisas, sobretudo por seus contrastes marcantes. Além da velocidade e da intensidade das transformações urbanas, as cidades brasileiras se defrontam, ao mesmo tempo, com situações características de países em desenvolvimento, que buscam a formulação de políticas para atender e assegurar a mobilidade das pessoas, e com problemas inerentes aos países economicamente desenvolvidos, como a distribuição dos fluxos de transporte segundo modos e tecnologias mais adequados para a sociedade.

O livro de Anísio Brasileiro (125 pp.) é fruto da conjugação de todas essas perspectivas. Ele é o desdobramento, três anos mais tarde, de sua tese de doutorado, que tratava do desenvolvimento urbano e os transportes coletivos, enfocando os mesmos casos de Curitiba e Recife², e é o sétimo título da coleção *Transport, Transfert et Développement*, editada pelo INRETS (Instituto Nacional de Pesquisas nos Transportes e sua Segurança) e pela Associação CODATU.

O prefácio, de Etienne Henry, parte de uma metáfora para as diferenças entre as duas cidades, associando-as ao deus negro e ao diabo louro do filme de Glauber Rocha. Ele nos prepara para a contraposição de duas realidades, com uma rápida abordagem de suas dinâmicas e de seus respectivos processos de organização dos sistemas de transporte urbano. Sua percepção para o futuro, face às mudanças que se afiguram para o setor, derivadas das disposições constitucionais de 1988, não é muito otimista, mas, ao mesmo tempo, finaliza interrogando se os modelos de Curitiba e Recife não poderiam acabar se combinando para dar à luz um modelo brasileiro de organização de transportes, em suas próprias palavras, *un mixage, assez brésilien, du dieu noir et du diable blond*.

A proposta de Anísio Brasileiro remonta à instauração de uma política

² BRASILEIRO DE FREITAS DOURADO, A. *Développement urbain et transports collectifs: l'expérience de Recife et de Curitiba*. Paris, Ecole Nationale de Ponts et Chaussées, 1991, 428 pp.

nacional de desenvolvimento dos transportes urbanos, em 1976, que incitava à criação de uma estrutura centralizada, com ramificações semelhantes nos principais centros urbanos do País. O exame retrospectivo dos desdobramentos dessa política evidencia as diferentes realidades locais, levando à questão fundamental de todo o seu trabalho: como um modelo geral admite a existência de variações tão grandes entre modelos específicos que ele tenha a pretensão de enquadrar? Para tanto, ele vai em busca da compreensão dos condicionantes locais que possam ter engendrado tais discrepâncias, formulando a hipótese central de que elas tenham sido fruto de diferenças no jogo entre os atores envolvidos na prestação dos serviços de transporte, decorrentes de diferentes contextos econômicos, políticos e sociais.

A escolha de Curitiba e Recife para centrar suas observações não é acidental. Elas sintetizam as diferenças históricas, geográficas, demográficas, econômicas e sociais do Brasil. E, no que se refere aos transportes públicos, enquanto Recife se apresenta com uma proposta original e razoavelmente bem sucedida de coordenação metropolitana de transporte, onde se acomodam vários modos e tecnologias, Curitiba se constitui em um modelo eminentemente municipal de gestão, apoiado somente em uma rede de transporte coletivo por ônibus, admitidos em distintas versões de desenvolvimento tecnológico, capacidade e forma de operação.

No primeiro dos cinco capítulos do livro, caracterizam-se os contextos das duas cidades, tentando identificar, através das diferenças e eventuais semelhanças, que modelos se apresentam para os sistemas de transporte em cada uma delas. Enquanto Recife se consolida como centro de uma região metropolitana onde os municípios vizinhos têm alguma importância tanto em termos demográficos como econômicos, Curitiba monopoliza esses aspectos, deixando quase nenhum espaço para as cidades de sua área de influência. Por outro lado, Recife resulta de um processo mais ou menos desordenado da ocupação do solo, ao passo que Curitiba, tão logo começou a assumir os ares de metrópole regional, contou com um plano de desenvolvimento urbanístico seguido à risca.

Em seguida, Anísio Brasileiro retraza a história dos transportes urbanos no Brasil, desde seus primórdios, no final do século passado. Nessa trajetória, fica evidente um fato relevante. De uma maneira geral, as etapas do desenvolvimento do setor foram bastante semelhantes em praticamente todas as grandes cidades brasileiras. O processo se deflagra com a exploração do serviço de bondes, o qual, durante muitas décadas, foi a espinha dorsal dos

sistemas de transportes urbanos. Depois, com a expansão do modo rodoviário, eles foram perdendo importância, sobretudo por serem considerados um entrave para o tráfego viário, até serem extintos e substituídos, numa primeira etapa, pelos pequenos operadores de lotações e ônibus, que acabaram evoluindo para as grandes e complexas estruturas empresariais atuais. Assim, a despeito de somente se explicitar como uma política a partir do engajamento do governo federal nas questões do transporte urbano, na década de 70, a lógica histórica foi até então a mesma. E, paradoxalmente, as diferenças começaram a aparecer a partir desse momento. É uma pena que, apesar de tal evidência, esse ponto não tenha sido explorado no livro, pois algumas das lacunas relativas à questão central podem ter suas respostas nas deficiências da própria política implantada.

Os dois capítulos seguintes voltam aos contextos de Curitiba e Recife, enfocando agora somente como a problemática dos transportes públicos foi tratada em cada uma delas. Como em todo o Brasil, em ambas, existem políticas locais que os favorecem desde o surgimento dos bondes. No entanto, a partir da década de 60, as condições políticas vão ser o componente principal das ações empreendidas. Enquanto Recife padece de descontinuidades ideológicas em todos os níveis, Curitiba pode se beneficiar de uma diretriz única, assegurada por administrações com a mesma postura quanto aos rumos da cidade. E, de novo paradoxalmente, aquela que poderia ser considerada a “cidade rebelde”, Recife, acaba sendo a única confirmação da regra de uma política nacional de transportes urbanos, ao passo que Curitiba, que incorporou tão bem, como capital do estado do Paraná, as demais políticas nacionais, personifica a grande e notável exceção no caso dos transportes urbanos. Além disso, teve a liberdade de se apresentar como a “cidade das inovações”, “cidade modelo” e “laboratório de obras e de idéias”.

Reexaminando as dinâmicas locais e o “jogo dos atores” presentes nos transportes das duas cidades, Anísio Brasileiro abre, em suas conclusões, espaço para a discussão das perspectivas de uma coordenação metropolitana de transportes públicos, agora que a competência no setor passou a relevar da esfera municipal. É aí que ele encontra o ponto comum das experiências de Recife e Curitiba e a razão do sucesso de suas respectivas políticas para os transportes públicos: a existência e perenidade de um organismo local responsável pela sua organização, nascido de um processo de negociação e acordo entre os atores que nele interagem. No plano nacional, o mesmo processo poderia orientar os passos no sentido de viabilizar recursos de todas as esferas administrativas, e mesmo do exterior, para a execução de projetos específicos. Finalmente, fica para o leitor a idéia de que talvez seja esse também o primeiro ponto de referência para a descoberta da tal “fórmula mágica” para resolver o problema de transporte das cidades.