

A Espetacularização do Projeto de Metrô de Curitiba: O Caso da Linha Azul na Gazeta do Povo

Heliberton Cesca
Pontifícia Universidade Católica do Paraná

Índice

1	Introdução	3
2	Metodologia	6
3	O espetáculo da comunicação e da política	8
3.1	O espetáculo	8
3.2	O espetáculo na política	11
3.3	O espetáculo na comunicação	14
4	A cidade espetáculo	21
4.1	O espetáculo nas cidades	21
4.2	Curitiba, cidade espetáculo	26
5	Os projetos de metrô e a Linha Azul	31
5.1	Estudos de metrô	31
5.2	Estudo preliminar do metrô – 1969	33
5.3	Anteprojeto do bonde – 1979	33
5.4	Anteprojeto do bonde – 1981	33
5.5	Anteprojeto do bonde moderno – 1992	33
5.6	Sistema de alta velocidade – 1997	34
5.7	Anteprojeto do monorail – 1999	34
5.8	A linha Azul	34
6	A cobertura sobre a linha Azul	46
6.1	A cobertura	46
6.2	O levantamento	48
7	Conclusão	58

8	Referências	60
9	Anexos	65

Monografia apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Especialista no Curso de Gestão Técnica do Meio Urbano – turma 2009 – ofertado pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Université de Technologie de Compiègne (França) e Instituto Internacional de Gestão Técnica do Meio Urbano (GTU).

Orientador: Prof. Dr. Fábio Duarte

Um mapa de Esmeraldina deveria conter, assinalados com tintas de diferentes cores, todos esses trajetos, sólidos ou líquidos, patentes ou escondidos. Mas é difícil fixar no papel os caminhos das andorinhas, que cortam o ar acima dos telhados, perfazem parábolas invisíveis com as asas rígidas, desviam-se para engolir um mosquito, voltam a subir em espiral rente a um pináculo, sobranceiam todos os pontos da cidade de cada ponto de suas trilhas aéreas.

Cidade de Esmeraldina, descrita por Marco Polo a Kublai

Khan Italo Calvino em *As cidades invisíveis*

Resumo

Este trabalho analisa se houve ou não a espetacularização, conforme apresenta Guy Debord, na divulgação do projeto de construção de uma linha de metrô em Curitiba – a chamada Linha Azul – nas notícias publicadas no jornal *Gazeta do Povo* pertencente ao grupo Rede Paranaense

de Comunicação (RPC). Para a efetivação deste trabalho foram classificadas todas as notícias do jornal em que o foco principal era o projeto de metrô no período entre 2006 e o início de 2010. O levantamento mostrou que, efetivamente, houve espetacularização, já que a grande maioria das notícias publicadas sobre o assunto utiliza alguma forma de dramaticidade, característica do discurso espetacular nos veículos de comunicação.

Palavras-chaves: Espetáculo, Jornalismo, Urbanismo, Metrô, Linha Azul, Curitiba, Gazeta do Povo.

Abstract

This work analyses if there was or not spectacularization, according to Guy Debord, on the launching of the construction project of a subway line in Curitiba – so called Blue Line – at the news publicized at Gazeta do Povo, a broadsheet newspaper, which is a branch of Paranaense Broadcasting Corporation (RPC). It was carried out a classification from all the news of the paper having the subway project from 2006 to early 2010 as the main focus. The investigation showed that in fact there was spectacularization as the great majority of the reported news on the subject uses in a way some dramatization, a characteristic of spectacular discourse on the means of communication.

Key-words: Spectacle, Journalism, Urbanism, Subway System, Blue Line, Curitiba, Gazeta do Povo.

1 Introdução

A cidade de Curitiba se notabilizou no cenário mundial a partir da década de 80 pela consolidação da implantação de um sistema de transporte público baseado em ônibus expressos, com vias exclusivas, embarque em nível, integração em terminais e carros bi-articulados. Este sistema tornou-se mundialmente conhecido como BRT (Bus Rapid Transit). O modelo fez sucesso como um bom exemplo de planejamento

e custo, uma vez que a quantidade de passageiros transportada nas linhas expressas e a velocidade do sistema assemelhava-se ao metrô, mas muito mais barato, já que se baseia no sistema viário de superfície.

Porém, nos últimos anos o modelo tem se mostrado insuficiente para atender a demanda ou com necessidade de ser readequado para cumprir a função de transporte público e mobilidade numa cidade de grande porte, como Curitiba.

Neste cenário, a prefeitura de Curitiba iniciou em 2005 uma parceria com a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) para desenvolver estudos para a implantação de uma rede de linhas de metrô na cidade. O resultado inicial dessa cooperação foi a realização do seminário Curitiba nos Trilhos, em dezembro de 2006.

A partir deste encontro, a idéia de implantação do metrô na capital paranaense começou a ganhar corpo e a ser alimentada através de veículos de comunicação e, posteriormente, pela própria administração municipal como um projeto pertinente para o desenvolvimento do município.

Durante o ano de 2008, período de eleição municipais e com a cidade posta como candidata a ser uma das sedes da Copa do Mundo de 2014 através da candidatura pleiteada pelo Brasil, o projeto de construção de uma linha de metrô consolidou-se e chegou a ser incorporado aos discursos políticos.

A confirmação de Curitiba como uma das 12 cidades-sede da Copa do Mundo em 2009 exacerbou o projeto como uma necessidade para a cidade reformular-se na área do transporte e oferecer uma possibilidade de deslocamento rápido para os turistas.

No início de 2010, a efetivação do projeto ainda não é certa, já que os estudos para o desenvolvimento de um projeto básico ainda não estão concluídos e não há previsão orçamentária de nenhuma instância de governo até agora que dê conta de tirar o projeto do papel, já que tem custo calculado em cerca de R\$ 2 bilhões para apenas uma linha, ligando o bairro Pinheirinho, na região Sul da cidade, ao centro.

Dentro desta perspectiva, este trabalho pretende analisar se desde 2006, quando aconteceu o seminário Curitiba nos Trilhos, o projeto do metrô em Curitiba passou pela chamada “espetacularização”, um fenômeno característico das sociedades modernas, segundo apresenta o filó-

sofo e agitador político/cultural francês, Guy Debord (1997), no livro “A sociedade do espetáculo”.

Para isso, pretende-se neste trabalho discutir a tese de “espetacularização” e relacioná-la com as notícias divulgadas pelo jornal Gazeta do Povo acerca do projeto de metrô – chamado de Linha Azul CIC Sul/Santa Cândida – para a cidade desde dezembro de 2006, quando aconteceu o seminário Curitiba nos Trilhos.

O objetivo é entender se a construção de uma linha de metrô em uma metrópole, que se notabilizou pela rejeição do modelo de transporte público sobre trilhos para adotar o sistema viário e torná-lo referência mundial, foi feita de forma “espetacular”, como apresenta Debord: “O espetáculo não é um conjunto de imagens, mas uma relação social entre pessoas, mediada por imagens” (DEBORD, 1997, pag 14)

É como base nas reflexões desta obra que este trabalho propõe-se a analisar como a mídia, personificada no caso no jornal Gazeta do Povo, presta informações sobre o projeto de construção de uma linha de metrô na cidade de Curitiba.

A proposta deste trabalho surgiu do questionamento sobre o tratamento que este projeto, de caráter técnico, teve do referido veículo de comunicação. A partir disso, consolidou-se o problema desta pesquisa: a divulgação do projeto de construção de uma linha de metrô na cidade de Curitiba virou um “espetáculo” midiático?

A escolha da Gazeta do Povo, ligada a Rede Paranaense de Comunicação (RPC), deve-se a importância dela para Curitiba e para o Paraná, como o jornal com a maior circulação na capital e no estado com 91 anos de história na comunicação regional¹.

Refletir sobre a dúvida apresentada é a proposta deste trabalho, que não pretende, necessariamente, cravar uma resposta firme e segura; mas sim sistematizar uma pesquisa para que a reflexão seja realizada. Este trabalho justifica-se na medida de ajudar a compreender como uma discussão de caráter técnico urbanístico (a construção ou não de uma linha de metrô) torna-se uma discussão pública, política e social, antes mesmo de se ter certeza sobre a viabilidade técnica e financeira do empreendimento.

¹ REDE PARANAENSE DE COMUNICAÇÃO (RPC), Curitiba. Jornais. (Disponível em <http://www.rpccorp.com.br/jornais.phtml>) acessado em 23/03/2010.

2 Metodologia

A primeira parte deste trabalho constitui-se na realização de uma revisão bibliográfica sobre o tema abordado. Em um primeiro momento, apresenta-se a tese de espetacularização da sociedade moderna, de Guy Debord. Em seguida, aborda-se a influência desta obra para a análise crítica de ramos específicos da nossa organização social. O francês Roger-Gérard Schwartzberg apresenta o espetáculo no meio político. A partir da reflexão do jornalista brasileiro José Arbex Jr. trata-se do espetáculo nos meios de comunicação social.

Em seguida, se faz um revisão bibliográfica sobre o tema da cidade espetáculo, com específica análise sobre a cidade de Curitiba, objeto deste trabalho.

Na sequência, revisa-se a bibliografia sobre os diferentes projetos de metrô já desenvolvidos ao longo da história da cidade até ser apresentado, com base em informações prestadas pela própria prefeitura de Curitiba em site específico², o projeto da Linha Azul do metrô.

A seguir, realizou uma pesquisa no site do jornal Gazeta do Povo (www.gazetadopovo.com.br) para mapear todas as notícias relacionadas ao projeto de construção de uma linha de metrô na cidade de Curitiba a partir de 2006 publicadas na versão impressa até o dia 31 de março de 2010, cerca de um mês antes da conclusão deste trabalho. O levantamento foi realizado através do sistema de busca de edições antigas³ do jornal impresso dentro do próprio site do jornal. A referida página⁴ armazena na íntegra as notícias publicadas no jornal impresso. Essa escolha aconteceu por ser mais fácil e segura a pesquisa on-line deste conteúdo ao invés de buscar-se um a um os jornais impressos no período de mais de quatro anos.

Vale a pena salientar neste momento a escolha por mapear as notícias a partir do fim do ano de 2006. Isso se deve porque em novembro daquele ano a cidade de Curitiba recebeu o seminário “Curitiba nos Trilhos” da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) – órgão

² METRÔ CURITIBANO. *Linha Azul CIC Sul/Santa Cândida*. [2009]. (Disponível em <http://www.metro.curitiba.pr.gov.br>). Acessado em 23/03/2010.

³ GAZETA DO POVO, Curitiba. *Anteriores*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/antteriores>) acessado em 23/03/2010.

⁴ Idem.

do governo federal responsável pela administração de diversas linhas de metrô no país e incumbida de disseminar a uso do modal sobre trilhos nas grandes cidades. Pouco antes deste seminário, o jornal *Gazeta do Povo* adiantou em uma matéria o esboço de projeto de metrô em Curitiba, em que se cogitava a construção de uma linha ao longo do eixo Norte/Sul do atual sistema de transporte coletivo. A partir disso, a discussão em torno do projeto ganhou corpo até transformar-se em um projeto incorporado ao discurso político e, em seguida, iniciar-se a execução dos estudos para a elaboração de um projeto executivo da obra.

No levantamento das matérias, optou-se por classificar as notícias em que o objeto principal de discussão é o projeto do metrô. Portanto, não entraram nesta pesquisa notícias que, por ventura, citavam o projeto em algum momento dentro do contexto de outra notícias. Por isso, estão relacionadas neste trabalho as matérias focadas no projeto curitibano de uma linha de metrô.

A análise deu-se pela leitura individual de cada uma das 68 matérias publicada no período desta pesquisa. Definiu-se, então, uma metodologia para a classificação dessas matérias com três tipos de enquadramento, descritos a seguir.

O primeiro item de classificação foi a definição do uso de dramaticidade, caracterizada pelo uso de “personagens”, de um “cenário” e por um discurso “apelativo”, de forma a chamar a atenção do público leitor para a matéria e, conseqüentemente, para o projeto. Para isso, realizou-se o seguinte questionamento para cada reportagem: “Dramatiza? Sim ou não?” Portanto, cada matéria foi classificada em “SIM” usa recursos dramáticos ou “NÃO” usa recursos dramáticos.

Para aquelas em que havia a identificação de “drama” a partir do “SIM” da primeira classificação, buscou-se definir a forma a partir do questionamento “De que forma?” e para isso dividiu-se a dramaticidade da matéria em três vertentes a cerca do projeto: “Financiamento”, “Viabilidade” e “Técnica”. Vale salientar que nessa classificação uma mesma notícia poderia enquadrar-se em mais de uma vertente, dependendo do assunto principal tratado em cada reportagem. Por isso, o resultado numérico final destas três classificações é maior que o total de matérias classificadas em “SIM” no questionamento sobre o uso de recursos dramáticos.

A seguir, classificou-se as reportagens através do questionamento “Usa Imagem? Sim ou não?”. Neste item, foram consideradas imagens aquelas com relação direta com o projeto, como os desenhos preliminares da futura linha de metrô e o logotipo criado pela prefeitura de Curitiba para identificar o projeto.

Depois, este trabalho cita ainda os recursos gráficos usados pelo jornal para aumentar a quantidade de informações sobre o projeto disponíveis ao leitor. Neste quesito vale a pena salientar que um recurso gráfico constante em uma página com duas ou mais matérias era considerado válido para cada um dos textos, já que seu uso é compartilhado na página por cada matéria.

Por fim, apresenta-se a conclusão a partir do cruzamento de informações levantadas em cada um dos capítulos desenvolvidos.

3 O espetáculo da comunicação e da política

3.1 O espetáculo

Na segunda metade do século XX, a sociedade ocidental começou um processo de mudança cultural marcada pela crescente individualização. De certa maneira, foi uma resposta a outra metade do mesmo século, marcada por duas grandes guerras mundiais, que envolveu boa parte dos Estados existentes e mudou a ordem política, geográfica e econômica no globo. Durante o século XIX, os Estados eram os protagonistas principais da História, mas durante o século XX as corporações empresariais e a ação individual começam a ganhar terreno para consolidarem-se, já no século XXI, como os agentes determinantes da História.

Depois de um período de crise logo após as grandes guerras, principalmente nos países europeus – cenário do epicentro dos dois grandes conflitos – as economias retomaram o crescimento após cada Estado adaptar sua economia ao novo cenário mundial marcado pela globalização, que expandia cada vez mais. A partir dos anos 60, principalmente, a interdependência econômica era cada vez maior. Neste cenário, os Estados foram perdendo seu papel preponderante e as empresas tam-

bém começaram a ganhar força como protagonistas. Isso levou a consolidação de uma “economia mundial”, caracterizada por Hobsbawm (1995, pag 272) como sem “base ou fronteiras determináveis, e que estabelece, ou antes impõe, limites ao que mesmo as economias de Estado muito grandes e poderosos podem fazer.”

Ao mesmo tempo, aconteciam mudanças inimagináveis no dia a dia das pessoas poucos anos antes. Foi o período em que a organização social ganhou relevância, principalmente após o chamado Maio de 68 em Paris, com a greve de cerca de 10 milhões de estudantes e trabalhadores em protesto ao governo De Gaulle, um marco da década de 60.

Foi nessa mesma época que outras revoluções começaram nas sociedades ocidentais, como a sexual com a crescente autonomia financeira e política das mulheres e o uso da pílula anticoncepcional. Porém, outros três fatores alteraram substancialmente o modo de vida das pessoas e, conseqüentemente o comportamento delas: o uso e oferta de produtos tecnológicos; a educação e o acesso a informação e a crescente urbanização da humanidade, segundo Hobsbawm (1995, pag 284): “a mudança social mais impressionante e de mais longo alcance da segunda metade deste século, e que nos isola para sempre do mundo do passado, é a morte do campesinato.” Tudo isso, com a raça humana cogitando ser apagada do planeta Terra caso fosse deflagrada a guerra de nervos instalada após a Segunda Guerra Mundial entre Estados Unidos da América (EUA) e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) com a possibilidade de um conflito nuclear entre as duas potências.

É neste cenário que surge, em 1967, o livro *A Sociedade do Espetáculo*, do filósofo e agitador cultural e político francês Guy Debord (1997), que critica a sociedade, o consumo e o capitalismo.

O livro é uma espécie de “panfleto” do autor contra as instituições modernas da sociedade contemporânea. Debord é um dos criadores da chamada Internacional Situacionista, que se pretendia desencadeadora de mudanças culturais e políticas. Com isso, “A sociedade do espetáculo” conseguiu ter uma visão crítica sobre o comportamento da sociedade ocidental, baseada no consumo frenético e contínuo de mercadorias e conceitos. Essa visão é válida até os dias de hoje, por isso este trabalho utiliza-se dela para refletir sobre a divulgação do projeto de construção do metrô em Curitiba.

A partir do livro “O Capital”, de Karl Marx, Debord elaborou a teo-

ria da sociedade do espetáculo. Segundo Marx, o capitalismo atribui um valor a todo tipo de produto, inclusive ao trabalho humano. O “valor”, diferente do conceito de preço, surge da representação simbólica de determinado produto.

Para Debord, o desenvolvimento da sociedade capitalista difundiu a noção de valor – e, conseqüentemente, a noção de representação – para todos os ramos econômicos, inclusive os culturais. E isso independentemente do modelo econômico. Ao escrever em meio a Guerra Fria do bloco capitalista (EUA) e do bloco socialista (URSS), o autor crítica as duas sociedades pela mesma ótica. Para as sociedades capitalistas, Debord afirma existir “o espetacular difuso”. Já nas sociedades socialistas há “o espetacular concentrado”. Porém, essa oposição estaria negada em uma “unidade da miséria”.

Conforme as necessidades de estágio particular da miséria que o espetáculo nega e mantém, ele existe sob forma *concentrada* (grifo do autor) ou sob a forma *difusa* (grifo do autor). Em ambos os casos, ele não passa de uma imagem de unificação feliz cercada de desolação e pavor; ocupa o centro tranquilo da desgraça. (DEBORD, 1997, pág 42)

O francês é acidamente crítico com relação ao efeito que a espetacularização provoca no meio social.

A organização espetacular da defesa da ordem existente, o reino social das aparências onde já nenhuma “questão central” pode ser colocada “aberta e honestamente”. Neste estágio, a representação revolucionária do proletariado torna-se ao mesmo tempo o fator principal e o resultado central da falsificação da sociedade. (DEBORD, 1997, pág 68)

A reflexão de Debord traz conceitos importantes para buscar entender o objeto deste trabalho. Um deles é a valorização da imagem, como forma de unificar a representação do espetáculo. As imagens tornam-se os principais signos para intermediar a relação e, no caso deste trabalho, a comunicação entre pessoas: “o espetáculo não é um conjunto de imagens, mas uma relação social entre pessoas, mediada por imagens”

(DEBORD, 1997, pag 14). O francês vai ainda mais fundo nesta relação ao afirmar que “o espetáculo é o *capital* (grifo do autor) em tal grau de acumulação que se torna imagem” (DEBORD, 1997, pag 25).

A alienação do espectador em favor do objeto contemplado (o que resulta da sua própria atividade inconsciente) se expressa assim: quanto mais ele contempla, menos vive; quanto mais aceita reconhecer-se nas imagens dominantes da necessidade, menos compreende sua própria existência e seu próprio desejo. Em relação ao homem que age, a exterioridade do espetáculo aparece no fato de seus próprios gestos já não serem seus, mais de um outro que os representa por ele. É por isso que o espectador não se sente em casa lugar algum, pois o espetáculo está em toda a parte. (DEBORD, 1997, pág 24)

A velocidade de consumo destas imagens segue a lógica econômica. No caso do capitalismo, uma imagem deve ser sucedida rapidamente para que a produção mantenha-se em atividade e possa até expandir-se. Porém, não há tempo para a reflexão sobre o consumo, o que leva a alienação:

O espetáculo funde-se com o real e torna-se impossível distinguir quem influencia quem ou até que ponto algo é o resultado de uma representação ou de um movimento legítimo da sociedade; “a realidade surge no espetáculo, e o espetáculo é real. Essa alienação recíproca é a essência e a base da sociedade existente” (DEBORD, 1997, pag 15).

Dentro deste contexto, o conceito do espetáculo é notado na esfera política e, principalmente, no cenário de mídia. As duas áreas relevantes para pensarmos mais detalhadamente sobre o a influência do espetáculo de modo a analisar o caso deste trabalho sobre a possibilidade de execução de um projeto de metrô na cidade de Curitiba.

3.2 O espetáculo na política

A obra de Debord influenciou diversos intelectuais e pensadores desde a década de 60. A crítica do francês as características da sociedade

contemporânea foi aplicada em diversas áreas, reforçando os conceitos de consumo, representação e alienação levantados pelo autor.

O trabalho de Schwartzberg (1978) é um reflexo desta influência. O autor trouxe os conceitos da espetacularização para o cenário político mostrando de que forma o Estado e, principalmente, os agentes políticos inserem-se neste conceito espetacular da sociedade.

Dentro disto, Schwartzberg nos mostra que a política foi “contaminada” pelos mesmos mecanismos de representação e intermediação da comunicação por imagens, conforme propõem Debord. Logo nas primeiras linhas do livro *O Estado Espetáculo*, ele deixa claro isso:

A política, outrora, era idéias. Hoje, é pessoas. Ou melhor, personagens. Pois cada dirigente parece escolher um emprego e desempenhar um papel. Como num espetáculo.
(SCHWARTZENBERG, 1978, pag 1)

Para o autor, o ser político percebe a necessidade de ser reconhecido por uma imagem, que possa resumi-lo e facilitar sua identificação com o público. A imagem política precisa transmitir uma mensagem, que leve o cidadão a reconhecer no político uma personalidade, com ideias já pré-definidas. Em última instância, a imagem é o próprio discurso político: “(...) a imagem faz conhecer ou reconhecer. Ela cria ou consolida a notoriedade ao servir de símbolo visível e tangível. Quando suficientemente caracterizada e individualizada, a imagem capta o interesse do público. O perfil, suficientemente trabalhado, prende sua atenção” (SCHWARTZENBERG, 1978, pag 4)

Já na década de 70, Schwartzberg adianta algumas das medidas eleitorais que se tornaram comum no meio político: a construção de uma personalidade pública através da criação de um personagem para o ser eleitoral. Isso se faz com a seleção de características do homem/mulher público a ser destacado com a massificação de informações e imagens criadas a partir deste intuito.

O homem político vem procurando cada vez mais impor uma imagem de si mesmo que capte e fixe a atenção do público. Essa imagem é uma reprodução mais ou menos fiel dele mesmo. É o conjunto de traços que ele preferiu apresentar à (sic) observação pública. É uma seleção, uma recomposição. Esta maquete reduzida constitui portanto uma

representação figurada da realidade. E, ao mesmo tempo, uma reconstrução da realidade. (SCHWARTZENBERG, 1978, pag 3)

O próprio Debord (1997) já citava o poder de caracterização que a comunicação política institucional pode exercer em favor do personagem político.

A estrutura é filha do poder. O estruturalismo é o pensamento garantido pelo *Estado* (grifo do autor), que pensa as atuais condições da “comunicação” espetacular como um absoluto. Se modo de estudar o código das mensagens em si mesmo é apenas o produto e o reconhecimento de uma sociedade na qual a comunicação existe sob a forma de cascata de sinais hierárquicos. Assim, não é o estruturalismo que serve para provar a validade trans-histórica da sociedade do espetáculo; ao contrário, é a realidade maciça da sociedade do espetáculo que serve para provar o sonho frio do estruturalismo. (DEBORD, 1997, pag 130)

Na era espetacular, a política não se faz apenas com ações e políticas públicas, mas, principalmente, com a divulgação destes atos de forma selecionada e criteriosa a fim de atender ao personagem político. Não basta o desenvolvimento do trabalho, ele tem que ser visto, acompanhado, dramatizado para que a população – os eleitores – possam perceber e valorizar a saga do homem público em busca do ideal comum.

Schwartzemberg compara o político da sociedade do espetáculo com o herói, que tem trabalhos a cumprir e supera todos os obstáculos que o caminho vai apresentando a ele no decorrer de sua jornada rumo ao cumprimento de sua tarefa. Dessa maneira, o “político herói” carrega o “fardo” de guiar a sociedade ou o grupo que representa no poder para o cumprimento de uma ação.

Neste sentido, o político deve-se apresentar para um determinado trabalho. A população deve identificar nele a possibilidade de realização de um desejo. Para isso, o “político herói” tem que criar o ou estimular a vontade da população e apresentar-se para o trabalho.

Este fazedor de espetáculo é igualmente um provedor de sonhos. Como se não coubesse desempenhar uma função onírica. (...) O guia se ergue então acima do prosaico cotidiano a fim de traçar uma nobre perspectiva. Com sua cota de mito e de sonho, de maravilhoso e de irracional. Com isso, o herói se faz profeta, se não visionário. (SCHWARTZENBERG, 1978, pag 15)

Porém, o próprio autor aponta o perigo desta “escravização” do político com uma ação ou proposta espetacular.

“O homem político deve aceitar desempenhar de uma maneira duradoura o personagem em cuja pele se meteu. Precisa aceitar ajustar-se à (sic) imagem de si mesmo divulgada pela propaganda. Assim vive ele, aprisionado num emprego determinado, como um ator, e escravo de seu próprio mito.” (SCHWARTZENBERG, 1978, pag 6)

Fica claro pelas afirmações de Schwartzberg como o discurso político pode incorporar os elementos da sociedade do espetáculo em benefício próprio. E a realidade prova esta relação cada vez de forma mais acentuada, com a preocupação de marqueteiros eleitorais em criar e consolidar uma imagem para cada ser político, que seja de fácil reconhecimento pelo eleitor, de fácil consumo.

3.3 O espetáculo na comunicação

A base da sociedade espetacular é a comunicação. A representação estrutura-se em torno do ato comunicativo entre as pessoas. Como já escrevemos anteriormente, Debord (1997) salienta, neste sentido, o papel da imagem na intermediação da comunicação espetacular. Por óbvio, a mídia ganha um papel preponderante neste sentido. Ela é responsável, como a principal mediadora das sociedades contemporâneas, de promover o espetáculo e consolidá-lo, conforme explica o francês: “O espetáculo nada mais seria do que o exagero da mídia, cuja natureza,

indiscutivelmente boa, visto que serve para comunicar, pode às vezes chegar a excessos” (DEBORD, 1997, pag 171).

Mas, o próprio autor reconhece a fragilidade deste tipo de comunicação, que leva ao consumo contínuo e frenético de “espetáculos” sucessivos. Dentro da lógica capitalista de rápida utilização de um produto e a busca por um novo exemplar para manter a constante satisfação dos desejos, leva-se ao consumo de informações midiáticas de forma rápida e contínua, com os “espetáculos” sendo apresentados ao consumidor um após o outro.

O objeto que era prestigioso no espetáculo torna-se vulgar na hora em que entra na casa do consumidor, ao mesmo tempo que na casa de todos os outros, Revela tarde demais sua pobreza essencial, que lhe vem naturalmente da miséria de sua produção. Mas já aparece um outro objeto que traz a justificativa do sistema e a exigência de ser reconhecido. (DEBORD, 1997, pag 46)

O jornalismo é uma das ferramentas de divulgação da mídia e, portanto, vale-se das mesmas bases “espetaculares” nos dias atuais para desempenhar seu papel, conforme nos mostra Arbex Jr. (2001). O autor entende que as teses de representação, consumo e alienação apresentadas por Debord (1997) aplicam-se ao jornalismo brasileiro.

Para Arbex Jr. (2001) os veículos de comunicação foram incorporando ano a ano as características basilares da “sociedade do espetáculo” e um marco neste sentido foi a transmissão ao vivo pela CNN – canal de televisão norte-americano – da Guerra do Golfo, entre Estados Unidos da América (EUA) e o Iraque. Para ele, o conflito foi dramatizado e pode ser acompanhado como um show pelo mundo todo.

O salto tecnológico, do qual a CNN é símbolo e instrumento, permitiu apresentar a Guerra do Golfo como uma espécie de telenovela sinistra que prometia renovadas emoções no próximo capítulo. A cobertura “ao vivo” do conflito consagrou, definitivamente, a “espetacularização” da notícia. E, exatamente por ser espetáculo, a transmissão de imagens submeteu-se às mesmas regras que se aplicam a um show. (ARBEX JR., 2001, pag 31)

Novamente, o que conta neste sentido não é o fato em si, mas prioritariamente a forma como ele será noticiado e compreendido pelo público. A lógica da comunicação jornalística, que tem como base a prestação de informação, ganha contornos de um show, com o risco de não se separar a informação do espetáculo, o real da representação do real: “ora, uma das consequências de apresentar o jornalismo como um “show-jornalismo” é o enfraquecimento ou o total apagamento da fronteira entre o real e o fictício” (ARBEX JR., 2001, pag 32).

A realidade passa a ser moldada pelos veículos de comunicação. Um fato passa a realmente existir para determinada sociedade a partir da divulgação dele. Aquilo que não é noticiado não entra para a História, não contagia as pessoas, não importa. Somente aquilo que “aparece” na televisão, é registrado no jornal, comentado no rádio ou circula no meio virtual da internet existe.

Essa constatação chega colocar os *mass media* como determinantes principais dos rumos de uma cidade, segundo Nestor Garcia Canclini (2008). Para o pesquisador, os veículos de comunicação de massa são os principais influenciadores da cultura de uma aglomeração urbana.

O aumento populacional nas cidades na segunda metade do século XX fez com que a área urbana crescesse continuamente. A “mancha urbana” no território é cada vez maior ao ponto dos extremos serem distantes e desconexos entre si. A população da região Norte de determinada cidade tende a desconhecer completamente os habitantes e os hábitos culturais de quem mora na região Sul, por exemplo.

Com a crescente oferta de serviços e produtos cada vez mais generalizada e distribuída nos centros urbanos pode-se viver uma vida toda em determinado bairro ou região de uma cidade sem necessitar circular ou deslocar-se para regiões distantes dentro da mesma cidade.

Neste sentido, os veículos de comunicação de massa, que falam para um público amplo, ocuparam o papel de integralizadores da vida social urbana. Eles são o elo de ligação cultural e político, na maioria dos casos, entre pessoas que dividem a mesma cidade ou aglomeração urbana (nos casos de regiões metropolitanas), mas estão distantes física e culturalmente.

Assim, um assassinato noticiado no telejornal da noite, por exemplo, tende a fazer parte da vida e sensibilizar tanto moradores do Norte como

do Sul de uma cidade. A informação chega da mesma forma aos bairros mais pobres como aos condomínios de luxo.

Os *media* substituem, neste contexto, as grandes atividades sociais integralizadoras de uma sociedade até então, como os teatros e as festividades e datas religiosas, em que a grande maioria de uma determinada população reunia-se em torno de uma atividade comum, quando das cidades permitiam a reunião de boa parte dos habitantes em um evento ou ao longo dele. É isso que nos apresenta Canclini (2008) em um artigo em que discute a cultura das grandes cidades.

Enquanto a expansão demográfica e territorial desanima muitos habitantes da periferia a comparecer aos teatros e salões de baile concentrados no centro da cidade, o rádio e a televisão levam a cultura a 97% dos lares. Essa reorganização das práticas urbanas nos sugeriu uma conclusão teórica: a caracterização *socioespacial* (grifo do autor) da megalópole deve ser complementada por uma redefinição *sociocomunicacional* (grifo do autor) que dê conta do papel rearticulador dos meios no desenvolvimento da cidade. (CANCLINI in COELHO (org), 2008, pag 20)

Acontece que a produção de notícias pelos veículos de comunicação, que é o que pretende-se discutir neste trabalho, segue um método de trabalho e uma lógica “espetacular”. Encaixotar informações de maneira a apresentá-las ao público faz com que escolha-se o que será noticiado, de que forma será divulgado e, principalmente, o que será ignorado ou suprimido de um fato, um evento ou uma informação. E é nesta espécie de tabulação das informações que o espetáculo é formado, com a intenção de “seduzir” o público a interessar-se pela notícia como a fim de melhor apresentá-la, para que seja de fácil compreensão pelo diversificado público consumidor daquele material.

Fatos existe, mas não como eventos “naturais”; eles se revelam ao observador – e são, eventualmente, por ele construídos – segundo o acervo de conhecimento e o instrumental psicológico e analítico que por ele podem ser mobilizados. Fatos existem, mas só podemos nos referir a eles como construções da linguagem. Descrever um fato é, ao

mesmo tempo, interpretá-lo estabelecer sua gênese, seu desenvolvimento e possíveis desdobramentos, isolá-lo, enfim, como um ato, uma unidade dramática. (ARBEX JR., 2001, pag 107)

O jornalismo, então, usa de dramaticidade para informar. E como no teatro ou em um filme, nos é apresentado em uma notícia personagens, uma cena, uma localização espacial e temporal e a discussão de um drama.

Esse é um ponto importante para a compreensão da análise posterior, que este trabalho se propõem. O que afirma-se é que o discurso jornalístico utiliza-se de um discurso dramático, aproximando a linguagem e as coberturas dos meios de comunicação a linguagem teatral ou de “representação”, a base do conceito de espetacularização da sociedade, segundo Debord (1997).

Pedro Diniz de Souza (2005), pesquisador da Escola Superior de Comunicação Social do Instituto Politécnico de Lisboa (ESCS) e do Centro de Investigação Media & Jornalismo (CIMJ), apresenta este recurso da mídia no artigo “O discurso dramático da nova imprensa partidária”.

Nomeadamente, a importância do tempo presente, a necessidade de produzir um discurso claro, a decorrente necessidade de simplificação, o carácter apelativo e muitas vezes afectivo deste discurso, a presença de narrativas tendentes a concentrar a acção em torno de um pequeno núcleo de personagens. Estes atributos, comuns ao teatro e às notícias, combinam-se para criar o que os alguns teóricos do drama (Hamburger, 1986, Dort, 1971, Reis, 1995, Dawson, 1975) chamam a ilusão dramática, ou o efeito de real. Ou seja, têm o condão de persuadir o espectador ou o leitor de que está perante a realidade e não perante a sua representação. Este efeito pode servir, por exemplo, a interesses ou objectivos políticos. Assim, o modelo considera que o discurso dramático desempenha funções simbólicas. Identificámos as seguintes, (...): conferir visibilidade, imposição de uma visão do mundo, remitificação, agitação política e

utilização dos sentimentos para fins ideológicos. (SOUZA, 2005, pags 1 e 2)

Não interessa, para a discussão deste trabalho, as diferentes funções que podem ser originárias do discurso dramático no caso das notícias sobre o projeto de construção do metrô de Curitiba. Basta a comprovação da existência deste recurso como um mecanismo de espetacularização de notícias, objeto desta análise.

A partir deste conceito vale ainda refletir sobre outra característica das notícias com cunho de espetacularização: a “exaltação da novidade”, segundo apresenta Arbex Jr. (2001). A cobertura de determinado assunto pela mídia ganha ares de “novela” com uma sequência de capítulos em que a história sucede-se passo a passo, onde o importante não é o último capítulo, mas o drama e o desenrolar da história até a parte final. Debord (1997) não fala especificamente do caso jornalístico, mas ao tratar do espetáculo em geral reforça a compreensão de que a espetacularização acontece na dramaticidade: “no espetáculo, imagem da economia reinante, o fim não é nada, o desenrolar é tudo. O espetáculo não deseja chegar a nada que não seja ele mesmo” (DEBORD, 1997, pag 17).

Desde a apresentação dos personagens e do objeto do “drama”, a sequência de notícias tende a manter viva a indefinição sobre determinado enredo. Assim, a cada notícia é apresentada uma parte da trama, os passos de cada personagem envolvido e a evolução da história até que chegue o capítulo final e uma conclusão seja apresentada.

Segundo Arbex Jr. a importância da apresentação de notícias nos meios de comunicação numa velocidade cada vez maior, característica exacerbada na era do jornalismo digital, minuto a minuto, tende a fortalecer a tendência de “novelizar” as coberturas e o noticiário. Porém, ele acredita que isso prejudica a análise do leitor/consumidor da notícia, que tende a não refletir criticamente sobre a informação.

Mas a “exaltação da novidade” cria outro paradoxo: a produção de uma quantidade brutal e incessante de informação também produz a “amnésia permanente”. É claro; se o que interessa é a “novidade”, e essa é produzida industrialmente – a cada dia, hora ou minuto – o telespectador/leitor é convidado a abandonar qualquer reflexão sobre

determinado evento, para sempre se entregar ao “novo”. Isso poderia dar a impressão de que a sociedade é beneficiada por uma pluralidade imensa de pontos de vistas distintos, possibilitados pela disputa entre as empresas da mídia pela originalidade da notícia. Mas não é assim que as coisas acontecem, até porque a sensação de “falta de tempo” para entender a fundo uma notícia estimula o recurso ao clichê, ao preconceito, à reiteração de concepções já formadas. (ARBEX JR., 2001, pag 89)

O espetáculo, então, está presente no cotidiano dos diferentes atores sociais, porém, muitas vezes, ele não percebido. Os recursos espetaculares são próprios da sociedade contemporânea e tendem a perpetuar-se ao longo do século XXI, a Era da disseminação de toda informação a todos e em qualquer lugar.

O busca pela atenção das pessoas, seja pelo Estado através de seu representante principal – o político – ou pelos veículos de comunicação social, pelas empresas ou por quem quer que precise ser ouvido nestes tempos deverá usar recursos espetaculares para chegar ao público. Em meio a quantidade enorme de informação disponível uma das formas de destacar um conteúdo ou uma mensagem é espetacularizá-la.

Desde logo é importante salientar que a espetacularização em si não é um problema, na visão deste trabalho. O que busca-se aqui é identificar essa característica nos nossos dias e, principalmente, no objeto deste trabalho: a sequência de matérias do jornal Gazeta do Povo sobre o projeto de construção do metrô na cidade de Curitiba, a chamada Linha Azul. Por isso, não pretende-se criticar o uso deste recurso, mas antes comprovar sua existência como uma característica da comunicação e da sociedade atual.

4 A cidade espetáculo

4.1 O espetáculo nas cidades

A espetacularização também é um fenômeno das cidades. Num mundo capitalista globalizado com a comunicação do início do século XXI, os conglomerados urbanos são encarados como unidade de produção, sujeitas a praticamente as mesmas regras de competição comercial e econômica imposta as empresas.

Dentro deste processo, as cidades precisam destacar-se para atrair o capital, para manter o crescimento e, conseqüentemente o desenvolvimento. Para isso, os aglomerados populacionais inserem-se no mecanismo global da sociedade capitalista de apresentar-se como um produto aos mercados consumidores de seus serviços urbanos.

Num processo de competição, as cidades recorrem ao marketing para estabelecer produtos “vendáveis” e selecionar a forma de comunicar seus atrativos a um público dirigido. Na lógica do processo do marketing comercial utiliza-se da representação, da institucionalização de uma imagem como forma de conferir uma espécie de personalidade à cidade. Estas características são unificadas em uma imagem a ser construída e “comercializada”, levando ao processo de espetacularização de Debord (1997).

Neste sentido, o planejamento urbano virou ferramenta de marketing das cidades. As decisões técnicas sobre as intervenções no espaço saem da lógica científica de arquitetos, engenheiros e urbanistas e passam a ser determinadas pelo gosto do público e, assim, o discurso dos meios de comunicação ganham relevância acentuada na determinação de políticas públicas.

A definição do espetáculo nas cidades é dado pelo pesquisador argentino Nestor Garcia Canclini (2005), em artigo no livro no livro *Diversidade cultural e desenvolvimento urbano*, organizado por Monica Allende Serra (2005):

As cidades espetáculo são as cidades sexys: ou seja, as que se tornaram, nos últimos anos, emblemas da globalização. Berlim, Barcelona e Nova Iorque condensam in-

ovações urbanísticas e se tornam núcleos do que podem oferecer ao mundo as nações às quais pertencem. São urbes para serem visitadas e admiradas como *ciudades globais* (grifo do autor), ou seja, espaços demarcados onde o mundo se põe em cena por quatro razões: o intenso papel das empresas transnacionais, a mistura de culturas, a concentração de elites de arte e da ciência, e o alto número de turistas (...) São as cidades que conseguem se reinventar. (CANCLINI in SERRA, 2005, pág 186)

No texto, Canclini (2005) apresenta dois tipos de cidades. As cidades “espetáculo”, que têm como característica a inserção na globalização, são vistas e admiradas, são comunicativas e “são as cidades que conseguem reinventar-se”. Já, por outro lado, há as cidades “paranóia”, que são violentas, com paisagens catastróficas e convivem com a pobreza sistemática.

Em síntese, o autor argumenta que as políticas públicas do espaço urbano precisam seguir a lógica da representação e do “espetáculo” ou estarão fadadas ao fracasso, com a disseminação da violência e da pobreza. E, por isso, as ferramentas de planejamento urbano estão submetidas ao marketing e a satisfação de um público “consumidor”.

O próprio Debord (1997) já identificava esta característica na década de 60. Para ele, o próprio ato técnico de planejar e executar uma intervenção no espaço da cidade, como se configura o projeto de construção de uma linha de metrô – objeto de análise deste trabalho –, segue a lógica do espetáculo. Mesmo as atividades científicas e técnicas estão subordinadas a lógica espetacular porque essa é a características dos nossos tempos.

Para o autor, “o urbanismo é a tomada de posse do ambiente natural e humano pelo capitalismo que, ao desenvolver sua lógica de dominação absoluta, pode e deve agora refazer a totalidade do espaço com *seu próprio cenário* (grifo do autor)”. (DEBORD, 1997, pag 112)

Com isso, esquece-se a primazia da técnica do planejameto nas decisões políticas sobre o futuro das cidades. O trabalho do urbanista precisa incorporar um terceiro aspecto, não caracterizado até então. O americano John W. Dyckman (1970), no artigo “O transporte humano” detalha as duas primeiras preocupações no momento de planejar

a cidade, que na época não passava por uma preocupação de representação, de significado comunicacional.

A atitude do urbanista com relação ao problema de transporte tem dois aspectos: 1) a definição das funções e necessidades do sistema e 2) proposta social e economicamente válida para esses objetivos. Essa atitude depende da existência de estudos básicos do uso da terra nas cidades de maneira a relacionar este uso com as necessidades de transporte. (DYCKMAN in ABRAMS; CHARLES; BOSE; et al, 1970, pag 147)

A satisfação de necessidades da população sempre foi o objetivo final do planejamento urbano, porém num cenário de espetacularização essa característica é levada ao extremo ao subordinar os atos técnicos às determinações “mercadoológicas”. A máxima de Marcel Poète que diz que “Para compreender uma cidade, é preciso conhecer seus habitantes; uma cidade é um conjunto de almas” (POÈTE in CHOAY, 2001, pag 281) não está extinta, mas revisada sobre a perspectiva do mercado capitalista.

O historiador das cidades Lewis Mumford (1998) já identificava esta tendência:

A antiga divisão entre homem e natureza, entre cidadão e forasteiro, já não pode ser mantida: quanto às comunicações, o planeta inteiro se está transformando em uma aldeia; e em consequência, até a menor vizinhança ou distrito há de ser planejado como um modelo funcional do mundo maior. Hoje, não é a vontade de um único governo deificado, mas a vontade individual e corporificada de seus cidadãos. (MUMFORD, 1998, pags 618 e 619)

A princípio, atender a necessidade do público que usufruiu uma cidade reforçando a imagem do espaço urbano através do marketing e da comercialização das intervenções urbanas em uma lógica espetacular pode parecer inteligente para a satisfação das necessidades políticas

do governo, econômicas do mercado e social dos habitantes. Mas essas características tem riscos.

Fernanda Sanchez (2001) em artigo publicado no livro “A duração das cidades” identifica essa subordinação como ferramenta a serviço do desenvolvimento de uma imagem “comercial” para o conglomerado urbano, de acordo com os principais anseios da vida contemporânea: “A revitalização e a renovação urbanas, quando tornadas espetáculo da cidade que se apresenta em sintonia com os impulsos globais, controem a referência simbólica de uma possível convivência e complementaridade entre a cidade competitiva e a cidade sustentável” (SANCHEZ in ACSERALD, 2001, pag 162).

O próprio Canclini (2008) questiona em outro artigo a validade deste recursos:

Estamos transformando as cidades mediante o conhecimento e a cultura ou convertemos as cidades em espetáculo cultural sem modificar as desordens estruturais? A espetacularização do processo social existe há séculos (missas, desfiles, e outros ritos massivos), mas sua hipertrofia numa época de industrialização da cultura aumenta os riscos de nos desviarmos da satisfação das necessidades sociais: no âmbito urbano, a redução da cidade a espetáculo se associa ao predomínio do marketing e à captação de investimentos sobre o sentido social dos bens materiais simbólicos. (CANCLINI in COELHO, 2008, pags 18 e 19)

A impossibilidade das decisões técnicas sobre o planejamento urbano prevalecerem no âmbito das decisões políticas, com chances de refletirem-se na prática e, conseqüentemente, na vida da cidade, possibilita que as verdadeiras transformação necessárias não sejam contempladas numa lógica espetacular. O que se pergunta, nesta reflexão, é até que ponto a espetacularização, num lógica de marketing das cidades, pode satisfazer a premissa básica de agentes políticos no contexto das cidades, que é diminuir as diferentes formas de desigualdade para o fortalecimento do ambiente democrático.

Henri Acserald toca neste ponto:

O que caracteriza as cidades contemporâneas, sob os efeitos da globalização, é justamente a profunda desigual-

dade social na exposição aos riscos ambientais. (...) O desafio da construção das cidades com novos parâmetros, portanto, não se pode restringir em promover cidades compactas, capazes de economizar espaço e energia, nem tampouco que tenha na “sustentabilidade” um mero atributo simbólico adicional para a competição interurbana desenvolvida através de marketing de cidades. Trata-se, isto sim, de pensar um novo modelo de desenvolvimento urbano, baseado nos princípios da democratização dos territórios, no combate à segregação socioespacial, na defesa dos direitos de acesso aos serviços urbanos e na superação da desigualdade social manifesta também nas condições de exposição aos riscos urbanos. (ACSERALD, 2001, pag 23)

Neste contexto, os *media* ganham importância extra na consolidação do entendimento social das prioridades urbanas. Canclini (2005) aponta que os veículos de comunicação ocuparam o posto exercido anteriormente pela literatura para dar uma corporificação mental as cidades.

Agora, mais do que na literatura, as cidades são imaginadas pelas crônicas jornalísticas, pelo rádio e pela televisão. São estes os principais agentes de construção do sentido urbano. Fazem alguns participantes do debate sobre o que a cidade é ou pode ser, e propõem aos demais essas opiniões como chaves do que podem fazer ou expressar como cidadãos. (CANCLINI in SERRA, 2005, pag 191)

Jane Jacobs (2000) tinha a preocupação de que a técnica não tivesse uma sobreposição sobre as pessoas, principalmente sobre a espontaneidade surgida na cidade a partir das relações humanas.

Encarar a cidade, ou mesmo um bairro, como se fosse um problema arquitetônico mais amplo, passível de adquirir ordem por meio de sua transformação numa obra de arte disciplinada, é cometer o erro de tentar substituir a vida pela arte. O resultado de uma confusão tão profunda entre arte e vida não nem arte nem vida. É taxidermia. (JACOBS, 2000, pag 416)

Porém, agora, a preocupação é que a representação das cidades através do espetáculo e do marketing não acabe por sobrepor-se em demasia sobre a técnica e as aspirações da população de um determinado aglomerado urbano.

4.2 Curitiba, cidade espetáculo

Curitiba é referência mundial no quesito planejamento urbano. A aplicação de diversos planos diretores desde a segunda metade do século XX através de políticas continuadas deu ao espaço urbano da capital do Paraná um caráter homogêneo ao ambiente urbano e, a partir da década de 70, a cidade ganhou espaço no Brasil e fora dele como um exemplo de um município bem organizado e com um bom sistema de transporte coletivo urbano.

A principal característica da cidade, neste sentido, foi conseguir aliar políticas de transporte coletivo com regras de zoneamento urbano. Isso delimitou a expansão urbana e o crescimento aconteceu em função dos eixos de transportes pré-definidos. O ordenamento surgido dessa integração, aliado a uma política de marketing das décadas de 70 a 90, consolidaram a cidade como um exemplo de que o planejamento urbano pode dar certo. A imagem projetada para fora foi de que a expansão dava-se, sobretudo, pela indução técnica.

Assim, ao contrário da maioria das cidades brasileiras, Curitiba subordinava os anseios sociais e políticos ao planejamento com a projeção de recolher como fruto dessa iniciativa retorno econômico.

O grande mote externo da cidade foi o sistema de transporte público. Curitiba ganhou notoriedade por implantar soluções urbanas diferenciadas na área de mobilidade urbana. A principal delas foi sair da lógica do transporte de massa implementado nas grandes cidades do mundo, que tinha com premissa principal o transporte sobre trilhos, para apostar no sistema conhecido como BRT (Bus Rapid Transit), baseado na criação de canaletas exclusivas para a circulação de ônibus em sistema viário.

Contrariamente ao que se discute hoje, a implantação ou não de uma linha de metrô, Curitiba fez sucesso com o modelo porque a quantidade

de passageiros transportada nas linhas expressas e a velocidade do sistema assemelhava-se ao metrô, mas muito mais barato, já que se baseia no sistema viário de superfície, que requer menos aporte de dinheiro em um curto espaço de tempo na comparação com a construção de linhas férreas.

Outras características importantes desse sistema foi a implantação de terminais de ônibus, que são interligados por canaletas exclusivas, e a implantação de soluções inovadoras. É possível citar, neste sentido, a utilização de ônibus biarticulados, que aumentam a capacidade da carga de passageiros de cada veículo, já que interliga três eixos principais de rodas em um único carro.

A implantação de paradas baseadas em estações-tubo, com pagamento antecipado e embarque em nível também faz parte do acervo de inovações da cidade. Essas estações-tubo são construções com ares futuristas que permitem o passageiro pagar a passagem ao entrar na estação e acessar o ônibus no mesmo nível de altura do veículo. O método evita assim o desperdício de tempo com cada um dos passageiros ao subir as escadas e pagar a tarifa, enquanto o veículo está parado. Isso diminui o tempo de parada do veículo para carregar e descarregar, o que reflete na maior agilidade do sistema e na diminuição do tempo de deslocamento para os usuários.

Outra diferença implantada foi o sistema trinário de ruas, composto de três vias principais. A central contém a canaleta exclusiva para os ônibus biarticulados, margeada por duas vias com sentidos contrários e, geralmente, de baixa velocidade. Já nas quadras paralelas seguintes nos dois lados da rua central com canaleta, foram implantadas as chamadas “vias rápidas”, que são ruas largas e com várias pistas, geralmente três, utilizada por automóveis particulares para o deslocamento em velocidade alta para o espaço urbano. Atualmente, de 60 km/h. Uma rua faz a ligação centro/bairro e a outra o sentido oposto bairro/centro.

Além disso, a cidade adotou a chamada linha “Ligeirinho”, que percorre o mesmo trecho de outras linhas, mas faz menos paradas diminuindo assim o tempo de deslocamento de áreas distantes entre si.

Outro ponto de novidade na área do transporte público na cidade é a diferenciação dos tipos de linhas a partir do uso de cores diferenciadas para cada uma delas.

O professor e pesquisador Fábio Duarte assinala que estas carac-

terísticas do transporte coletivo de Curitiba determinam até hoje a estrutura urbana:

O transporte em Curitiba ganhou destaque no início dos anos 1970 e é responsável até hoje pela sua estruturação urbana e em grande parte pela sua identidade. (...) E isto não é apenas uma imagem veiculada pelos meios de comunicação, mas efetivamente a sua forma urbana é em grande parte decorrente dessa articulação entre o sistema viário e o zoneamento urbano. (DUARTE, 2007, pag 15)

Porém, estes elementos não são os únicos na consolidação da imagem de Curitiba. Outros equipamentos urbanos foram dotados dos mesmos ares de inovação para agregarem-se a escopo de direcionamento da capital paranaense das demais cidades.

As diferentes administrações públicas da cidade procuraram aproveitar a divulgação de imagem de forte planejamento urbano para inserir outros ícones neste contexto. Um dos exemplos disto é a criação de dezenas de parques no espaço urbano, o que fez com que cada habitante tivesse, no início dos anos 90, cerca de 51,5 m², em média, de área verde. O número é cerca de três vezes superior à área mínima recomendada pela Organização das Nações Unidas (ONU). Estes locais, essencialmente, são áreas criadas para proteger matas ciliares associados a algumas ruas e praças bastante arborizadas.

A construção de parques aliada a prédios ou espaços arquitetônicos ícones, como o Jardim Botânico, a Ópera de Arame e o Parque Barigui, ajudaram a construir ainda uma imagem de “cidade ecológica” e de “cidade de Primeiro Mundo”.

Com isso, a cidade conseguiu diversos prêmios internacionais e, principalmente, foi sendo usada como modelo por outras cidades no mundo que buscavam a solução de problemas urbanos. Bogotá, na Colômbia, por exemplo, copiou o sistema de transporte coletivo público, com algumas adaptações ao contexto local.

Com tudo isso, Curitiba é considerada a capital com melhor qualidade de vida do Brasil, segundo medição da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)⁵ e considerada umas das melhores

⁵ O ESTADO DO PARANÁ, Curitiba. (2008) Curitiba é destaque em quali-

idades para se investir na América Latina, segundo a revista *América Economia*⁶.

Atualmente, estes símbolos são reiterados continuamente a fim de reforçar a imagem construída desde a década de 70, segundo Fernanda Sánchez García (1997).

Na Curitiba – cidade espetáculo, as atuais operações de promoção de sua imagem encontram-se articuladas a mudanças de leitura do espaço urbano, renovando os atributos mais típicos da identidade de 70 – cidade humana, cidade planejada, cidade funcional, mediante a colagem destes atributos em símbolos que expressam a esfera cultural contemporânea – cidade ecológica, cidade de Primeiro Mundo. (GARCÍA, 1997, pag 56)

Ela aponta ainda, ao estudar o caso de Curitiba, que o processo de espetacularização da cidade tende a retirar dos cidadãos a possibilidade de reflexão sobre as políticas urbanas a partir do discurso hegemônico dos meios de comunicação.

A noção de espetáculo urbano procura apontar também para o desenraizamento do tecido social e espacial que expressa a possibilidade de grandes intervenções, mediadas pelos processos de comunicação. Tal desenraizamento corresponde à influência crescente da imagem urbana como linguagem sintética, isto é, aquela linguagem que consegue exprimir, de forma convincente, aspectos selecionados da vida urbana e da materialidade da cidade e disputar as condições para a sua penetração social, mediante articulação de diferentes processos técnicos de difusão desta imagem. (GARCÍA, 1997, pag 56)

dade de vida no Brasil. (Disponível em <http://www.parana-online.com.br/editoria/cidades/news/315704>) acessado em 24/04/2010.

⁶ O ESTADO DO PARANÁ, Curitiba. (2008) *Curitiba é a segunda melhor cidade do Brasil*. (Disponível em <http://www.parana-online.com.br/editoria/economia/news/123914/?noticia=CURITIBA+E+A+SEGUNDA+MELHOR+CIDADE+DO+BRASIL>) acessado em 24/04/2010.

Rosa Moura (2001) reforça o entendimento deste processo de alienação da participação da sociedade civil e popular no processo de intervenção urbana.

(...) em Curitiba, a sociedade local, condicionada a uma postura acrítica, inviabiliza avaliações e reconstruções necessárias para garantir a eficácia real do plano. Críticas externas são refutadas como posições inimigas. A força da unanimidade não permite que as observações sejam ouvidas e que os ajustes necessários para a eficácia do planejamento urbano sejam reconduzidos. (MOURA in ACSRALD, 2001, pag 227)

Sánchez (1997) aponta ainda para a subordinação da técnica ao espetáculo, invertendo a característica histórica da cidade de valorizar o planejamento urbano em relação aos interesses sociais e políticos.

Diferenciado-se do planejamento urbano tradicional, que investiga constrangimentos e possibilidades do ambiente construído, o city marketing é mais orientado à demanda. A cidade e suas possíveis intervenções são consideradas da perspectiva dos potenciais “cidadãos consumidores”. Ela mesma é um produto a ser vendido, com seus atributos e qualidades, serviços públicos e redes de serviços privados. O marketing urbanístico opera mediante a informação, a comunicação, o convite a fazer uso da cidade. (SÁNCHEZ, 1997, pag 122)

A espetacularização é um fenômeno das sociedades contemporâneas, como coloca Debord (1997), e as cidades por serem o terreno de convivência desses aglomerados de pessoas não escapam a lógica da dramatização como forma de intermediação da comunicação. A própria cidade de Curitiba insere-se nesse contexto como um dos municípios que utilizou-se de recursos espetaculares como forma de comunicar sua diferenciação de outras cidades a fim de atrair investimentos e buscar proporcionar uma melhor qualidade de vida a população.

Esse processo existiu e ainda é um recurso atual. Mesmo com as críticas apresentadas aqui por diferentes autores, que afirmam existir um

processo de alienação da população em consequência dessa espetacularização da cidade, a subordinação da gestão urbana aos procedimentos do espetáculo da sociedade é um fenômeno contemporâneo, que não pode ser ignorado ao buscar a análise da divulgação de um projeto de intervenção urbana, como a construção de uma linha de metrô em Curitiba.

5 Os projetos de metrô e a Linha Azul

5.1 Estudos de metrô

Apesar de Curitiba ter se notabilizado no cenário brasileiro e até no contexto internacional pelo pioneirismo em utilizar um sistema de transporte coletivo público baseado no sistema viário, a cidade não furtou-se de pensar e estudar projetos de metrô ao longo do desenvolvimento de sua história recente.

Na segunda metade do século XX e início do século XXI existiram vários estudos preliminares desenvolvidos pelas administrações municipais a fim de ajudar a embasar decisões políticas ou técnicas a cerca de medidas a serem tomadas para o sistema de transporte coletivo de Curitiba.

Duarte e Prestes (2009) mapearam nos arquivos da prefeitura municipal sete projetos para a construção de uma linha de transporte coletivo sobre trilhos na cidade, sendo que o primeiro é até anterior a implantação do sistema BRT (Bus Rapid Transit) na década de 70.

Assim, antes mesmo da implantação do sistema trinário ter início, em 1974, conforme proposto pelo plano diretor em 1966, já em 1969 houve um estudo comparativo entre diferentes modais de transporte coletivo, e um modal sobre trilhos apareceu como solução ideal. O modal ônibus (...) foi selecionado para iniciar a operação, de modo mais imediato; porém, a proposta deixava claro que a infra-estrutura estava pronta para a implementação de um modal sobre trilhos num futuro próximo. (Duarte e Prestes, 2009, pag 82)

Curioso notar ainda a conclusão dos autores. Eles apontam que ao longo da história do desenvolvimento urbano da cidade, principalmente do transporte coletivo baseado no sistema viário sobre pneus, os projetos de metrô surgiram em momentos de saturação do BRT. A primeira alternativa estudada como forma de dar novo fôlego a este sistema era projetar uma linha de metrô. Mas a idéia acabava engavetada com o desenvolvimento de novos itens inovadores incorporados ao sistema de ônibus, que davam nova vida e alongavam a capacidade de carga total das linhas de ônibus da cidade.

“Apesar de nenhuma das propostas ter sido implantada, o que se verifica nesta pesquisa é que os trilhos tiveram grande influência nas inovações do transporte sobre pneus na cidade. Com isto, pode-se concluir, de maneira um tanto provocativa, que a cidade, conhecida internacionalmente por seu sistema de transporte sobre pneus, tem uma história de propostas, menos divulgadas, porém complementares, de transporte sobre trilhos”. (DUARTE E PRESTES, 2009, pag 82)

Apesar da riqueza desta conclusão, para este trabalho, interessa detalhar, em especial, o último deles denominada de Linha Azul, que percorreria o eixo Norte/Sul, o mais carregado de demanda atualmente.

Porém, vamos citar os seis outros projetos já discutidos tecnicamente em Curitiba com base no estudo de Duarte e Prestes (2009) e, em seguida, explicitar o atual plano de implantação de um linha de metrô na capital paranaense.

Vale lembrar que a cidade teve um sistema de transporte coletivo sobre trilhos até junho de 1952. Curitiba tinha uma malha de trilhos no centro da cidade onde circulavam bondes elétricos. Porém, a retirada deles foi determinada por Alfred Agache, que desenvolveu o plano urbanístico para a capital paranaense com anéis viários grandes eixos de transporte (DUARTE E PRESTES, 2009).

Para Agache, os trilhos e os bondes atrapalhavam a circulação nas ruas centrais. Na época, Curitiba tinha cerca de 150 mil habitantes e o plano desenvolvido pelo francês previa a utilização de ônibus como meio de transporte coletivo até a cidade atingir cerca de um milhão de habitantes.

5.2 Estudo preliminar do metrô – 1969

O Plano Diretor de 1966 estabelecia dois eixos principais de transporte: Norte/Sul e Leste/Oeste. Eles deveriam utilizar um meio rápido de transporte coletivo. Em 1969, estudos apontam para a adoção – nos dois eixos de transporte – do sistema de veículo leve sobre trilhos com lotação máxima de 90 passageiros por vagão e velocidade máxima de 90km/h. A primeira linha, com 14 km de extensão, seria para ligar os bairros Santa Cândida (Norte) e Capão Raso (Sul) com vias elevadas ou de superfície e uma trecho subterrâneo com cinco estações.

5.3 Anteprojeto do bonde – 1979

Proposta de adoção de veículos leves sobre trilhos metálicos numa extensão de 18 km entre os bairros Santa Cândida (Norte) e Pinheirinho (Sul) com seis terminais de médio porte entre as duas regiões. Dois deles seriam de grande porte e teriam 24 estações de embarque e desembarque. A linha deveria ter capacidade para 15 mil passageiros por hora nos horários pico na região central, com intervalos de 4 e 6 minutos entre os veículos.

5.4 Anteprojeto do bonde – 1981

A proposta contemplava cinco eixos de transporte mais linhas interbairros num extensão de 167 km com redes eletrificadas. Os trechos estudados para a implantação de um veículo leve sobre trilhos correspondia a cerca de 50% da demanda na época.

5.5 Anteprojeto do bonde moderno – 1992

Mais uma vez estudou-se a possibilidade de implantar um sistema de veículos leves sobre trilhos metálicos ao longo do eixo Norte/Sul numa

extensão de 18,5 km. O projeto incluía dois terminais, cinco estações de integração, uma estação central e 32 estações intermediárias de forma tubular. O veículo seria articulado com tração elétrica e capacidade para 300 usuários.

5.6 Sistema de alta velocidade – 1997

Projeto elaborado em parceria com a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) previa a implantação de um sistema de transporte de alta capacidade (Stac) com veículo de tecnologia ferroviária sobre pneus no eixo Norte/Sul. Ele deveria transportar 450 passageiros para ter capacidade de 24 mil passageiros/hora/sentido em uma composição de dois veículos. O percurso, com 22 estações, era em nível em quase toda extensão, exceto feita a região central em que a circulação seria subterrânea.

5.7 Anteprojeto do monorail – 1999

O trecho estudado no projeto previa a implantação de um monotrilho no percurso da antiga BR-116 entre os bairros Atuba (Norte) e Pinheirinho (Sul). O percurso é chamado atualmente de BR-476 ou Linha Verde, após um processo de urbanização da rodovia a partir de 2007, quando foi transformada em trecho urbano. Pelo projeto de monorail, o veículo operaria em viga elevada ao longo do canteiro central da rodovia com três linhas: CIC Sul/Centro (116 mil passageiros), CIC Sul/Atuba (62 mil passageiros) e Atuba/Centro (72 mil passageiros).

5.8 A linha Azul

Apesar da cidade ser referência mundial no sistema BRT, os técnicos de planejamento da prefeitura da cidade sempre consideraram a implan-

tação de um sistema de transporte coletivo baseado em trilho, como os bondes ou o metrô.

Vários estudos foram realizados ao longo dos últimos 40 anos para discutir a possibilidade da cidade reincorporar os trilhos como parte da política de transporte coletivo público, já que um sistema de bondes circulou no centro da cidade até 1952. Porém, nenhuma das iniciativas passou da fase de estudos preliminares.

Um novo projeto de metrô para a cidade de Curitiba voltou a ser discutido no fim de 2006 com a realização do seminário “Curitiba nos Trilhos”, promovido pela prefeitura de Curitiba em parceria com a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), um órgão do governo federal incumbido de disseminar o transporte sobre trilhos em grandes cidades.

Mas, o projeto foi entrar nos planos políticos da cidade somente no ano seguinte (2007)⁷ até se consolidar como uma proposta política em 2008, quando a campanha eleitoral para a prefeitura de Curitiba passou pela discussão⁸ da implantação de uma linha do metrô no município para ligar as regiões Norte e Sul.

Ainda no primeiro semestre de 2007, a prefeitura de Curitiba lançou um edital⁹ para contratar duas empresas para fazer os estudos técnicos do projeto e consolidar um projeto executivo da obra. Porém, o processo de concorrência não deu certo e não houve interesse. Nenhuma empresa apresentou proposta¹⁰, o que obrigou a prefeitura lançar um segundo edital de licitação com uma remuneração maior¹¹ pelo serviço. O

⁷ GAZETA DO POVO, Curitiba. (2007) *Curitiba espera sinal verde para metrô*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=652223&tit=Curitiba-espera-sinal-verde-para-metro>) acessado em 08/02/2010.

⁸ Idem. (2008) *Candidatos divergem sobre início da obra*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&id=805157&tit=Candidatos-divergem-sobre-o-inicio-da-obra>) acessado em 08/02/2010.

⁹ Idem. (2007) *Edital para metrô está aberto*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=680032&tit=Edital-para-metro-esta-aberto>) acessado em 08/02/2010.

¹⁰ Idem. (2007) *Metrô não atrai interesse de empresas*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=694339&tit=Metro-nao-atrai-interesse-de-empresas>) acessado em 08/02/2010.

¹¹ Idem. (2007) *Lançado novo edital para estudo preliminar do metrô*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=7->

procedimento visava contrar uma empresa para realizar o estudo técnico em si e outra para detalhar os impactos sociais, ambientais e econômicos da construção de uma linha de metrô na cidade.

O processo de definição dos ganhadores da concorrência arrastou-se por mais de um ano devido a questionamentos judiciais de um dos concorrentes derrotado na licitação.

O projeto ganhou novo impulso e relevância política quando ele foi incluído na série de obras que a cidade precisaria realizar para adequar sua infraestrutura para ser uma das sedes brasileiras da Copa do Mundo de futebol de 2014¹².

Apesar da promessa do ex-prefeito de Curitiba, Beto Richa (PS DB)¹³, que exerceu o cargo por cinco anos e três meses até renunciar em março de 2010 para concorrer as eleições de outubro do mesmo ano, a implantação de uma linha do metrô na cidade ainda é dúvida.

Os estudos técnicos ainda não foram concluídos, o que inviabiliza a definição de um projeto executivo da obra, que entre outras coisas estima custos para financiar o projeto. Por isso, não há também verba garantida para a construção.

Apesar destas indefinições, a prefeitura de Curitiba já lançou a logomarca da futura linha chamada de Linha Azul CIC Sul/Santa Cândida. O município mantém também, desde 2009, um site exclusivo¹⁴ para o projeto do metrô. No endereço eletrônico há diversas informações preliminares do projeto, que embasaram o pedido de estudo executivo contratado através de licitação.

Inicialmente, o site foi utilizado para coletar sugestões da população sobre o projeto de construção. Mas, mesmo terminado o prazo dado para o envio de sugestões, o site permanece no ar.

21532&tit=Lancado-novo-edital-para-estudo-preliminar-do-metro (acessado em 08/02/2010)

¹² Idem. (2009) *Trecho inicial do metrô será feito para a Copa*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=854499&tit=Trecho-inicial-do-metro-sera-feito-para-a-Copa> (acessado em 07/02/2010))

¹³ Idem. (2009) *Metrô começa em 2010, diz Richa*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=863519&tit=Metro-com-eca-em-2010-diz-Richa> (acessado em 07/02/2010))

¹⁴ METRÔ CURITIBANO. *Linha Azul CIC Sul/Santa Cândida*. [2009]. (Disponível em <http://www.metro.curitiba.pr.gov.br>). Acessado em 23/03/2010.

Logo na página inicial do site há informações sobre a atual fase do projeto:

A Prefeitura de Curitiba está desenvolvendo os Estudos e Projetos de Engenharia e o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu respectivo Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (RIMA) para a implantação da Linha Azul do Metrô Curitiba. Os documentos finais definirão os aspectos técnicos, conceituais, funcionais e operacionais do sistema, métodos construtivos a serem empregados, tecnologia do material rodante e dos sistemas. Novas conclusões e aspectos técnicos relevantes poderão ser oportunamente divulgados. (METRÔ CURITIBANO, 2009)

Lá, os argumentos para a construção do metrô são apresentados:

Os desafios atuais do sistema de transporte coletivo de Curitiba passam pela necessidade de aumentar a capacidade dos eixos de transporte, principalmente nas canaletas exclusivas, aumentar a velocidade operacional das linhas de transporte, especialmente das expressas e diretas, reduzir a emissão de poluentes, ampliar e modernizar os terminais de integração, com o objetivo de atender de maneira mais confortável e segura as demandas existentes e ainda atrair novos usuários ao sistema, aumentando assim a participação dos deslocamentos por transporte coletivo na cidade, hoje responsável por cerca de 45% do total de deslocamentos. Inúmeras iniciativas nesse sentido estão em andamento como: (...) Estudos de alternativas para adoção de novos modais nos eixos de transporte, em especial para os eixos Norte e Sul, atualmente os mais carregados. (METRÔ CURITIBANO, 2009)

Para definir-se pelo projeto de metrô como forma de aumentar a capacidade de transporte, a prefeitura partiu de algumas premissas, que são elencadas no site:

- O novo modal deverá fazer parte da Rede de Transporte existente;

- A tarifa do novo modal deverá ser a mesma cobrada no restante da RIT – Curitiba;
- Deve ter maior poder de atratividade ao usuário do automóvel;
- Deve utilizar sistema menos poluente.

Dentre os benefícios esperados da implantação no novo modal, a prefeitura cita a melhoria geral da mobilidade; redução dos tempos de viagem dos usuários do transporte e dos automóveis; redução do número de acidentes de trânsito; possibilidade de requalificação da paisagem urbana; arborização das áreas remanescentes e implantação de áreas de convivência.

A estimativa inicial é aumentar a capacidade de transporte do trecho a ser construída Linha Azul em quase cem mil passageiros por dia no eixo Norte/Sul, o mais carregado atualmente. No próprio site, é apresentada uma tabela – reproduzida abaixo – com a demanda atual e a projeção até 2014, quando estimasse a conclusão da obra.

ESTAÇÃO		PASSAGEIROS / DIA UTIL	
		ATUAL (2007)	METRÔ (2014)
EIXO NORTE			
01	Santa Cândida	15.484	18.581
02	Cidadania	3.097	3.716
03	Boa Vista	10.034	12.041
04	Holanda	2.002	2.402
05	Cabral	33.496	40.195
06	Juvevê	8.230	9.876
07	Centro Cívico*	3.888	4.666
08	Passeio Público	6.460	7.752
09	Rua das Flores	24.868	29.842
10	Eufrásio Correia	27.819	33.383
Sub-Total		135.378	162.454
EIXO SUL			
11	Oswaldo Cruz	19.771	23.725
12	Bento Viana	13.555	16.266
13	Água Verde	13.808	16.570
14	Santa Catarina	8.332	9.998
15	Morretes	11.475	13.770
16	Portão	68.903	82.684
17	Hospital do Trabalhador	8.856	10.627
18	Capão Raso	79.788	95.746
19	Santa Regina	4.367	5.240
20	Pinheirinho	25.536	30.643
21	Nicola Hollanda	1.626	1.951
22	CIC Sul	25.536	30.643
Sub-Total		281.553	337.863
TOTAL GERAL		416.931	500.317
*Alternativa a ser estudada			

Figura 1: Demanda de passageiros

Fonte: Metrô curitibano

Nessa projeção, considera-se um incremento de 20% no número de passageiros transportados levando-se em conta a implantação de uma nova linha de ônibus articulado na antiga BR-476 – chamada atualmente de Linha Verde – e o crescimento populacional em Curitiba e Região Metropolitana.

Como já citado, o traçado da futura linha de metrô seria ao longo do atual eixo Norte/Sul, ligando os bairros Santa Cândida e CIC/Sul. O

trecho terá 22 km de extensão, sendo que cerca de 3 Km serão em via elevada no trecho da atual BR-476. Os outros 19 Km serão subterrâneos. O site detalha o percurso:

“O local de implantação, a partir da BR, será sob a Rua André Ferreira Barbosa, numa extensão de 2Km até a Av. Winston Churchill, e por ela, sob a canaleta do ônibus expresso, até o Terminal Capão Raso; sempre sob a via, seguirá pela Av. República Argentina e Av. Sete de Setembro, até a Praça Eufrásio Correia.

A partir da Praça, seguirá pela Rua Barão do Rio Branco e Riachuelo até a Av. João Gualberto e Av. Paraná, até o Terminal Santa Cândida.

Estão previstas 22 Estações, espaçadas em média a uma distância de 900,00m”²⁶.

Pelo estudo inicial, seriam necessárias 22 estações e terminais, abaixo listadas:

1. Estação CIC Sul – Terminal CIC Sul
2. Estação Nicola Pellanda
3. Estação Pinheirinho – Terminal Pinheirinho
4. Estação Santa Regina
5. Estação Capão Raso – Terminal Capão Raso
6. Estação Hospital do Trabalhador
7. Estação Portão
8. Estação Morretes
9. Estação Santa Catarina
10. Estação Água Verde
11. Estação Bento Viana

12. Estação Osvaldo Cruz
13. Estação Eufrásio Correia
14. Estação Rua das Flores
15. Estação Passeio Público
16. Estação Alto da Glória
17. Estação Juvevê
18. Estação Cabral – Terminal Cabral
19. Estação Holanda
20. Estação Boa Vista – Terminal Boa vista
21. Estação Cidadania
22. Estação Santa Cândida – Terminal Santa Cândida

A previsão é utilizar dois tipos distintos de túneis ao longo dos 19 km de metrô subterrâneo. Um deles, “Cut and cover”, seria usado nas regiões onde é possível cavar na área das atuais canaletas dos ônibus expressos. O sistema reduziria custos de implantação. Segundo o site, o método tem “princípios construtivos bastante simples. Estacas são cravadas nas laterais, servindo de paredes da estrutura da via. A estrutura de cobertura, então, é apoiada nas estacas e, posteriormente, se processa a escavação, a estruturação do piso e o revestimento das estacas (paredes)”¹⁵.

Em trechos onde não seja possível escavar próximo a superfície, seria usado o método “Natm” com escavação profunda, principalmente na região central da cidade “entre as Estações Eufrásio Correia e Passeio Público, numa extensão de 2,5 Km”. A maioria das estações seria subterrânea, acessada da rua por escadas ou elevadores.

Abaixo reproduzimos algumas imagens ilustrativas disponibilizadas no site.

¹⁵ METRÔ CURITIBANO. *Linha Azul CIC Sul/Santa Cândida*. [2009]. (Disponível em <http://www.metro.curitiba.pr.gov.br>). Acessado em 23/03/2010.



Figura 2: Projeção da estação de metrô com integração
Fonte: Metrô Curitibano



Figura 3: Projeção da estação de metrô sob a canaleta
Fonte: Metrô curitibano

Nas atuais canaletas de ônibus, as vias exclusivas, seriam transformadas em um grande parque linear, com opções de lazer, quiosques, ciclovia, calçadão para pedestres e arborização.

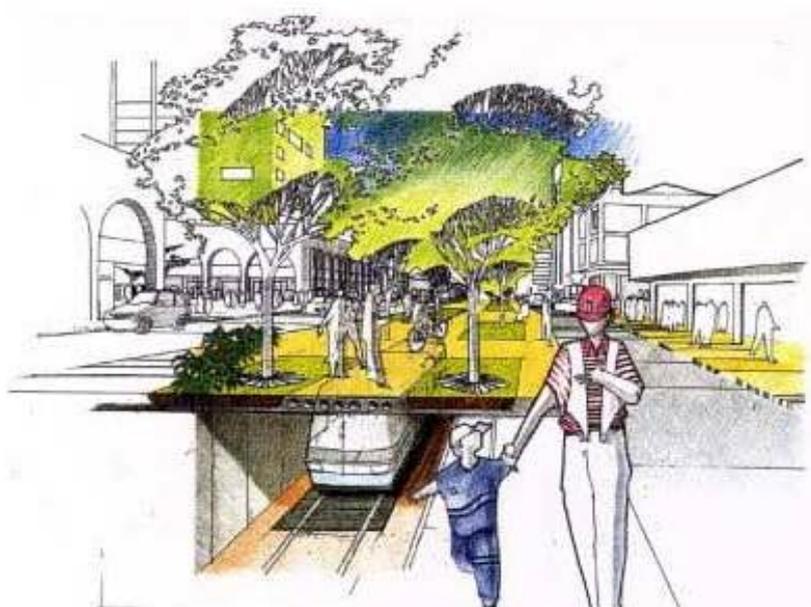


Figura 4: Projeção da superfície reurbanizada
Fonte: Metrô curitibano

O site detalha ainda o tipo de carro a ser utilizado pelo sistema de metrô:

“Para atendimento da demanda inicial, o trem poderá ser composto por 4 carros motorizados, sendo 2 com cabine de condução (MC) e 2 intermediários sem cabine (M), com 94,00 m de comprimento e capacidade nominal de transporte de 1.100 passageiros, considerando uma densidade de 6 passageiros/m².

O projeto estabelece a possibilidade de utilização de um trem formado por até 6 carros, todos motorizados, sendo 2 com cabine de condução e 4 intermediários sem cabine, com 140,00 m de comprimento e capacidade nominal de transporte de 1.600 passageiros, considerando uma densidade de 6 passageiros/m².

O veículo deverá ter em seu interior um adequado conforto térmico e acústico para os passageiros e o condutor; ser equipado com um sistema de ar condicionado para os salões de passageiros e cabines dos condutores; possuir um sistema de iluminação eficiente e de comunicação visual e sonora que permita a perfeita orientação aos passageiros”. (METRÔ CURITIBANO, 2009)

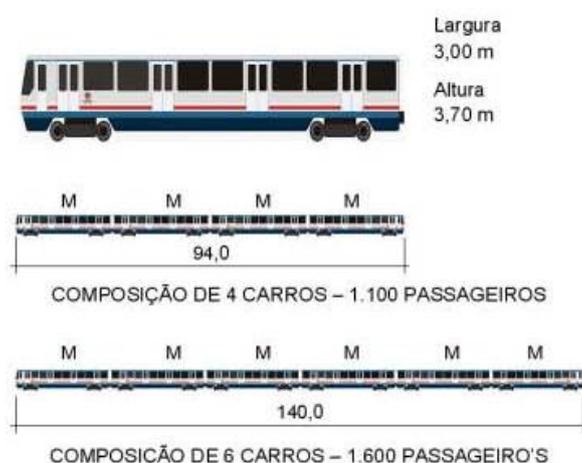


Figura 5: Aspectos técnicos do tipo de veículo
Fonte: Metrô curitibano

Todo o projeto tem custo estimado de R\$ 2 bilhões, conforme a

tabela de custos preliminares apresentadas no site do projeto, a ser viabilizado através de uma parceria público-privada:

	Total R\$	%
1. INFRAESTRUTURA	775.400.000,00	38,77
2. SUPERESTRUTURA	107.200.000,00	5,36
3. ESTAÇÕES	100.000.000,00	5,00
4. PRÉDIO ADMINISTRATIVO	4.200.000,00	0,21
5. PRÉDIO DE MANUTENÇÃO	6.200.000,00	0,31
6. SINALIZAÇÃO	57.200.000,00	2,86
7. TELECOMUNICAÇÃO	95.200.000,00	4,76
8. ELETRIFICAÇÃO	12.200.000,00	0,61
9. MATERIAL RODANTE	641.200.000,00	32,06
10. EQUIPAMENTOS DE MANUTENÇÃO	1.600.000,00	0,08
11. DESAPROPRIAÇÕES	2.400.000,00	0,12
12. PAISAGISMO / CALÇADÃO	8.400.000,00	0,42
13. TOTAL DAS OBRAS E EQUIPAMENTOS	1.811.200.000,00	90,56
14. GERENCIAMENTO E FISCALIZAÇÃO	36.800.000,00	1,62
15. PROJETOS	12.600.000,00	1,54
16. CONTINGÊNCIAS FÍSICAS E FINANCEIRAS	123.600.000,00	6,18
TOTAL GERAL DE INVESTIMENTO	2.000.000.000,00	100,00

Figura 6: Detalhes do orçamento estimado
 Fonte: Metrô curitibano

6 A cobertura sobre a linha Azul

6.1 A cobertura

A primeira matéria sobre o projeto de construção de uma linha de metrô em Curitiba – que posteriormente viria a ser denominada Linha Azul – foi publicada no dia 28 de novembro de 2006 e foi assinada pelo jornalista Fernando Martins. No texto, ele adianta que o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc) – órgão da prefeitura de Curitiba – tinha desenvolvido estudos iniciais para construir uma linha de metrô no trajeto do eixo Norte/Sul do atual sistema de transporte coletivo da cidade, operado por ônibus biarticulados, e conhecido mundialmente como BRT (Bus Rapid Transit).

A matéria foi desenvolvida a partir da informação de que a cidade receberia no mês de dezembro o seminário “Curitiba nos Trilhos”, organizado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) – órgão do governo federal responsável pela administração de diversas linhas de metrô no país e incumbida de disseminar a uso do modal sobre trilhos nas grandes cidades – em parceria com a prefeitura de Curitiba. O jornalista informa que o projeto, desta vez, prevê a construção de um metrô no subsolo, diferente da maioria dos projetos anteriores como mostrado no capítulo anterior.

A intenção dos técnicos do Ippuc era desafogar a linha Santa Cândida/Capão Raso, principalmente na região Sul da cidade, já que a região concentra boa parte da população de Curitiba, o que deixa esta ligação ao centro carregada. Na época e até os dias deste trabalho, a linha ainda é a que mais transporta passageiros diariamente na cidade.

A partir da matéria, o debate ao longo do seminário Curitiba nos Trilhos girou em torno da viabilidade ou não da capital paranaense ter uma linha de metrô integrada ao sistema de ônibus. O assunto foi tratado por outros veículos de comunicação e virou uma espécie de debate público sobre a possibilidade da cidade ter o metrô entre a oferta de transporte público.

O próprio jornal *Gazeta do Povo* fez outras matérias sobre o projeto de metrô nos dias do seminário e também logo após ele acabar. Em uma

delas - “Metrô só deve chegar em 10 anos”¹⁶, no dia 5 de dezembro de 2006, estima um prazo para que a linha de metrô possa funcionar, se acatado o projeto. No dia seguinte, outra matéria busca dar uma estimativa de custo da obra: “Metrô de Curitiba custaria ao menos R\$ 780 milhões”¹⁷.

A relevância do assunto cresceu quando o jornal encomendou uma pesquisa para saber a opinião da população sobre a construção do metrô na cidade. O material foi publicado no dia 26 de dezembro de 2006, e mostrou que a maioria dos habitantes gostaria de que o metrô fizesse parte da oferta de transporte público: “Pesquisa mostra que 64% dos curitibanos querem o metrô”. Desde então, a importância política da obra aumentou ao perceber-se que a própria população era amplamente favorável a obra.

Outras três matérias, publicadas paralelamente a pesquisa, procuram detalhar ainda mais o estudo inicial do Ippuc sobre o metrô para responder a demanda de público sobre o assunto. Informa-se, por exemplo, que a obra deverá ser uma parceria da prefeitura com o governo federal, já que o custo é alto: “Governo federal deve participar”¹⁸. Além disso, mostra-se que as atuais operadoras do sistema de transporte coletivo por ônibus não são favoráveis ao metrô devido ao custo dele – “Empresas de ônibus acham metrô caro”¹⁹ – e que o atual espaço para a circulação dos ônibus biarticulados, que tem canaleta exclusiva – poderá ser utilizado para outros fins depois do metrô, como transformar-se em um grande parque linear; “Canaletas podem virar parques para pedestres”²⁰.

¹⁶ Idem. *Metrô só deve chegar em dez anos*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaacidania/conteudo.phtml?tl=1&id=619113&tit=Metro-so-deve-chegar-em-dez-anos>) (acessado em 07/02/2010)

¹⁷ Idem. *Metrô de Curitiba custaria ao menos R\$ 780 milhões*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/parana/conteudo.phtml?tl=1&id=619408&tit=>) acessado em 19/01/2010

¹⁸ Idem. *Governo federal deve participar*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaacidania/conteudo.phtml?tl=1&id=624146&tit=Governo-federal-de-ve-participar>) acessado em 07/02/2010

¹⁹ Idem. *Empresas de ônibus acham o metrô caro*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaacidania/conteudo.phtml?tl=1&id=624151&tit=Empresas-de-onibus-acham-metro-car>) acessado em 07/02/2010

²⁰ Idem. *Canaletas podem virar parque para pedestres*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaacidania/conteudo.phtml?tl=1&id=624152&tit=Canaletas-podem-virar-parque-para-pedestres>) acessado em 07/02/2010

Curioso notar neste ponto, o discurso do prefeito da cidade na época Beto Richa, integrante do Partido Social Democrata Brasileiro (PSDB). Dias depois do seminário “Curitiba nos Trilhos” e dois dias antes da publicação da pesquisa de opinião sobre o metrô (divulgada no dia 26 de dezembro de 2006), ele mostra-se contrário a obra por acreditar desnecessária. Perguntado sobre a viabilidade de um projeto de metrô, ele responde: “No momento acho que é desaconselhável. As medidas que estamos tomando, a proposta de implantação de um anel viário, tudo isso certamente vai melhorar o trânsito de Curitiba. Agora é difícil fazer frente ao crescimento da frota, que foi brutal. Até o ano que vem, vamos chegar a 1 milhão de veículos. Quanto ao metrô, temos que nos antecipar e ver que vai ser necessária a sua implantação. É um sistema de transporte de massas muito mais caro do que o ônibus. Enquanto der para melhorar o ônibus, isso é o correto”²¹.

Logo depois, esse discurso muda e o próprio prefeito incorpora o projeto ao plano de governo dele em 2008, durante a campanha eleitoral para reeleger-se ao cargo.

6.2 O levantamento

A partir da matéria inicial sobre o projeto de construção de uma linha de metrô em Curitiba, no dia 28 de novembro de 2006, efetuou-se um levantamento de todas as notícias publicadas pelo jornal Gazeta do Povo desde então. A última matéria publicada sobre este assunto é do dia 30 de março de 2010, pouco dias antes da conclusão desta pesquisa. Nela, explica-se que a obra não foi incluída pelo governo federal no segundo Plano de Aceleração do Crescimento, o chamado PAC 2, apesar de um intenso lobby político da prefeitura de Curitiba para que o governo federal incorpore a obra no seu escopo de prioridades para dotar o país de infra-estrutura²². O projeto já havia sido deixado de lado outras vezes em circunstâncias diferentes.

²¹ Idem. “*Passou a eleição tem de descer do palanque*”. (Disponível em [http://www.gazetadopovo.com.br/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&id=623953&tit=Passo u-a-eleicao-tem-de-descer-do-palanque](http://www.gazetadopovo.com.br/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&id=623953&tit=Passo+u-a-eleicao-tem-de-descer-do-palanque)) acessado em 07/02/2010

²² Idem. (2010) *PAC 2 aposta em projetos que ainda não estão nem no papel*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&i>

Como pode-se analisar na sequência de matérias deste trabalho, boa parte dos motivos para que a viabilidade da obra continue sendo uma incógnita é a falta de conclusão dos estudos para a elaboração de um projeto executivo, que irá detalhar de que forma e em que condições é possível construir a linha de metrô em Curitiba e, a partir disso, estimar um preço. Até a conclusão deste trabalho os estudos ainda não haviam sido concluídos, apesar do prazo para isso ter vencido há vários meses.

Em seguida, o resultado final da pesquisa:

d=987729&tit=PAC-2-aposta-em-projetos-que-ainda-nao-estao-nem-no-papel) acessado em 07/02/2010

www.bocc.ubi.pt

Pesquisa sobre a espetacularização do projeto de metrô em Curitiba									
Data	Título	Dramatiza?		De que forma?			Usa imagem?		Recursos
		SIM	NÃO	Financiamento	Viabilidade	Técnica	SIM	NÃO	
2006									
29/11/06	Curitiba volta a estudar projeto de metrô, desta vez, subterrâneo		1						
29/11/06	Seminário discutirá alternativas		1						
05/12/06	Metrô só deve chegar em dois anos	1							
09/12/06	Metrô da Curitiba custaria ao menos R\$ 760 milhões	1				1			
20/12/06	Pesquisa mostra que 84% dos curitibanos querem o metrô	1							
20/12/06	Governo federal deve participar	1							
20/12/06	Empresas de ônibus acham metrô caro	1							
20/12/06	Carreteras podem virar parque para pedestres	1				1			
	8	6	2	0	6	2	0	0	0
2007									
12/04/07	Curitiba espera sinal verde para metrô	1			1				
13/04/07	Viabilização do metrô depende do cumprimento de vários passos	1		1					
13/04/07	Presidente do Iguap prega pressão sobre ministro	1							
13/04/07	Para Lerner, é cedo para novo sistema	1			1				
25/04/07	Acordo define início de projeto do metrô	1		1					
18/07/07	Estão para projeto de metrô de Curitiba vai lançado amanhã	1				1			Mapa+detalhes+cronograma+imagem
18/07/07	Especialistas aprovam metrô, edital de licitação sai hoje	1			1				
20/07/07	Edital para metrô está aberto	1							
05/08/07	Propostas para metrô estão abertas	1							
05/08/07	Metrô da Curitiba começará a ser com até 24 estações	1				1			Estações+mapa com detalhes
07/08/07	Metrô não atrai interesse de empresas	1							
11/08/07	Preço baixo pode ter afastado empresas	1							
24/08/07	Metrô engula recursos há 30 anos	1				1			
30/10/07	Metrô sim, mas com preço baixo	1							
08/12/07	Novo edital para a licitação do metrô sai em uma semana	1							
12/12/07	Licitação novo edital para estudo preliminar do metrô	1							
	16	14	2	2	6	6	0	16	2
2008									
3/01/08	Licitação do metrô atrai três propostas	1				1			
02/04/08	Licitação do metrô vai à Justiça	1					1		Cronologia
11/04/08	E o metrô para? Novamente	1					1		Imagem ilustrativa
11/04/08	Concurso estreita empresas	1					1		Imagem ilustrativa
20/06/08	Beto promete iniciar obra do metrô em 2009	1				1			
05/06/08	Sem verba, metrô não sai do papel	1					1		Cronologia+imagem ilustrativa
05/06/08	Candidatos divergem sobre o início da obra	1					1		Cronologia+imagem ilustrativa
05/06/08	Especialistas criticam atraso na implantação	1					1		Cronologia+imagem ilustrativa
11/06/08	Comissão nega que licitação foi dirigida	1					1		
22/06/08	Metrô custa caro e obras são demoradas	1					1		
05/11/08	Governo pode "apadrinhar" metrô	1		1					
	11	11	1	6	4	5	6	6	6
2009									
09/01/09	Metrô é o "coração" da candidatura	1				1			
29/01/09	Justiça libera licitação do metrô	1				1	1		Mapa+imagem ilustrativa+cronologia
29/01/09	Preço do projeto sai em uma semana	1					1		Como será
03/02/09	Preço do projeto do metrô sai amanhã	1	1						
05/02/09	Trecho inicial do metrô será feito para a Copa	1		1		1	1		Cronologia+mapa+2 imagens+passos
05/02/09	Depois de nove meses, licitação de projeto é realizada	1					1	1	Cronologia+mapa+2 imagens+passos
01/03/09	Metrô não espantou o demônio	1					1		
04/03/09	Metrô começa em 2010, diz Riche	1					1		
05/03/09	Metrô é apresentado ao governo federal	1					1		Imagem ilustrativa
15/03/09	Obras necessárias, mas ainda insuficientes	1					1		
31/05/09	Ministro diz ter "dúvidas" sobre metrô até 2014	1					1		
09/07/09	Equipes coletam amostras de solo para implantação do metrô	1					1	1	Foto com logomarca do metrô
10/07/09	Faltam 62% do preço do metrô	1			1				
16/07/09	Especialistas divergem sobre obra	1					1	1	
20/07/09	E se o metrô não vier?	1					1	1	Infográfica com comparações
20/08/09	Estudo ambiental para o metrô	1					1	1	
05/09/09	Dá seu placar no metrô de Curitiba	1					1	1	
24/09/09	Governo quer saber se metrô de Curitiba é viável	1				1			
30/09/09	Governo pode dar verba a metrô	1			1				
04/10/09	Em vez do metrô, os planos é que serão estacionados	1					1		
04/10/09	Vai dar tempo, diz o prefeito	1					1		
17/10/09	"Chama" busca soluções para o metrô-curitibano	1					1	1	
29/10/09	Não tem um metrô incompleto	1					1	1	Cronologia+imagem ilustrativa+mapa
29/10/09	Obras em prestações	1					1	1	
30/10/09	Dilema descarta inclusão do metrô no PAC da Copa	1				1	1		Foto com logomarca do metrô
30/10/09	Obras ficaram no PAC 2	1		1			1		Foto com logomarca do metrô
30/10/09	Rumos do metrô ficam para 2011	1				1	1		Foto com logomarca do metrô
11/11/09	O metrô volta para a pauta da Copa	1					1		Mapa+detalhes
28/11/09	PAC da Copa pode definir início do metrô de Curitiba	1		1			1		
18/12/09	Dia D para o metrô de Curitiba	1				1	1		Foto com logomarca do metrô
18/12/09	Metrô está fora do PAC da Copa	1					1		
	31	30	1	6	16	8	12	19	18
2010 (até 31/03)									
01/03/10	Estudo do metrô deve ficar pronto até o dia 20	1					1		
30/03/10	PAC 2 aprova em projetos que ainda não estão nem no papel	1					1		
	2	2	0	0	0	0	2	0	0
	Total Matérias	Dramatiza?	De que forma?	Usa imagem?	Recursos				
	68	SIM	NÃO	Financiamento	Viabilidade	Técnica	SIM	NÃO	Recursos
		62	6	9	36	21	17	51	21

Figura 7: Pesquisa sobre a espetacularização do projeto de metrô em Curitiba

Fonte: Autor

Portanto, desde o primeiro texto em 2006 sobre o que denominou-se de Linha Azul do metrô até estes dias, no ano de 2010, foram publicadas 68 matérias pelo jornal Gazeta do Povo. Quase a metade delas (30) no ano de 2009, quando a prefeitura de Curitiba concluiu o processo de licitação para contratar duas empresas para executar os estudos que embasarão o projeto executivo. Paralelamente, houve ainda em 2009

uma série de encontros entre representantes da prefeitura de Curitiba e do governo federal a fim de debater a possibilidade de financiamento para a obra.

Em seguida, o segundo ano com mais matérias publicadas sobre o assunto – 14 ao todo – foi 2007, ano em que houve a publicação de dois editais para contratar as empresas para elaborar o estudo técnico da obra. O primeiro edital foi frustrado pela falta de participantes. E, já no fim de 2007, abriu-se uma segunda concorrência.

Em 2008, 11 matérias trataram do metrô na cidade. A discussão deu uma arrefecida em relação a 2007 principalmente porque houve contestação judicial da segunda licitação e a contratação das empresas ficou “em espera” até o fim do imbrólio jurídico.

Já em 2006, início da discussão do projeto saíram seis matérias e, até o fim de março de 2010, outras duas.

Através do levantamento nota-se que a maioria das 68 matérias sobre o projeto de metrô em Curitiba utilizaram de um discurso espetacular ao tratar do assunto. Em 63 delas notou-se alguma forma de espetacularização da obra. Outras cinco, neste levantamento, não tiveram esta característica.

Basicamente, as notícias tabuladas nesta pesquisa em que não foi identificado o viés espetacular da cobertura são notícias pequenas, apenas com as informações essenciais sobre determinado assunto. Nelas, há pouco espaço para o detalhamento e busca da atenção do leitor. A intenção é registrar a informação. Um exemplo é a notícia publicada no dia 03 de fevereiro de 2009 com o título “Preço do projeto do metrô sai amanhã” 37, reproduzida a seguir:

Preço do projeto do metrô sai amanhã...

GAZETA DO POVO

Vida e Cidadania | Vida Pública | Mundo | Economia | Esportes | Caderno G | Vestibular | Últimas Notícias

Opinião | Colunas | Enano | Questão e Carreira | Viver Bem | Rural | Saúde | Gente | R | Fórmula 1 | Gazetinha | Animal | Tecnologia | Turismo | Automóveis | Imóveis | Guia Casa | Copa 2010 | Corridos | Bom Gourmet

Blogs | Cinema | Delivery | Charges | SMS | Mobile | Guias | Horóscopo | Obituário | Tempo | Clube de Assinantes | Anteriores | EDIÇÃO DO DIA | Digite uma palavra-chave | CLASSIFICADOS | ASSINE AGORA

VIDA E CIDADANIA Quarta-feira, 21/04/2010

>> TRANSPORTE COLETIVO

Preço do projeto do metrô sai amanhã

Publicado em 03/02/2009 | GAZETA DO POVO ONLINE

Fale conosco

A sessão de abertura das propostas de preço para os estudos de impacto ambiental e projetos de engenharia do metrô de Curitiba, que deve ter 22 quilômetros de extensão e ligar os terminais Santa Cândida e CIC Sul, ocorrerá amanhã, às 14h30, no auditório do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc). A concorrência estava parada desde abril do ano passado, por decisão judicial. No último dia 27, a Justiça autorizou a continuidade do processo.

Segundo o presidente do Ippuc, Clever Ubiratan Teixeira de Almeida, os valores apresentados pelas duas empresas participantes da licitação não poderão ultrapassar o máximo estabelecido no edital. Para o primeiro lote, referente ao projeto de engenharia, o limite é de R\$ 2,377 milhões, enquanto o valor para o segundo lote, que diz respeito aos estudos ambientais, não pode passar de R\$ 370 mil. Após a aprovação dos valores, a empresa vencedora do primeiro lote tem prazo de 270 dias para concluir os estudos, enquanto os do segundo lote devem ser finalizados em até 240 dias.

CETAC
DIAGNÓSTICO POR IMAGEM ADULTO E PEDIÁTRICO

aqui você encontra **AU-AU**

BLOGS

Gazetinha | Buzz

No feriado, uma PROMO DE ALICE NO PAIS DAS MARAVILHAS

Nota: Fábio Bertz coleção inverno 2010

Figura 8: Exemplo de notícia sem recurso espetacular
Fonte: Gazeta do Povo

Exceção para os dois primeiros textos sobre o projeto do metrô na cidade de Curitiba, já que neste início o assunto é apresentado ao público de forma direta, objetiva e sem o uso de qualquer viés espetacular, como a discussão de viabilidade, financiamento ou recurso gráfico e de imagem para “dramatizar” o assunto. As matérias “Curitiba volta a estudar projeto de metrô; desta vez, subterrâneo” e “Seminário discutirá alternativas” estão reproduzidas, em parte, a seguir.

Curitiba volta a estudar projeto de metrô; desta vez, subterrâneo

Publicado em 28/11/2006 | FERNANDO MARTINS

Fale conosco

A prefeitura de Curitiba está estudando novamente a implantação do metrô como alternativa para o transporte na cidade. Ainda não há definição de como seria exatamente o projeto. No entanto, perdeu força entre os técnicos municipais a ideia de fazer um metrô elevado, acima da superfície, como chegou a ser previsto para o Eixo Metropolitano, o trecho urbano da antiga BR-116 (hoje BR-476). O Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc) já demonstra preferência pela proposta de se construir o metrô em trincheiras de concreto logo abaixo das canaletas dos ônibus biarticulados (veja quadro).

O primeiro trecho a ser beneficiado, caso o projeto venha a sair do papel, não seria mais a antiga BR-116. A opção mais provável é o trecho entre o Terminal do Pinheirinho e o Centro, passando pelas avenidas Winston Churchill, República Argentina e Sete de Setembro.

Saiba mais

Acidente

Centro e o Terminal do Santa Cândida.

O metrô no Eixo Metropolitano deixou de ser prioridade porque ainda sequer há demanda de passageiros no local. Para que o sistema de ônibus a ser implantado fique sobrecarregado, ainda vai levar muito tempo. O coordenador do núcleo de transporte e mobilidade urbana do Ippuc, Cléver Teixeira de Almeida, explica ainda que o Eixo inicialmente seria contemplado porque o financiamento que a prefeitura havia obtido no Japão era muito bom e compensaria o investimento, mesmo sem demanda atual. Mas o dinheiro japonês não veio e o projeto – agora com recursos do Banco Interamericano do Desenvolvimento – foi reformulado para que a rodovia receba canaletas de ônibus.

Esse é o trajeto onde os ônibus biarticulados mais estão sobrecarregados e o metrô resolveria o problema, diz o presidente do Ippuc, Luís Henrique Fragomeni. Pelo trecho, são transportados 260 mil passageiros/dia – o dobro de usuários dos biarticulados entre o

Carnê, Peixe ou Massas

BLOGS

Gazetinha
No feriado, uma PROMO de ALICE NO PAIS DAS MARAVILHAS
ATUALIZADO há 7h

Buzz
Moda: Fábio Bertz coleção inverno 2010
ATUALIZADO há 8h

PUBLICIDADE
CONHEÇA O PLANO DE SAÚDE QUE SE ADAPTA ÀS NECESSIDADES DA SUA EMPRESA.
Clique aqui

Figura 9: Reprodução da primeira matéria sobre metrô 1

Fonte: Gazeta do Povo



Figura 10: Reprodução da primeira matéria sobre metrô 2
Fonte: Gazeta do Povo

Nas demais 63 matérias, foi encontrado algum elemento que leva a dramatização do assunto, caracterizando a espetacularização do projeto de metrô da chamada Linha Azul em Curitiba.

Para apontar-se esta caracterização, classificou-se as matérias em três grandes grupos (viabilidade, financiamento e técnica), referentes a forma utilizada para chamar a atenção do público leitor do jornal sobre a possibilidade da cidade ter uma linha de metrô.

Notou-se que a partir da primeira matéria que despertou o assunto, as demais buscaram sempre discutir a viabilidade do projeto, tanto técnica, quanto política, quanto econômica e social. Dessa forma, houve um acompanhamento detalhado ao longo do tempo pela equipe de jornalistas da Gazeta do Povo sobre os detalhes em torno do projeto, as reuniões para debatê-lo com outros órgãos públicos, a busca por financiamento, a constatação de empresas para estudos técnicos, etc. Enfim, a possibilidade de construir uma linha de metrô em Curitiba foi dividida em espécies de capítulos, com uma sequência da discussão que no momento deste trabalho ainda não está encerrada.

Pode-se perceber que após a apresentação do projeto, houve uma espécie de apresentação dos personagens envolvidos, como a prefeitura

de Curitiba, responsável pelo projeto, o governo federal – necessário para viabilizar o financiamento – e a população, ouvida em pesquisa. Na sequência, debateu-se a viabilidade da ideia e as possibilidades de trazê-la a realidade.

O primeiro dos três grandes grupos definidos para classificar as matérias é “financiamento”. Neste grupo foram apontadas as matérias em que o foco é debater ou apontar a situação sobre a busca de recursos para executar o projeto.

Outro grupo chama-se “viabilidade”, em que as matérias enquadradas aqui tratam de discutir a necessidade de uma linha de metrô em Curitiba e as possibilidades para isso.

Num terceiro grupo, estão as matérias classificadas como “técnica”, em que o foco delas é a discussão de detalhes técnicos do projeto. Neste quesito enquadram-se desde as projeções iniciais do Ippuc, as maneiras de construção, operação, etc., além de detalhes do processo de licitação para contratação das empresas responsáveis pelos estudos técnicos para embasar um projeto executivo.

Vale salientar, novamente, que uma matéria pode ser enquadrada em mais de um destes três grandes grupos. Se o texto trata de dois destes grupos em conjunto com similar destaque, a matéria é classificada em mais de um desses eixos de pesquisa.

Um exemplo é a matéria “Trecho inicial do metrô será feito para a Copa”, publicada no dia 5 de fevereiro de 2009 e reproduzida em parte abaixo. Ela é enquadrada nos itens “financiamento” e “viabilidade”, uma vez que o texto trata tanto da possibilidade do projeto sair em razão da realização de jogos da Copa do Mundo de 2014 na cidade, quanto a busca de dinheiro para custear a construção.



Figura 11: Reprodução de matéria com duas classificações

Fonte: Gazeta do Povo

Dessa forma, nota-se ao final do levantamento nove matérias sobre “financiamento”, 36 referentes a “viabilidade” e outras 21 sobre “técnica”. Nota-se aqui que desde o início da publicação de informações sobre o projeto de construção do metrô em Curitiba a discussão concentra-se sobre a necessidade e as maneiras de conseguir tornar o ideia realidade.

Na sequência, os detalhes do projeto e as questões técnicas envolvidas na busca pela viabilidade da Linha Azul são o segundo grande assunto mais abordado, a frente da busca de recursos para financiar o empreendimento.

Outra característica pesquisada nesta pesquisa é se as notícias utilizavam algum tipo de imagem relacionada ao projeto. A maioria (51) não tinha nenhuma, mas outras 17 utilizaram algum tipo de imagem do projeto.

Vale ressaltar aqui que foram consideradas como “imagens” aquelas em que era possível estabelecer uma relação direta com projeto, como desenhos preliminares e o uso de uma logomarca do metrô de Curitiba, desenvolvida pela prefeitura de Curitiba e utilizada em placas de sinal-

ização das equipes de pesquisa e no site próprio do projeto²³. Neste sentido, foram excluídas da análise fotos usadas nas matérias, já que elas mostravam ônibus ou os personagens envolvidos no projeto.

Considera-se importante mapear essas imagens porque elas têm grande relevância para a intermediação do discurso nas sociedades do espetáculo, segundo Debord (1997). O autor anotou: “O espetáculo não é um conjunto de imagens, mas uma relação social entre pessoas, mediada por imagens.” (DEBORD, 1997, pag 14)

Neste sentido, também foram identificadas as matérias que utilizaram de recursos gráficos a fim de facilitar a apresentação do assunto ao público. O levantamento permitiu notar a utilização deles 21 vezes.

Entre estes recursos podemos citar a utilização de fotos em que a logomarca do metrô é exposta, cronologias do assunto, mapas com o traçado da futura linha, identificação das futuras estações, desenhos que projetam o metrô em operação, entre outros.

Exemplo abaixo.



Figura 12: Reprodução de matéria com imagem ícone
Fonte: Gazeta do Povo

²³ METRÔ CURITIBANO. *Linha Azul CIC Sul/Santa Cândida*. [2009]. (Disponível em <http://www.metro.curitiba.pr.gov.br>). Acessado em 23/03/2010.

É importante salientar que alguns desenhos e mapas são utilizados mais de uma vez, reforçando a tese apresentada por Debord (1997) de que as imagens são utilizadas para intermediar a relação entre o discurso e o público, caracterizando aí a espetacularização.

Os detalhes de cada notícia classificada nesta pesquisa podem ser buscados ao acessar a página da web com o conteúdo. Para isso, basta identificar o título na relação do levantamento e buscar o link referente a ele no documento em anexo neste trabalho.

7 Conclusão

A cidade de Curitiba, conhecida mundialmente por criar e implementar um sistema de transporte coletivo público conhecido como BRT (Bus Rapid Transit), espetacularizou o projeto de construção de uma linha de metrô no município, segundo a divulgação do projeto na Gazeta do Povo, principal jornal do Paraná, ao longo de mais de quatro anos. O caso refere-se a chamada Linha Azul, trecho que pretende ligar as regiões Norte e Sul, com a implementação de um sistema de alta capacidade de transporte de passageiros baseado em trilhos, contrariando o histórico e a característica do sistema local. As evidências dessas conclusões aparecem ao cruzar as informações apresentadas neste trabalho.

Segundo o levantamento efetuado a partir das notícias publicas no referido veículo de comunicação em que o foco principal das matérias é o projeto de metrô, 63 – das 68 notícias – apresentam alguma característica de espetacularização da obra. A maioria destas notícias (36 delas) discutia a viabilidade do projeto, outras 21 aspectos técnicos e nove tratavam das questões de financiamento do empreendimento.

Esses dados são relevantes porque comprovam um dos recursos utilizados pelo discurso da mídia para espetacularizar um fato: a dramaticidade. Segundo mostra Pedro Diniz de Souza (2005) este mecanismo aproxima a linguagem e as coberturas dos meios de comunicação a linguagem teatral ou de “representação”. Esta representação tem um sentido profundo nesta análise, já que a tese de representação é a base do conceito de espetacularização da sociedade, segundo Debord (1997).

Isso fica visível ao perceber que a maioria das matérias discutir a viabilidade do projeto, ou seja, a chance dele sair ou não.

Além disso, em 17 notícias o jornal utilizou algum tipo de imagem como forma de detalhar o assunto para o público. Como nota-se na análise do filósofo e agitador cultural Guy Debord (1997) a utilização de imagens como forma de intermediação discursiva é uma das características da Sociedade do Espetáculo.

Destaca-se, neste contexto, a reprodução no jornal, mesmo que por fotos, da logomarca criada e utilizada pela prefeitura de Curitiba nas ações referentes ao projeto do metrô. Outras imagens sínteses da idéia da implantação publicadas no jornal são de desenhos ilustrativos de como serão as plataformas e a superfície das atuais canaletas após a construção do metrô.

Com isso, concluí-se que o projeto de implementação de uma linha de metrô em Curitiba, de caráter técnico, divulgado pelo jornal *Gazeta do Povo* foi espetacularizado através da dramatização da proposta ao longo da cobertura realizada durante os cerca de quatro anos e pelo uso de imagens ícones associados ao projeto. Isso se fez como forma de apresentar o assunto de forma mais “agradável” ao público leitor do jornal ao facilitar a identificação dele com o assunto.

A conclusão satisfaz, assim, a problemática inicial que pretendia refletir sobre o questionamento de ter havido a espetacularização da divulgação do projeto de metrô de Curitiba na mídia. Apesar da proposta inicial não ser cravar uma resposta objetiva e, sim, colaborar na discussão sobre a tese de espetacularização da sociedade e das formas de comunicação dela atualmente. Mas, finda a análise, o levantamento nos proporcionou afirmar com segurança a existência do fenômeno da espetacularização da divulgação do projeto da Linha Azul pela *Gazeta do Povo*.

Além disso, a realização deste trabalho suscitou outros questionamentos, que poderiam ser objetos de outros estudos. Entre eles, destaco a indagação sobre a origem desta espetacularização. “A divulgação do projeto do metrô em Curitiba foi espetacularizada também pela prefeitura de Curitiba?”; “Houve espetacularização do projeto ainda na fase mais inicial, durante a discussão técnica dele dentro dos órgãos da prefeitura municipal, como o Ippuc?”.

Considerando-se a questão política envolvida no projeto no mo-

mento em que ele foi tema da eleição de 2008 para prefeito de Curitiba, quando o atual prefeito foi reeleito para o cargo cabe outro questionamento: “A espetacularização do projeto do metrô teve fins políticos eleitorais?” ou ainda: “De que forma a espetacularização do projeto da Linha Azul em Curitiba contribuiu para a reeleição de Beto Richa em 2008?”

Essas são algumas perguntas que podem ser respondidas em novas abordagens de estudo sobre o projeto de construção de uma linha de metrô na capital paranaense.

Espera-se que as conclusões aqui apresentadas ajudem a compreender como uma discussão de caráter técnico urbanístico, como é a construção de uma linha de metrô, tornou-se uma discussão pública, política e social na cidade, antes mesmo de se ter certeza sobre sua viabilidade técnica e financeira.

8 Referências

- ABRAMS, Charles; et all. *Cidades, a urbanização da Humanidade*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1970.
- ACSERD, Henri (org). *A duração das cidades. A sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- ARBEX JR., José. *Showrnlismo: a notícia como espetáculo*. São Paulo: Casa Amarela, 2001.
- CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. Tradução de Diogo Mainardes. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CHOAY, Françoise. *O urbanismo. Utopias e realidades, uma antologia*. 5 edição – 2 tiragem. São Paulo: Editora Perspectiva, 2000.
- CANCLINI, Nestor Garcia. *O Papel da Cultura em Cidades Pouco Sustentáveis* in SERRA, Maria Allende (org). *Diversidade cultural e desenvolvimento urbano*. São Paulo: Iluminuras, 2005.

- CANCLINI, Nestor Garcia. *Imaginários culturais da cidade: conhecimento/espetáculo/desconhecimento* in COELHO, Teixeira (org). *A cultura pela cidade*. São Paulo: Iluminuras, Itaú Cultural, 2008.
- COELHO, Teixeira (org). *A cultura pela cidade*. São Paulo: Iluminuras, Itaú Cultural, 2008.
- DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. Tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.
- DUARTE, Fábio. *Introdução à mobilidade urbana*. Curitiba: Juruá Editora, 2007.
- DUARTE, Fábio e PRESTES, Olga. *Curitiba sobre trilhos: A história não contada do BRT in Revista dos Transportes Públicos*. Ano 32, 3o quadrimestre de 2009.
- DYCKMAN, John W. *O transporte humano in ABRAMS; CHARLES; BOSE; et all. Cidades, a urbanização da Humanidade*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1970.
- GARCÍA, Fernanda Ester Sánchez. *Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing*. Curitiba: Palavra, 1997.
- GAZETA DO POVO, Curitiba. *Anteriores*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/anteriores>) acessado em 23/03/2010.
- (2006) *Metrô só deve chegar em dez anos*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=619113&tit=Metro-so-deve-chegar-em-dez-anos>) acessado em 07/02/2010
- (2006) *Metrô de Curitiba custaria ao menos R\$ 780 milhões*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/parana/conteudo.phtml?tl=1&id=619408&tit=>) acessado em 19/01/2010
- (2006) *Pesquisa mostra que 64% dos curitibanos querem o metrô*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=624145&tit=Pesquisa-mostra-que-64-dos-curitibanos-querem-o-metro>) acessado em 07/02/2010

- (2006) *Governo federal deve participar*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=624146&tit=Governo-federal-deve-participar>) acessado em 07/02/2010
- (2006) *Empresas de ônibus acham o metrô caro*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=624151&tit=Empresas-de-onibus-acham-metro-caro>) acessado em 07/02/2010
- (2006) *Canaletas podem virar parque para pedestres*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=624152&tit=Canaletas-podem-virar-parque-para-pedestres>) acessado em 07/02/2010
- (2006) *“Passou a eleição tem de descer do palanque”*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&id=623953&tit=Passou-a-eleicao-tem-de-descer-do-palanque>) acessado em 07/02/2010
- (2007) *Curitiba volta a estudar projeto de metrô, desta vez subterrâneo*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=617216&tit=Curitiba-volta-a-estudar-projeto-de-metro-desta-vez-subterraneo>) acessado em 07/02/2010
- (2007) *Curitiba espera sinal verde para metrô*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=652223&tit=Curitiba-espera-sinal-verde-para-metro>) acessado em 07/02/2010
- (2007) *Edital para metrô está aberto*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=680032&tit=Edital-para-metro-esta-aberto>) acessado em 07/02/2010
- (2007) *Lançado novo edital para estudo preliminar do metrô*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=721532&tit=Lancado-novo-edital-para-estudo-preliminar-do-metro>) acessado em 08/02/2010.

- (2007) Metrô não atrai interesse de empresas. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaacidania/conteudo.phtml?tl=1&id=694339&tit=Metro-nao-atrai-interesse-de-empresas>) acessado em 08/02/2010.
- (2008) Candidatos divergem sobre início da obra. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&id=805157&tit=Candidatos-divergem-sobre-o-inicio-da-obra>) acessado em 08/02/2010.
- (2009) Justiça libera licitação do metrô. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaacidania/conteudo.phtml?tl=1&id=851491&tit=Justica-libera-licitacao-do-metro>) acessado em 08/02/2010.
- (2009) Metrô começa em 2010, diz Richa. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaacidania/conteudo.phtml?tl=1&id=863519&tit=Metro-comeca-em-2010-diz-Richa>) acessado em 08/02/2010.
- (2009). Trecho inicial do metrô será feito para a Copa. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaacidania/conteudo.phtml?tl=1&id=854499&tit=Trecho-inicial-do-metro-sera-feito-para-a-Copa>) acessado em 08/02/2010.
- (2010) *PAC 2 aposta em projetos que ainda não estão nem no papel*. (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&id=987729&tit=PAC-2-aposta-em-projetos-que-ainda-nao-estao-nem-no-papel>) acessado em 08/02/2010.
- HOBBSAWM, Eric J. *Era dos Extremos: o breve século XX: 1914-1991*. Tradução Marcos Santarrita. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida nas grandes cidades*. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. 1 edição, 4 tiragem. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- METRÔ CURITIBANO. *Linha Azul CIC Sul/Santa Cândida*. [2009]. (Disponível em <http://www.metro.curitiba.pr.gov.br>). Acessado em 23/03/2010.

- MOURA, Rosa. *Os riscos da cidade-modelo* in ACSERALD, Henri (org). *A duração das cidades. A sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. Tradução: Neil R. da Silva. 4 edição. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- O ESTADO DO PARANÁ, Curitiba. (2008) *Curitiba é destaque em qualidade de vida no Brasil*. (Disponível em <http://www.parana-online.com.br/editoria/cidades/news/315704>) acessado em 24/04/2010.
- Curitiba. (2008) *Curitiba é a segunda melhor cidade do Brasil*. (Disponível em <http://www.parana-online.com.br/editoria/economia/news/123914/?noticia=CURITIBA+E+A+SEGUNDA+MELHOR+CIDADE+DO+BRASIL>) acessado em 24/04/2010.
- POÈTE, Marcel. *Antropopólis* in CHOAY, Françoise. *O urbanismo. Utopias e realidades, uma antologia*. 5 edição - 2 tiragem. São Paulo: Editora Perspectiva, 2000.
- REDE PARANAENSE DE COMUNICAÇÃO (RPC), Curitiba. *Jornais*. (Disponível em <http://www.rpccorp.com.br/jornais.phtml>) acessado em 23/03/2010.
- SANCHEZ, Fernanda. *A (in) sustentabilidade das cidades-vitrine* in ACSERALD, Henri (org). *A duração das cidades. A sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- SCHWARTZENBERG, Roger-Gérard. *O Estado Espetáculo*. Tradução Heloysa de Lima Dantas. Rio de Janeiro: Difel, 1978.
- SERRA, Maria Allende (org). *Diversidade cultural e desenvolvimento urbano*. São Paulo: Iluminuras, 2005.
- SOUZA, Pedro Diniz de. *O discurso dramático da nova imprensa partidária*. Livro de Actas 4º Congresso da Associação Portuguesa de Ciências da Comunicação (4º SOPCOM), Aveiro, Portugal, 2005. (disponível em <http://www.bocc.ubi.pt/pag/sousa-pedro-discurso>)

-dramatico-dnova-imprensa-partidaria.pdf acessado em 20/04/2010)

9 Anexos

Relação de links consultados:

2006

Gazeta do Povo, Curitiba. Novembro de 2006. *Curitiba volta a estudar projeto de metrô; desta vez, subterrâneo* (disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=617216&tit=Curitiba-volta-a-estudar-projeto-de-metro-desta-vez-subterraneo>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Novembro de 2006. *Seminário discutirá alternativas* (disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=617218&tit=Seminario-discutira-alternativas>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Novembro de 2006. *Metrô só deve chegar em 10 anos* (disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=619113&tit=Metro-so-deve-chegar-em-dez-anos>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Dezembro de 2006. *Metrô de Curitiba custaria ao menos R\$ 780 milhões* (disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/parana/conteudo.phtml?tl=1&id=619408&tit=>) acessado em 19/01/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Dezembro de 2006. *Pesquisa mostra que 64% dos curitibanos querem o metrô* (disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=624145&tit=Pesquisa-mostra-que-64-dos-curitibanos-querem-o-metro>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Dezembro de 2006. *Governo federal deve participar* (disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=624146&tit=Governo-federal-deve-participar>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Dezembro de 2006. *Empresas de ônibus acham metrô caro* (Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=624151&tit=Empresas-de-onibus-acham-metro-carro>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Dezembro de 2006. *Canaletas podem virar parques para pedestres* (disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=624152&tit=Canaletas-podem- virar-parque-para-pedestres>) acessado em 07/02/2010

2007

Gazeta do Povo, Curitiba. Abril de 2007. *Curitiba espera sinal verde para metrô* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=652223&tit=Curitiba-espera-sinal-verde-para-metro>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Abril de 2007. *Viabilização do metrô depende de várias etapas* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=652539&tit=Viabilizacao-do-metro-depende-do-cumprimento-de-varias-etapas>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Abril de 2007. *Presidente do Ippuc nega pressão em ministro* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=652540&tit=Presidente-do-Ippuc-nega-pressao-sobre-ministro>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Abril de 2007. *Para Lerner, é cedo para novo sistema* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=652541&tit=Para-Lerner-e-cedo-para-novo-sistema>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Abril de 2007. *Acordo define início do projeto do metrô* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=655905&tit=Acordo-define-inicio-de-projeto-do-metro>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Julho de 2007. *Editais para projeto do metrô de Curitiba serão lançados amanhã* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=679315&tit=Editais-para-projeto-do-metro-de-Curitiba-serao-lancados-amanha>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Julho de 2007. *Especialistas aprovam metrô, edital de licitação sai hoje* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=679687&tit=Especialistas-aprovam-metro-edital-de-licitacao-sai-hoje>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Julho de 2007. *Editais para metrô estão abertos* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=680032&tit=Editais-para-metro-esta-aberto>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Setembro de 2007. *Propostas para o metrô serão abertas amanhã* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=693746&tit=Propostas-para-metro-serao-abertas-amanha>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Setembro de 2007. *Metrô de Curitiba começará a operar com até 24 estações* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=694024&tit=Metro-de-Curitiba-comecara-a-operar-com-ate-24-estacoes>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Setembro de 2007. *Metrô não atrai interesse de empresas* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=694024&tit=Metro-de-Curitiba-comecara-a-operar-com-ate-24-estacoes>) acessado em 08/02/2010

nia/conteudo.phtml?tl=1&id=694339&tit=Metro-nao-atrai-interesse-de-empresas) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Setembro de 2007. *Preço baixo pode ter afugentado empresas* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=695283&tit=Preco-baixo-pode-ter-afugentado-empresas>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Setembro de 2006. *Metrô engole recursos há 30 anos* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=698730&tit=Metro-engole-recursos-ha-30-anos>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Outubro de 2006. *Metrô sim, mas com preço baixo* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=708603&tit=Metro-sim-mas-com-preco-baixo>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Dezembro de 2007. *Novo edital para licitação do metrô sai em uma semana* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=719403&tit=Novo-edital-para-a-licitacao-do-metro-sai-em-uma-semana>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Dezembro de 2007. *Lançado novo edital para estudo preliminar do metrô* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=721532&tit=Lancado-novo-edital-para-estudo-preliminar-do-metro>) acessado em 08/02/2010

2008

Gazeta do Povo, Curitiba. Janeiro de 2008. *Licitação do metrô atrai três propostas* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=733432&tit=Licitacao-do-metro-atrai-tres-propostas>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Abril de 2008. *Licitação do metrô vai à Justiça* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=752815&tit=Licitacao-do-metro-vai-a-Justica>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Abril de 2008. *E o metrô parou. Novamente* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=755594&tit=E-o-metro-parou-Novamente>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Abril de 2008. *Consórcio estranha critérios* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=755595&tit=Consortio-estranha-criterios>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Agosto de 2008. *Beto promete iniciar a obra do metrô em 2009* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&id=801861&tit=Beto-promete-iniciar-obra-do-metro-em-2009>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Setembro de 2008. *Sem verba, metrô não sai do papel* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&id=805156&tit=Sem-verba-metro-nao-sai-do-papel>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Setembro de 2008. *Candidatos divergem sobre início da obra* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&id=805157&tit=Candidatos-divergem-sobre-o-inicio-da-obra>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Setembro de 2008. *Especialistas criticam atraso na implantação* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&id=805158&tit=Especialistas-criticam-atraso-na-implantacao>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Setembro de 2008. *Comissão nega que licitação foi dirigida* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&id=806791&tit=Comissao-nega-que-licitacao-foi-dirigida>) acessado em 08/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Setembro de 2008. *Metrô custa caro e obras são demoradas* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=810408&tit=Metro-custa-caro-e-obras-sao-demoradas>) acessado em 08/02/2010

2009

Gazeta do Povo, Curitiba. Janeiro de 2009. *Metrô é o coração da candidatura* (<http://www.gazetadopovo.com.br/esportes/conteudo.phtml?tl=1&id=845412&tit=Metro-e-o-coracao-da-candidatura>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Janeiro de 2009. *Justiça libera licitação do metrô* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=851491&tit=Justica-libera-licitacao-do-metro>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Janeiro de 2009. *Preço do projeto sai em uma semana* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=851895&tit=Preco-do-projeto-sai-em-uma-semana>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Fevereiro de 2009. *Projeto do metrô sai amanhã* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=853720&tit=Preco-do-projeto-do-metro-sai-amanha>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Fevereiro de 2009. *Trecho inicial do metrô será feito para a Copa* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=854499&tit=Trecho-inicial-do-metro-sera-feito-para-a-Copa>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Março de 2009. *Depois de nove meses, licitação de projeto é realizada* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=854499&tit=Trecho-inicial-do-metro-sera-feito-para-a-Copa>) acessado em 19/04/2010

- Gazeta do Povo, Curitiba. Março de 2009. *Metrô traz esperança de melhoria* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=862418&tit=Metro-traz-esperanca-de-melhoria>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Março de 2009. *Metrô começa em 2010, diz Richa* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=863519&tit=Metro-comeca-em-2010-diz-Richa>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Março de 2009. *Metrô é apresentado ao governo federal* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=863881&tit=Metro-e-apresentado-ao-governo-federal>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Março de 2009. *Obras necessárias, mas ainda insuficientes* (<http://www.gazetadopovo.com.br/esportes/conteudo.phtml?tl=1&id=867143&tit=Obras-necessarias-mas-ainda-insuficientes>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Maio de 2009. *Ministro diz ter “dívidas” sobre projeto do metrô* (<http://www.gazetadopovo.com.br/esportes/conteudo.phtml?tl=1&id=891833&tit=Ministro-diz-ter-duvidas-sobre-metro-ate-2014>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Julho de 2009. *Equipes coletam amostras de solo para implantação do metrô* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=903338&tit=Equipes-coletam-amostras-de-solo-para-implantacao-do-metro>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Julho de 2009. *Faltam 82% da verba do metrô* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=905794&tit=Faltam-82-da-verba-do-metro>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Julho de 2009. *Especialistas divergem sobre obra* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=905796&tit=Especialistas-divergem-sobre-obra>) acessado em 07/02/2010

- Gazeta do Povo, Curitiba. Julho de 2009. *E se o metrô não vier?* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=908724&tit=E-se-o-metro-nao-vier>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Agosto de 2009. *Estudo ambiental para o metrô* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=918293&tit=Estudo-ambiental-para-o-metro>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Setembro de 2009. *Dê seu pitaco no metrô de Curitiba* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=920894&tit=De-seu-pitaco-no-metro-de-Curitiba>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Setembro de 2009. *Governo quer saber se metrô de Curitiba é viável* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=927177&tit=Governo-quer-saber-se-metro-de-Curitiba-e-viavel>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Setembro de 2009. *Governo pode dar verba a metrô* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=929104&tit=Governo-pode-dar-verba-a-metro>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Outubro de 2009. *Em vez do metrô, os planos é que serão enterrados* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=930364&tit=Em-vez-do-metro-os-planos-e-que-serao-enterrados>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Outubro de 2009. *Vai dar tempo, diz o prefeito* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=930364&tit=Em-vez-do-metro-os-planos-e-que-serao-enterrados>) acessado em 07/02/2010
- Gazeta do Povo, Curitiba. Outubro de 2009. *“Charrete” busca soluções para o metrô curitibano* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=934853&tit=Charrete->

busca-solucoes-para-o-metro-curitibano) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Outubro de 2009. *Na Copa, um metrô incompleto* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=938558&tit=Na-Copa-um-metro-incompleto>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Outubro de 2009. *Obras em prestações* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=938942&tit=Obras-em-prestacoes>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Outubro de 2009. *Dilma descarta inclusão do metrô no PAC da Copa* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=939214&tit=Dilma-descarta-inclusao-do-metro-no-PAC-da-Copa>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Outubro de 2009. *Obra ficaria para o PAC 2* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=939215&tit=Obra-ficaria-para-o-PAC-2>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Novembro de 2009. *Metrô volta a pauta da Copa* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=943023&tit=O-metro-volta-para-a-pauta-da-Copa>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Novembro de 2009. *PAC da Copa pode dobrar e incluir metrô de Curitiba* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=949426&tit=PAC-da-Copa-pode-dobrar-e-incluir-o-metro-de-Curitiba>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Dezembro de 2009. *Dia D para o metrô de Curitiba* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=956004&tit=Dia-D-para-o-metro-de-Curitiba>) acessado em 07/02/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Dezembro de 2009. *Metrô está fora do PAC da Copa* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaacidania/conteudo.phtml?tl=1&id=956426&tit=Metro-esta-fora-do-PAC-da-Copa>) acessado em 07/02/2010

2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Março de 2010. *Estudo do metrô deve ficar pronto até o dia 20* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaacidania/conteudo.phtml?tl=1&id=978346&tit=Estudo-do-metro-de-ve-ficar-pronto-ate-o-dia-20>) acessado em 19/04/2010

Gazeta do Povo, Curitiba. Março de 2009. *PAC 2 aposta em projetos que ainda não estão nem no papel* (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&id=987729&tit=PAC-2-aposta-em-projetos-que-ainda-nao-estao-nem-no-papel>) acessado em 19/04/2010