



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

A CONSTRUÇÃO DO CAPITAL PARANAENSE OBSERVADA ATRAVÉS DO PLANEJAMENTO
URBANO DA CAPITAL

Luís Maurício Martins Borges (KCMB Consultoria) - luismmborges@yahoo.com.br

Economista, consultor e pesquisador, formado pela Universidade Federal do Paraná e Mestre em Desenvolvimento Econômico pelo Instituto de Economia da Unicamp, na linha de economia regional e urbana.

A Construção do Capital Paranaense Observada Através do Planejamento Urbano da Capital

Resumo

A política urbana de Curitiba orientada à construção da capital do estado, no bojo dos processos de industrialização, urbanização e de formação da metrópole, no último quarto século XX, consolidou um pacto de interesses capitalistas na construção das condições de produção e da cidade. Sob o processo de concentração socioeconômica na região metropolitana, grupos de empresários institucionalmente organizados, articulam-se aos políticos em trânsito no poder municipal, estadual e nacional, inserindo-se no conjunto de interesses da política urbana realizada através do Estado. A partir de 2005, em continuidade ao tradicional pacto político-social, a política urbana realiza a construção de grandes obras públicas, substanciada pelo aumento do gasto federal. Esta política de obras desprovida de uma política fundiária destinada à integração da produção Viária à de Habitação de interesse social, alimenta tanto a renda dos especuladores imobiliários, os lucros das empreiteiras e dos prestadores de serviços públicos, assim como aprofunda a segregação territorial das distintas classes sociais. O objetivo do estudo é mostrar como as concessões de serviços e obras públicas, beneficiam especialmente os interesses particulares, articulados por políticos e empresários.

06 de janeiro de 2011

Introdução

Na segunda metade do século XX, após completar a colonização do território do Paraná, com o adensamento sócio-econômico, a formação de uma rede de cidades e a integração territorial por rodovias, a capital transformou-se num importante centro econômico, tanto por ser caminho do interior aos Portos do Estado, como pela realização de importantes investimentos públicos e privados. Isso resultou no aumento da potência da política urbana, que se destacou já no regime militar, como exemplo de sucesso, por ter conseguido subordinar a execução das ações ao seu prévio planejamentoⁱ, em meio ao violento processo de arrebentação urbana do Brasilⁱⁱ.

Desse processo origina-se a sua singularidade, frente às demais metrópoles do país, assentada sobre um imaginário amplamente difundido, de que a cidade é um modelo de planejamento urbano. Enquanto se verifica a típica segregação sócio-territorial das classes sociais na cidade, pelo acesso às distintas qualidades de infraestrutura e serviços públicos, tal como em outras metrópoles nacionais. A hipótese do estudo, é que isso ocorre pelo poder privado entrincheirado na ação pública, à procura da acumulação capitalista, que no caso de Curitiba, marca-se pela conservação de um projeto político-econômico de configuração territorial que se realiza a partir dos anos 1970.

A política urbana da capital, através do investimento público em obras orientadas pelo interesse do mercado imobiliário, seleciona a população conservando a de renda mais elevada nas áreas centrais, com melhor infraestrutura e serviços públicos, enquanto à população pobre são destinadas as áreas distantes, inadequadas, irregulares ou por vezes ilegaisⁱⁱⁱ. A fim de compreender como se dá a política urbana, em sua incipiente política de habitação de interesse social, sob o oportunismo da realização da política de infraestrutura e de serviços públicos, neste estudo, aprofunda-se a discussão sobre alguns “grandes” interesses particulares, que determinam a divisão territorial e o acesso aos bens da cidade, pela segregação das diversas classes sociais.

O objetivo do presente trabalho é apresentar o poder de grupos de empresários de obras e serviços públicos, que se desenvolveram associados à construção da metrópole de Curitiba, organizados para a sua representação perante as instituições públicas para a condução da política urbana. De maneira que a política pública fica refém do poder de mercado de algumas empresas privadas, que encarecem o custo de produção da política urbana e reduzem a capacidade do Estado de realização dos direitos sociais. O trabalho considerará a construção político-econômica da região metropolitana de Curitiba, para depois analisar a realização financeira da política urbana recente da capital, inserindo-a no contexto global do início do século XXI, para, por fim, apresentar o jogo político dos programas municipais de Curitiba que contemplam diversos interesses privados.

A Construção Politico-conômica da Metrópole de Curitiba

No último quarto do século XX o Paraná aumentou a sua participação no conjunto da economia nacional, especialmente a sua representatividade nas atividades industriais, pela incorporação de gêneros mais complexos de bens de produção, localizados a partir da capital. Com isso, consolidou a agricultura capitalista do estado, através da incorporação da lógica industrial, procedimentos técnicos e aumento da escala de produção. O que junto ao histórico conflito de terra, pressionou a população rural a incorporar grandes fluxos de migração, em frentes agrícolas ou em direção às cidades. Frente a isso, as atividades industriais da construção civil e obras públicas, associadas aos serviços públicos urbanos, apresentaram um crescente dinamismo em relação às outras atividades econômicas, especialmente as sediadas em Curitiba, alimentadas pela produção da metrópole.

A história de Curitiba começa com a sua fundação em 1693, sob o esforço de colonização da fronteira sul, a despeito da pouca expressão econômica de suas primeiras atividades (agricultura, pecuária, extração mineral e mais tarde da erva-mate). Em 1850 a cidade assume a função de capital do estado recém criado, estruturando-se enquanto centro político e tributário da economia agrícola do interior. Em meados do século XX, por decisão deliberada das elites políticas e econômicas da Curitiba, através da construção de todo um aparato de gestão política e planejamento público, voltado ao suporte de atividades industriais intensivas em capital e urbanização, expande a infraestrutura e os serviços públicos transformando as condições sócio-econômicas do Paraná. Embora somente na década de 1970, depois da desconcentração de atividades do pólo econômico nacional, é que foi possibilitado a Curitiba concentrar substanciais investimentos públicos e privados, a ponto de se destacar como pólo econômico estadual.

A ação da burocracia estatal, no final da década de 1960, por meio de um sistema nacional de financiamento, com legislações específicas, bancos e planos de investimentos, junto aos incentivos e isenções fiscais, potencializaram o ganho do capital privado sob a justificativa do desenvolvimento nacional, alimentando as atividades da indústria, em especial da construção^{iv}. A infraestrutura da cidade e a construção das condições para os investimentos privados foram construídas com recursos tanto federal, via financiamento da Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, quanto estadual (devolução ICM) e municipal (isenção IPTU).

A concentração espacial da indústria no Paraná na década de 1970, associada à desconcentração da economia paulista, dá-se em Curitiba e seu entorno, com a implantação de novos setores ligados a metal-mecânica, apoiados por pesados investimentos e incentivos governamentais, mas também em função da pré-existência da infraestrutura urbana, que já concentrava recursos humanos e serviços, além da proximidade junto a

outras regiões importantes^v. A nova territorialidade da economia brasileira na década de 70 conferiu à Capital do Paraná, um papel central na rede urbana da região sul, no final do século XX, abrangendo uma região de influência que se estende

desde a aglomeração metropolitana de Curitiba, passando pelo leste catarinense, que envolve as aglomerações de Joinville, Blumenau, Itajaí, Florianópolis e Criciúma, até a aglomeração metropolitana de Porto Alegre, que incorpora a aglomeração urbana de Caxias do Sul (Moura e Kleinke 1999, p. 13),

formando uma rede de centros urbanos bem distribuídos no território, com nítidas áreas de concentração populacional e de atividades econômicas.

O arranjo urbano regional de Curitiba distingue-se dos demais arranjos do conjunto do território estado, em função da magnitude de sua concentração sócio-econômica^{vi}. Esta região metropolitana caracteriza-se pela sua integração nacional e internacional, e pelo conjunto diversificado de atividades econômicas, concentrando os principais constitutivos da sociedade paranaense, em que pese o poder econômico, político e social. O adensamento sócio-econômico tornou a capital legitimamente um centro metropolitano, concretizando a determinação política da década de 1970, somente duas décadas depois, quando se aprofunda a divisão social do trabalho no conjunto territorial^{vii}, com a combinação da ação do capital estrangeiro, estatal e privado, estabelecidos em diferentes esferas de interesses.

O capital estrangeiro de alta tecnologia e grande escala de produção contribuiu com a expansão do produto físico, fiscal e do emprego. O capital estatal manteve-se na produção de bens públicos (saneamento ambiental, energia e luz) e semi-públicos (combustíveis, matérias-primas, moradias e etc.). O capital local, além de se concentrar em atividades complementares à grande indústria estrangeira e estatal, comércio e serviços, estabeleceu fortes relações com a política de obras e serviços públicos urbanos, nas atividades de incorporação, loteamento, construção civil, infraestrutura e transporte.

A desconcentração das atividades econômicas, especialmente industriais e da população no processo de formação da metrópole, acompanha-se da expansão do setor de serviços na década de 1980, chegando a representar 65% (cerca de R\$ 14 Bilhões) do Produto Interno Bruto (PIB^{viii}) do Município de Curitiba em 1996. Merece destaque a redução da representação da indústria de Transformação e Extrativa Mineral, que entre 1980 a 1996 cai de 32,4% para 17,9% na sua participação do PIB Municipal. Simultaneamente, ocorreu o crescimento da participação da indústria de construção, serviços de utilidade pública e atividades imobiliárias e aluguel, de 5,6%, 1,6% e 7,6% na década de 1970 para respectivamente 13,6%, 3,6% e 13,4% no conjunto do PIB de Curitiba em 1996.

A atividade de construção civil cresceu de valor nas contas regionais, segundo o PIB Municipal, em todas as unidades da RMC^{ix}. No entanto, a evolução do PIB da construção, de mais de 10 vezes no período de 1975 e 1996, concentra-se em termos absolutos em

Curitiba, com um crescimento substancial na década de 1990, aproximando-se dos R\$ 3 bilhões. Com o fim da Pesquisa Quinquenal da Indústria do IBGE, existente de 1970 a 1996, esta informação manteve-se disponível somente para o agregado dos estados. No caso do Paraná é possível verificar a evolução do PIB industrial e da atividade de construção civil, para um período mais longo e recente. Com estes dados, observa-se um crescimento bastante concentrado na década de 1990, fenômeno semelhante ao de Curitiba, embora de menor intensidade. Com o que se pode concluir que o fenômeno de expansão do PIB da construção industrial, no âmbito do estado do Paraná, é fortemente concentrado pela RMC, especialmente em Curitiba, em um processo que se acelera no fim do século XX^x.

A concentração das empresas, observada por escala de pessoal ocupado em cada unidade de construção civil^{xi}, nos municípios de maior expressão no conjunto da RMC em 2006, mostra dois aspectos importantes desta atividade em Curitiba, segundo o Cadastro Central de Empresas do IBGE. O primeiro aspecto se expressa pela representação de Curitiba de 2/3 do total das empresas de construção civil da metrópole, e o segundo aspecto importante, está na sua maior proporção de empresas de grande porte, 12 das 16 existentes, com mais de 250 empregados (6 com mais de 250 e 6 com mais de 500 funcionários). Estes aspectos denotam a maior capacidade de centralização política e econômica dos empresários e associações de classe da capital.

Esses interesses são representados por associações sediadas na capital, como Associação Paranaense de Empreiteiros de Obras Públicas (APEOP), Sindicato da Construção Civil (SINDUSCON), Sindicato dos Donos de Empresas de Ônibus (SETRANSP), Sindicato das Empresas de Compra e Venda, Locação e Administração de Imóveis (SECOVI) e Associação dos Dirigentes do Mercado Imobiliário (ADEMI), que têm tido pleno sucesso na defesa de seus interesses privados perante a ação pública do Estado^{xii}. Estas entidades organizam-se para finalidades específicas, como SETRANSP, APEOP e SINDUSCON a fim de influenciar a política de Obras e Serviços Públicos, e o SECOVI e ADEMI para a construção das condições de especulação imobiliária, além da articulação para a acomodação de interesses conjuntos.

Outro grupo relevante, se bem que não tão poderoso, é o das associações e fóruns dos movimentos sociais (moradores, sindicatos, pesquisadores e estudantes) que se organizam para a disputa pela garantia de acesso aos direitos relacionados à cidade, em especial à moradia, mobilidade e saneamento ambiental, entre outros direitos.

A burocracia situada em instituições como Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), Companhia de Urbanização (URBS), Secretaria Municipal de Obras Públicas (SMOP) e Companhia de Habitação (COHAB-CT), servem como veículo de expressão e disputa para articulação política, a fim de sancionar e legitimar o resultado do embate entre interesses particulares e populares. O movimento articulado resultante da

ação das instituições públicas, movimentos sociais e privados, pelo cumprimento ou não, das regras legais de planejamento, administração e investimento público na produção do espaço urbano, determina as condições de acesso e de realização de interesses dos diversos grupos, em relação às distintas qualidades de infraestrutura e serviços públicos.

A singularidade do projeto político territorial de Curitiba está no sucesso da construção da política urbana, pela ação pública e privada, orientada à formatação do imaginário social para a cristalização da idéia de cidade modelo, constituindo-se na origem precoce da política do turismo urbano ou do espetáculo, para o benefício e riqueza de grupos associados de empresários e políticos^{xiii}. Esta política estreitou os elos entre comunicação, cultura e política urbana, explicitada pela influência do marketing moderno no processo de construção da positividade da cidade^{xiv}.

O discurso do setor público local constrói a sua legitimidade política através de propagandas, símbolos e slogans, destinados a toda cidade, porém retratando a realidade parcial usufruída pela classe média e alta, que reproduzem no seu dia-a-dia o comportamento do “autêntico curitibano” nos parques, ciclovias, praças, festas e feiras tradicionais, “faróis do saber”, Museus e “ruas da cidadania”. O retrato que se faz da cidade, concentra-se na região com alto padrão de urbanização e sem áreas de ocupação irregular. Esse discurso, como mostra Albuquerque^{xv}, oculta a política de habitação associada ao desfavelamento^{xvi}, conjuntos habitacionais e loteamentos populares e a produção informal e moradia, que se desvelado, teria efeitos destrutivos sobre o mito da cidade modelo.

Este processo iniciado em meados da década de 1960, com a construção do Plano Diretor de 1966, associado ao desenvolvimento industrial possível, advindo com os processos de transformação da produção rural e de concentração populacional urbana, deram força ao projeto de construção da capital do Paraná, possibilitando a elite política e econômica, identificadas com a gestão municipal de J. Lerner e S. Raiz, na década de 1970, a oportunidade histórica de organizar os interesses empresariais a partir das instituições e políticas públicas de transporte, infraestrutura e habitação social. A volta de J. Lerner a prefeitura em 1989, depois do mandato “relâmpago” de M. Fruet e de R. Requião, em que há a ascensão e refluxo do movimento popular, pela incorporação tanto de reivindicações e cooptação de lideranças, demonstra a capacidade destas elites políticas locais de se reciclarem e se manterem no poder^{xvii}, durante a sucessão dos governos R. Greca, C. Taniguchi em dois mandatos, culminando nos de R. Richa, que depois se torna governador.

A consolidação de Curitiba como centro metropolitano, acompanha-se de outros efeitos, que além de um padrão de demanda crescente e mais complexo por serviços e infraestrutura urbana, consumo e comportamento cosmopolita, apresentam-se pela face perversa do crescimento acelerado da economia brasileira, em que pesa o surgimento de uma população extremamente pobre^{xviii}. O Déficit Habitacional de Curitiba em 2000 (FJP

2005) era de 8% do total de domicílios (mais de 37 mil), enquanto São Paulo (ícone da explosão urbana) apresentava 7,8%. O crescimento absoluto das ocupações irregulares desde 1970 até 2000, a pesar da queda da taxa anual de expansão de domicílios nesta situação, mostra a persistência da produção informal da cidade^{xix}.

Os movimentos sociais de contestação e reivindicação por políticas públicas puseram-se em ação em diversos levantes populares, além das raras experiências de mandatos em vias de maior progresso. A exceção do governo Fruet e Requião, com propostas mais populares e de garantia de direitos sociais mínimos, todo o processo de construção da política e planejamento da capital foi executado a partir de interesses particulares, representados por entidades políticas e círculos restritos de cidadãos.

A população da Região Metropolitana de Curitiba (RMC) em 2007 representava cerca de 3,5 milhões de pessoas, das quais 1,8 milhões estavam no município de Curitiba (51,8% do total da RMC) e mais de 1,1 milhão (32,1%) nos municípios Limítrofes à Capital. Os diversos municípios ao redor de Curitiba apresentam distintas condições, cuja expressão entre outras formas, pode ser representada pela receita fiscal, que se expande em função tanto da concentração econômica como populacional, e que no descompasso do crescimento destas magnitudes, dificulta mais ou menos a tarefa da política urbana na realização das condições de acesso a cidade.

Tabela 1 – Municípios Limítrofes da Capital da Região Metropolitana de Curitiba, Receita Fiscal Per Capita e População em 2007.

Municípios e Regiões	Receita Fiscal Per Capita	População	%
Araucária	3.293,36	109.943	3,2
Curitiba	1.764,21	1.797.408	51,8
Quatro Barras	1.685,14	18.125	0,5
Campo Magro	1.271,02	22.325	0,6
São José dos Pinhais	1.161,75	263.622	7,6
Pinhais	1.047,79	112.038	3,2
Campo Largo	1.006,45	105.492	3,0
Piraquara	909,70	82.006	2,4
Fazenda Rio Grande	740,56	75.006	2,2
Almirante Tamandaré	655,09	93.055	2,7
Colombo	624,97	233.916	6,7
Municípios Limítrofes a Capital		1.115.528	32,1
Metropolitana de Curitiba		3.469.820	100

Fonte: IBGE, BDE-IPARDES 2008.

Com base nas informações do BDE, Banco de Dados e Estatísticas do Governo do Estado do Paraná, três municípios retratavam bem as distintas realidades existentes no processo de crescimento da metrópole. Araucária que sedia uma refinaria da Petrobrás, com a população de 3,2% do total da RMC, com cerca de quase 110 mil habitantes e receita fiscal per capita de R\$ 3.300,00 por pessoa, e a situação oposta em Colombo com 6,7% da população da metrópole, quase 234 mil habitantes e receita fiscal de aproximadamente R\$

625,00. Ambos os municípios são fortemente influenciados pelos desdobramentos da concentração e desconcentração social e econômica da capital, que tem quase 52,2% da população total do conjunto metropolitano, com receita fiscal per capita de R\$ 1.764,00, a maior concentração populacional e econômica do estado.

A Capacidade do Investimento Público (CI^{xx}) do município de Curitiba origina-se de sua dupla riqueza, tanto populacional quanto econômica, possibilitando uma maior proporção de recurso disponível. Esta abundância relativa é que dá às ações políticas da capital em relação à habitação, saneamento, vias, transportes e política fundiária, repercussão em nível metropolitano. A crescente centralidade industrial, comercial e de serviços de Curitiba no Paraná, manteve politicamente a sucessão de representantes da “cidade modelo” na política do estado e da federação, em consonância com os interesses de grupos de empresários sediados na capital. A garantia do retorno financeiro de interesses privados, no processo de construção da metrópole, constitui-se então na prioridade do setor público, mesmo que em detrimento da extensão dos direitos sociais.

O Aspecto Financeiro da Recente Política Urbana

A legislação municipal, como no caso do Plano Diretor, da regulamentação dos instrumentos de política urbana, zoneamento, uso e ocupação, entre outras leis específicas, dentro e fora de sua regularidade, ao determinar limites e possibilidades de valorização do capital, constitui-se como um foco permanente de conflito de interesses particulares frente aos interesses sociais. Por isso, não será olvidada na análise que se segue. Mas o centro de disputa da política urbana, em foco, está na realização do investimento público, que ao expandir os serviços sociais e a infraestrutura, transfere valor diretamente aos imóveis particulares, e que por ser ofertado por mercados concentrados, remunera sobre maneira o “grande capital” privado da construção e serviços públicos.

As informações que subsidiaram o estudo dos Planos Plurianuais (PPAs) 2002-2005 e 2006-2009 estão disponíveis no sítio da Prefeitura Municipal de Curitiba^{xxi}, relativas aos orçamentos executados que se teve acesso, entre 2001 e 2007. As informações orçamentárias dos anos 2008 e 2009 foram retiradas das leis orçamentárias, já que os orçamentos realizados destes anos, ainda não estavam disponíveis, no momento da produção dos dados. Pelo fato do prefeito R. Richa reeleger-se em 2008, por mais de 2/3 dos votos, é grande a chance de continuidade da política urbana manter a execução da lei orçamentária, se bem que algumas alterações poderão escapar deste estudo.

A evolução da receita municipal total entre 2001 e 2009, mostra o crescimento acumulado da receita de capitais, ou seja, de dívidas financeiras contraídas, que se mantiveram reduzidas nos quatro anos do governo do prefeito Cássio Taniguchi (2001-

2004), mas com um aumento substancial no primeiro governo Roberto Richa via operações de crédito^{xxii}. Interessa-nos a destinação deste recurso, como se estrutura a política recente da cidade, o seu efeito no conjunto da política urbana e em relação aos valores imobiliários.

Do Orçamento previsto para 2008, a maior despesa isolada programada por função de governo, era da conta Urbanismo, com 32 % do total de cerca de R\$ 3,2 Bilhões, enquanto Saúde era de 18%, Educação 14,3%, Habitação 0,6% e Saneamento 0%. A partir de uma proxy que agrega as despesas por funções, Urbanismo, Habitação e Saneamento, que abrangem as políticas de mobilidade, habitação e saneamento, delimita-se os gastos públicos da política urbana de Curitiba. Sob esta concepção analisa-se a seguir as características do desembolso dos recursos, por parte dos programas contidos nos PPAs 2002-2005 e 2006-2009, a fim de compreender as linhas gerais dos programas urbanos que caracterizam as políticas locais anteriores ao Estatuto da Cidade, e mais detidamente as políticas posteriores à adequação em 2004, do Plano Diretor de Curitiba.

No segundo mandato de Taniguchi iniciado em 2001, o PPA^{xxiii} 2002-2005 apresentava os programas que dariam forma à política urbana (de R\$ 3,1 Bilhões) do seu governo, o qual se caracterizaria por um peso representativo das despesas em serviços de transporte coletivo (63,8 % do total da despesa em política urbana), serviços urbanos (22,6 %) e, um menor peso, das despesas de Infraestrutura (9,81 %) e Habitação (2,2 %). No primeiro mandato de Richa, o PPA 2006-2009 caracteriza-se pelo substancial aumento das despesas em Infraestrutura (21,1 %), Habitação (3,2 %) e Saneamento (1,9 %), simultâneo à redução do gasto em serviços de transporte coletivo (57,4 %) e serviços urbanos (15,4 %), em relação ao total da despesa em política urbana de R\$ 4,4 Bilhões.

O mandato que começa em Janeiro de 2005, até pelo fato deste ser o vice-prefeito da gestão anterior, herda no primeiro ano os programas de governo, contidos no PPA vigente. Contudo, já apresenta neste ano, algumas alterações importantes na condução da política urbana, contrárias à prática do PPA 2002-2005, visíveis nas linhas do orçamento público executado de 2005, e que se acentuariam nos anos subseqüentes. As mudanças caracterizam-se pelo aumento do gasto em infraestrutura (obras), com uma redução do recurso destinado ao serviço de transporte coletivo e a alteração do padrão de serviço habitação de interesse social, que eram lotes urbanizados e passam a ser em maior parte, a construção de apartamentos. A evolução dos gastos, entre 2006 e 2009, teve seu auge em 2007, no caso da Proxy de política urbana.

A mudança em âmbito nacional, com a criação do Ministério das Cidades (MC) em 2003, provocou o aumento do volume de recursos disponíveis para o financiamento da política urbana, especificamente visando à qualificação de moradias já existentes, e o considerável aumento do gasto em saneamento. O Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, em andamento desde 2007, reforçou o aporte de recursos,

consolidando a política de infraestrutura, habitação e saneamento, entre as prioritárias do governo federal, com uma perspectiva mais global, estendendo uma fonte substancial de financiamento, como se observa no caso de Curitiba, para as ações de urbanização de favelas, reassentamentos e melhorias da habitação.

A integração da política urbana entre a união e município de Curitiba até 2003, realizara-se majoritariamente pelo Programa de Arrendamento Residencial (PAR), por meio de parceria com o setor privado, sob uma reduzida proporção de recursos destinados a habitação de interesse social para qualificação das ocupações existentes. Entre 2004 e 2009, a prefeitura de Curitiba obteve o repasse total de R\$ 218 milhões, segundo a informação da Caixa Econômica Federal – GIDUR-CT, para obras de urbanização, regularização e integração de áreas precárias e favelas. A operação de recursos de saneamento ambiental pela SANEPAR em Curitiba chega a R\$ 187,3 Milhões no primeiro ano do MC, somando cerca de R\$ 400 Milhões até 2009. Esse recurso teve um ápice em 2007 de R\$ 140 Milhões. No entanto, a expansão dos recursos tomados pela prefeitura de Curitiba, ocorre junto ao aumento do endividamento público municipal, seja por recursos tomados da política urbana federal, como de grandes obras financiadas pelo BID.

A mudança concreta da condução da política urbana no nível nacional, longe de se tratar de uma reorientação política, segundo a essência do Estatuto da Cidade, em Curitiba mantém e estimula a valorização do mercado imobiliário, por meio de obras, como expressa o peso financeiro da política Secretaria Municipal de Obras (SMOB). A nova face da política urbana, a ser construída no imaginário dos curitibanos, que já tivera a imagem de tecnicamente planejada (década de 1970), em um breve período de democrática (década de 1980), ambientalmente correta (início da década de 1990), depois humana (final da década de 1990 e início dos anos 2000), a partir de 2005, tem a cara de obreira, dada às intervenções viárias, nas avenidas estruturais e setoriais da cidade.

A pretensa mudança da política urbana, do primeiro mandato Richa, longe de ser destinada à inclusão regular da população de baixa renda e de interesse social, expulsa-a do território da capital, a pesar da vigência do Estatuto da Cidade de 2001. O fenômeno em estudo é aprofundado a seguir pela compreensão de como se operacionaliza os interesses particulares através da política de infraestrutura viária, habitacional e de transporte. Assim, conecta-se a escala milionária da política urbana ativa que constrói a cidade pelo passivo fortalecimento das condições de especulação imobiliária, através dos gastos públicos, dirigindo a expansão da infraestrutura e serviços públicos às populações de maiores rendas, relegando às mais pobres, as áreas inadequadas.

O Jogo Político dos Programas Urbanos

A realização da despesa pública do município de Curitiba revela como as políticas e instituições públicas vêm se relacionando com o mercado privado de serviços e obras públicas, para a produção patrimonialista da capital. A partir desta estrutura de produção urbana, e por conta dos interesses ligados à especulação imobiliária, a convergência política é construída pela concentração da infraestrutura e serviços públicos de maior qualidade, para as pessoas de maior de renda, enquanto a divergência dá-se pelo outro extremo, de pessoas com menor renda, que têm acesso aos piores serviços e infraestruturas públicas. A convergência econômica dos empresários é construída pelo embate de diversos projetos, condições de concorrência e de influência, orientada ao princípio de grandes obras, a construção da cidade com vias rápidas, maior ênfase no transporte particular, em detrimento do coletivo, e habitação para a população que pode pagar pelo acesso formal a moradia ou por meio do subsídio público. A divergência dá-se na distribuição das fatias dos recursos fiscais e financeiros, em que entidades como a APEOP, SINDUSCON, SETRANSP e SECOVI, operam para a defesa e gestão institucional dos interesses privados.

O estudo das despesas das licitações públicas em 2007, segundo o diário oficial do de Curitiba, destacando obras e serviços, chegou ao total de mais de 540 Milhões, formado por 740 contratos com 193 diferentes empresas. Os contratos foram realizados em grande parte pela SMOP (47,8%), em se tratando de obras, enquanto grande parte dos serviços foi contratada pela própria prefeitura (PMC de 32,8%), COHAB-CT (5%) e URBS (4%). Os contratos relacionados a obras e serviços, realizados por empresas certificadas pelo CREA-PR, chegaram a cerca de R\$ 350 Milhões, destinados a construção, manutenção e serviços de engenharia, divididas entre dois grupos, um de maior porte, com 2/3 dos recursos (R\$ 240 Milhões) e outro de pequeno porte, com 1/3 dos recursos (R\$ 110 Milhões).

O grupo das empreiteiras de grande porte constitui-se por 21 empresas, cada uma com contratos no valor total de mais de R\$ 2,5 Milhões no ano de 2007 e Capital Social de mais de R\$ 400 Mil. Olhando mais detidamente para este grupo de empresas, vê-se que existem associações entre construtoras regionais, como o consórcio da J. Malucelli com a Marc, nacional-local como da Camargo Correa com a Empo, e nacional da Camargo Correa como empresa líder (holding) da Cavo. Estas empresas representam a elite das obras públicas de Curitiba, que tem em comum o capital social, na escala dos Milhões (CREA - Consulta Pública de Empresas), além da participação na APEOP, uma instituição que representa os interesses hegemônicos no mercado de obras públicas.

As informações dos membros e das respectivas empresas filiadas à APEOP foram conseguidas não na página da associação na internet, mas na reportagem referente à operação de investigação criminal, chamada “Grande Empreitada”, realizada pela Polícia

Civil, por determinação do governador Requião, a partir do envio ao Ministério Público Estadual de procedimentos licitatórios com claras evidências de manipulação (Paraná-online 2005). Em outra reportagem, noticiava-se a posse da nova diretoria em 2006, no sítio da Associação Nacional de Estradas de Rodagem.

O SINDUSCON representa um universo bem maior de filiados, divulgados em seu sítio, com interesses bem mais modestos de empresas de menor capital social (menos de R\$ 1 Milhão), como se pode constatar no sítio do CREA-PR, embora algumas delas tenham conseguido representativos valores de contratos com a prefeitura. As empresas deste sindicato que obtiveram um maior valor total de contratos, o fizeram pelo grande número de contratos, embora, algumas empresas tenham conseguido seu contrato milionário do ano, mesmo que com o modesto capital social. A competitividade das empresas aumenta conforme o capital social, capacidade técnica (acervada) e a influência política, o que explica a capacidade de certas empresas conseguirem um valor médio maior de contratos.

Tabela 2 – Informações do Diário Oficial de Curitiba, referente à Contratação para Obras, Empreitadas, Serviços e Manutenções, considerando o Número de Contratos, Valor Médio (R\$ Milhões) e Total (R\$ Milhões), Percentual do Total Licitado (Excluído serviços de informática), Sindicato e Capital Social (R\$ Milhões), em 2007.

Empresa Contratada	Nº de Contratos	Valor Médio	Valor Total	%	Sindicato	Capital Social
Consórcio Camargo Correa-EMPO	1	69,8	69,8	19,9	APEOP	1.829,9
EMPO	20	1,5	30,0	8,5	APEOP	8,1
Consórcio J. Malucelli-MARC	4	6,7	26,7	7,6	APEOP	120,0
Redram Const. Obras Ltda.	2	10,7	21,5	6,1	APEOP	14,5
Squadro Const. e Incorp. Ltda.	2	7,5	14,9	4,2		12,0
Viaplan Engenharia Ltda.	24	0,5	12,5	3,6	APEOP	7,8
EGC Construtora de Obras Ltda.	2	5,1	10,3	2,9		15,0
PLAN-HAB	9	0,7	6,4	1,8		1,4
SAU – San. Urbano Ambiental	3	1,9	5,7	1,6		-
Deck Construtora de Obras Ltda.	14	0,4	5,3	1,5	SINDUSCON	0,4
Paviservice Construção Civil Ltda.	32	0,1	4,7	1,3		6,0
Construtora Lego Ltda.	9	0,4	4,1	1,2		0,9
Cazamusa Construção Civil Ltda.	11	0,4	4,0	1,1		1,0
Ajardini Paisagismo Ltda.	24	0,2	3,9	1,1		0,4
Laine Manut. de Áreas Verdes	1	3,4	3,4	1,0		2,0
Cavo Serv. e Meio Ambiente S.A.	3	1,0	3,2	0,9		134,3
Enjiu Construções Civas Ltda.	3	1,0	3,0	0,8		-
Projeto Urbano Emp. Imob. Ltda.	1	2,9	2,9	0,8		-
Rochconsult Eng. Emp. Imob. Ltda.	13	0,2	2,8	0,8	SINDUSCON	0,7
OTT Const. e Incorp.	1	2,7	2,7	0,8	SINDUSCON	0,6
Baucon Empreend. e Const. Ltda.	1	2,6	2,6	0,7	SINDUSCON	0,6
21 Empresas	180	-	240,4	68,4	-	-

Fonte: Prefeitura de Curitiba - Secretaria Municipal de Governo - Diário Oficial do Município.

No entanto, as informações da Caixa Econômica Federal, referente às operações de Crédito realizadas pelo PAR, mostram que entre as empresas proponentes de projetos, para

produção de moradia popular e valor dos contratos assinados, com maiores volumes de contratos, em valor total, assumidos junto a Caixa, são pertencentes na sua maioria ao SINDUSCON, que representa então o interesse de cerca de R\$ 166 milhões realizados pela política habitacional do Município entre 2001 e 2008. Mais do que isso, os incentivos institucionais, financeiros e políticos, possibilitam a produção de moradia com parâmetros urbanísticos, tamanho do terreno e infraestrutura mínima para a regularização do produto junto a COHAB-CT, passando a ser contabilizado por esta Companhia, como produção pública de moradia. Explica-se, então, como se processa a alteração do padrão do serviço habitacional de lotes para a construção de apartamentos.

Tabela 3- Empresas Contratantes de Operações de Crédito, junto à Caixa, para o Arrendamento Residencial pelo PAR, em Curitiba, entre 2001 e 2008.

Construtoras	Valor Total	%	Sindicato
Enjiu	33,0	19,8	-
Coenge	24,7	14,8	SINDUSCON
Habitel Eng. E Const. Ltda.	22,7	13,6	SINDUSCON
FMM Eng. Ltda.	19,9	12	SINDUSCON
Citta Const. E Emp. Ltda	15,3	9,2	SINDUSCON
Cobec	12,9	7,8	-
Andrade Ribeiro	8,4	5,1	-
Bauru Construções Ltda.	7,6	4,6	SINDUSCON
Concreto	7,2	4,4	-
Braenge Tecn. de Eng. Ltda.	6,1	3,7	SINDUSCON
Doria Const. Civis Ltda.	2,7	1,6	SINDUSCON
AM5 Const. Ltda.	1,9	1,1	SINDUSCON
Baucon Emp. E Const. Ltda.	1,9	1,1	SINDUSCON
Cima Eng. E Emp. Ltda.	1,8	1,1	SINDUSCON
Total	166,1	100	-

Fonte: Caixa Econômica Federal-GIDUR-CT.

De volta ao orçamento municipal, o programa Eixo Metropolitano, do PPA 2006-2009, também chamado Linha Verde, utilizou recursos próprios da prefeitura e empréstimos do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, aumentando a dívida pública municipal em R\$ 121 Milhões em 2007, para a reconversão da BR-116 em avenida urbana. A Linha Verde é constituída por uma via binária exclusiva para ônibus, complementadas por vias rápidas e vias marginais de trânsito lento. Contudo, na medida em que se distancia do centro, a existência de lotes vagos ainda não construídos, além de uma série de imóveis com uso tradicional industrial ou serviço, na reconversão urbana desta via, abriu espaços a grandes possibilidades de especulação, com a destinação destas áreas à finalidade de uso habitacional para as classes de mais alta renda.

O programa municipal Circulação de R\$ 278,4 Milhões realizados no PPA 2006-2009, objetivava facilitar a acessibilidade e mobilidade da população, por meio de obras no sistema viário. Este programa expandiu a infraestrutura viária para o trânsito de veículos particulares e coletivos em alta velocidade. Mas acabou por sustentar a expansão do

transporte particular, que vem ocorrendo junto à frota nacional. O fenômeno da expansão dos veículos particulares, associado à defesa dos interesses políticos e econômicos do serviço público de Transporte Coletivo, em função do alto custo da tarifa, segundo Neves^{xxiv} tem provocado a redução média de 600 mil passageiros entre janeiro a abril 2009.

A SETRANSP representa o centro de poder econômico e político historicamente organizado, no acesso a grande parte do orçamento público, que através da URBS realiza o programa de Transporte Coletivo, respondendo atualmente por R\$ 2,5 Bilhões do PPA 2006-2009, sem qualquer interferência, informação ou prestação de contas à sociedade curitibana^{xxv}. O processo de concentração econômica do transporte público consolida-se em 10 empresas, já na década de 1970, dando uma idéia da força do Sindicato das Empresas de Transporte Urbano e Metropolitano de Passageiros (SETRANSP). O processo de concentração política em defesa desses interesses, conduzido por este sindicato nos anos 80, constituiu uma máquina de lobby político, que ainda hoje, serve como meio para representação política de diversos interesses particulares junto ao poder público^{xxvi}.

É flagrante a evolução do preço da tarifa de ônibus, determinada tanto pelo ciclo político dos mandatos locais como pelo acordo com os interesses dos proprietários das empresas de ônibus^{xxvii}. Disso decorre o fato de que o serviço de transporte não se organiza pelo planejamento da expansão do sistema, tendo em vista a sua universalização e qualidade do serviço público. Mas para o uso desta política pública como um “subsídio” ao setor antes da eleição ou nos primeiros mandatos dos prefeitos, reduzido depois com o aumento da tarifa, transferindo-se o custo do sistema de transporte coletivo para o usuário

A construção política e econômica do sistema de transporte urbano de Curitiba, mesmo que inserida em alguns grandes projetos e programas de investimentos públicos, como a Linha Verde (Eixo Metropolitano), Grandes Binários, Habitação de interesse social e Urbanização de Áreas ocupadas, é subordinada aos específicos interesses particulares. Essa dinâmica sustenta os interesses de políticos e empresários nos ciclos de sucessão eleitoral e de acumulação capitalista, em projetos de expansão e manutenção do conjunto de serviços públicos municipais, na produção de infraestrutura de ônibus, estações, vias, iluminação, habitação e saneamento. O projeto político-econômico conduzido pelas elites locais tem dirigido tanto a gestão dos serviços públicos como a inversão em infraestrutura, seja em vias como em moradias, com recursos próprios ou pela conta capital.

A recente expansão dos recursos federais, destinados à produção de moradia e infraestrutura para a qualificação de ocupações já existentes, interessa aos diversos interesses capitalistas, na esteira da produção da cidade. É desta associação de interesses que se funda a estrutura habitacional de Curitiba, cuja especulação de terra, conecta-se à produção da moradia e infraestrutura, na destinação dos espaços às classes de cidadãos. Em função desta conjuntura da produção de moradia popular, o terreno constitui-se em

parte representativa do custo da habitação, variando conforme o afastamento do centro de Curitiba e a dispersão da infraestrutura pública. A inexistência de uma política deliberada de Habitação de Interesse Social (HIS) é constatada pela falta de determinação legal das áreas disponíveis, possíveis e suficientes, para a construção desse tipo de habitação. Enquanto a expansão do déficit habitacional tem sido maior que a produção de HIS, o que denuncia inevitavelmente a expansão da habitação irregular, confirmada pelas informações existentes no diagnóstico do Plano Municipal de Habitação de Interesse Social^{xxviii}.

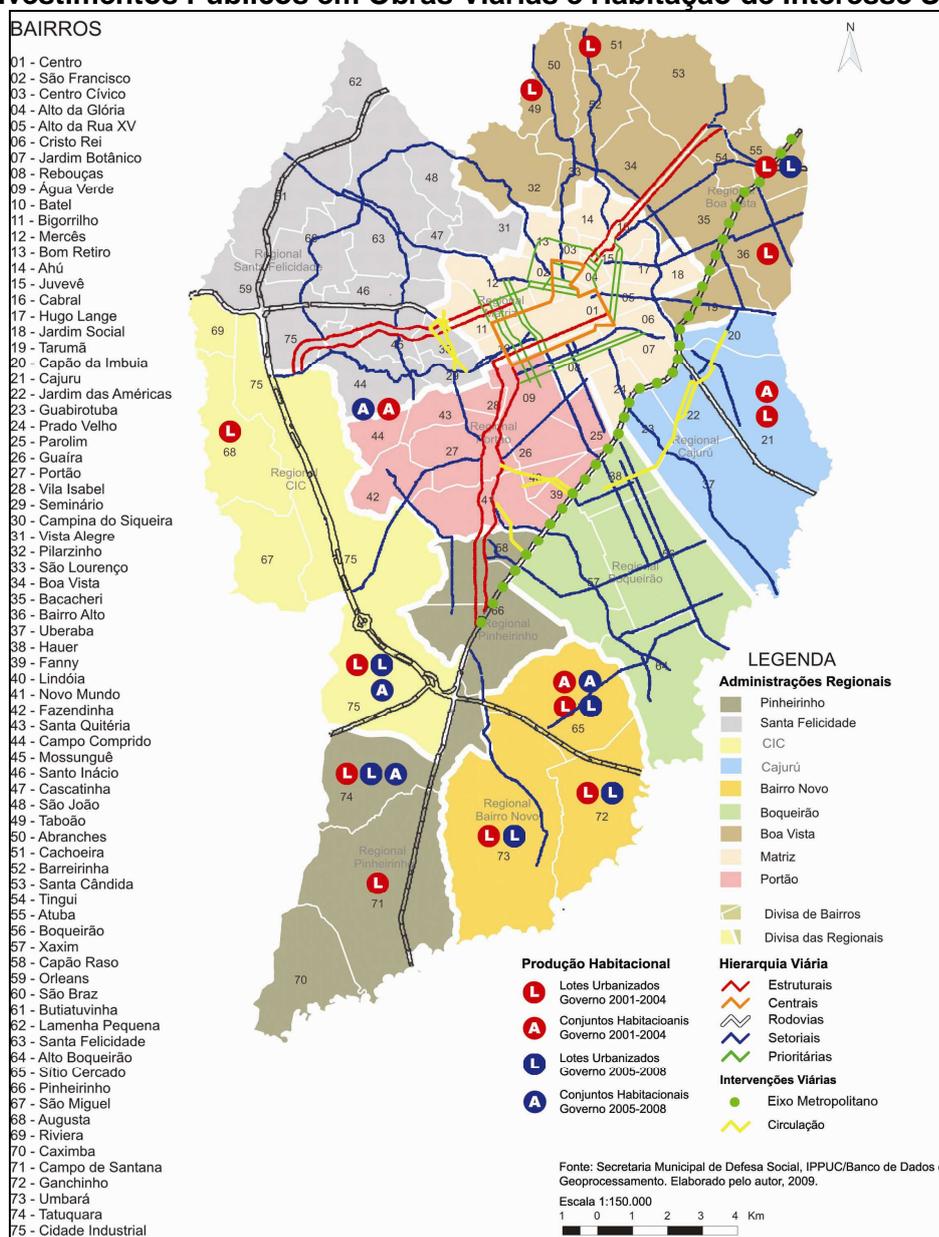
As empresas de transporte coletivo ganham com a expansão dos serviços, já que são pagos por quilometragem percorrida e não por passageiro. Os empreiteiros ficam com o lucro, derivado das frações do custo milionário das obras de infraestrutura e moradia. O interesse difuso da especulação imobiliária realiza-se subjacente às grandes obras, como exemplifica a Linha Verde^{xxix}, amparada pela lei municipal de zoneamento n. 9.800/2000, que criou o Setor Especial da BR-116(SE BR-116), permitindo a verticalização das construções (de até 12 pavimentos) e a transferência de potencial construtivo desta área, elevando o coeficiente de aproveitamento de 1 para 3, mediante a aquisição de potenciais de outras áreas, incrementando o potencial de realização da renda fundiária.

Os grandes projetos, ao concentrarem os investimentos públicos na produção da infraestrutura da cidade, sem uma política de uso e ocupação do solo, elevam a preços do mercado imobiliário, acabando por selecionar os cidadãos de mais alta renda para a ocupação do território dotado de melhores condições estruturais de vida. De outro modo, a produção da periferia da cidade, na falta de uma política pública que dê conta da necessidade de moradia, pela reprodução do déficit habitacional, realiza-se pelos próprios moradores por conta e risco. Dessa maneira, as classes sociais acessam distintas qualidades de infraestrutura e serviços urbanos, como o transporte coletivo, expresso, alimentador, convencional, que determinam o tempo de viagem, número de conexões, segundo vias estruturais, centrais, setoriais, prioritárias e coletoras. As condições de acesso a cidade acabam por constituir a distância relativa dos cidadão à moradia, trabalho e estudo.

A aparente falta de relação entre as políticas públicas urbanas de investimentos em novos conjuntos habitacionais e vias de comunicação rápida, que o Mapa 1 de Intervenções Viárias e Conjuntos Habitacionais^{xxx} poderia suscitar, é bastante coerente a estratégia capitalista de concentração da população de alta renda próxima às principais vias. Enquanto os conjuntos habitacionais de interesse social promovidos pelo poder público municipal, além das ocupações irregulares, com o efeito da valorização das terras (como mostra o Mapa 2 da valorização imobiliária^{xxxi}), são impelidos a se distanciar destas novas infraestruturas, em direção a periferia da metrópole. O SECOVI e ADEMI, sindicatos dos proprietários imobiliários, têm conseguido garantir a realização de seus interesses no atual

projeto político da capital, que com grandes obras públicas, têm provocado importantes estímulos ao incremento da especulação dos preços no patrimônio imobiliário da metrópole.

Mapa 1 – As Áreas das Regionais de Administração Pública de Curitiba e Investimentos Públicos em Obras Viárias e Habitação de Interesse Social



Fonte: PHHIS 2008, Elaboração Ferrara e Borges (BORGES 2009).

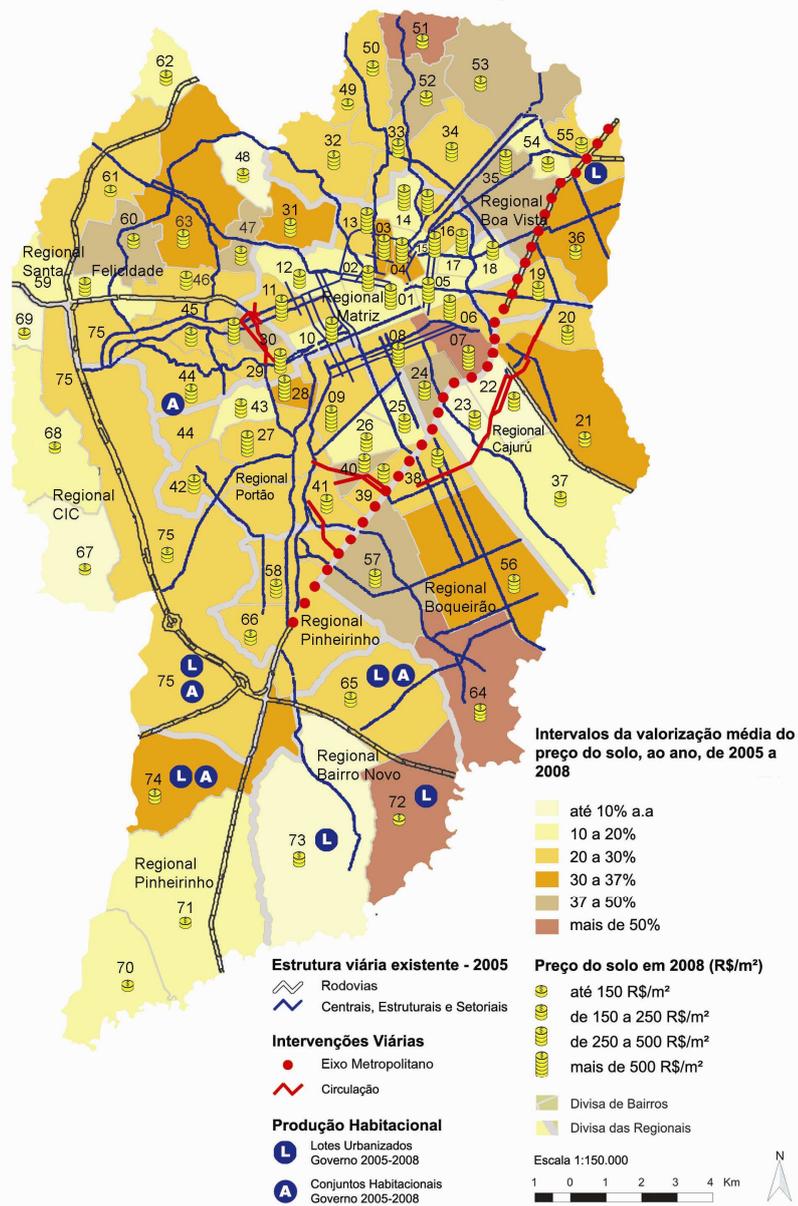
A expansão da estrutura viária e da habitação de interesse social, com o conseqüente crescimento dos preços imobiliário, serve ao claro propósito de seleção da população de alta renda para a moradia na região de melhor infraestrutura pública e social. A política habitacional faz “alguma política pública”, já que produz moradias, mesmo que aquém da necessidade apontada pelo déficit habitacional, como se observa no Plano Municipal de Habitação e Habitação de Interesse Social (PHHIS 2008), essencialmente localizada na periferia, vizinha ao processo de ocupação popular informal do espaço. Mas

que justificam a posterior intervenção pública para a expansão da infraestrutura até a ocupação ilegal, irregular e inadequada da cidade. Enquanto os terrenos disponíveis como se observa no PHHS, com infraestrutura adequada, estão sendo conservados^{xxxii} para a valorização patrimonial privada nas redondezas do centro (Regional Matriz).

Mapa 2 - Valor do solo em Curitiba em 2008 e a sua Valorização, entre 2005 a 2008, considerando a Infraestrutura Viária existente, Intervenções Viárias e Habitacionais.

BAIRROS

- 01 - Centro
- 02 - São Francisco
- 03 - Centro Cívico
- 04 - Alto da Glória
- 05 - Alto da Rua XV
- 06 - Cristo Rei
- 07 - Jardim Botânico
- 08 - Rebouças
- 09 - Água Verde
- 10 - Batel
- 11 - Bigorriho
- 12 - Mercês
- 13 - Bom Retiro
- 14 - Ahú
- 15 - Juvevê
- 16 - Cabral
- 17 - Hugo Lange
- 18 - Jardim Social
- 19 - Tarumã
- 20 - Capão da Imbuia
- 21 - Cajuru
- 22 - Jardim das Américas
- 23 - Guabirota
- 24 - Prado Velho
- 25 - Parolim
- 26 - Guaíra
- 27 - Portão
- 28 - Vila Isabel
- 29 - Seminário
- 30 - Campina do Siqueira
- 31 - Vista Alegre
- 32 - Pilarzinho
- 33 - São Lourenço
- 34 - Boa Vista
- 35 - Bacacheri
- 36 - Bairro Alto
- 37 - Uberaba
- 38 - Hauer
- 39 - Fanny
- 40 - Lindóia
- 41 - Novo Mundo
- 42 - Fazendinha
- 43 - Santa Quitéria
- 44 - Campo Comprido
- 45 - Mossungüê
- 46 - Santo Inácio
- 47 - Cascatinha
- 48 - São João
- 49 - Taboão
- 50 - Abranches
- 51 - Cachoeira
- 52 - Barreirinha
- 53 - Santa Cândida
- 54 - Tingui
- 55 - Atuba
- 56 - Boqueirão
- 57 - Xaxim
- 58 - Capão Raso
- 59 - Orleans
- 60 - São Braz
- 61 - Butiatuvinha
- 62 - Lamenha Pequena
- 63 - Santa Felicidade
- 64 - Alto Boqueirão
- 65 - Sítio Cercado
- 66 - Pinheirinho
- 67 - São Miguel
- 68 - Augusta
- 69 - Riviera
- 70 - Caximba
- 71 - Campo de Santana
- 72 - Ganchinho
- 73 - Umbará
- 74 - Tatuquara
- 75 - Cidade Industrial



Fonte: PHHS 2008, Elaboração Ferrara e Borges (BORGES 2009).

Este movimento de concentração da política viária, em um centro valorizado, e de desconcentração da política habitacional, serve aos interesses dos proprietários de imóveis, empreiteiras de obras públicas e aos prestadores do serviço de transporte coletivo. Mas acarreta um prejuízo (mudo) para a coletividade de munícipes e co-cidadãos que de

maneira geral gastam mais para morar, seja em casa própria, alugada, regulares e irregulares, perdem mais tempo para se transportar de ônibus ou carro, e têm mais dificuldade de acessar a boa infraestrutura e serviços públicos e sociais da cidade.

Consideração Final

O planejamento urbano de Curitiba, por um lado, tem sido programática pela ação do IPPUC, em seus planos Diretor e Setoriais da Política Urbana, em especial de Habitação e de Mobilidade, enquanto, por outro, é concretizada pela SMOP e URBS que realizam a expansão viária e do sistema de transporte, a COHAB que assessora a construção civil para a realização de alguma política habitacional. Assim, contempla-se os interesses da construção de grandes obras públicas e de edificação, tanto para o maior padrão de consumo, como de habitações de interesse social e infraestrutura de antigas ocupações precárias, possibilitados pelo aumento do gasto público federal, dos proprietários imobiliários e das empresas de transporte coletivo, que ganham com integração da periferia.

A novidade da política urbana de Curitiba, não é nenhuma transformação política, pois se trata de uma nova nuance da organização capitalista, que tem beneficiado substancialmente algumas frações do capital, em especial da construção, sustentada pela força do gasto próprio municipal, federal e do crédito da economia nacional para a produção e consumo de produtos construídos. Na falta de uma política fundiária, para o adensamento populacional na área em que se expande infraestrutura e na que possui estrutura adequada, a continuidade da retenção de terras (enquanto ativos imobiliários) interessa a todos os capitalistas, mas impede a resolução do déficit habitacional e da mobilidade urbana.

Os projetos de grandes obras tem sido hegemônicos por conta da garantia dos interesses associados, seja do projeto político de restritos grupos de mandatários, seja da acumulação capitalista da construção de edificações privadas, obras e serviços públicos. Dessa maneira, aprofunda-se a concentração econômica e centralização política de instituições privadas, além da especulação imobiliária, que juntos produzem uma infraestrutura pública e social mais cara, incompleta e excludente a uma parte da cidade. O esforço de destacar as peculiaridades desse processo, que não é novo, evidencia assim os interesses dos que têm se beneficiado em demasia na construção da metrópole, bem como, as conseqüências sociais para toda a população que paga, além de um maior valor, por uma pior qualidade, no acesso aos benefícios da capital do estado.

Referências Bibliográficas

ALBUQUERQUE, Aline. **A questão habitacional em Curitiba: o enigma da “cidade modelo”**. Dissertação, FAU - USP, São Paulo 2007.

- BEGA, Maria Tarcisa. **A Região Metropolitana de Curitiba e as Mobilizações Populares: análise de algumas experiências recentes**. RPD: IPARDES mai/ago, Curitiba 1999.
- BORGES, Luís M. M.. **O Ciclo Político do Serviço Público de Transporte Coletivo em Curitiba**. Revista: RMC em Debate - SENGE- PR, Curitiba 2008.
- BORGES, Luís M. M.. **Uma Reflexão sobre a Política urbana Recente de Curitiba, entre 2001 e 2008, à Luz do Estatuto da Cidade**. Disponível em: <http://www.coopere.net/_files/arq87281_Dissertacao_Luis_Mauricio.pdf>. Dissertação IE - Unicamp, Campinas 2009.
- CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. **Estado e Empreiteiras no Brasil: Uma Análise Setorial**. Dissertação, IFCH - Unicamp, Campinas 1993.
- FUNARI, Armando Palermo. **Desconcentração Política Regional no Brasil: Análise do Paraná – 1970- 2005**. Dissertação, IE - Unicamp, Campinas 2008.
- IPARDES. **Indicadores Intrametropolitanos, diferenças socioespaciais na Região Metropolitana de Curitiba**. IPARDES: Curitiba, 2005.
- MARICATO, Ermínia. **Indústria da Construção e Política Habitacional**. Tese, FAU - USP, São Paulo 1984.
- MEIRINHO, Bruno César Deschamps. **“Linha Verde” - A urbanização da BR 116/476 no trecho da cidade de Curitiba**. (Ainda não Publicado).
- MOURA, Rosa. **Arranjos Urbanos-Regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba**. Tese de Doutorado, Pós-graduação em Geografia. UFPR Curitiba, 2009.
- MOURA, Moura e KLEINKE, Maria. **Espacialidades de Concentração na Rede Urbana da Região Sul**. RPD: IPARDES jan/abr, Curitiba 1999.
- NEVES, Lafaiete Santos. **Concessão e permissão: transformações no modelo de delegação do transporte coletivo de Curitiba e seus impactos financeiros**. Revista: RMC em Debate - SENGE-PR, Curitiba 2008
- NOJIMA, Daniel; MOURA, Rosa; SILVA, Sandra. **Dinâmica Recente da Economia e Transformações na configuração Espacial da Região Metropolitana de Curitiba**. IPARDES, Curitiba 2004.
- PHHIS. **Plano Municipal de Habitação e Habitação de Interesse Social**. Prefeitura Municipal, IPPUC e COHAB-CT, Curitiba 2008.
- PLANMOB. **Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado**. Prefeitura Municipal, IPPUC e COHAB-CT, Curitiba 2008.
- SÁNCHEZ, Fernanda. **Cidade Espetáculo: Política, Planejamento e City Marketing**. Editora Palavra, Curitiba 1997.
- OLIVEIRA, Dennison. **Curitiba e o Mito da Cidade Modelo**. Editora UFPR, Curitiba 2000.
- VAINER, Carlos. **Pátria, empresa e mercadoria – Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano**. In. A cidade do Pensamento Único. Editora Vozes, Petrópolis 2000.

ⁱ O trabalho de Oliveira (2000) mostra a história deste planejamento, as estruturas de política urbana que se formam e a benefício de quais interesses particulares.

ⁱⁱ O conceito de arrebentação urbana foi utilizado na dissertação de mestrado (BORGES 2009, p. 4) para expressar a reprodução da ilegalidade, irregularidade e inadequação de espaços da cidade.

ⁱⁱⁱ Pra maiores detalhes, ver trabalho do IPARDES (2005) sobre a RMC.

^{iv} Ver os trabalhos de Camargos (1993) e de Maricato (1984) que trazem importantes fatos e informações sobre a construção e a política pública no Brasil.

^v Contribuição do estudo de Funari (2008, p. 77-78 apud LEÃO 1986).

-
- ^{vi} A concentração funcional de centros urbanos, ao longo de rodovias, ao estruturar uma rede de cidades, consolidou Curitiba como a metrópole paranaense, compondo em sua aglomeração um conjunto de municípios nos quais se concentram população, riqueza e conhecimento (MOURA 2009, p. 151).
- ^{vii} Importante constatação do trabalho de Nojima (et al 2004, p. 8-10).
- ^{viii} Informações retiradas do IPEAdata, em 2009, Contas Regionais.
- ^{ix} Esta discussão é apresentada em maiores detalhes no trabalho de Borges (2009, p. 67-69).
- ^x Os dados que sustentam esta conclusão podem ser vistos em Borges (2009, p. 52-53).
- ^{xi} Estas informações podem ser encontradas elaboradas na dissertação de Borges (2009, p. 68-69).
- ^{xii} Como mostra o trabalho de Oliveira (2000).
- ^{xiii} Como mostra Vainer (2000, p. 96), na visão empresarial “*o debate sobre as prioridades e o projeto de cidade não tem nada a ver com o debate acerca da natureza, prioridades e projeto de sociedade!*”.
- ^{xiv} Apreendido do trabalho de Sánchez (1997, p. 87).
- ^{xv} Relevante contribuição de Albuquerque (2008, p. 117).
- ^{xvi} Com desfavelamento, se quer dizer a remoção dos moradores de favelas ou de ocupações sub-normais.
- ^{xvii} Constatação fundamental de Neves (NEVES 2009, p. 25-26).
- ^{xviii} Idéia incorporada do estudo de Bega (1999, p. 39).
- ^{xix} Outra importante conclusão do estudo de Albuquerque (2008, p. 48).
- ^{xx} “A Capacidade de Investimento – CI - relaciona o excedente de Recursos Próprios – RP (constituído por Receitas de Contribuições, Atividades Econômicas, Transferências do Estado (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS e Fundo e Participação Municipal – FPM) e Tributárias), depois de descontadas as Despesas Inadiáveis – DI (com Pessoal, Encargos Sociais, Juros e Encargos da Dívida), ao total das Receitas Correntes – RC. Fórmula da Capacidade de Investimento: $CI = (RP-DI) / RC$ ” (BORGES 2009, p. 77).
- ^{xxi} Ver em Secretaria de Finanças, Informações e Orçamento (acessado em 08/2008).
- ^{xxii} A apresentação dos dados e a discussão aqui apresentada podem ser encontradas, com mais detalhes, no trabalho de dissertação de mestrado (BORGES 2009).
- ^{xxiii} Conforme o sítio da Secretaria de Finanças, no tópico Informações e Orçamento, acessado em 08/2008.
- ^{xxiv} Isso pode ser visto no trabalho de Neves (2009, p. 26).
- ^{xxv} Na dissertação de mestrado (BORGES 2009), ficou evidente a falta de informações sobre o sistema de transporte coletivo de Curitiba, pois não existiam no sítio da Prefeitura, Planos e Diagnósticos disponíveis, inclusive no Plano Municipal de Mobilidade e Transporte Integrado (PLANMOB), dados básicos como: i) histórico da quantidade de passageiros, detalhamento das despesas, projetos e atividades.
- ^{xxvi} O estudo de Oliveira (2000, p.149-152) mostra como o sindicato consegue realizar seus interesses através da ação do executivo e legislativo.
- ^{xxvii} No artigo BORGES (2008, p. 10) há a análise da evolução da tarifa e despesa do transporte coletivo.
- ^{xxviii} Os dados do PHHIS estão tabulados no trabalho de Borges (2009, p. 99).
- ^{xxix} Como conta Meirinho (2008, p.2).
- ^{xxx} O Mapa 1 foi construído com informações do Plano Municipal de Habitação (PHHIS), elaborado pelo IPPUC e COHAB-CT, além de dados da SMOP e COHAB-CT sobre as obras públicas.
- ^{xxxi} O Mapa 2 foi elaborado a partir das informações dos mapas oficiais do planejamento urbano do IPPUC e dos valores realizados e certificados em cartórios, segundo registro do SECOVI.
- ^{xxxii} Os dados do PHHIS mostram que existe área disponível para a habitação de interesse social na parte central da cidade, suficiente para suprir o déficit habitacional de Curitiba, sem expulsar a população para áreas pobres da RMC. Essa discussão pode ser encontrada com detalhes em (BORGES 2009, p. 98-112).