

**TARIFA DOMINGUEIRA: UMA POLICY ANALYSIS DE UMA
POLÍTICA PÚBLICA DE INCENTIVO À CIRCULAÇÃO NA CIDADE DE
CURITIBA-PR E OS IMPACTOS NO ÂMBITO DO LAZER¹**

Recebido em: 01/02/2019

Aceito em: 12/10/2019

Bruno David Rodrigues Neca²

Simone Rechia³

Universidade Federal do Paraná (UFPR)

Curitiba – PR – Brasil

RESUMO: O transporte público oportuniza o acesso às experiências e aos espaços de lazer, nos centros urbanos para as comunidades periféricas, democratizando os bens culturais da/na cidade. Nesse sentido, o objetivo deste trabalho é analisar o ciclo político da “Tarifa Domingueira”, da cidade de Curitiba-Paraná, que incentivava o uso do transporte público para o lazer. Utilizou-se da pesquisa documental, para efetuar a investigação e análise da Domingueira, da implantação à extinção do programa. Conclui-se que o ciclo político foi regido pelos interesses das diferentes gestões, atores políticos, instituições público-privadas diretamente ligadas ao sistema de transporte e à gestão da cidade, porém, pouca intervenção de grupos sociais organizados. Assim, faz-se necessário fomentar a participação da sociedade civil nos ciclos políticos para fomentar a participação democrática na política e o acesso aos bens culturais.

PALAVRAS-CHAVE: Atividades de Lazer. Cidades. Transportes. Política Pública.

¹Fonte de financiamento Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes)

²Doutorando na linha de pesquisa sobre Linguagem, Corpo e Estética (LICORES), do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal do Paraná (2019-2022). Mestre em Educação Física pelo Programa de Pós-Graduação em Educação Física, da UFPR (2017-2019). Graduado em Marketing pela Universidade Positivo (UP). Membro do Grupo de Estudos e Pesquisas em Espaço, Lazer e Cidade — GEPEC. Graduando do curso de Licenciatura em Educação Física pela Universidade Federal do Paraná (2015-2020).

³Docente do PPG de Educação Física e Educação da Universidade Federal do Paraná (UFPR). Professora do PPG Interdisciplinar em Estudos do Lazer da UFMG, coordenadora do Grupo de Estudos e Pesquisa em Lazer, Espaço e Cidade (Gepec). Professora titular na da UFPR. Possui Mestrado em Educação pela PUC/PR, doutorado pela UNICAMP e Pós-Doutorados pelo Instituto Nacional de Educação Física da Catalunha (Barcelona/Espanha) e Universidade de Aveiro (Aveiro/Portugal). Atualmente, é líder do grupo GEPEC — Grupo de Estudos e Pesquisa em Lazer, Espaço e Cidade e professora colaboradora dos Programas de Pós-Graduação em Estudos do Lazer da UFMG, em Educação Física e em Educação da UFPR.

**"TARIFA DOMINGUEIRA": A POLICY ANALYSIS THAT ENCOURAGES
CIRCULATION IN CURITIBA-PR CITY AND THE IMPACTS IN THE
LEISURE**

ABSTRACT: Public transportation provides access to leisure experiences and leisure spaces in urban centers for peripheral communities, democratizing the cultural goods of/in the city. Therefore, the objective of this paper is to analyze the policy cycle of the "Tarifa Domingueira", from the Curitiba-Paraná city, in which encouraged the use of public transportation for leisure on Sundays. A documentary research was used to carry out the investigation and analyze the policy. It is concluded that the policy cycle was governed by the interests of different managements, political actors and public-private institutions, all of them directly linked to the transportation system and city management, but little intervention by organized social groups was detected. Thus, it is necessary to instigate the participation of civil society in policies cycles to promote democratic participation in the polity and access to cultural goods in the cities.

KEYWORDS: Leisure Activities. Cities. Transportation. Public Policy.

Introdução

O acesso aos bens culturais e aos espaços de lazer da cidade através do transporte público pode ser um dos caminhos para que todos os cidadãos, principalmente aqueles menos favorecidos, tenham subsídios para se apropriar das culturas, adquirir conhecimentos, refletir sobre o seu cotidiano, suas condições de existência e seus direitos e deveres referentes a cidadania (BRAMANTE, 1998; MARCELLINO, 2001).

Isso significa que durante as experiências, no tempo-espaço de lazer, o cidadão pode significar e ressignificar culturas nos espaços públicos, construídos historicamente na sociedade a qual pertence, atingindo níveis cada vez mais superiores de criticidade. Para tanto, o direito ao lazer, garantido pelo artigo 6º da Constituição Brasileira em 1988, e o direito ao transporte, conquistado mais recentemente através da PEC 74/2013 (BRASIL, 1988), revelam-se como fatores essenciais para a fruição da capacidade crítica, reflexiva e criativa que possibilitam acessar o direito aos bens culturais, reconhecendo seus sentidos e significados.

Portanto, o direito ao lazer trata do direito a vivenciar experiências culturalmente construídas e historicamente acumuladas pela humanidade no tempo livre ou, de não trabalho. De acordo com Rechia (2017) e Marcellino (2007), lazer é uma dimensão da vida no qual vivencia-se culturas (praticada, fruída ou conhecida), permeada de questões identitárias, políticas e de sociabilidade, um fenômeno potencializado nos espaços públicos urbanos, que pode ser analisado a partir da investigação de três polos complementares como tempo, espaço, atitude e ludicidade. Nesse sentido, oportunizar o acesso aos bens culturais e espaços públicos da cidade, é uma forma de potencializar a experiência de lazer aos cidadãos.

Pode-se assim dizer que oportunizar variadas experiências socioculturais para o cidadão, qualifica o direito ao lazer pois, segundo Marcellino (2006), o sujeito precisa de aprendizado, estímulo e iniciação aos conteúdos culturais, que partem de níveis menos elaborados de experiências para atingir níveis cada vez mais elaborados. Tal processo, proporciona aos sujeitos novas visões críticas de mundo, gera conhecimento, além de contribuir na formação cidadã, o que favorece para a melhoria da sua vida e da própria cidade, ao que o autor vai denominar uma “educação pelo lazer”.

Corroboramos com Marcellino (2006), ao afirmar que o fenômeno do lazer pode ser veículo e instrumento da educação, para uma formação emancipatória. Ou seja, a partir do acesso à determinadas experiências — no âmbito do lazer e em diferentes locais na cidade — o cidadão aprende que esse é um direito social, estimuladas, dessa forma, a busca de novas e mais elaboradas experiências culturais. Logo, durante tais experiências, pode adquirir variados conhecimentos sobre seu cotidiano, obter novas referências e refletir sobre suas condições de existência de vida, na cidade.

Contudo, além dos polos de análises do lazer — tempo, espaço, atitude e ludicidade — que auxiliam para tal formação cidadã, outros fatores impelem na apropriação dos espaços, equipamentos e serviços de lazer ofertados pelo Estado. Como, por exemplo, a questão do acesso, que envolve tanto os custos dos transportes envolvidos quanto as distâncias entre a casa e o destino final do lazer. Segundo Travassos & Martins (2004, p.191), o conceito de acesso é complexo e carregado de sentidos e significados, variando de acordo com o contexto histórico. Assim, para esta pesquisa, com base nas autoras citadas, esse termo será utilizado para “indicar o grau de facilidade com que as pessoas” usufruem das experiências de lazer nos espaços públicos urbanos.

Nesse sentido, o fator de longas distâncias — entre a casa e os equipamentos de lazer nas cidades — impactam, negativamente, no tempo disponível para a apropriação dos espaços e desfrute desse tempo. Do mesmo modo, o custo das tarifas de ônibus, impactam financeiramente os outros gastos envolvidos nas experiências de lazer ou limita o acesso ao ônibus, que exige o pagamento da passagem.

Dessa forma, a sistema de transporte ou o direito ao transporte, estão diretamente relacionadas ao direito lazer pois facilitam ao usuário a apropriação dos espaços e serviços de lazer da cidade se proporcionar um menor tempo de locomoção, ou ainda possibilidade de fruição do lazer no tempo de deslocamento dentro dos espaços dos ônibus.

Em síntese, quando o direito ao transporte público é garantido de forma integrada ao lazer, o cidadão se percebe enquanto parte da cidade, podendo apropriar-se dela de forma integral, possibilitando o desenvolvimento e o aprimoramento do acervo cultural, deparando-se com diferentes realidades.

Analisando o caso da cidade de Curitiba, capital do estado do Paraná, no Brasil — foco deste estudo — reconhecida internacionalmente como uma “cidade-modelo”, devido ao seu “Plano Diretor”, da década de 1970, que teve como três principais bases de investimento: o sistema viário, o uso do solo e o transporte coletivo (OLIVEIRA, 2000; SÁNCHEZ, 2003; MOURA, 2008; DUDEQUE, 2010; FOGAÇA, 2011; LOBODA, 2016).

Ademais, transformou fundos de vale em grandes parques públicos para escoamento da água — como o Parque Barigui e Parque Tanguá, cartões postais turísticos, pela qual a cidade também é reconhecida internacionalmente. Curitiba vendeu sua imagem de “cidade-sorriso”, “cidade-modelo” e “cidade-verde” e teve êxito ao demonstrar a eficiência do transporte e dos espaços públicos da cidade (RECHIA, 2003).

Todavia, o acesso a esses espaços é dificultado a partir do momento que o território da cidade se expande, e impactam a circulação nela e, conseqüentemente, as experiências de lazer que se manifestam em seus diferentes espaços. São poucos que se beneficiam quando não há políticas públicas (PP) de transporte e de acesso ao lazer, que busquem estimular e incentivar a atitude do cidadão para a apropriação de tais ambientes.

No caso de Curitiba, Fogaça (2011) defende a tese de que a capital paranaense transformou-se em uma cidade fragmentada e excludente. De acordo com Lefebvre (2001, p. 20-21), “houve, na história, uma produção de cidades assim como houve produção de conhecimentos, de cultura, de obras de arte e de civilização”, assim, as cidades passam a ser uma mercadoria, um objeto a ser comercializado, seguindo o pensamento do autor. Portanto, a cidade transforma seus espaços, seus fluxos, sua

essência, através de planos diretores que começam a guiar o desenvolvimento das cidades visando atrair investimento privado, seguindo as tendências da globalização.

Em consonância com tal afirmação, Sanchez (2003) salienta que o planejamento estratégico adotado em algumas gestões priorizou, no âmbito do lazer, uma cidade orientada para o turismo, no qual o consumo de espaços públicos e bens culturais, tem como consumidores potenciais específicos, prioritariamente o capital internacional, os turistas globais e os turistas locais, que podem pagar.

De acordo com De Souza Carvalho & Sugai (2014), Curitiba é a cidade no qual as classes mais vulneráveis ainda se encontram nas bordas da cidade ou, espalhadas pelas regiões metropolitanas. Sublinhe-se que, ainda de acordo com Fogaça, é essa mesma população, que menos possui acesso, é também a que mais sofre com a desvalorização dos espaços públicos próximos de suas residências, pois “vive-se em lugares impróprios, em péssimas condições e, aos fins de semana, desloca-se, como ‘usuário-consumidor’, para visitar a cidade e seus ‘lugares’ privilegiados. Assim, sem ações que considerem a totalidade do espaço não se alcança a integração da cidade” (FOGAÇA, 2011, p.134).

Para Moura (2008), a imagem que as gestões interessadas tentam criar para Curitiba são, normalmente, através de retribuições materiais turísticas — como parques, praças, *playgrounds* e áreas verdes.

Por outro lado, os grandes parques que são cartões postais da cidade — como os que compõe a rota de uma linha turística da cidade — localizam-se, na sua maioria, na região norte, mais próximos da região central de Curitiba e, distante da região sul, devido à estrutura axial, no qual a cidade de Curitiba se desenvolveu.

Por isso, para compreender esse cenário de investimento no transporte público para o acesso ao lazer, faz-se necessário avaliar como as políticas públicas (PP)

atendem às demandas dessa população que reside nas bordas da cidade, baseando-se nos direitos humanos e nos direitos sociais garantidos por lei.

Segundo Starepravo & Marchi Júnior (2016), é importante investigar junto à população os efeitos e os impactos das PP, para verificar quais foram efetivadas e atendem as demandas sociais e, quais não passam de campanhas políticas eleitoreiras.

Segundo Queiroz (2009), as políticas públicas são ações governamentais, que têm por objetivo, proporcionar à população melhores condições de vida, compreende tanto aspectos imateriais, como leis e decretos, quanto bens e serviços oferecidos à população, em forma de programas sociais. Tais políticas visam reduzir as desigualdades sociais, baseando-se nos direitos humanos e nos direitos sociais garantidos por lei.

Assim, esta pesquisa visa discutir a relação entre o fenômeno do lazer com políticas públicas de transporte, condição essencial para garantir as condições reais acesso à cidade.

De acordo com Amaral & Pereira (2009), a temática das políticas públicas, nas pesquisas acadêmicas, cresce constantemente, em virtude do grande impacto que o tema impõe sobre a vida das pessoas. Isso porque, sabe-se que o cotidiano da população é influenciado por políticas públicas, que atendem às necessidades locais da população, aplicadas em diferentes áreas como saúde, educação, transporte, lazer entre outros que formam uma grande rede de ações, de forma que um direito pode afetar o funcionamento e a experiência do outro.

No caso do lazer, por exemplo, é um direito social que historicamente luta para ganhar espaço nas políticas públicas dos Governos Federal, Estadual e Municipal. A motivação de tal acontecimento é a vigente Constituição Federal de 1988, que estabeleceu como dever do Estado o fomento de ações de lazer para a

população, porém, somente as áreas da saúde, educação e assistência social ainda possuem uma porcentagem mínima de investimento; isso faz com que políticas públicas para o lazer sejam definidas em cada mandato de governo, ou seja, de acordo com os interesses de cada gestão.

Segundo Castro (2016), tal situação impactou diretamente a efetivação orçamentária no âmbito do esporte e do lazer. A autora, ao analisar os investimentos federais em esporte e lazer de 2004-2011, concluiu que os planejamentos orçamentários do período não foram executados; que houve descontinuidade de programas, além de inconsistências e falta de liquidação de recursos.

Nesse sentido, Amaral & Pereira (2009, p.52), considera que compreender o desenvolvimento de uma política pública significa realizar “investigações que avaliem a arena política, as diferentes configurações de planejamento, o impacto das políticas, as redes políticas, os estilos políticos” para além das estruturas governamentais e dos programas de ação em si. Para as autoras, arena política é um “campo de forças, debates e desafios que se configuram a partir de interesses antagônicos entre os sujeitos sociais que compõe o campo da política”, ou seja, um campo no qual emergem disputas de relações de poder de pessoas direta ou indiretamente envolvidas com a política pública.

Ainda segundo as autoras (2009, p.41), para compreender o campo das políticas públicas, além desse conceito de arena política, outras três palavras da língua inglesa foram utilizadas para diferenciar diferentes dimensões nesta área, são elas: *polity*, *politics* e *policy/policies*. Sendo que *polity*, refere-se à esfera da política no seu sentido mais amplo. *Policy/Policies* concerne às “ações públicas implementadas”, ações governamentais, programas de governo, as políticas públicas no sentido restrito. *Politics*, para Amaral e Pereira (2009, p.52), compete à “atividade política”, enquanto

que para Araújo e Rodrigues (2017, p.12), trata-se dos atores políticos, especificamente os “governantes, legisladores, eleitores, administração pública, grupos de interesse, públicos-alvo e organismos transnacionais”.

De acordo com o modelo sequencial, proposto por referenciados teóricos⁴ da área, compreende-se por ciclo político todo o processo de “definição do problema e agendamento”, “formulação das medidas de política e legitimação da decisão”, “implementação”, “avaliação e mudança” das políticas públicas; etapas do modelo de *policy cycle* (ciclo político), que visa “compreender os modos da ação pública, demonstrar as continuidades e as rupturas [sic], bem como as regras gerais de funcionamento que são específicas das políticas públicas” (ARAÚJO & RODRIGUES, 2017, p.18).

Por fim, o conceito de *policy analysis* compreende “a análise do processo político como objeto de estudo alternativo aos objetos tradicionais da ciência política, isto é, alternativo ao estudo das constituições, legislaturas, grupos de interesse, elites e questões clássicas do poder” isto é, trata-se de analisar as confluências e os jogos de poder, que emergem na arena política, entre os *politics* durante a *policy cycle* (ARAÚJO & RODRIGUES, 2017, p.13).

Sendo assim, a partir desse modelo teórico, pretende-se compreender como tais ações são elaboradas ou descontinuadas; quais disputas e interações ocorrem na arena política; quais motivos e interesses de instituições ou agentes que marcaram o ciclo político, a fim de fornecer informações para os atores políticos melhorarem as políticas públicas vigentes e desenvolver novas, de acordo com a necessidade da sociedade civil (AMARAL & PEREIRA, 2009; ARAÚJO & RODRIGUES, 2017).

⁴ (LASSWELL, 1948, JONES 1984, JENKINS, 1978; ANDERSON, 2003; HOGWOOD e GUNN, 1984 *apud* ARAÚJO e RODRIGUES, 2017 p.18).

Assim, o presente artigo tem como objeto de análise realizar uma *policy analysis* da extinta política pública de incentivo ao uso de ônibus aos domingos denominada Tarifa Domingueira (TD), instalada no Município de Curitiba-PR no período de 2005 a 2017, uma política pública que concedia um desconto de 50% no preço da passagem de ônibus aos domingos para a população.

Para tanto, faz-se necessário: 1) investigar os elementos da *policy cycle*, que influenciaram no processo de implementação e extinção da política pública; 2) compreender como as relações entre estes elementos levaram à implementação e extinção da TD (tarifa domingueira).

Para atingir o primeiro objetivo específico, foi realizada uma pesquisa documental, através de diversas fontes secundárias de documentos, visando compreender o histórico e o ciclo político da Tarifa Domingueira. A pesquisa utilizou como fontes o *Google Academics*®, base de dados como *Scielo*®, Periódicos CAPES® e *Scopus*®, visando buscar produção acadêmica sobre o assunto, além dos sites oficiais da PMC (Prefeitura Municipal de Curitiba), para investigação de documentos oficiais da Câmara Municipal e da Prefeitura Municipal de Curitiba; os sites da imprensa e jornais locais que fizeram a cobertura do histórico da Tarifa Domingueira.

Foram realizados cerca de dois meses de pesquisa, no início de 2018, com atualização em outubro de 2019, visando completar o quadro do ciclo político da TD e iniciar a escrita, com nova pesquisa realizada. Foi encontrada no Periódicos Capes, uma tese em Geografia que citou de forma secundária a política pública “Tarifa Domingueira” (FOGAÇA, 2011). Nos órgãos públicos, foram encontrados, apenas, documentos oficiais da URBS (Urbanização de Curitiba S/A), que alteravam os valores das passagens a partir dos decretos de lei. Foram localizados, também,

documentos escritos e vídeos de reportagens na imprensa de jornais locais. Vale ressaltar que tais documentos foram os que mais auxiliaram na elaboração do quadro do ciclo político. Encontramos um vídeo de sessão pública da Câmara de Vereadores, especificamente, tratando sobre o assunto. Foi solicitado ao assessor do Deputado Estadual Goura⁵, do Partido Democrático Trabalhista (PDT), devido sua pauta política compreender ações relacionadas à mobilidade urbana, via e-mail, documentos oficiais sobre a Tarifa Domingueira, mas a resposta foi de que não havia informações sobre esse título no sistema legislativo. Assim, o quadro político foi escrito a partir dos dados obtidos nos diversos documentos encontrados que foram confirmando-se entre si, garantindo a veracidade das informações.

Assim, numa primeira parte do texto, apresenta-se um breve histórico sobre o desenvolvimento da cidade de Curitiba com relação aos espaços públicos de lazer e transporte coletivo. Em seguida, apresenta-se a *policy cycle*, descrevendo os elementos que compõe o modelo teórico determinado. Por fim, no último tópico, apresenta-se a *policy analysis*, compreendendo um debate entre as arenas de disputa do campo do lazer e do transporte público.

“As Duas Curitiba(s)”: A do Centro/Norte e a das Periferias

A cidade de Curitiba, capital do Estado do Paraná, localizada no sul do Brasil, com população estimada, para 2019, de aproximadamente 1.933.105 habitantes (IBGE-censo, 2019), é um estudo de caso com vasta produção acadêmica sobre a estratégia de *citymarketing* de algumas gestões da cidade desde a década de 70, principalmente em relação aos avanços, estagnações e retrocessos que a cidade vem

⁵ O Deputado Estadual Goura, em exercício no ano de 2019, foi eleito vereador da cidade de Curitiba, em 2016, com pautas como mobilidade, meio ambiente, parto humanizado, cultura e artes, ocupação dos espaços públicos, direitos humanos, saúde mental, migrantes e refugiados e LGBTQ+. O deputado foi procurado para pesquisa devido ao documentário sobre o transporte público de Curitiba que divulgou em 2018 (GOURA, 2018).

sofrendo ao longo dos anos, por conta de tomadas de decisões orientadas para o mercado das cidades, principalmente com relação ao turismo global (DO CARMO, 2018; OLIVERIA DO BU & SILVA & RAMALHO, 2019).

Segundo autores como Sastre (2018), Dudeque (2010), Sánchez (2003) e Oliveira (2000), o plano diretor da cidade foi reconhecido internacionalmente por muito tempo e multiplicado em outras cidades. Contudo, houve poucas alterações até os dias atuais, cinquenta anos depois, configurando um caos urbano, em relação ao acesso e à mobilidade urbana, além da segregação socioespacial para as bordas da cidade da população de baixa renda.

Curitiba foi uma das cidades que se tornou modelo, por criar um sistema de circulação urbana com foco no transporte público, e utilizou áreas de fundo de vale para criar grandes parques públicos para o lazer. Porém, de acordo com Sastre (2018), apesar de alguns avanços em determinadas áreas, esse plano foi criticado, pois propunha estratégias de divisão desigual do espaço urbano.

Segundo Abdalla (2018), o sistema de transporte BRT — da sigla em inglês, *Bus Rapid Transit*, ou em português, Transporte Rápido por Ônibus — foi uma inovação na época, copiado por mais de 80 países. Em 2017, a Urbanização de Curitiba S/A (URBS), órgão que administra o sistema, contabilizou o transporte de 1.365.615 de passageiros, em dias úteis, no qual as gratuidades para idosos, pessoas com deficiência, estudantes etc., representam cerca de 16,07% nos custos tarifários. Em 2018, o sistema possui 251 linhas de ônibus, abastecidos por 21 terminais das 10 regionais da cidade. A frota contava com 1.229 ônibus operantes, desses 96,75% possuem estruturas para acessibilidade de cadeirantes e deficientes visuais (URBS, 2018).

Para Abdalla, o sistema de transporte ainda mantém a fama de ícone mundial, mas segundo especialistas, precisa avançar junto com novas tecnologias para melhorar sua qualidade (ABDALLA, 2018).

Segundo Sastre (2018), a Curitiba de 2018 apresenta poucas evoluções em relação ao plano da década de 70, revelando cada vez mais as diferenças entre centro e periferia da cidade, apesar do discurso de qualidade de vida, inovação e mobilidade ainda estar presente nos discursos oficiais, sobre a cidade nos sites de notícias e publicidades da Prefeitura Municipal de Curitiba.

Em meio a esta evolução e desenvolvimento das cidades, políticas públicas são implementadas, executadas, avaliadas, continuadas e/ou extintas, conforme se estabilizam, enquanto políticas de Estado ou de governo. Na próxima seção, será apresentada a *policy cycle* da Tarifa Domingueira, uma *policy* de transporte para o lazer, que concedia um desconto de até 50% no custo da tarifa aos domingos, visando incentivar a população a passear pela cidade. O objetivo da *policy cycle* é descrever o histórico dessa política, da sua implementação em 2005, perpassando a manutenção, até à sua extinção, em 2017.

Policy Cycle da Tarifa Domingueira

Em 2005, uma política pública instalada em Curitiba, no Paraná, pelo prefeito Carlos Alberto Richa, do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), denominada Tarifa Domingueira (TD), incentivou financeiramente e estimulou a atitude do cidadão para o lazer, através do uso do transporte coletivo. Essa política reduzia o preço da tarifa de ônibus em 50% aos domingos, visando estimular o “passeio pela cidade inteira”⁶.

⁶ Trecho do jingle da campanha publicitária da TD promovido em comerciais de televisão pela PMC.

A estratégia de *marketing* e comunicação foi marcada com campanhas pela cidade, ônibus, rádios e televisão com *jingles* e imagens dos principais parques da cidade, a maioria deles localizado na região Norte da cidade, incentivando a população ao lazer como apropriação dos espaços públicos da cidade.

O prefeito curitibano declarou, na época, que o objetivo da Domingueira era "demonstrar o compromisso de uma administração democrática e responsável" e que "a medida não é demagógica, nem eleitoreira", além de justificar que a tarifa domingueira é uma forma de favorecer as "famílias mais humildes" (OLIVEIRA, 2005, n.p). O prefeito manteve os valores da TD a R\$1,00 por quatro anos, ainda que o decreto nº 50 de 2009 tenha aumentado a tarifa convencional para R\$2,20 (+16%).

Em 2011, cerca de 2,2 milhões de passageiros eram transportados diariamente, os quais, agregando-se a Rede Integrada de Transporte Metropolitano (RIT), faz esse número aumentar para 3,5 milhões de passageiros, por dia (URBS, 2018).

Em 2013, assim que assumiu seu mandato, o prefeito Gustavo Fruet (PSDB) apresentou um relatório, demonstrando uma dívida de R\$446 milhões deixados pelo mandato do prefeito anterior, já prevendo um aumento no valor do transporte coletivo, alegando ser uma das maiores heranças (CASTRO, 2013).

Ainda, em 2013, o reajuste na tarifa do transporte público afetou tanto a passagem convencional, quanto à Tarifa Domingueira, que passaram para R\$2,85 e R\$1,50, respectivamente — Decreto nº 481 de 2013. Todavia, o aumento na TD ainda representava 47% de desconto sobre a tarifa convencional.

Segundo Senkovski (2013), colaborador do jornal local Gazeta do Povo, o principal motivo do reajuste foi novamente o aumento dos custos com mão de obra. As disputas pelas correções nos salários de motoristas e cobradores, conquistadas através de greves de ônibus — que impactam todo o sistema econômico da cidade —,

são sempre fator de decisão para que a PMC aumente os valores dos repasses para as empresas, que assim conseguem chegar a um acordo com o sindicato e os trabalhadores.

Três anos depois, em 2016, o prefeito da época, Gustavo Fruet, do Partido Democrático Trabalhista (PDT), por meio do Decreto nº 80, de 29 de janeiro de 2016, e com base no artigo 72, inciso IV, da Lei Orgânica do Município, aprovou reajuste da TD para R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos). O qual entrou em vigor na data de sua publicação, com efeito a partir da zero hora do dia 1º de fevereiro de 2016. O desconto ainda permanecia de 32% em relação à tarifa convencional.

O presidente da URBS alegou que o aumento da tarifa foi resultado da necessidade de um reequilíbrio financeiro do sistema, além de argumentar que o aumento garantia a integração com o transporte metropolitano (G1-PR, 2016).

Segundo artigo publicado no jornal local, Gazeta do Povo, pelo professor Neves (2016), doutor em Desenvolvimento Econômico e professor aposentado da Universidade Federal do Paraná (UFPR), houve uma queda no número de passageiros de 2013 a 2016 de quase 8 milhões.

De acordo com o site oficial da URBS, em 2016 e 2018 foram contabilizados 1,5 e 1,3 milhões de passageiros, respectivamente (URBS, 2018). Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Curitiba possui uma população estimada para o censo 2019 de 1.933.105 habitantes (IBGE, 2019).

Em 2017, o candidato Rafael Greca, do Partido da Mobilização Nacional (PMN), foi eleito prefeito municipal de Curitiba, com experiência na vida política da cidade, visto que já havia ocupado o mesmo cargo na gestão 1993-1996.

Sua campanha teve como tema “Volta Curitiba” e foi apoiado politicamente pelo governador do Estado na época, o ex-prefeito e reeleito governador, Carlos

Alberto Richa. A utilização do tema fazia alusão à época de cidade-modelo, referenciando-se nas transformações que a cidade recebeu na década de 1990, e que posicionaram Curitiba como uma das melhores cidades brasileiras para se viver.

Logo no início da gestão, 2017–2020, o prefeito Rafael Greca comunicou publicamente a herança de uma dívida de R\$1,27 milhões do mandato do prefeito Gustavo Fruet. Em relação às melhorias para o transporte coletivo, anunciou maior integração viária e de transporte nas regiões periféricas, devido à parceria, com aporte financeiro, com o Governo do Estado do Paraná (PMC, 2017).

Em seguida, por meio do Decreto Municipal nº 413 de 2017, o referido prefeito, em conformidade com o artigo 72, inciso IV, da Lei Orgânica do Município aprovou reajuste para o transporte coletivo de passageiros da cidade de Curitiba, e no artigo 2 do mesmo decreto, extinguiu-se a Tarifa Domingueira, o qual entrou em vigor a partir de zero hora do dia 06 de fevereiro de 2017. O decreto elevou a passagem convencional para R\$4,25 (+15%) e extinguiu o desconto da tarifa aos domingos, que atualmente equivale à tarifa convencional, ou seja, um acréscimo de R\$1,75 por usuário pagante (+70%). Considerando os custos de ida e volta de uma família de 4 pessoas pagantes, o reajuste representou um acréscimo de R\$17,00, portanto, 47% superior dos custos na época da implantação da domingueira, em 2005.

Com a extinção da tarifa, o transporte ficou menos acessível por conta do aumento no preço da tarifa, assim as possibilidades de circular pela cidade também foram reduzidas para aqueles que dependem do transporte público enquanto um direito social. Segundo dados das catracas de ônibus do Terminal Campina do Siqueira, principal acesso ao Parque Barigui, via transporte público, houve uma queda na entrada/saída de usuários aos domingos depois da extinção da TD.

Entre os direitos sociais assegurados pelo art. 6º da Constituição Brasileira (CB), estão os direitos ao transporte e ao lazer que, obviamente, não se dissociam no caso do domingo, que é um dia culturalmente dedicado ao descanso e diversão da população. Assim, a extinção da TD fere os direitos sociais já garantidos pela CB. O prefeito pronunciou-se apenas em meios não oficiais, em entrevistas para jornais locais, justificando que o sistema de transporte precisa se reequilibrar para que então a política pública, TD, possa ser revisada e reimplantada (G1-PR, 2017).

Na época, o prefeito, Rafael Greca, ainda criticou a gestão passada, alegando que “subsidiar o transporte com dinheiro público municipal foi anestesia [...] que somente adiou responsabilidades”, referindo-se principalmente a um rombo de R\$1,2 milhões, deixado no sistema de transporte, ao sucateamento da frota de 270 ônibus que, segundo o presidente da URBS, estão com prazo de validade contratual vencido. Segundo o site da prefeitura, o aumento da tarifa foi necessário para garantir o reequilíbrio do Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC), que começou no início da gestão. Em 16 de janeiro de 2017, o saldo do FUC estava negativo em R\$ 5.737.845,40 (NASCIMENTO, 2017, n.p).

O prefeito Rafael Greca ainda declarou que “as coisas custam o que custam” e afirmou que em nenhum momento da campanha eleitoral escondeu que haveria um aumento da tarifa (GRECA, 2017, n.p), todavia, também não anunciou durante a campanha que iria extinguir a TD.

Na época, a tarifa de \$4,25 foi considerada a tarifa mais cara do Brasil (GIOVANAZ & GHISI, 2017). Da mesma forma, vale ressaltar pontos de melhoria, para o usuário do transporte coletivo, durante a gestão do prefeito Rafael Greca, como a inovação de integração com mesma tarifa entre ônibus de linhas sem conexão direta pelos mesmos pontos, ou seja, em alguns locais da cidade, o usuário pode trocar na

estações-tubo⁷ para reduzir o trajeto por outra linha na contramão; novas linhas de ônibus que visam encurtar trajetos; linhas extras de reforço para trechos com superlotação os horários de picos comerciais observados para a região Sul — ainda que, mesmo assim, alguns horários os ônibus permaneçam lotados, conforme foi constatado durante a pesquisa de campo (NECA, 2019); a instalação do terminal de ônibus Tatuquara para atender, principalmente, os moradores da regional homônima; reintegração da tarifa com ônibus regiões metropolitanas, que havia sido extinta na gestão passada, devido à redução dos custos do sistema de transporte. Além de inúmeros eventos de lazer e culturas na cidade, como os “jogos de piá”. Que resgata as brincadeiras tradicionais na cidade e as ações natalinas na cidade e programação culturais.

Contudo, percebe-se ainda que, a maioria das ações no sistema de transporte são destinadas a facilitar a mobilidade durante a semana para o mundo do trabalho, visto que aos domingos algumas linhas ainda permanecem reduzidas, excluídas ou integradas que dificultam a mobilidade para o lazer.

Em audiência pública, na Câmara Municipal dos Vereadores, realizada em 7 de março de 2017, a vereadora Noêmia Rocha, do Movimento Democrático Brasileiro (MDB), propôs a discussão sobre a volta da Tarifa Domingueira na tribuna. Motivada pelos pedidos da comunidade evangélica, que frequenta as instituições religiosas aos domingos, a vereadora argumentou que a extinção da tarifa domingueira impactou negativamente os custos das famílias que utilizavam o transporte coletivo (CÂMARA, 2017; LAZARO JR & OLIVEIRA, 2017; VOLTA, 2017).

⁷ Estações-tubo são pontos de parada de ônibus em forma de tubo que compõe o sistema de transporte BRT da Rede Integrada de Transporte da cidade de Curitiba. Estas estações tubo foram planejadas para que o passageiro fizesse o pagamento da tarifa de forma antecipada da chegada do ônibus visando agilizar o sistema de embarque e desembarque. Além disso, as estações tubo permite a integração dos passageiros com outras linhas de ônibus sem que ele precisa pagar outra tarifa.

No seu discurso, o argumento estendeu-se, também, para as experiências de lazer na cidade. Segundo a vereadora, o aumento impactou diretamente nas famílias, que aproveitavam o domingo para visitar parentes em outros bairros ou, ainda, a apropriação dos espaços públicos de lazer na cidade. Além disso, a vereadora citou os benefícios transversais, que o direito à circulação na cidade pode trazer, como o direito ao lazer, que estimula o acesso a experiências socioculturais, e os benefícios à saúde pública, reduzindo os índices de depressão e sedentarismo (CÂMARA, 2017). Após sessão pública, em 2017, não houve mais registros de debate sobre a Tarifa Domingueira, na Câmara Municipal de Curitiba.

Após atualização das referências em outubro de 2019, foi encontrado um novo registro que citava a TD. No primeiro trimestre de 2019, meses quando ocorrem os reajustes das tarifas, o referido prefeito, concedeu uma entrevista à CBN-Curitiba. Na ocasião, Rafael Greca afirmou que não havia planos para reimplantar a Domingueira, justificando, novamente, que tal política iria onerar os custos das tarifas durante a semana. Nas palavras do prefeito, em arquivo de áudio disponibilizado pelo site, o político respondeu: “Não, não tem Tarifa Domingueira, fica em casa ou vai passear pagando a tarifa inteira porque a Tarifa Domingueira nos obrigaria a nós onerarmos o povo trabalhador durante a semana. Ela é muito pesada *pra* cidade por enquanto, não conseguimos aguentar” (TARIFA, 2019, n.p).

Assim, espera-se os resultados dessa pesquisa também podem subsidiar futuras discussões desse tema na câmara municipal de Curitiba.

Policy Analysis da Tarifa Domingueira

Com base na análise dos dados apresentados, que compuseram o ciclo político da Tarifa Domingueira, é possível concluir o quanto uma política pública que

permanece ativa em diferentes gestões político é regida pelos interesses dos diferentes atores políticos, sejam eles gestores, instituições público-privadas diretamente ligadas à *policy*, vereadores e deputados com pautas próximas ao objetivo da política pública. Todavia, no caso da TD, percebeu-se pouca influência e intervenção de grupos sociais organizados.

A janela de oportunidade, que incluiu a implantação da Tarifa Domingueira na *agenda* política, no início do mandato do prefeito da época, que percebeu um *problema* político e uma demanda social, com relação ao uso do transporte coletivo para o lazer. Foi uma política que atendeu às necessidades de uma população carente financeiramente e, influenciou diretamente no acesso aos espaços públicos da cidade e serviços culturais e de lazer proporcionado pela PMC (OLIVEIRA, 2005).

A *medida política* foi formulada e *legitimada e implementada* através de um decreto de lei, o que pode ter tornado fácil tanto a implantação quanto a exclusão desta política pública. De acordo com as fontes investigadas, Carlos Richa tinha justificativas como a inflação e preços dos combustíveis para aumentar as tarifas convencionais, mas declarou que só o faria “após avaliar todos os itens da planilha de custos” elaborada pela uma Comissão de Estudos da tarifa, que por enquanto o “congelamento representava uma redução”. Com tais argumentos explicativos da ação política, Beto Richa conseguiu o apoio político necessário de outros atores na arena de disputa para implantar tais medidas e a Tarifa Domingueira.

Ao analisar as *avaliações e mudanças* que houve durante a *policy cycle*, é importante destacar que a *policy* permaneceu sem alterações burocráticas, organizacionais ou, de custo para população durante quatro anos. Todavia, quando outros partidos iniciam sua gestão, os conflitos da arena de disputa começam a surgir. Logo, no início do mandato do prefeito Gustavo Fruet (PSD), já houve manutenção da

policy justificado por uma dívida de R\$446 milhões deixadas pela gestão anterior.

Nos mandatos seguintes, quando se troca de gestão, essa mesma cena repete-se.

Assim, percebeu-se interferência de diversos gestores, em vários pontos do ciclo político, que mantinham um certo padrão e congelamento, durante seus mandatos ainda que isso fosse prejudicar a gestão seguinte, tomadas de decisões que levaram à extinção da política pública TD, em 2017, pelo mesmo motivo apresentado pela gestão do Rafael Greca, sem sequer levar em consideração a opinião dos usuários.

A questão a ser analisada é que é possível que haja um desequilíbrio financeiro do sistema, porém, é muito provável que extinguir a política pública Tarifa Domingueira não resolva o problema. Há prejuízos maiores no sistema, que deve ser revisto em antes de tomar medidas fáceis como essa ou aumentar o preço da tarifa, que já sinalizava o prefeito Carlos Richa, em 2005, ao solicitar uma análise dos dados financeiros do sistema, que conforme é possível identificar nos dados apresentados, relatório e inquérito com orientações da Comissão Técnica, que não foram seguidas pelos gestores e o inquérito do MP., que investigava fraudes nas licitações foi arquivado, em 2017, pois “De acordo com decisão da promotora de Justiça Luciane Freitas ‘não ficou configurado nenhum ato ímprobo que justifique a continuação do presente procedimento investigatório’” (ROSSINI, 2017, n.p).

Assim, as disputas que emergem na arena política, dão-se de um lado entre diversos atores políticos. De um lado, as instituições público-privadas, por exemplo, a URBS, a PMC e as empresas vencedoras das licitações, defendendo o reajuste da tarifa e extinguindo *policies* como a Tarifa Domingueira; e do outro, a sociedade civil e atores sociais de dentro da *policy arena*, representado somente pelos vereadores na Câmara Municipal de Curitiba, que levam para discussão na plenária esse debate, de

alto impacto para a população. São vereadores (as), que estão diretamente em contato com a população, assim como a vereadora Noemia Rocha, que foi alarmada pela comunidade evangélica, pois conseguem ouvir a necessidade dos grupos sociais, compreender a relação dos rituais religiosos com o lazer e, os impactos financeiros que a extinção da Domingueira causou no orçamento dessa população, por exemplo. Vale ressaltar aqui, a importância da educação e organização para a cidadania, citada por Bobbio (1986), para fazer funcionar a verdadeira democracia, a comunidade religiosa foi o único grupo da sociedade civil identificado nos dados coletados que reivindicou a reimplantação da TD.

Além da vereadora, sem ser diretamente suscitado por grupos sociais, o atual Deputado Goura Nataraj, incluiu tais discussões sobre os problemas licitatórios e de subsídios da PMC, para os sistema de transporte de Curitiba em diferentes espaços, como por exemplo, Projetos de Lei na Assembleia Legislativa e conteúdos informativos para as redes sociais (GOURA, 2018, GOURA, 2019).

Ainda sobre a organização da sociedade civil, em 2013, houve manifestações por parte de grupos organizados, que influenciaram o ciclo político das tarifas convencionais de ônibus em geral, essas manifestações ajudaram a reduzir o preço da tarifa, ainda que por pouco tempo, de qualquer forma foi um conquista da população em um momento de tensão no Brasil.

Com base nesse pensamento, a sociedade precisa compreender que, conforme já citado por Bobbio (1986), a educação para a cidadania é quem faz a democracia, que tem como principal objetivo atender as necessidades da população. Porém, enquanto a sociedade não se organiza para resistir às condições impostas pelos interesses de poucos, medidas justificadas com respostas neutras continuarão a permear a arena política.

Outro grupo social, detectado no ciclo político da TD, que impactou fortemente o reajuste das tarifas convencionais e extinção da TD, é o dos trabalhadores motoristas e cobradores de ônibus. Através dos movimentos organizados de greves, para melhoria das condições de trabalhos e aumentos salariais, eles conseguem, — parando o sistema de circulação de pessoas na cidade durante a semana, impactando com tal medida o transporte dos demais trabalhadores para seus postos de trabalho e, conseqüentemente, o Comércio e a Indústria, e com pressão dos Sindicatos do Comércio e da Indústria para o sistema de transporte retomar o funcionamento, — aumentar o subsídio das prefeituras, para as empresas prestadoras de serviço, que se abstém de acordo salariais direto com seus colaboradores e, após receber novo subsídio do Estado, repassam parte desse para seus empregados, aumentando seus salários.

Contudo, tal ação política obriga a prefeitura da cidade a repassar parte dos custos, desse subsídio, para os usuários finais do transporte coletivo, acarretando assim no aumento da tarifa convencional. Da mesma forma, é válido ressaltar que, quando a prefeitura aumenta o subsídio das empresas privadas, prestadoras de serviço do transporte público, a margem de lucro delas não é afetada, fazendo com que essa ação política seja vantajosa para tais instituições privadas, que sempre se abstém de atender às reivindicações dos seus colaboradores.

Nesse cenário, percebemos que, conforme Bobbio (1986) sinalizou, a *polity* ainda sofre interferência de interesses pessoais e empresariais, oligarquias que não foram superadas pela democracia. No caso do transporte em Curitiba, a licitação está defasada, não há revisão contratual para verificar as inconsistências já sinalizadas; além das orientações da Comissão do Transporte, que não foram sequer atendidas, ou

seja, parece haver interesse em deixar o cenário do sistema de transporte público como está.

Desta forma, alegar um desequilíbrio do sistema para extinguir políticas públicas, sem avaliá-las de forma transparente para a população — última etapa do ciclo político proposto por Lasswell (1984⁸ *apud* ARAÚJO & RODRIGUES, 2017), comprovando o quanto tal política impacta no equilíbrio financeiro do sistema, é essencial para compreender se tal desequilíbrio provém realmente das políticas sociais ou, de desajustes em outros processos dos ciclos políticos.

Em síntese, é necessário transparência nos cálculos para que se possa executar análise minuciosa sobre o sistema de transporte, visando compreender tais desequilíbrios financeiros e então debater uma possibilidade de reimplementar a Tarifa Domingueira.

A circulação na cidade tem impacto em diversas esferas da vida como saúde, educação, lazer, por isso tem tanto apelo popular. O transporte coletivo pode melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, é um serviço essencial nas cidades, pois democratiza a mobilidade. Observa-se também que a oferta inadequada de transporte coletivo, além de prejudicar a parcela mais pobre da população, estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição e congestionamentos.

Atualmente não é possível pensar no meio urbano sem pensar em trânsito. Os problemas ocasionados pelo tráfego não podem ser considerados isoladamente, pois congestionamentos, poluição e acidentes afetam diretamente na saúde, meio ambiente e economia da cidade, consumindo recursos públicos consideráveis e diminuindo a qualidade de vida do cidadão, e para solucionar essa problemática, Curitiba possui

⁸ LASSWELL, H. D. **The Analysis of Political Behavior**. An Empirical Approach. Londres: Routledge and Kegan Paul, 1948.

uma rede integrada em relação ao transporte coletivo, bem como a diferentes propostas de mobilidade como bicicletas e calçadas, gerando um ciclo sustentável de circulação.

Para Gehl (2013), uma cidade sustentável favorece o uso de diferentes modais, porém, os transportes públicos só são atrativos se o cidadão se sentir seguro e confortável. Com base nesse pensamento, uma rede eficiente de transportes de sucesso além da sua integração física, deve ter a integração tarifária. Cardoso (2008), considera que é necessário, ainda, a *acessibilidade ao sistema de transporte* e a *acessibilidade a destinos*. Pois um sistema não se completa se as partes não estiverem integradas e com um mesmo objetivo. Se neste caso, o sistema é pensado somente na ida e volta para o trabalho, independente do meio e de outros fins, não haverá espaços para políticas que incentivem e promovam benefícios para estimular o uso do transporte público e a vivência do tempo de lazer.

Acreditamos, desta forma, que a política pública é derivada da necessidade do cidadão em satisfazer seus direitos básicos sociais. Neste caso, se a política da Tarifa Domingueira foi subsidiada por mais de dez anos e se o cidadão está solicitando a retomada deste incentivo pelo impacto financeiro, benefício e estímulo que ela proporcionava para experiências socioculturais de lazer, é necessário que com base nos ideais democráticos, que regem a forma de governo no Brasil, que os agentes políticos respondam para o cidadão, para o sim ou para o não com uma resposta clara e objetiva dos reais motivos da extinção e impossibilidade de retomada dessa demanda da população visando garantir ao cidadão o direito ao transporte e, conseqüentemente, o direito à cidade e ao lazer.

Considerações Finais

A partir dessa *policy analysis* percebeu-se o quanto uma política pública é influenciada pela arena política, na qual está inserida. Os *politics* têm muita influência sobre as decisões que são tomadas durante o ciclo político, são instituições públicos-privadas, atores sociais de dentro do campo político, alguns grupos sociais civis que, ainda que com pouca força, já sinalizam uma sociedade civil organizada.

Este fato é importante, porque uma sociedade civil organizada pode influenciar e atuar cada vez mais nessa arena de disputa, reivindicando seus direitos, dentre eles o direito ao lazer e ao transporte público potencializando o acesso aos bens culturais da/na cidade. Segundo dados da pesquisa, um exemplo dessa importância, foi um determinado grupo social da comunidade religiosa que demonstrou organização política ao reivindicar a reimplantação da Tarifa Domingueira via vereadora, que levou tal discussão para a tribuna da Câmara Municipal da cidade. Isso demonstra indícios de uma democracia participativa, no qual uma motivação, por parte da sociedade civil organizada, levou para a arena política o debate sobre as suas necessidades e os impactos negativos da extinção da *policy* no acesso ao lazer na cidade.

Para isso, é necessária uma gestão comprometida com a democracia, que proliferem experiências de participação cidadã, optem em criar canais de comunicação entre poder público e a comunidade e promovam uma aproximação com a população, pois o lugar de fala do cidadão ainda está distante das políticas públicas de lazer e transporte.

Nessa direção Lefebvre (2001), ressalta que se faz necessário potencializar a interação entre a ordem próxima e a ordem distante, ou seja, entre a população e o Estado, criando, por exemplo, oportunidades de fala para a população destacar suas

reais necessidades, visando evitar investimentos mal dimensionados em políticas públicas, por parte do Estado.

Também salientamos, a necessidade do envolvimento comunitário no planejamento e na execução das ações políticas, as quais estimulem a criação de novas relações, que possam possibilitar a criação de uma nova cultura para utilização dos serviços públicos.

Dessa forma, o lazer, enquanto um direito social, sofre influência e é influenciado por outros direitos como, por exemplo, a saúde, educação e moradia. Por isso, reafirmamos a necessidade de transporte público acessível financeiramente, de qualidade e seguro que atenda as demandas de circulação na cidade. É preciso lembrar, que quanto mais acesso às oportunidades e variedades aos bens e serviços culturais e sociais o sujeito tem, mais atitude frente ao usufruto do tempo-espço de lazer como forma de emancipação e resistência é oportunizada.

Assim, conclui-se que o ciclo político da política pública Tarifa Domingueira foi regido pelos interesses das diferentes gestões, atores e instituições público-privadas diretamente ligadas ao sistema de transporte e à gestão da cidade. Mostrando-se necessário ampliar a participação da sociedade civil nas disputas dos ciclos políticos visando melhorar o acesso e a qualidade do transporte e do lazer nas cidades.

REFERÊNCIAS

ABDALLA, S. "Mobilidade urbana de Curitiba ainda é modelo, mas ficará para trás sem novas tecnologias". **Gazeta do Povo**. Haus: urbanismo, 2018. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/haus/urbanismo/sistema-transporte-curitiba-referencia-mobilidade-urbana/> . Acesso em: 02 jan.2019.

AMARAL, S. C. F.; PEREIRA, A. P. C. Reflexões sobre a produção em políticas públicas de educação física, esporte e lazer. **Revista brasileira de ciências do**

esporte, v. 31, n. 1, p. 41-56, 2009. Disponível em: <http://www.redalyc.org/pdf/4013/401338540004.pdf>. Acesso em: 03 out. 2019.

ARAÚJO, L; RODRIGUES, M. de L. Modelos de análise das políticas públicas. **Sociologia, Problemas e Práticas**, n. 83, p. 11-35, 2017. Disponível em: <https://www.scielo.mec.pt/pdf/spp/n83/n83a01.pdf> . Acesso em:03 out. 2019.

BOBBIO, N. **O Futuro da Democracia**: uma defesa das regras do jogo; tradução de Marco Aurélio Nogueira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986

BRAMANTE, A. C. Lazer: concepções e significados. **Revista Licere do Centro de Estudos de Lazer e Recreação**, Belo Horizonte, UFMG, v. 1, n. 1, 1998. Disponível em: <https://www.clubedarecreacao.com.br/wp-content/uploads/2014/05/010-Recreacao-e-Lazer-Artigo-BRAMANTE.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2019.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988. 292p

CÂMARA Municipal de Curitiba. **Vereadores pedem volta da tarifa domingueira nos ônibus**. 2017. Disponível em: <http://www.youtube.com/watch?v=Y0q-JfdH9Kk> . Acesso em: 13 fev. 2018.

CARDOSO, C. E. P. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. Tese de Doutorado, Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2008.

CASTRO, F. Gustavo Fruet apresenta relatório parcial com dívida de R\$ 446 milhões. **Gazeta do Povo**. Curitiba, 04 Fev. 2013. G1 PR, n.p. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2013/02/gustavo-fruet-apresenta-relatorio-parcial-com-divida-de-r-446-milhoes.html>. Acesso em: 20 out. 2019.

CASTRO, S. B. E. de. **Políticas públicas para o esporte e lazer e o ciclo orçamentário brasileiro (2004-2011)**: prioridades e distribuição de recursos durante os processos de elaboração e execução orçamentária. Tese de Doutorado em Educação Física. Programa de Pós-Graduação em Educação Física. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2016.

DE SOUZA CARVALHO, A; SUGAI, M. I. Estado, investimentos e exclusão social: a produção do espaço da pobreza em Curitiba. **Oculum Ensaios**, v. 11, n. 2, p. 317-334, 2014.

DO CARMO, Julio Cesar Botega. Curitiba, do Plano Agache (1943) ao Plano Serete/IPPUC (1965): permanências do planejamento, apropriação do discurso e a negação do passado. **Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**, v. 18, n. 2, p. 18-18, 2018.

DUDEQUE, I. T. **Nenhum dia sem uma linha**: uma história do urbanismo em Curitiba. Studio Nobel, 2010.

FOGAÇA, I. de F. **O turismo no contexto do planejamento e gestão estratégica de Curitiba**. Tese de doutorado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual Paulista. Rio Claro, 2011.

G1 PR. Tarifa de ônibus em Curitiba e Região está mais cara a partir desta segunda. 01 Fev. 2016. **G1 PR.** Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2016/02/tarifa-de-onibus-em-curitiba-e-regiao-esta-mais-cara-partir-desta-segunda.html>. Acesso em: 21.10.2019.

G1 PR. Volta da tarifa domingueira é assunto na Câmara de Vereadores de Curitiba. Paraná. Paraná TV. 1ª ed. 13 mar. 2017b. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/parana/videos/t/paranatv-1-edicao/v/volta-da-tarifa-domingueira-e-assunto-na-camara-de-vereadores-de-curitiba/5720244/>. Acesso em: 10.03.2020.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. Perspectiva. São Paulo, 2013.

GIOVANAZ, D.; GHISI, E. Com tarifa de R\$4,25, Curitiba será capital com passagem de ônibus mais cara do país. **Brasil de Fato**. 3 Fev. 2017. Transporte. Disponível em: <http://www.brasildefato.com.br/2017/02/03/com-tarifa-de-rdollar425-curitiba-sera-capital-com-passagem-de-onibus-mais-cara-do-pais/> Acesso em: 20 out. 2019.

GOURA. **Transporte Público: para usuários ou empresários?** 2018. Disponível em: http://www.youtube.com/watch?v=LU4W9o6j_HM. Acesso em: 20 out. 2019.

GOURA. **Deputados protocolam PL que regulamenta subsídio ao transporte público no Paraná**. 27 out 2019. Disponível em: <http://mandatogoura.com.br/3361-2/#comment-147>. Acesso em: 20 out. 2019.

GRECA se defende e diz que não mentiu sobre reajuste da tarifa de ônibus. **Bem Paraná**. Curitiba, 04 fev. 2017. Notícias. Paraná, n.p. Disponível em: <http://www.bemparana.com.br/noticia/greca-se-defende-e-diz-que-nao-mentiu-sobre-reajuste-da-tarifa-de-onibus->. Acesso em: 20 out. 2019.

IBGE - *cidades* @. Brasil/Paraná/Curitiba. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/panorama>. Acesso em: 06 out. 2019.

LASSWELL, H. D. **The Analysis of Political Behavior**. An Empirical Approach. Londres: Routledge and Kegan Paul, 1948.

LÁZARO JR., J; OLIVEIRA, F. Vereadores pedem volta da tarifa domingueira nos ônibus. **Câmara Municipal de Curitiba**. Curitiba, 7 Fev. 2017. Disponível em: https://www.cmc.pr.gov.br/ass_det.php?not=27520#&panel1-1. Acesso em: 20 out. 2019.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Trad. de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LOBODA, C. R. Espaço público e periferia na cidade contemporânea: entre as necessidades e as possibilidades. **Raega - O Espaço Geográfico em Análise**, [S.l.], v. 37, p. 37 - 64, ago. 2016. ISSN 2177-2738. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/40382/29024>. Acesso em: 09 abr. 2018.

MARCELLINO, N. C. **Lazer e esporte: políticas públicas**. Autores Associados, 2001.

_____. **Estudos do lazer**: uma introdução. 4. ed. Campinas: Autores Associados, 2006.

_____. Algumas aproximações entre lazer e sociedade. **Animador Sociocultural: Revista Iberoamericana**, v. 1, n. 2, p. 1-20, 2007.

MOURA, R. O turismo no projeto de internacionalização da imagem de Curitiba. **Turismo, Visão e Ação**, v. 9, n. 3, p. 341-358, 2008.

NASCIMENTO, C. Mistérios rondam o aumento da passagem de ônibus em Curitiba. **Gazeta do Povo**. Curitiba, PR, 6 fev. 2017. G1 PR, n.p. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-publica/colunistas/celso-nascimento/misterios-rondam-o-aumento-da-passagem-de-onibus-em-curitiba-0uvtyssauqpgsbebjppncojvr>. Acesso em: 07 fev. 2018.

NECA, B. D. R. **Tarifa domingueira**: os impactos do transporte público no acesso ao lazer em Curitiba-PR. Dissertação de mestrado. Programa de Pós Graduação em Educação Física. Universidade Federal do Paraná. 2019.

NEVES, L. Por que o transporte coletivo de Curitiba perde passageiros? **Gazeta do Povo**. 14 Jul. 2016. Artigos. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/opiniao/artigos/por-que-o-transporte-coletivo-de-curitiba-perde-passageiros-d2ftkbsr6one4ujdmwjtxags5>. Acesso em: 20 out. 2019.

OLIVEIRA, D. de. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: ED. UFPR, 2000.

OLIVEIRA, R. Curitiba terá ônibus a R\$1,00 aos domingos. **Tribuna do Paraná**. Curitiba, 22 Jan. 2005, n.p. Disponível em: <https://www.tribunapr.com.br/noticias/parana/curitiba-tera-onibus-a-r-1-aos-domingos>. Acesso em 23 jan. 2018.

OLIVERIA DO BU, Thayse Andrezza; MARCULINO DA SILVA, Thais; CAVALCANTI RAMALHO, Angela Maria. Nem tudo que reluz é ouro: desmestificando a interface entre o novo paradigma do desenvolvimento e o novo urbano. *Geosul*, Florianópolis, v. 34, n. 72, p. 536-558, jul. 2019. ISSN 2177-5230. Disponível em: <http://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/1982-5153.2019v34n72p536>. Acesso em: 27 out. 2019.

PMC. Greca garante a renovação da frota do transporte coletivo de Curitiba. **Agência de Notícias da Prefeitura de Curitiba**. Curitiba, PR. 14 Nov. 2017. Novos ônibus. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/greca-garante-a-renovacao-da-frota-do-transporte-coletivo-de-curitiba/44116>. Acesso em: 07 fev. 2018.

QUEIROZ, R. B. **Formação e gestão de políticas públicas**. Curitiba: Ibpeex, 2009.

RECHIA, S. **Parques públicos de Curitiba**: a relação cidade-natureza nas experiências de lazer. Tese (Doutorado em Educação Física) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

_____. Movimento é Vida. Background Papers: Atividade físicas e esportivas e as cidades. Relatório Nacional de Desenvolvimento Humano do Brasil. **PNUD**. 2017.

Disponível em: <https://movimentoevida.org/wp-content/uploads/2017/09/Atividades-F%C3%ADsicas-e-Esportivas-e-Cidades.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2018.

ROSSINI, A. Ministério Público arquiva CPI do transporte coletivo de Curitiba. Portal Paraná, **Uol**. Curitiba, 10 fev 2017. Disponível em: <http://paranaportal.uol.com.br/cidades/curitiba-rmc-litoral/ministerio-publico-arquiva-cpi-do-transporte-coletivo-de-curitiba/> Acesso em: 20 out. 2019.

SANCHEZ, F. E. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos Editora Universitária, 2003.

SASTRE, R. M. **Qualidade espacial urbana**: o ponto de vista do pedestre. 2018.

SENKOVSKI, A. Passagem de ônibus em Curitiba sobe para R\$ 2,85. **Gazeta do Povo**. Curitiba, PR. 12 Mar. 2013. Vida e Cidadania. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/passagem-de-onibus-em-curitiba-sobe-para-r-285-cn3wyfrbuutl2uefygseec7i> . Acesso em: 07 fev. 2018.

STAREPRAVO, F. A.; JÚNIOR, W. M. (Re) pensando as políticas públicas de esporte e lazer: a sociogênese do subcampo político/burocrático do esporte e lazer no Brasil. **Revista brasileira de Ciências do Esporte**, v. 38, n. 1, p. 42-49, 2016.

TARIFA de ônibus já tem data para subir em Curitiba. **CBN-Curitiba**. Curitiba, 22 fev. 2019. Disponível em: <http://cbncuritiba.com/tarifa-de-onibus-ja-tem-data-para-subir-em-curitiba/> . Acesso em: 20 out. 2019.

TRAVASSOS, C; MARTINS, M. Uma revisão sobre os conceitos de acesso e utilização de serviços de saúde. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 20, p. S190-S198, 2004.

VOLTA da tarifa domingueira é assunto na Câmara de Vereadores de Curitiba. **Paraná TV**. 1ª ed. Paraná, 13 mar. 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/parana/videos/t/paranatv-1-edicao/v/volta-da-tarifa-domingueira-e-assunto-na-camara-de-veredores-de-curitiba/5720244/> . Acesso em: 03 out. 2019.

URBS. Transporte coletivo urbano (2018) **Urbs em números**. Institucional. Disponível em: <https://urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/urbs-em-numeros>. Acesso em: 07 out. 2019.

Endereço dos Autores:

Bruno David Rodrigues Neca
Rua Ignez de Lourdes Gomes de Macedo, 38 – Sítio Cercado
Curitiba – PR – 81.920-090
Endereço Eletrônico: brunorodriguesufpr@gmail.com

Simone Rechia
Rua Manoel dos Santos da Silva, 171, sobrado B, São Lourenço

Curitiba – PR – 82.200-212

Endereço Eletrônico: simonerechia@hotmail.com