

MRIT

Rede Integrada Metropolitana de Trabalho

Doacir Gonçalves de Quadros

Mestrando em Sociologia pela Universidade Federal do Paraná

E-mail: *dgquadros@uol.com.br*

Letícia Clément Figueira Moutinho

Mestranda em Sociologia pela Universidade Federal do Paraná

E-mail: *lmoutinho@hotmail.com*

Fernando Kulaitis

Mestrando em Sociologia pela Universidade Federal do Paraná

E-mail: *fkulaitis@hotmail.com*

Resumo

O presente artigo analisa uma dimensão particular do espaço urbano percebida em relações socioeconômicas e espaciais referentes à população de baixa renda de Curitiba e sua Região Metropolitana. Percebendo os mecanismos da relação estabelecida entre essa população, em particular da RMC, e a capital, discutimos a Rede Integrada de Transporte Metropolitano como elemento fundamental para a dinâmica urbana a partir da relação entre equipamentos coletivos, trabalhadores, emprego e ações do Estado. A partir da constatação da concentração de atividades produtoras e geradoras de emprego em Curitiba e da oferta de terras a menor valor na Região Metropolitana podemos analisar as relações de produção como elemento privilegiado do meio urbano em que se evidencia um processo de exclusão social e integração de mão-de-obra.

Palavras-chave: sistema de transporte coletivo; periferização urbana; relações de trabalho

Estudando as condições de sobrevivência dos moradores da Região Metropolitana de São Paulo, na década de 70, Lúcio Kowarick (2000) contribui com conceitos relevantes para o estudo das grandes metrópoles. Em seu trabalho, observa o processo de intensificação da pobreza e das precárias condições de sobrevivência enfrentadas pelos moradores das periferias das grandes cidades, conseqüência da grande crise econômica ocorrida entre 1981-1983. A crise econômica trouxe também outras conseqüências para a população, como a diminuição da capacidade de consumo, o aumento da violência e a desorganização da estrutura familiar.

Da análise das condições de vida da população da região da Grande São Paulo desenvolve-se o conceito de espoliação urbana que “é a somatória de extorsões que se opera pela inexistência ou precariedade de serviços¹ de consumo coletivo, que juntamente ao acesso à terra e à moradia apresentam-se como socialmente necessários para a reprodução da força de trabalho e aguçam ainda mais a dilapidação decorrente da exploração do trabalho” (KOWARICK, 2000, p.22). Este último elemento, o da dilapidação da força de trabalho, refere-se fortemente à questão da reserva de mão-de-obra.² Queremos destacar desse conceito as situações que apontam para as extorsões sofridas

¹ Seguindo a mesma orientação, podemos entender que os serviços de consumo coletivo são aqueles que visam o acesso a bens (materiais e estruturais), ao mesmo tempo utilizados e produzidos coletivamente. Ou seja, não somente tais serviços são consumidos coletivamente, como possuem como característica essencial o fato de ser impossível de serem produzidos individualmente, devido ao seu grau de complexidade. É o caso das estradas como bem e o sistema de transporte como serviço. É o que de fato convencionou-se chamar de infraestrutura urbana. Na nossa forma de análise, é essencial percebermos que aqueles trabalhadores reconhecidos como elementos constituintes da produção de um determinado bem de consumo coletivo não tenham acesso a ele como consumidores, ou o tenham de forma muito precária.

² Como indica Licia do Prado Valladares no Prefácio de “Escritos Urbanos” (KOWARICK, 2000), a questão da dilapidação da força de trabalho foi redefinida no conceito de espoliação urbana, pois Kowarick acolheu as críticas feitas ao determinismo macroestrutural que instaurou-se na sociologia marxista nos anos 80, possibilitando, dessa forma, repensar a análise dos movimentos sociais - outro grande foco do autor - não mais por determinações macroestruturais mas sim uma análise *por dentro* dos movimentos sociais.

pelos trabalhadores urbanos no campo do trabalho. Essas extorsões estão diretamente relacionadas à precariedade dos equipamentos de consumo coletivo e dificuldade de acesso à terra e moradia.

Do ponto de vista sociológico, uma interpretação pertinente sobre o Estado Moderno é analisá-lo como uma empresa. Neste sentido o empreendimento estatal, como gerenciador da organização social constituída sobre um determinado território, adquire o seu domínio efetivo sobre tal organização a partir da sua direção política e administrativa. Restringindo nossa explicação somente à direção administrativa, verificamos que ela se executa em âmbito nacional ou municipal e sua gestão caberia ao funcionalismo burocrático estatal, ou seja “estes decidem sobre todas as necessidades e reclamações da vida cotidiana” (WEBER, 1999, p.529) decorrentes da transformação das cidades em metrópoles. Portanto, por um lado, a interpretação sociológica que propomos permite atribuir ao Estado moderno, no sentido histórico, o papel de agente elaborador de políticas públicas quando o mercado não se mostra eficaz para atender as reivindicações presentes no espaço urbano, e, por outro lado, tanto a metrópole como o Estado Moderno, que nos referiremos daqui em diante como Estado, formam o pressuposto do fenômeno moderno caracterizado como capitalismo.

O papel histórico do Estado que vimos acima suscitou no Brasil, nas última três décadas do século XX, diversos estudos sobre a urbanização e seus processos. Estes estudos contribuíram para o aperfeiçoamento investigativo da sociologia urbana no país. Observamos, por exemplo, a partir das investigações sobre o uso do solo urbano, que no Brasil com a rápida expansão de sua produção e de sua população nas áreas urbanas, houve um aumento da necessidade de elaborar políticas públicas para o atendimento das reivindicações por demandas de serviços coletivos e políticas fundiárias. Entretanto, também verifica-se que as ações do Estado têm-se mostrado incapazes e ineficazes na intervenção contra os mecanismos de valorização da terra, produzindo irracionalidades na ocupação do solo urbano.

De acordo com Luiz César Ribeiro (1982), é superficial a idéia de que o mercado de terras é o principal instrumento gerador dos problemas urbanos, pois remete a questão a uma determinação econômica. O

correto, nessa perspectiva, é observar que a terra é um bem não-produzido, que não tem valor em si, mas sim adquire um preço. Os preços fundiários são formados a partir da hierarquia de preços criada pelas várias demandas dos agentes capitalistas - proprietário fundiário, empreendedor de loteamentos, capital imobiliário, corretor, compradores e Estado - que valorizam seus capitais por intermédio da utilização e da transformação do uso do solo urbano. "Isso significa dizer que a compreensão dos mecanismos de formação dos preços da terra, bem como os efeitos destes sobre a configuração espacial das cidades, passam, necessariamente, pela análise das relações entre a valorização dos capitais e o uso do solo" (RIBEIRO, 1982, p.33). Portanto, se colocarmos o mercado imobiliário e o mercado de terras como foco central na análise teremos o espaço urbano, entendido como um espaço construído, com função central no processo de acumulação do capital.

Na cidade de Curitiba e RMC as dificuldades de acesso à terra estão relacionadas, mas não determinadas, a um forte aumento populacional que pode ser atribuído, em um primeiro momento, à expulsão do campo, que configuram as migrações, ou o chamado êxodo rural. Este fenômeno foi, enfaticamente entre 1960-80, objeto de preocupação e análise de profissionais - principalmente economistas, geógrafos e sociólogos. Destas migrações do rural para o urbano somam-se as migrações ocorridas, no Paraná, que partem de áreas urbanas incipientes do interior com destino à capital.

Como indica estudo do CODESUL (1979), ainda no período entre 1970-1976, o primeiro local pretendido para fixação dos migrantes era a cidade de Curitiba. Porém, a capital não se mostrava mais acessível para uma grande parcela da população, incluindo não só os migrantes, mas também os nativos. Tal fato deixa claro que a questão da não-fixação na cidade não pode ser analisado apenas em seu aspecto regional: a questão envolve sua estrutura organizacional, no que se refere tanto ao capital como às ações do Estado. Ou seja, a acessibilidade transcende a origem espacial dos indivíduos e torna-se apenas uma variável, dentre outras, que determinam o local de fixação no espaço urbano.

É nesse sentido que indicamos um segundo momento na questão da dificuldade de acesso à terra, o que está diretamente relacionado à moradia, caracterizado pelo processo de exclusão social que acontece

a partir da cidade de Curitiba. Esse segundo momento nos interessa mais nesse instante, pois tratamos de algumas questões referentes ao meio-urbano, embora, como já deixamos implícito, este meio esteja articulado com o meio rural e a problemática maior da população, espaço e economia brasileira. É preciso perceber, ainda, que os momentos que indicamos fazem parte de um mesmo processo de mobilidade populacional e social, sendo assim concomitantes.

Como afirma Kleinke e Deschamps (1999), a relação de fluxos migratórios entre núcleos urbanos indica 54,4% da trajetória dos migrantes do Paraná entre 1991-96, índice elevado em comparação com as migrações de origem rural e destino urbano, que representavam 24,7%. Que essas pessoas concentram-se fortemente na RMC já é fato bastante conhecido, que, muitas vezes só aparece nas ilustrações da chamada “evolução da mancha urbana”.

É preciso destacar, ainda, que “a aglomeração formada por Curitiba e municípios adjacentes que integram a mancha contígua de ocupação (Almirante Tamandaré, Araucária, Campo Largo, Colombo, Mandirituba, Fazenda Rio Grande, Piraquara, Pinhais e São José dos Pinhais) recebe 82% dos deslocamentos que ocorrem dentro da própria mesorregião, enquanto que, do total das pessoas que chegam à Metropolitana vindas do interior do Estado, a grande maioria (91%) fixa residência nos municípios da aglomeração.” (KLEINKE; DESCHAMPS, 1999). É nesse mesmo sentido que podemos considerar a expulsão social tendo Curitiba como origem e a RMC como destino. Em relação ao processo de expulsão podem-se analisar vários fatores que permaneciam as leis dos planos diretores, do zoneamento e uso do solo e até mesmo do aumento do custo de vida. Esses fatores vão criando, a longo prazo, um processo de periferização tão grande que acaba em expulsão de famílias inteiras da cidade.

Do aumento de custo de vida queremos destacar o fator moradia, que está diretamente associado ao uso do solo, envolvendo não apenas a edificação em si, mas também o local e os equipamentos de consumo existentes na região em que está edificada. É recorrente que as famílias morem como inquilinos e através de diversos anos passem por diversos bairros da periferia de Curitiba em busca de aluguéis mais baixos. A participação do Estado na formação de loteamentos periféricos é

bastante importante, pois financia, implanta e atua como gestor dos bens e consumos coletivos. Mesmo em busca de um aluguel mais acessível, geralmente esse custo fica fora do orçamento familiar e, sendo assim, o próximo local de moradia é procurado, geralmente, na RMC. Muitas famílias conseguem até mesmo comprar seus terrenos. Porém, geralmente os terrenos mais baratos são ilegais, muitas vezes localizados em áreas de mananciais. As periferias se tornam, portanto, resultado da superexploração da atividade produtiva somada à espoliação urbana.

Nesse mesmo sentido, mas com suas particularidades, ao estudar as moradias na Região Metropolitana de São Paulo, Kowarick (1979, p.37).aponta a dificuldade de residir na cidade de São Paulo, especialmente no Centro, por conta da especulação imobiliária. A solução para os trabalhadores é comprar terrenos na Região Metropolitana e iniciar um processo de autoconstrução de sua moradia. As áreas ocupadas pelos trabalhadores necessitam de equipamentos coletivos que lhes forneçam acesso à cidade de São Paulo, onde trabalham. Ao mesmo tempo que esse processo gera enormes custos de urbanização, também contribui para a expansão da cidade. Na análise de Kowarick, o sistema de transporte é o equipamento coletivo crucial nesse processo de expansão, pois é um elemento básico na reprodução da força de trabalho. Na forma como analisamos, o sistema de transporte tem um importante papel na “fixação habitacional da classe trabalhadora criando, através dos fluxos da especulação imobiliária, as periferias”.

Delineamos a questão da seguinte forma: no caso de Curitiba em sua relação com a RMC, procuramos analisar como a Rede Integrada de Transporte Metropolitano – MRIT, também se apresenta como fundamental para a dinâmica urbana a partir da relação entre equipamentos coletivos, trabalhadores, emprego e Estado. A configuração desse processo está ligada também ao fenômeno de crescimento da população urbana no Estado, como apontamos anteriormente, e o processo de transformação da cidade de Curitiba, que atinge patamar de metrópole regional na década de 90, resultando em efeitos como “um padrão de consumo e de comportamento cosmopolitas, demanda crescente e mais complexa por serviços e infra-estrutura urbanas e, obviamente, a face mais perversa de todo o crescimento urbano acelerado: o surgimento de

uma 'população extremamente pobre'" (BEGA, 1999, p.37). Nesse sentido, torna-se clara a dependência, dessa população, que se concentra na RMC, da instalação de equipamentos coletivos que são necessários para o deslocamento até Curitiba. Acreditamos que a implantação da MRIT corrobora o desenvolvimento do espaço urbano submetido à lógica capitalista. Em Curitiba observa-se que quanto maior a ampliação da MRIT maior é a integração de trabalhadores à cidade apenas como mão-de-obra e a intensificação do processo de periferização e exclusão social.

Partindo do estudo das condições de sobrevivência dos moradores da Região Metropolitana de São Paulo feita por Kowarick (1979), podemos perceber, no caso da Região Metropolitana de Curitiba, o processo de espoliação urbana sendo dinamizado pela periferização da população. Os elementos constituintes dessa dinâmica envolvem as ações do Estado, principalmente na questão do planejamento urbano. É nesse sentido que entendemos a MRIT: como parte integrante do processo de espoliação urbana em Curitiba, que por sua vez é um elemento que contribui para a dinâmica do meio urbano realizando o deslocamento de mão-de-obra da Região Metropolitana para a capital.

Essa configuração já era apontada em análises realizadas entre 1970 e 1980, que indicavam que "Curitiba não arca com a fixação da população de mais baixa renda, embora grande parte dela se vincule à capital como mão-de-obra barata. Para cidade-núcleo, o ingresso de migrantes na região é altamente vantajoso, pois significa colocar à disposição do processo produtivo local maior número de braços para o trabalho." (CODESUL, 1979, p.167)

A intervenção estatal com suas políticas de urbanização em âmbito municipal se torna importante nesta configuração. Isto porque a urbanização da cidade desempenha um papel central no desenvolvimento do capitalismo, o que de fato comprova-se pela análise do solo urbano. A urbanização, nesta perspectiva, contribui para multiplicação da potência mecânica do trabalho na unidade de produção e de reprodução. Partimos do pressuposto de que a cidade capitalista tem como característica, em sua análise, a concentração crescente dos meios de consumo coletivos que criam um modo de vida ou civilização urbana. E por outro lado o modo de aglomeração

específico do conjunto dos meios de reprodução (capital e força de trabalho) que se colocam cada vez mais como determinantes do desenvolvimento econômico (LOJKINE, 1979).

É com base nessa perspectiva que destacamos o espaço da moradia como um elemento fundamental de análise. Vetter e Massena (1982) entendem que uma teoria de causação circular seria mais apropriada para a análise dos impactos distributivos dos investimentos e da intervenção do Estado na cidade capitalista por intermédio da “renovação urbana”, pois não haveria uma determinação econômica em última instância, mas sim um conjunto de ações que perpassam pelas atividades do Estado. Esta teoria pretende analisar de uma forma mais adequada o efeito das ações do Estado sobre a segregação residencial e a influência dessa segregação sobre a alocação de recursos pelo Estado em períodos subsequentes. “Essa segregação residencial significa altas concentrações espaciais de poder político e econômico” (VETTER; MASSENA, 1982, p.52), isto porque as áreas em que residem famílias com níveis de rendimento mais altos tendem a receber, em termos proporcionais, mais benefícios líquidos das ações do Estado.

Como percebemos, esta teoria permite avaliar os aspectos econômicos do processo de apropriação das ações do Estado destacando a importância do poder político dos diferentes grupos competindo pelos benefícios dos investimentos do Estado. Destaca também o papel do espaço enquanto variável importante nesse processo de apropriação. E coloca as tentativas dos diferentes agentes de internalizar os benefícios gerados pela atuação do Estado como força principal na estruturação do espaço urbano:

No caso do Brasil, onde a distribuição de poder econômico e político é muito desigual, um dos resultados desse processo de causação circular é que os menos privilegiados acabam morando na periferia geralmente menos bem dotada de infra-estrutura e de outros serviços coletivos, enquanto os grupos mais privilegiados se situam em áreas com melhores níveis de consumo coletivo (VETTER; MASSENA, 1982, p.70).

Consequentemente, observa-se que o Estado desempenha papel central na determinação das demandas pelo uso de cada área específica

do solo urbano, bem como do seu preço, de modo que sempre que o Estado coloca numa zona qualquer da cidade um serviço público, ele desvia para esta zona demandas de empresas e moradores que anteriormente, devido à falta do serviço em questão, davam preferência a outras localizações. Como vimos, nesse mercado imobiliário, quando se aumenta a demanda, aumenta-se o preço da mercadoria. Portanto, a elevação do preço dos imóveis pode deslocar os moradores antigos e pobres, de um certo espaço da cidade e, assim, o novo serviço vai servir aos novos moradores, de melhor poder aquisitivo, e aos especuladores (SINGER, 1979). Com base nessa perspectiva, ao estudarmos o mapa da distribuição dos serviços urbanos de responsabilidade do Estado no território da cidade podemos verificar que tais serviços públicos se encontram à disposição dos agentes com maior poder político e econômico. E o agente central desta distribuição desigual dos serviços urbanos é o mercado imobiliário.

Por outro lado, verificamos que o deslocamento dos moradores antigos implica em maior distanciamento do local de trabalho, pagamento de aluguel e perda das relações de vizinhança. Mais uma vez evidencia-se a importância do sistema de transporte coletivo, muitas vezes o único equipamento de consumo coletivo com que contam os trabalhadores. Nesse sentido, ele não é benéfico aos trabalhadores e sim útil à atividade de produção. E então tem-se no Estado o provedor de uma Rede Integrada de Transporte Metropolitano fundamental para as relações de produção no espaço urbano.

Tendo como referência esse processo, podemos perceber alguns dados referentes à RMC. Rosa Moura e Clóvis Ultramarini (1994, p.5) descrevem a trajetória da população dos municípios da RMC desde 1950 até 1980, indicando que, no período de 1970-80; “foi a região que apresentou maiores índices de crescimento populacional, ao se comparar com as demais Regiões Metropolitanas brasileiras, e mesmo com o próprio país.” O índice de crescimento correspondia a 5,78% ao ano. No período de 1950 a 1980 a população da RMC cresceu de 317.442 para 1.440.626 habitantes. Os municípios que apresentaram crescimento acima da média foram Colombo, Piraquara, Almirante Tamandaré, Araucária e São José dos Pinhais, isto porque “esse crescimento localizado resulta do adensamento da ocupação de Curitiba e seu

extravasamento sobre municípios vizinhos, em continuidade do mesmo processo” (MOURA; ULTRAMARI, 1994, p.7).

A intensidade e o direcionamento do processo de ocupação do espaço metropolitano deve-se a dois elementos. O primeiro está ligado à presença de atividades produtoras e geradoras de empregos, concentradas principalmente em Curitiba mas ocorrendo também, em menor escala, em Araucária, São José dos Pinhais e Rio Branco do Sul. O segundo elemento está ligado ao custo da terra, pois estes municípios oferecem terras a menor valor com relação a Curitiba. Tais fatores não indicariam dados tão relevantes se analisados isoladamente. É preciso relacioná-los à acessibilidade ao pólo pelo sistema de transporte coletivo, o que garante a moradia à parte da população economicamente ligada às atividades dos setores secundário e terciário encontrados em Curitiba.

Moura e Ultramari (1994) apontam o fenômeno de periferização como traço da metropolização de Curitiba, o qual se dá pela criação de periferias em uma faixa extrema e ligada ao pólo, abrangendo áreas dos municípios vizinhos. Estes pontos correspondem à retrospectiva demográfica da RMC. Realizam também a simulação de tendências e estimativas desse processo, tendo como objetivo colocar tais perspectivas de análise do espaço urbano como necessárias para o planejador estabelecer, cautelosamente, diretrizes e políticas urbanas que venham fundamentar-se em prospectivas populacionais que podem ser incompatíveis com as reais tendências de transformação do espaço.

Percebemos uma real tendência de transformação do espaço ao associarmos o fenômeno da periferização e a questão do planejamento urbano ao conceito de espoliação urbana, desenvolvido por Kowarick (1979), como a ausência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se mostram socialmente necessários à reprodução urbana dos trabalhadores. Devemos associar também a questão da subcidadania que impulsiona a mais valia absoluta urbana e fundamenta o controle social através da representação da ordem, inspecionando a vida privada das pessoas como transeuntes e moradores. Verificamos que a ocupação periférica mais intensa, dentro desta perspectiva, está situada em áreas menos urbanizadas em torno da capital, seja por causa do custo da terra ou seja devido à dificuldade para construir em Curitiba a casa própria, símbolo de uma das necessidades básicas para uma

melhor condição de vida. Ou seja, é preciso considerar diversos elementos constituintes do espaço urbano para podermos verificar quais as suas tendências de transformação. O espaço urbano não corresponde somente ao espaço físico, mas também à dimensão do trabalho, das representações e do Estado, entre outras.

Kowarick aponta também uma outra via desse fenômeno urbano: “este processo, conjugado com o deslocamento dos empregos industriais para fora do município da capital, drenou parte da migração para outras áreas da metrópole.” (KOWARICK, 2000, p.44) Em Curitiba e RMC esse processo pode ser melhor visualizado a partir de 1970, principalmente na região que compreende São José dos Pinhais, Pinhais e Piraquara, que proporcionaram fortes faixas de adensamento ligadas a Curitiba. Mas também houve deslocamento do crescimento populacional como consequência da criação das áreas industriais de Curitiba e Araucária, que por definição são regiões periféricas.

Porém, no decorrer do desenvolvimento, esta aceleração do padrão periférico de crescimento urbano converge com a alteração do sistema de transporte, a MRIT, como podemos ver no informativo sobre a RMC divulgado pela Fundação Pedroso Horta, em março de 1997: “o grau de dependência de cada município metropolitano em relação a Curitiba (Pólo concentrador de atividades econômicas e emprego) foi avaliado com base na relação entre a demanda de passageiros e a população de cada município. Pode-se observar quais eram os municípios com maior dependência sócio-econômica da capital” (FUNDAÇÃO PEDROSO HORTA, 1997, p.22).

Se analisarmos essa alteração e relacionarmos esse processo de acordo com o interesse de um capitalismo predatório intrínseco e não simplesmente como uma relação de dependência entre a RMC e a capital, veremos que o importante é unir os locais de emprego às moradias construídas em terrenos destituídos de benfeitorias, locais em que estão os trabalhadores que oferecem a mão-de-obra barata (KOWARICK, 2000). Além disso, configuram-se excelentes lucros imobiliários a partir da venda desses terrenos. Assim, as áreas mais próximas aos centros com equipamentos urbanos são liberadas para fins especulativos, formando os “vazios urbanos” que mais cedo ou mais tarde acabam por receber incrementos de serviços e infra-estrutura geradas

freqüentemente pelo poder público e destinadas à população de maior poder aquisitivo. Podemos perceber, então, que essa modalidade de produção de espaço gera extensa especulação imobiliária acompanhada da segregação sócio-espacial.

É interessante frisar que, para Kowarick, o processo de periferização (em São Paulo) só foi possível porque existia um meio de transporte coletivo - o ônibus que substituiu o bonde a partir de 1940 - que alcançava maiores extensões de percurso e dessa forma podia atingir e, ao mesmo tempo, possibilitar a formação de terras habitáveis "unindo casas autoconstruídas nas periferias destituídas de infraestrutura aos locais de emprego" (KOWARICK, 2000, p.27). Desta forma, o sistema de transporte coletivo não cumpre apenas sua função de deslocamento da população, mas também serve diretamente aos interesses dos empregadores e do capital imobiliário, fazendo a ligação entre o local de trabalho e o local de moradia. Nesse sentido, podemos perceber que a MRIT, como política pública e equipamento de consumo coletivo, colabora para uma situação de transporte de mão-de-obra para Curitiba, priorizando a atividade produtiva, deixando de lado o espaço do tempo livre, destinado ao lazer, ao descanso e ao bem-estar.

Os municípios integrados a MRIT até 1996 eram: Araucária, Almirante Tamandaré, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais e São José dos Pinhais (IPPUC, 1999). Comparando a soma da população total desses municípios em 1996 - 706.433 habitantes - com o fluxo médio diário de passageiros da MRIT no mesmo período - 118.750 passageiros pagantes nas catracas de terminais e ônibus (URBS, 2000) - podemos perceber que 17 % dessa população desloca-se diariamente para Curitiba. Porém, se considerarmos a média diária de passageiros transportados - 221.111 passageiros - a porcentagem de deslocamento eleva-se para 31%.

Esses dados de transporte de passageiros foram levantados em relação aos dias úteis, ou seja, dias de trabalho. Portanto, presume-se que tal deslocamento é principalmente para o local de trabalho ou em busca de emprego. Entretanto, devido à falta de equipamentos coletivos nesses municípios, é possível que uma parte desse deslocamento seja para usufruir dos equipamentos coletivos disponíveis na cidade de Curitiba, como, por exemplo, lazer, educação, saúde, comércio e outros. Nesse sentido, seria

possível, em outro momento, verificar como esse deslocamento pode aumentar a geração de recursos fiscais para a capital ao mesmo tempo que diminui a arrecadação dos municípios integrados da RMC.

Só recentemente, no final do mês de novembro de 2000, os usuários das linhas de ônibus de Piraquara passaram a utilizar a MRIT. A mudança marca a conclusão da segunda etapa de obras do novo Terminal de Pinhais. Com isso, Piraquara, que ainda estava parcialmente integrada, torna-se totalmente integrada à MRIT (CURITIBA, 2000).

Considerando a integração dos municípios relacionados anteriormente (Araucária, Almirante Tamandaré, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais e São José dos Pinhais) e comparando a soma da população total desses municípios em 2000 - 849.240 habitantes (IBGE, 2002) - com o fluxo médio diário de passageiros da MRIT no mesmo período - 164.713 passageiros pagantes nas catracas de terminais e ônibus (URBS, 2000) - a taxa de deslocamento que era de 17% elevou-se para 19,4%, o que significa um aumento real de 14,12%. Na mesma perspectiva, se considerarmos a média diária de passageiros transportados em 2000 - 308.518 passageiros (URBS, 2000) - a porcentagem de deslocamento que em 1996 era de 31% elevou-se para 36,5%, representando um aumento real de 17,74%.

Devemos considerar outro lado da questão, ou seja, tanto as localidades de municípios integrados como os municípios que não usufruem da integração do transporte coletivo. Dessa forma podemos explicitar de forma comparativa os mecanismos da estreita relação da MRIT entre o local de moradia afastado da capital e o local de trabalho. Este fato contribui para a segregação sócio-espacial e econômica ao mesmo tempo que reforça a falta de infra-estrutura dos municípios da RMC.

Com base em matéria jornalística de Aragão (2001) temos uma ilustração da situação de pessoas que não conseguem emprego em Curitiba, pois moram em municípios ou localidades não atendidas pela MRIT. Na análise dessa reportagem verificamos que custos elevados em transporte coletivo e o tempo de deslocamento são fatores determinantes para a contratação de um trabalhador. Se esse indivíduo reside em uma localidade não atendida pela MRIT, seus gastos e tempo com deslocamento para Curitiba tornam-se bastante elevados em comparação com o indivíduo que utiliza da integração metropolitana.

Com origem em diversos pontos da RMC, as linhas metropolitanas não- integradas têm destino concentrado no centro de Curitiba, principalmente no Terminal Guadalupe, Avenida Cândido de Abreu e Praça 19 de Dezembro. Uma vez desembarcados na capital, esses trabalhadores provenientes da RMC podem usufruir do Sistema Integrado de Transporte, mediante pagamento de mais uma tarifa, para chegar ao local de trabalho.

O fato de que o empregador dá preferência de contratação ao trabalhador que lhe despende menor custo de deslocamento já é bastante conhecido. É preciso então perceber na dimensão das relações de produção o lado do empregador³. Desde que esta categoria assume parte da responsabilidade econômica pelo transporte de seus empregados, não podemos considerar que a MRIT seja um benefício direto ao trabalhador, mas sim ao empregador. Seus benefícios são diretos, de forma mais abrangente, em relação ao menor custo do empregado, mas também em minúcias que muitas vezes parecem sem importância, como o maior cumprimento de horário do início de expediente no trabalho. Para o trabalhador, usufruir da MRIT é um benefício indireto em vista de sua necessidade de trabalhar para sobreviver. Ao oferecer sua mão- de- obra, o trabalhador é qualificado não só pela sua especialização, em maior ou menor grau, como também pelo custo de seu deslocamento casa-trabalho. Ou seja, o trabalhador que pode usufruir da MRIT é considerado melhor qualificado para obtenção e manutenção de um emprego na capital.

Trabalho, gestão e representações

De acordo com os órgãos oficiais, as considerações sobre a Região Metropolitana de Curitiba evidenciavam-se em uma análise que considerava as altas taxas de urbanização de áreas subdesenvolvidas

3 Consideramos como "empregador" uma categoria social que não se restringe apenas aos industriais, que compram uma vasta mão-de-obra, mas também pequenos empresários, empregadores de terceirização do setor de serviços e até mesmo os condomínios que contratam seguranças, porteiros e mão-de-obra para serviços gerais, como limpeza e conservação de jardins.

criando distorções entre cidades maiores e menores e entre áreas urbanas e rurais. De acordo com o Plano de Desenvolvimento Integrado – Organização Espacial, realizado pela Coordenação de Região Metropolitana de Curitiba – COMEC, os problemas relativos à Região Metropolitana de Curitiba - RMC, bem como as estratégias para os resolver, giravam em torno do ordenamento do uso do solo, da otimização das condições de bem-estar da população e de desenvolvimento a longo prazo (COMEC, [198-]).

Ainda no âmbito oficial, as regiões metropolitanas caracterizam-se pela forte urbanização de diferentes centros locais ligados intimamente a uma metrópole pólo. Tais regiões exigem análises mais aprofundadas quando começam a concentrar alta densidade de população (COMEC, [198-]). Essa alta concentração de pessoas traz problemas relativos à degradação do meio ambiente e da qualidade de vida. Como abordado no tópico anterior, na década de 70, a RMC apresentou dentro do quadro nacional os maiores índices de crescimento populacional, relativamente às outras regiões metropolitanas (MOURA; ULTRAMARI, 1994).

Com essa perspectiva, podemos verificar que as questões levantadas pelos órgãos oficiais giram em torno da articulação entre condições socioambientais, como a relação entre adensamento populacional e preservação ambiental, e socioeconômicas, como a questão do trabalho. Ao considerarmos aqui a MRIT como uma política urbana, podemos analisar de que modo a sua implantação está ligada diretamente à configuração apresentada acima.

Ao serem levantadas tais questões em relação ao espaço urbano, não podemos simplesmente evidenciar os aspectos econômicos e deixar de lado as questões relativas a outras instâncias, como a política e a ideológica. Pode-se entender o sistema urbano como a “articulação específica das instâncias de uma estrutura social no interior de uma unidade (espacial) de reprodução da força de trabalho” (CASTELLS, 1983, p.288). O espaço, dessa forma, é um resultado de práticas sociais que caracterizam a dinâmica de um modelo; porém, com a determinação em última instância do elemento econômico. O espaço é sempre pensado como uma estrutura social que contém, em seu interior, forma, função e significação social. Então, estudar o espaço como expressão de uma

estrutura social significa “estudar sua modelagem pelos elementos do sistema econômico, do sistema político e do sistema ideológico, bem como pelas combinações e práticas sociais que decorrem dele” (CASTELLS, 1983, p.160-161).

É essencialmente no nível econômico, em sentido mais amplo, que figura a determinação do modo de produção capitalista, pois nele estão presentes os meios de produção e a força de trabalho. O elemento da força de trabalho é importante, por enquanto aparece aqui como uma especificidade da cidade: o urbano apresenta-se como o local da concentração e reprodução ampliada da força de trabalho. Os meios de produção aparecem como temas mais regionais, como distribuição das atividades econômicas no espaço. No caso da RMC, verificamos que a MRIT possui oficialmente a proposta de fortalecer os municípios metropolitanos e promover um desenvolvimento descentralizado, diminuindo a dependência da população metropolitana com Curitiba (FUNDAÇÃO PEDROSO HORTA, 1997). Tendo como base o grau de dependência socioeconômica que foi estabelecido na relação entre a demanda de passageiros que se dirigem a Curitiba diariamente e a população de cada município, podemos destacar Almirante Tamandaré e Campo Magro que juntos possuem um índice de mobilidade de 54,95% da soma total de sua população, Colombo, com 52,18% e Piraquara e Pinhais que juntos somam um índice de mobilidade de 63,58% da população total (FUNDAÇÃO PEDROSO HORTA, 1997). Porém, tais índices são levantados em relação à população total de cada município. Como não estão disponíveis os dados relativos a População Economicamente Ativa – PEA, separado por município, não foi possível realizar o cruzamento de tais dados com o índice de mobilidade apresentado. Mas nossa hipótese é a de que, ao cruzarmos esses dados, essa relação seria muito mais próxima.

Dessa forma, a idéia de desenvolvimento, a longo prazo, desses municípios contrasta com a formação das chamadas “cidades-dormitório” que estão articuladas com o processo de ocupação e formação do espaço urbano da RMC. Devemos lembrar que a intensidade desse processo pode ser visto a partir de dois fatores, o primeiro dos quais relacionado à presença de atividades produtivas e geradoras de emprego, principalmente na capital, e ao baixo custo da

terra somado às restrições colocadas pelo planejamento urbano de Curitiba, constatamos que a - além de municípios como Araucária, que possui forte concentração industrial, e São José dos Pinhais, que possui atividades no setor secundário - estes dois fatores evidenciam-se em municípios como Almirante Tamandaré, Colombo e Piraquara, e somam-se à facilidade de acesso a Curitiba “garantindo a moradia a uma faixa de população economicamente ligada às atividades do secundário e terciário concentradas em Curitiba” (MOURA; ULTRAMARI, 1994, p.9).

O caso de Piraquara é exemplar. Abrigando os mananciais de água que abastecem Curitiba, o município possui cerca de 80% de todo seu território como área de preservação ambiental. Este fato impede que ali se estabeleçam indústrias, sendo até mesmo as atividades agrícolas monitoradas pelos órgãos públicos de preservação. Assim, muitos de seus habitantes deslocam-se diariamente para trabalhar, principalmente em Curitiba. As poucas indústrias existentes em Piraquara, que se estabeleceram devido a estratégias da prefeitura, sofrem freqüentes processos judiciais por serem fontes de elementos poluentes (BERTOLDI, 2000). Dessa forma, Piraquara é considerada uma “cidade-dormitório”: distante apenas 22 km de Curitiba (COMEC, 2000) e com o incremento do sistema de transportes, muitos moradores saem de suas casas pela manhã e se dirigem ao trabalho em Curitiba, voltando somente à noite.

Notamos, cada vez de forma mais explícita, a relação entre espaço urbano, reprodução da força de trabalho e emprego. Em Colombo, Piraquara e Almirante Tamandaré, a população urbana, em sua maioria, não vive nas áreas centrais e sim em regiões contíguas a Curitiba (MOURA; ULTRAMARI, 1994). A MRIT estabelece uma conexão que proporciona o deslocamento desses trabalhadores para Curitiba, configurando, dessa forma, a reprodução simples e ampliada da força de trabalho, já que para isso é necessário um conjunto de equipamentos de consumo coletivo que não podem ser produzidos individualmente.

O planejamento aparece também como uma espécie de válvula de escape, visto que Curitiba não possui condições de promover a integração de uma totalidade de serviços públicos junto aos municípios da RMC, mas encarrega-se do fornecimento da estrutura - em forma de planejamento urbano, por exemplo - de alguns equipamentos de

consumo coletivo, como a infra-estrutura viária e de equipamentos de apoio, como terminais e abrigos. Além disso ainda procura manter preservadas as condições ambientais de que necessita, como a captação de água, por exemplo.

Seguindo o exemplo, essas áreas de preservação apresentam uma problemática que se manifesta em duas dimensões: conseqüências para o município e conseqüências para a população. Para o município, a não-industrialização impede que ocorra a promoção de um certo desenvolvimento; além disso impede a arrecadação de mais impostos, o que resulta em baixa receita municipal e geração de empregos. Como já explicitamos, acredita-se que a ação das indústrias pode tornar a água dos mananciais imprópria para o consumo. Todas essas características da cidade estão associadas à necessidade de preservação dos mananciais de água, que garantem aproximadamente 70% do abastecimento de Curitiba.

As alternativas propostas para a região de Piraquara, buscando o aproveitamento da sua condição ambiental socialmente valorizada, e que contrastam diretamente com as áreas de “invasão” apresentadas como “problema” pelos órgãos oficiais, são: o turismo ecológico, o turismo rural, os parques ecológicos, de lazer e SPAs, bem como outros empreendimentos imobiliários que, devido à sua capacidade estrutural, não afetariam o sistema de mananciais. Essas alternativas há muito já estavam sendo discutidas pelos órgãos oficiais, mas agora começam a tomar corpo através do Plano de Desenvolvimento Integrado da RMC-2001, que vem sendo discutido pela COMEC - Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba, desde o segundo semestre de 2000. Sua implantação final está prevista para o ano de 2002.

Encontramos então, no sistema político-institucional, um processo de planificação que garante a reprodução do sistema assegurando os “interesses da classe social dominante e a reprodução estrutural do modo de produção dominante” (CASTELLS, 1983, p.287). Dessa forma, o Estado, aqui figurando na gestão municipal e nos planos de urbanismo, liga-se aos interesses da classe dominante, no sentido da dinamização do modo de produção.

Esse papel acaba por “regular [...] contradições não antagônicas [do sistema] e de reprimir as contradições antagônicas” (CASTELLS,

1983, p.317). O sistema político-institucional ao mesmo tempo que domina e regula, integra e reprime. A integração dos trabalhadores à capital se dá por meio das relações de trabalho. Os trabalhadores, apesar de atuarem diretamente no crescimento e fortalecimento econômico da capital, não são assistidos no que diz respeito às estruturas de saúde, educação e lazer, entre outros equipamentos de consumo coletivo. Ao mesmo tempo que o sistema político-institucional de Curitiba inclui os trabalhadores da RMC como mão-de-obra, os exclui como cidadãos. A maior expressão desse processo é justamente o que estamos analisando: a segregação socioespacial e econômica vivenciada pela população de baixa renda, principalmente entre moradores da RMC.

Em outras palavras, é importante destacar que a análise do deslocamento da população realizado pela MRIT nos permite entender que o sistema de transporte realiza tanto a integração como a exclusão dos moradores da RMC. A integração realiza-se na esfera econômica, uma vez que permite que os trabalhadores façam parte do mercado de força de trabalho pela disponibilização de mão-de-obra através do deslocamento da casa para o trabalho. A exclusão se dá de forma socioespacial, através da expulsão da população de baixa renda da capital, possibilitando que Curitiba garanta níveis econômicos médios e altos às custas das pessoas que se deslocam para a capital e contribuem para seu crescimento econômico.

Não podemos esquecer também do processo de segregação enfrentada pela população da periferia de Curitiba. Se considerarmos que as áreas que compõem a periferia, por um lado, quando beneficiadas pelo Estado provocam maior atração e concentração de moradores de maior poder aquisitivo, por outro, essa concentração de poder aquisitivo atinge as decisões do Estado, uma vez que a instalação de infra-estrutura é financiada pelas tarifas pagas pelos usuários ou pelos impostos cobrados nas áreas beneficiadas. Continuamente, nas áreas em que habitam as populações de maior poder aquisitivo a instalação de infra-estrutura urbana, que vai além do transporte coletivo, freqüentemente se mostra mais viável em termos financeiros.

Como a segregação residencial num período tem grande impacto sobre a ação do Estado nos períodos subsequentes, temos a concentração de maiores benefícios líquidos nas áreas de rendimento

mais alto proporcionando maiores rendimentos das terras fundiárias e o enriquecimento dos proprietários, em especial dos incorporadores. Com base nesse processo, os proprietários moradores de menor rendimento são levados a abandonar a região beneficiada por causa de impostos prediais mais elevados e do aumento de outras despesas.

Na cidade de Curitiba, como vimos, a valorização de determinadas áreas, através da instalação de infra-estrutura, implica na expulsão da população que não tem condições financeiras para acompanhar essa valorização. As vilas e jardins que proliferam nas cidades- dormitórios, como por exemplo Piraquara, são resultados do processo de segregação espacial, configurando espaços ocupados pela população de baixa renda excluída da capital (CODESUL, 1979).

É preciso ainda fazer uma breve consideração em relação ao que podemos chamar de sistema ideológico. Tal sistema indica a organização do espaço marcada por uma rede de signos que tem seus significantes em formas espaciais e os significados nos conteúdos ideológicos (CASTELLS, 1983). No caso de Curitiba, tal configuração é marcante. É recorrente no discurso oficial que o planejamento urbano, e aqui encaixase a MRIT, está diretamente ligado à qualidade de vida dos curitibanos da qual se beneficia também a população da RMC. O sistema de transporte é considerado um dos melhores do mundo e os trabalhadores se beneficiam desse sistema para se deslocar do seu local de moradia para o local de trabalho pagando apenas uma tarifa. Porém, como apontamos anteriormente, esse benefício é apenas indireto.

O sistema ideológico, como aqui apresentamos, não nos permite fazer uma investigação mais profunda sobre o espaço urbano em geral, ou em particular, na relação entre Curitiba, RMC e MRIT. Nesse caso, consideramos relevante trazer as contribuições do trabalho de Fernanda E. S. Garcia (1997) sobre Curitiba e a construção dos mitos de sua imagem. Associando a questão da imagem de cidade- modelo ao elemento ideológico, podemos refletir sobre o discurso oficial produzido que gira em torno do sucesso do planejamento como um produto técnico-racional que, sendo racional, é considerado absolutamente verdadeiro, não deixando margem a outras leituras possíveis. A isso soma-se a idéia da “cidade humana” que esconde e dilui diferenças sociais. O elemento ideológico, como parte da estrutura social, possui

forma, função e significação social que, no caso de Curitiba, “[procura] fazer com que o ponto de vista do grupo dominante apareça para o todo universal como sendo o único racional e portador de valores universais; apresentando, assim, seus interesses como o interesse comum a todos os membros da sociedade.” (GARCIA, 1997, p.29).

São os elementos do discurso oficial acerca do sistema de transporte que colaboram para que os trabalhadores residentes nos municípios não integrados se sintam excluídos do acesso à capital, não participando da “qualidade de vida” curitibana, enquanto os integrados se sintam privilegiados. Como verificamos, essas representações⁴ acerca de benefícios e exclusão estão diretamente estruturadas a elementos da vida cotidiana.

Em outras palavras, a representação do sistema de transporte de Curitiba, percebida pelas linhas do discurso oficial, colabora para que os trabalhadores dos municípios integrados à MRIT sintam-se privilegiados por terem acesso à capital, enquanto os moradores dos demais municípios sintam-se excluídos dos benefícios oferecidos por Curitiba. Ou seja, sentir-se integrado significa sentir-se parte do mercado de trabalho. Essa constatação aponta mais uma vez para o relacionamento estreito entre a MRIT e o mundo do trabalho.

4 Utilizamos o conceito de “representações sociais” em um sentido restrito: como uma forma de conhecimento e construção de uma realidade particular e cotidiana que se apresenta como uma variável dependente dos processos de interdependência entre os indivíduos de uma configuração social específica, em que se leva em conta o equilíbrio instável de poder entre os grupos sociais. Mesmo que tais representações não sejam compartilhadas por toda a sociedade, podemos ainda considerar a conceituação de Jodelet (1989) apud Ferreira (1994, p.12), “une forme de connaissance, socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la construction d’une réalité commune à un ensemble social

Referências

ARAGÃO, Wagner de Alcântara. Usuários têm que pagar mais de uma passagem para chegar à capital. *Gazeta do Povo*, Curitiba, 5 maio 2001. p.16.

BEGA, Maria Tarcisa Silva. A Região Metropolitana de Curitiba e as mobilizações populares: análise de algumas experiências recentes. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n.96, p.33-48, maio/ago. 1999.

BERTOLDI, Andréa. Liminar bloqueia expansão de indústrias em Piraquara. *Jornal do Estado*, Curitiba, 5 abr. 2000. p.8.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CODESUL. *Os migrantes na área metropolitana de Curitiba*. Curitiba, 1979.

COMEC. Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. *Plano de desenvolvimento integrado: organização espacial*. Curitiba, [198-].

_____. *Informações e Mapas temáticos da RMC*. Curitiba, 1994.

_____. *Metrópolis em revista: nº 1*. Curitiba, 2000.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br>> Acesso em: 25 set. 2000.

FERREIRA, Angela Duarte Damasceno. *Agriculteurs et agro-industries: stratégies, adaptations et conflits. Étude de cas au Paraná, sud du Brésil*. Paris, 1994. Tese (Doutorado em Sociologia) - Universidade de Paris III, Sorbonne Nouvelle.

FUNDAÇÃO PEDROSO HORTA. *Informativo sobre a RMC*. Curitiba, 1997.

GARCIA, Fernanda Ester Sánchez. Curitiba revisitada: alguns elos para a compreensão da imagem construída. In: _____. *Cidade espetáculo*. Curitiba: Palavra, 1997. p.21-45.

IBGE. *Censo 2000*. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>> Acesso em: 14 jan. 2002.

IPPUC. *Curitiba em Números*. Curitiba, 1999.

KLEINLKE, Maria de Lourdes U.; DESCHAMPS, Marley. Para onde seguem os migrantes paranaenses?. Coluna IPARDES. Curitiba, 31 de outubro de 1999. Disponível em: <<http://www.ipardes.gov.br>>. Acesso em: 27 set. 2000.

KOWARICK, Lúcio. *A Espoliação Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

_____. *Escritos urbanos*. São Paulo: 34, 2000.

LOJKINE, Jean. O papel do Estado na urbanização capitalista. In: FORTI, Reginaldo (Org.). *Marxismo e urbanismo capitalista*. São Paulo: Editora Ciências Humanas, 1979. p.15-52. (Série Textos Críticos)

MOURA, Rosa; ULTRAMARI, Clóvis. Retrospectiva demográfica da Região Metropolitana de Curitiba. In: _____. (Org.) *Metrópole – Grande Curitiba*: teoria e prática. Curitiba: IPARDES, 1994. p.1-19

RIBEIRO, Luiz César Q. Espaço urbano, mercado de terras e produção da habitação. In: SILVA, L. A. Machado (Org.). *Solo Urbano*: tópicos sobre o uso da terra. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. p.29-48.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, Ermínia (Org.). *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial*. São Paulo: Alfa Omega, 1979. p.21-36.

VETTER, David M; MASSENA, Rosa M. R. Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infra-estrutura urbana?: uma teoria de causalção circular. In: SILVA, L. A. Machado. *Solo urbano*: tópicos sobre o uso da terra. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. p.49-78.

URBS. Gerência de Operação do Transporte Coletivo. Setor de Controle e Estatística. *Resumo Evolução*. Curitiba, 2000.

WEBER, Max. Sociologia da dominação. In: _____. *Economia e Sociedade*: fundamentos da sociologia compreensiva. Brasília: Ed. da UNB, 1999. p.529-544.

Abstract

This paper analyses a particular dimension of urban space, as it is perceived in its socioeconomic and spatial relations concerning Curitiba's low income population and the city's metropolitan area. By investigating the relation mechanisms developed between this population, more specifically, the metropolitan area population and the state capital, we examine the Public Metropolitan Transportation Integrated System (*Rede Integrada de Transporte Metropolitano*) as a basic component in the urban dynamics, as seen from the perspective of relations among collective equipment and facilities, workers, employment and governmental actions. Based on the verification of an existing concentration of productive activities and greater job opportunities in Curitiba and, on the other hand, the availability of low value properties in its metropolitan area, it is possible to analyse the production relations as an advantageous component _for research purposes_ of its urban environment, in which a process of social exclusion and labor integration becomes evident.

Key words: public transportation systems; urban periphery occupation; labor relationships