

1839

CIDADE DE CURITIBA
Cronologia do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus
(em atualização / construção)

A PRIMEIRA LINHA

Em 1928 a *Companhia de Força e Luz* inicia a operação das primeiras linhas de ônibus urbano na cidade, com frota de 15 jardineiras com os seguintes trajetos:

Rua XV	Vicente Machado
Rua XV	Batel
Marechal Floriano	Cemitério
Praça Zacarias	Água Verde
Praça Tiradentes	Juvevê
Praça Tiradentes	Colônia Argentina

Foto – Linha de *Auto Omnibus* nos arredores da cidade, final da década de 1920

1948

Foto - *Carro da Companhia de Luz e Força do Paraná*

1955

No dia 14 de outubro, através da Lei 1.1135, o poder executivo é autorizado a abrir concorrência pública para a construção e exploração de uma Estação Rodoviária em Curitiba.

No dia 9 de maio, através da Lei 1.266, o poder executivo é autorizado a construir a Estação Rodoviária na Praça Senador Correia."

1960

O sistema de ônibus municipal contava com 56 linhas, que transportavam uma média de 143 mil passageiros/dia.

OS PRIMÓDIOS DA REDE INTEGRADA DE TRANSPORTES

1964

O Plano Agache, desenvolvido nos anos 40, já não atendia às necessidades de desenvolvimento de Curitiba, pois havia a necessidade de se monitorar o crescimento da cidade. A população crescia rapidamente e não havia organização adequada das funções do uso do solo urbano.

Nesse ano a rua Marechal Deodoro, uma das principais artérias da área central é alargada, perdendo parte de sua antiga paisagem. Além dessa obra havia a idéia de construção de um viaduto entre as

praças Tiradentes e Carlos Gomes, em pleno centro histórico. Essas intervenções mal resolvidas serviram de alerta para um grupo de profissionais, ligados à primeira turma da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná, que procuraram o prefeito Ivo Arzua Pereira para a necessidade de implementação de um novo Plano Diretor, mais adequado à cidade.

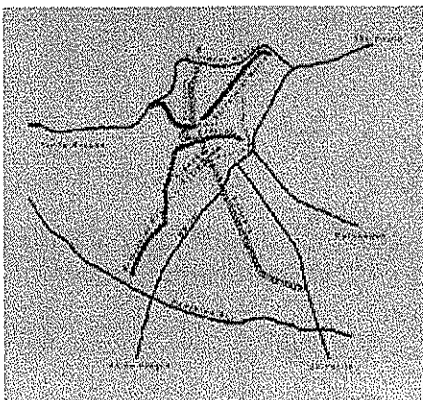
O Prefeito, convencido da necessidade de um novo Plano Diretor, procura a *Codepar – Companhia de Desenvolvimento do Paraná*, criada para desenvolver o seguimento industrial. A Codepar que também apoiava a criação de um novo Plano Diretor, assume o financiamento dos estudos preliminares de implementação do referido Plano.

A Prefeitura lança uma concorrência pública para elaboração do *Plano Preliminar de Urbanismo*, vencida no dia 21 de outubro pelo consórcio *Jorge Wilhelm Arquitetos Associados Sociedade e Serete de Estudos e Projetos Ltda*, de Isac Milder. No dia 14 de dezembro, o consórcio é contratado às expensas da Codepar, que doa o plano à municipalidade.

1965

Em abril, 4 meses após a assinatura do contrato, o consórcio Serete/Wilhelm apresenta o *Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba*, com as seguintes características:

- *Crescimento linear de um centro servido por vias tangenciais de vias rápidas;*
- *Nova Hierarquização Viária*
- *Desenvolvimento preferencial da cidade na direção Nordeste/ Sudoeste;*
- *Policentrismo: desenvolvimento de centros regionais*
- *Adensamento dos eixos de crescimento*
- *Extensão e adequação das áreas verdes*
- *Caracterização das áreas de domínio de Pedestres.*
- *Criação de uma paisagem urbana própria.*



Plano Preliminar Urbanístico de 1965, definindo a crescimento e adensamento da cidade na direção Nordeste/Sudoeste.

A *Serete* se encarga da análise e projeção dos dados sócio-econômicos, enquanto o escritório de *Jorge Wilhelm* se ocupa da análise e propostas urbanísticas. O trabalho é acompanhado por um grupo da Prefeitura que detalha o Plano Preliminar. Desse grupo de detalhamento surge a APPUC, depois IPPUC, e conseqüentemente o *Plano Diretor de Curitiba*.

Em julho, o Prefeito Ivo Arzua Pereira institui o *Mês do Urbanismo*, quando é realizado o seminário "*Curitiba de Amanhã*" para apresentação e debate do *Plano Preliminar de Urbanismo*. No dia 31 de julho, através do Decreto 1.144, é criada a *Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - APPUC*, para estudar e analisar as inúmeras sugestões apresentadas no seminário por grupos de toda sociedade. Através da APPUC, chega-se a conclusão da necessidade de criação de um órgão responsável pela formulação do Plano Diretor, optando-se pela criação de uma autarquia denominada *Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba*.

No dia primeiro de dezembro, na gestão do Prefeito Ivo Arzua, através da Lei número 2.660, é criado o *Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC*, que dá seqüência a implementação do *Plano Diretor*, sendo aprovado no ano seguinte.

1966

Quando a cidade contava com cerca de 400 mil habitantes, é finalmente aprovado o *Plano Diretor de Curitiba*, que estabelece como objetivo principal a mudança da conformação dispersa de crescimento da cidade para um modelo linear de expansão urbana, baseada nos eixos de transporte de massa. O uso do solo, o sistema viário, e a rede de transportes, interagidos entre si, passam a ser usados como instrumentos para realização desse objetivo.

1969

Durante os estudos de implantação do metrô em Curitiba, dentro do *Plano Preliminar de Transporte de Massa*, desenvolvido pelo IPPUC, e coordenado pelo engenheiro Euro Brandão, surge a idéia de implantação de um sistema de transporte de massa de superfície, para implantação de curto prazo, sem os altos investimentos do metrô, mas que também possibilitasse a racionalização dos transportes. Nascia assim a idéia de implantação do *Ônibus Expresso*, que numa etapa posterior deveria ser substituído pelos bondes.

No dia 23 de março, através da Lei 3.505, o poder executivo é autorizado a firmar convênio com a Rede Ferroviária Federal S/A - Rede Viação Paraná Santa Catarina, para a construção e operação da estação rodoferroviária.

1970

O IPPUC desenvolve o primeiro ante-projeto de implantação dos *Corredores Expressos*, analisando sua viabilidade técnica e econômica. Os estudos, baseados nas diretrizes do Plano Diretor, definem a implantação do conceito de *Vias Estruturais* em sistema trinário, com a canaleta exclusiva para ônibus na pista central e demais veículos nas vias paralelas.

1971

No dia 25 de março, o arquiteto Jaime Lerner, assume o cargo de Prefeito de Curitiba.

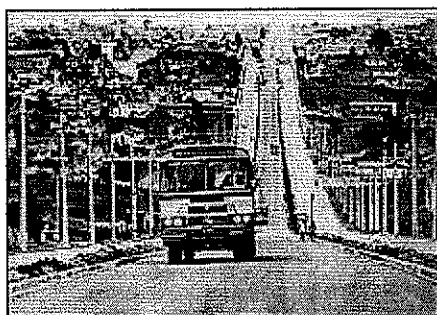
É elaborado o *Plano dos Terminais de Transporte de Massa*, logo após a posse de Jaime Lerner.

1972

Início das obras de implantação do primeiro trecho de pistas exclusivas para ônibus, também conhecidas como canaletas.

É anunciado que a cidade irá ganhar novos ônibus, concebidos especialmente para operação no futuro eixo Norte-Sul.

Inauguração dos primeiros trechos de canaletas dos eixos Norte e Sul, ainda operados por linhas convencionais. A operação das linhas expressas só é iniciada posteriormente, em setembro de 1974.



No dia 13 de novembro, inauguração do Terminal Rodoferroviário de Curitiba. No mesmo dia é desativada a primeira estação de trens da cidade, inaugurada em 1885 pela *Estrada de Ferro Curitiba - Paranaguá*.

1973

O sistema municipal de transporte coletivo contava com 111 linhas de ônibus, que transportavam uma média de 668 mil passageiros/dia.

Em outubro, o *IPPUC* cria uma comissão incumbida de estudar com maiores detalhes o veículo adequado para operar nas linhas Expresas. O mercado de ônibus no país não dispunha de um veículo com condições satisfatórias de conforto, visto serem em sua maioria adaptações de chassi de caminhões ou então de veículos específicos para o transporte rodoviário. A comissão decide-se pela formulação de uma série especificações gerais para produção do novo veículo, com novas características mecânicas, novo conceito de conforto e nova comunicação visual. No dia 13 de novembro é apresentado ao *Conselho Municipal de Transportes* o plano geral do novo veículo, com plantas, especificações e sugestão de comunicação visual. Na mesma reunião decide-se pelo envio às principais encarroçadoras do país um ofício solicitando um projeto com as respectivas especificações definidas, solicitando o custo e o prazo de execução do projeto. No dia 21 de novembro são encaminhados ofícios às empresas *Marcopolo S/A*, *Caio - Companhia Americana Industrial de Ônibus*, e *Manufatura Furcare S/A Indústria de Carrocerias*, então as encarroçadoras de maior expressão no país.

1974

No dia 4 de janeiro, a *Comissão de Estudo do Ônibus Expresso* [1], de posse dos projetos solicitados às encarregadoras, decide pela adoção do veículo proposto pela Marcopolo S/A sobre chassi de fabricação especial da Cummins Nordeste S/A. No mesmo mês é apresentado ao prefeito a maquete do novo veículo.

[1] Formada pelos engenheiros Tancredo Lombardi, Marcus Valerio Corção (consultor do IPPUC), Rogério Dias Kreling, e pelo arquiteto Carlos Ceneviva.

Em julho, início do treinamento dos motoristas das empresas *Transporte Coletivo Glória e Auto Viação Redentor*, responsáveis pela operação das primeiras linhas expressas.

No dia 18 de julho, regulamentação do tráfego nas vias estruturais.

No dia 31 de julho, apresentação oficial do primeiro Ônibus Expresso, no campo de provas da *Marcopolo*, em Caxias do Sul - RS.

Em agosto, início das obras de implantação do *Eixo Boqueirão*, na Avenida Marechal Floriano, no trecho entre a avenida Marechal Deodoro e a praça Joaquim Menelau Torres (Hauer). A canaleta só veio a ser inaugurado em 1977.

No dia 3 de setembro, início dos testes dos *Ônibus Expressos* nas ruas de Curitiba, visando o ajuste dos horários e a sincronização dos semáforos.

No dia 20 de setembro, às 10 horas da manhã, na Praça Generoso Marques, início da operação dos Ônibus Expressos, inaugurando a *Rede Integrada de Transportes* composta de:

- 19,8 km de pistas exclusivas (eixos Norte - Sul);
- 38 pontos de embarque (400 metros de distância);
- Comunicação visual específica;
- 2 linhas troncais (*Expressos*);
- 8 linhas alimentadoras.

As linhas troncais (*Expressos*) que circulam nas canaletas, conta com frota de 20 ônibus, sendo 12 veículos na linha Centro - Bacacheri (eixo Norte) e 8 veículos na linha Centro - Portão (eixo Sul). Os veículos, especialmente fabricados para o novo serviço, contam com portas mais largas, melhor aceleração, desenho arrojado e melhor aproveitamento do espaço interno, além de chassi exclusivo para o transporte de passageiros. Com o novo veículo o embarque passa a ser feito pela porta dianteira e o desembarque pela porta central, diferente do que a população estava acostumada.

Trata-se do primeiro sistema integrado por ônibus implantado no Brasil, e o início da construção de uma rede que se tornará referência internacional.

A integração entre as linhas expressas (troncais) e alimentadores é realizada ainda através de bilhetagem, sem a construção de terminais de transbordo fechados, que irão surgir somente a partir de 1980, junto com as primeiras linhas interbairros (alimentadoras circulares). Nos primeiros meses o sistema integrado transporta uma média de 33 mil passageiros/dia.



No dia 25 de setembro, devido ao crescimento de 11% da demanda, não prevista pelos técnicos da prefeitura, entram em operação veículos convencionais para reforçar o atendimento dos 20 ônibus expressos, que não davam conta da demanda.

No dia 12 de outubro, inauguração oficial das Linhas Expressas, com a presença do presidente da República.

No dia 15 de outubro, circulavam 29 ônibus nas linhas Expressas, sendo 9 convencionais.

No dia 18 de outubro, o sistema expresso transportava uma média de 42.500 passageiros dia, sendo 19 mil na linha Norte e 23.500 na linha Sul.

No final do ano, o sistema expresso transportava cerca de 8% do total da média de 677 mil passageiros/dia do sistema de transporte coletivo por ônibus do Município.

Segundo a prefeitura, 76% da população é usuária do transporte coletivo e 12 % do transporte individual.

Quadro - Primeiro Ônibus Expresso

1975

Após um ano de operação, o *Sistema Expresso* conta com duas linhas troncais e 12 linhas alimentadoras transportando uma média de 60 mil passageiros/dia.

No dia primeiro de fevereiro, substituindo os ônibus convencionais em operação provisória nas linhas expressas, entram em operação 16 novos ônibus expressos, sendo 8 diferentes dos 20 veículos da frota inicial de 1974, elevando a frota para 36 ônibus do tipo expresso..

No dia 25 de março Jaime Lerner transfere o cargo de Prefeito ao seu sucessor, o engenheiro Saul Raiz, que cumpre o mandato até 26 de março de 1979.

1976

No início do ano, entrada em operação de duas novas linhas expressas: Boa Vista - Rui Barbosa e Pinheirinho - Rui Barbosa, passando o sistema integrado a contar com 4 linhas expressas e 19 linhas alimentadoras.

Do total de cerca de 695 mil passageiros transportados diariamente pelo total da frota de ônibus do município, cerca de 104 mil utilizam-se do sistema integrado, ou seja, cerca de 15% do total.

No mês de fevereiro, durante dois dias, é realizado o teste do ônibus com reboque "*Romeu e Julieta*", já em operação comercial nas cidades de Porto Alegre e Manaus.

No dia 24 de abril entra em operação a nova linha expressa Pinheirinho - Rui Barbosa, com 13 ônibus, sendo 6 recém-adquiridos (4 expressos), e 7 convencionais. A linha efetua integração no terminal de Pinheirinho com 7 linhas alimentadoras.

No dia 7 de junho, a Mercedes entrega seus primeiros chassis à Prefeitura e a empresa *Transporte Coletivo Glória*, para reforço da frota do eixo Norte, com carrocerias Nimbus / Furcare, que entram em operação no dia 24 de setembro.

No dia 10 de junho a Prefeitura anuncia a criação de mais 3 eixos de canaletas de linhas expressas: Boqueirão, Oeste (rua Padre Anchieta), e Leste (avenida Affonso Camargo).

No mês de julho é inaugurado o serviço de linha seletiva com microônibus pintados de cor laranja, ligando o Batel ao Jardim Social com frequência de 15 minutos. Em 1979 o serviço passa a ser chamado de *Opcional*, sendo extinto no início da década de 1980.

No dia 24 de setembro, no eixo Norte, entram em operação 8 novos ônibus expressos encarroçados pela Nimbus e motor Mercedes Benz OH-1517. Trata-se do segundo modelo de Ônibus Expresso a operar nas canaletas.

No dia 6 de outubro, no eixo Norte, é inaugurado o terminal coberto Boa Vista, desafogando o terminal Santa Cândida. O novo terminal inicia a operação com 3 linhas alimentadoras.

No dia 22 de novembro, a Volvo anuncia a doação de dois ônibus articulados à Prefeitura, importados da Suécia.

No dia 27 de dezembro, desapropriação de alguns imóveis da avenida Marechal Floriano para implantação do Eixo Boqueirão.

1977

No dia 5 de novembro, início da operação do Eixo Boqueirão, com 10,5 km de canaletas, junto de duas novas linhas expressas, Carmo e Hauer, elevando para 6 o número de linhas expressas e 26 de linhas alimentadoras. As novas linhas expressas são operadas pela Viação Nossa Senhora do Carmo, com frota de 42 novos ônibus, entregues à empresa no mês de outubro. Afim de atender a demanda de 68 mil passageiros/dia, que inicialmente era prevista de 65 mil, como reforço, foram colocados em operação mais 8 ônibus convencionais no Eixo.

No mês de novembro, os três eixos em operação: Norte, Sul e Boqueirão, operavam com 122 ônibus expressos, transportando uma média de 225 mil passageiros/dia, que correspondia a 32% do total da demanda de todo o sistema de transporte coletivo por ônibus do Município.

1978

No dia 16 de janeiro, início da construção do terminal Portão, com previsão de entrega para fevereiro de 1979.

No dia 29 de março, com frota de 12 ônibus, é inaugurada a linha Expresso CIC, ligando a Praça Rui Barbosa à Vila Nossa Senhora da Luz pelas vias AT-6 e Conectora 1.

No dia 3 de maio, através da Lei 5.770, o poder executivo é autorizado a firmar contrato com o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (EBTU) para execução de uma série de obras, entre elas a construção de um novo eixo estrutural no setor noroeste, entre o entroncamento com o eixo estrutural norte no bairro de São Francisco e o entroncamento com a rodovia federal BR-277 no bairro de Campina do Siqueira ("Estrutural 5") incluindo duas trincheiras; e construção de novas vias, ligando o entroncamento com a rodovia federal BR-277 ao terminal do Capão Raso situado na periferia oeste de Curitiba ("Conectora 5").

No dia 12 de maio, antecipando-se à Volvo, sua concorrente, a Saab Scania apresenta em Brasília o primeiro protótipo do ônibus articulado, encarroçado pela Caio, fazendo viagem entre a Rodoviária do Plano Piloto e a cidade satélite de Taguatinga.

No dia 22 de julho, em Curitiba, a Scania apresenta outro protótipo de ônibus articulado, com chassi B-11 e carroceria Marcopolo, após testes nas cidades de Porto Alegre, Goiânia, Brasília e São Paulo. O ônibus não realiza testes em Curitiba e é descartado pela prefeitura. A preferência é dada ao ônibus articulado da Volvo, empresa que acabara de se instalar na Cidade Industrial de Curitiba, com unidade fabril para fabricação de ônibus e caminhões.

No dia 16 de agosto, em frente ao Palácio do Iguçu, é oficialmente apresentado o ônibus articulado da Volvo, de onde segue viagem até o terminal Santa Cândida. Nesse mês o veículo entra em operação comercial no eixos Norte e Sul.

Foto - Ônibus articulado

Implantação do sistema de controle de tráfego de área (CTA), sincronizando os semáforos da área central, e também do sistema de semáforos atuados ao longo das canaletas, dando prioridade aos ônibus expressos.

1979

No dia 21 de janeiro, início dos testes do ônibus articulado, no eixo Boqueirão.

Em março, O IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - apresenta o anteprojeto de implantação do bonde elétrico nos eixos Norte e Sul, com 22 km de extensão.

No dia 19 de setembro, início da operação da primeira linha interbairros, com 39 km de extensão, atendendo a 20 bairros em 2 horas. O novo serviço inicia o fim do ciclo das áreas seletivas, onde cada empresa operava uma determinada região da cidade desde 1955.

O serviço de ônibus seletivo passa a ser chamado de *Opcional*, sendo extinto na década de 1980.

No dia 19 de novembro, início das obras de implantação do Eixo Leste, com canteiro instalado em

frente à estação rododiferroviária, na avenida Affonso Camargo..

No dia 24 de novembro, início da operação de bilhetagem automática, no Eixo Boqueirão, dispensando o uso de trocadores. Os cartões, magnéticos, de papelão, eram perfurados pelos validadores instalados no interior dos veículos. Havia 3 tipos de bilhetes: Expresso, Alimentador e Integração Expresso/Alimentador. O sistema de bilhetagem automático com cartão magnético permaneceu em uso até 1985.

No dia 29 de novembro, com a presença do presidente da república, inauguração da reforma da Praça Rui Barbosa, que ganha novo terminal de ônibus.

No dia 5 de dezembro, acordo com a Prefeitura e a *RFSSA - Rede Ferroviária Federal* - permitindo o uso da faixa de domínio da ferrovia para implantação de trecho do Eixo Leste e da primeira etapa da rede de ciclovias, ligando a Barreirinha à Cidade Industrial.

Implantação de áreas cercadas, com cerca de 60 metros quadrados, apelidadas de "chiqueirinho", para o transbordo livre de passageiros entre linhas expressas e alimentadoras.

1980

Em janeiro, conclusão da obra do terminal Pinheirinho, no eixo Sul.

No dia 15 de fevereiro, inauguração do terminal fechado do Boqueirão.

Em março, conclusão da obra do terminal CIC-Sul.

No dia 28 de abril, inauguração do terminal fechado do Pinheirinho.

No dia 28 de abril, é anunciada a implantação da *Tarifa Única*, que para entrar em vigor dependia do fechamento dos terminais, para permitir o transbordo gratuito entre linhas alimentadoras e expressas, eliminando os "chiqueirinhos."

No dia 5 de novembro, início da operação de 10 ônibus articulados no eixo Boqueirão, junto com 45 Ônibus Expressos tipo Padron.

Início das obras de implantação do Eixo Oeste.

No dia primeiro de maio, através do decreto 400, é instituída a *Tarifa Social*, onde os percursos mais curtos subsidiam os mais longos, permitindo a integração físico-tarifária entre as linhas expressas, alimentadoras e interbairros nos terminais de integração, que passam a ser fechados, permitindo o livre transbordo para qualquer uma das linhas.

No dia 17 de maio é instituída a passagem gratuita nas linhas alimentadoras no sentido terminal - bairro.

No dia 10 de julho é inaugurado o terminal Oficinas e o Eixo Leste com 10,9 km de extensão e frota inicial de 36 ônibus expressos.

No dia 19 a frota de ônibus expressos no Eixo Leste é reforçada com mais 13 ônibus, totalizando 49 ônibus em operação.

No dia primeiro de agosto, inauguração dos terminais Capão da Imbuia e Vila Nova no eixo Leste.

No dia 24 de novembro, início da operação de tacógrafos nos ônibus expressos.

Em novembro, início da operação da *Rede Integrada de Transportes* - RIT, através do transbordo gratuito entre linhas expressas, alimentadoras e interbairros nos terminais fechados.

No dia primeiro de dezembro, início da operação do primeiro trecho do eixo Oeste, com 5,5 km de extensão, junto de nova linha expressa entre a Praça Rui Barbosa e Campina do Siqueira.

No dia 16 de dezembro a Prefeitura anuncia a construção de mais 7 terminais, financiados pelo BNDES: Hauer, Capão Raso, Campina do Siqueira, Campo Comprido, Santa Cândida, Cabral e CIC Norte.

Em dezembro, início da construção do terminal Hauer.

Início da operação de 3 novas linhas interbairros: I, III e IV., que se juntam a única linha existente (II) em operação desde 1979.

Foto - Linha Expressa

Quadro – Composição da Frota de Ônibus Expressos em dezembro de 1980 [Relatório IPPUC]

1981

Início da remodelação dos terminais de integração, com a eliminação dos "chiqueirinhos" após a inauguração dos terminais cercados de Campina do Siqueira, Capão Raso e Hauer, consolidando a *Rede Integrada de Transportes* - RIT. Com a RIT se torna possível a transferência entre ônibus expressos, com o pagamento de uma única passagem.

No dia 10 de junho, bloqueio de trecho da avenida Paraná para construção do terminal Cabral.

No dia 8 de agosto, a Rua Doutor Muricy ganha faixa exclusiva para linhas convencionais, entre as ruas Saldanha Marinho e Marechal Deodoro.

Em agosto, conclusão das obras dos terminais Capão Raso e Hauer.

No dia 6 de setembro, inauguração do terminal Hauer, o quinto a ser entregue pela Prefeitura.

No dia 11 de setembro, inauguração da linha *Circular Centro*, com 5 microônibus de cor branca, sem assentos e com encostos laterais.

No dia 14 de agosto, inauguração do terminal Campina do Siqueira.

No dia 28 de agosto, inauguração do terminal Capão Raso, após 8 meses de obras.

Rede Integrada de Transportes em 1981

Eixo	Inauguração	Passageiros/dia	Número Expressos	de Intervalo hora/pico (s)
Norte	1974	54.000	36	60
Sul	1974	103.000	69	50
Boqueirão	1977	86.000	46	60
Leste	1980	86.000	36	90
Oeste	1980	14.000	8	300
Total		343.000	195	-

1982

Inauguração dos terminais fechados do Cabral e Campo Comprido além do fechamento dos terminais de Santa Cândida, Capão da Imbuia, Centenário e Oficinas.

No dia 22 de janeiro, início da reforma do terminal Santa Cândida para ser fechado.

No dia 30 de janeiro, inauguração do terminal Cabral, com 13,5 mil metros quadrados de área total. No mesmo dia entra em operação a linha Expressa Cabral - Portão. Pela primeira vez é possível a viagem entre os eixos Norte e Sul com o pagamento de uma só passagem.

No dia 21 de março, entre São José dos Pinhais - Curitiba, é iniciada a primeira integração, ainda que somente física, entre Curitiba e um município da Região Metropolitana.

No dia 30 de outubro, inauguração da reforma do terminal Santa Cândida, que passa a ser fechado.

No dia 6 de novembro, inauguração do terminal Campo Comprido, junto com o eixo de pista exclusiva de 4,5 km de extensão, no trecho entre a avenida Mário Tourinho e rua João Fallarz.

No dia 12 de novembro, inauguração da reforma dos terminais de Capão da Imbuia, Centenário e Oficinas, inaugurados em 1980, que passam a ser fechados.

Em dezembro, conclusão do trecho final, de 1,2 km, do eixo trinário, entre as ruas João Fallarz e Eduardo Sprada, passando o eixo Oeste, compreendido entre a Praça Ruy Barbosa e o terminal Campo Comprido, a contar com 8,5 km de extensão.

A RIT transporta uma média de 392 mil passageiros/dia, o que representa cerca de 51 % do total do sistema de transporte coletivo.

1983

No dia 27 de janeiro, inauguração do terminal Portão, com 1.303 metros quadrados de área construída.

No dia 23 de fevereiro, inauguração do terminal CIC Norte, junto com o trinário Oeste, inaugurado parcialmente em 1982, junto com a linha expressa Campo Comprido.

A RIT conta com 5 eixos de canaletas, totalizando 53 km extensão, frota de 197 ônibus expressos e 58 linhas alimentadoras, transportando cerca de 237 mil passageiros/dia.

O prefeito Jaime Lerner encerra o seu segundo mandato, transferindo o cargo à Maurício Fruet.

1984

No dia 11 de julho, lançamento da campanha "Suba Certo", visando habituar a população ao embarque pela porta dianteira nos ônibus convencionais. Até então o embarque era efetuado pela porta traseira.

Início da operação de ônibus Padron nas linhas convencionais.

1985

Desativação da bilhetagem automática, com tíquete magnético, no Eixo Boqueirão.

Inauguração do novo terminal da Praça Ruy Barbosa, que passa a ser fechado, atendendo as linhas expressas do eixo Boqueirão.

Criação das linhas alimentadoras Santa Helena/ Portão, Andrômeda e Fernão Dias.

Elaboração do *Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano*, que propõe o Plano Integrado de Transportes para a Região Metropolitana.

O município de Curitiba conta com frota de 535 ônibus convencionais, 253 expressos, 189 alimentadores e 92 interbairros, transportando uma média de 1 milhão de passageiros/dia.

Na RIT são transportados, em média, 395 mil passageiros/dia, o que representa cerca de 49% do total do sistema de transporte coletivo.

1991

No dia 13 de abril, inauguração da primeira linha Direta.

Inauguração do Jardim Botânico.

1992

Inauguração dos terminais fechados do Sítio Cercado, Fazendinha e Barreirinha

1993

Quadro de Evolução da RIT - Rede Integrada de Transporte, no período 1974-1993

1994

Inauguração da linha Turismo.

1995

Entrega de 66 novos biarticulados com chassi Volvo e carroceria Marcopolo, com motor de 310 cv, mais potente que o modelo anterior, entregue em 1991, com 286 cv. Os novos veículos, pintado de vermelho, substituem os antigos ônibus Padron que circulam no eixo Norte-Sul, um dos corredores mais carregados da cidade, com volume de 250 mil passageiros e 14 mil passageiros/hora/sentido.

1997

Inauguração da linha Inter-hospitais.

1998

Mapa da RIT

1999

Relação dos terminais da Rede Integrada de Transporte - RIT, no município de Curitiba

Foto - Terminal Cabral

2000

Inauguração do terminal Pinhais.

2001

Foto - Terminal Portão

Galeria de Imagens - 2004

01 - Eixo Oeste

02 - Tubo Gastão Câmara, eixo Oeste

03 - Linha Direta (Ligeirinho) Inter 2

04 - Linha Interbairros 2

05 - Embarque Linhas Diretas

06 - Terminal Pinhais

2005

No dia 20 de dezembro, publicação do Edital, no Diário Oficial da Prefeitura, para licitação da obra de implantação do Eixo Metropolitano de Transporte, no trecho entre o Jardim Botânico e o Pinheirinho, com obras avaliadas em R\$ 136.315.000.

2006

Em junho, previsão de início das obras de implantação da primeira etapa do *Eixo Metropolitano*, sexto eixo de pista exclusiva da *Rede Integrada de Transporte - RIT*, com 9,4 km de extensão. Quando completo o corredor terá 18 km de extensão, ligando o Pinheirinho ao Atuba.

No dia 26 de junho, através da Lei. n. 11.829, fica instituído o dia 25 de julho como "Dia do Motorista do Transporte Coletivo".

Em julho, a Prefeitura inicia a instalação de tótems multimídia em terminais, praças e pontos de ônibus. O público tem acesso instantâneo a horários de ônibus, endereços dos postos de saúde, telefones úteis, notícias da administração municipal, previsão do tempo, informações turísticas e culturais, resultado de concursos públicos, consulta de correio eletrônico (e-mail) e do andamento de solicitações protocoladas na Prefeitura, entre outros serviços.

No dia primeiro de dezembro, início da operação da terceira geração de biarticulados (Caio Millennium II / Volvo B12M), pela empresa Glória. Os veículos começaram a circular em testes a partir de outubro. São adquiridos 40 biarticulados e 24 articulados de nova geração, todos carroceria Caio Millennium e motor Volvo B12M.

Conclusão da construção do terminal Roça Grande, no município de Colombo.

Quadro – Evolução da Frota Municipal no Período 1960-2006

Quadro – Número de Passageiros Transportados no Período 1960-2006

Quadro – Terminais da RIT em 2006

Quadro – Eixos da Rede em 2006

Quadro – Resumo da RIT em 2006

Texto – Resumo Histórico da Rede Integrada de Transportes Coletivos

2007

No dia 11 de janeiro, início da construção da primeira etapa da *Linha Verde*, sétimo corredor da Rede Integrada de Transportes, com 9,4 km de extensão, no trecho entre o Pinheirinho e o Jardim Botânico, com previsão de conclusão em 15 meses. O projeto do *Eixo Metropolitano* foi remodelado, recebendo o nome de *Linha Verde*.

No dia 19 de julho, a Prefeitura abre licitação para contratar a execução do Projeto Básico de uma linha de metrô na direção Norte-Sul da cidade. O prazo para apresentação de propostas se encerra no dia 6 de setembro, dando 220 dias, a partir da assinatura do contrato, para entrega do trabalho. Do total de recursos para elaboração do projeto básico, 80% são da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CTBU), do Ministério das Cidades, e 20%, do Município. A intenção da Prefeitura era de que, vencida esta etapa, o projeto do Metrô fosse incluído no Plano Plurianual (PPA) da União do período 2009/2012.

2008

Previsão de início da operação terminal Roça Grande, no município de Colombo.

Evolução da Rede de Canaletas

Eixo	Entrega	Extensão (km)	Extensão Total (km)
Norte/Sul	1972	19,8	19,8
Boqueirão	1977, nov 5	10,6	30,4
Leste/Oeste	1980 jul 8	10,9	41,3
Oeste	1982, nov 6	4,3	45,3
Oeste	1982, dez	1,2	46,5
Circular Sul	1999, mar 7	12,0	58,5
Linha Verde	em obras	9,4	<u>241,8</u>

Linhas Diretas em Operação em 2007

Fazenda Rio Grande	
Fazendinha	Tamandaré
Bairro Novo	
Colombo	CIC
Boqueirão	Centro Cívico
Pinheirinho	Santa Cândida
Inter 2	
Aeroporto	
Centro Politécnico	
Sítio Cercado	
Pinhais	Campo Comprido
Santa Felicidade	Bairro Alto
Barreirinha	São José
Araucária	Curitiba
Campo Largo	Curitiba
Centenário	
Tamandaré	Cabral

Linhas Interbairros

I
II
III
IV
V
VI

Fontes:

URBAN, Raul Guilherme. A História do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba - 2004
Prefeitura Municipal de Curitiba. Agência de Notícias.2007

ZARUCH, Luiz Julio. *Roteiro da Cidade, do Bonde de Mula ao Ônibus Expresso*. Imprensa da Prefeitura de Curitiba. 1975
IPPUC. *Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano*. Volume 1. Novembro/1985.

Volta – Home

Marcelo Almirante 2007
Memória do Transporte Público - www.rota.notlong.com



1838

**CURITIBA UNA EXPERIENCIA CONTINUA EN
SOLUCIONES DE TRANSPORTE**

By Clodualdo Pinheiro Junior

Presidente del IPPUC – "Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba"

Municipalidad de Curitiba

October 2005

CURITIBA UNA EXPERIENCIA CONTINUA EN SOLUCIONES DE TRANSPORTE

Durante las décadas de los 50 a los 90, las ciudades brasileñas sufrieron un intenso proceso de urbanización. Curitiba, capital del Estado de Paraná, presentó una de las mayores tasas de crecimiento anual comparativamente a otras capitales brasileñas. En la década de los 60, tenía 350.000 habitantes y una tasa de crecimiento anual alrededor de 5%. Dicho crecimiento se debió principalmente a la mecanización del campo en el interior del Estado, generando una gran liberación de mano de obra, que salió de las zonas rurales y pequeñas ciudades en búsqueda de mejores condiciones de vida y de trabajo.

La capital y su *Área Metropolitana*, conformada por 26 municipios, absorbió migraciones de dentro del Estado de Paraná. Actualmente, la población de la ciudad es de 1.727.010 y del Área Metropolitana, 3.110.455. La principal característica de este fuerte crecimiento es la ocupación acelerada de los municipios limítrofes a Curitiba, comprometiendo áreas verdes y de manantiales, además de aumentar las demandas por implantación de infraestructura y por la generación de trabajo y renta.

Curitiba, sin embargo, se ha construido en forma diferente a lo largo de los últimos 40 años.

La planificación de un nuevo modelo de expansión urbana

A partir de 1965, con la elaboración del Plan Preliminar de Urbanismo la creación del IPPUC – *Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba* y, en 1966, la aprobación del Plan Regulador, el transporte, la circulación vial, el trabajo, la recreación, la promoción social y la vivienda, pasaron a ser pensados dentro de una visión integrada de ciudad.

El modelo adoptado por el Plan Regulador, modificó la conformación radial propuesta por el Plan anterior (Plan Agache, 1942) para un *modelo lineal* de expansión urbana. El transporte público, el uso del suelo y el sistema vial integrados, pasaron a ser usados como instrumentos para la realización de ese objetivo. El espacio urbano, por lo tanto, fue siendo moldeado a la estructura concebida por el Plan Director a través de sucesivas zonificaciones, que establecían gradativamente donde se deseaba y era conveniente la densificación poblacional, de acuerdo a la capacidad del poder público de ofrecer los servicios urbanos necesarios, en especial un transporte colectivo adecuado.

Para la efectivación del modelo, fue fundamental la implantación de los *Corredores Estructurales*, pues se ha inducido a lo largo de ellos, la densificación habitacional, comercial y de servicios con usos compatibles, a través de la concentración de inversiones en infraestructura.

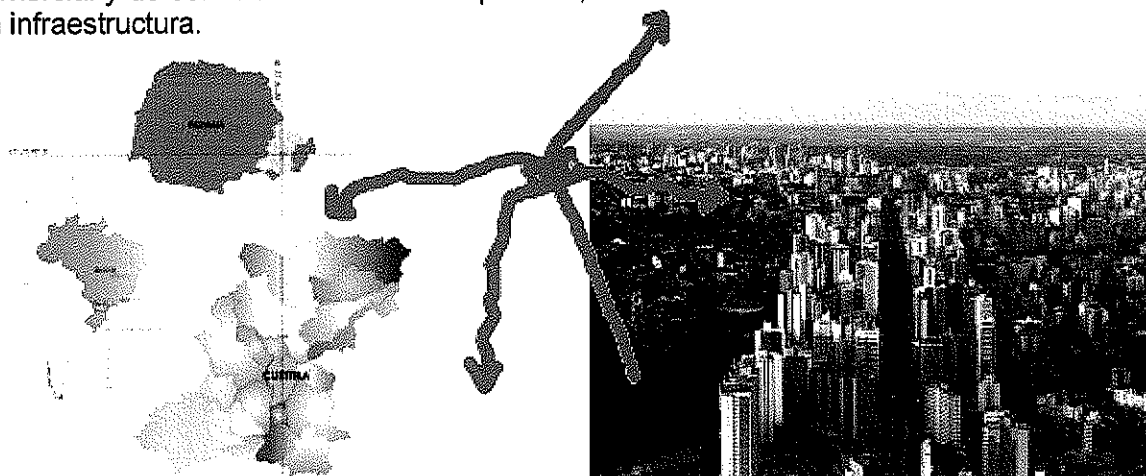


Fig.1: Área Metropolitana de Curitiba
(Acervo IPPUC)

Fig.2: Estructura Lineal
(Acervo IPPUC)

Fig.3: Corredor Estructural Sur
(Acervo IPPUC)

El transporte colectivo – Accesibilidad para todos

Los corredores estructurales son formados por un *sistema trinario*: una calle central con tres pistas – en el centro un doble carril exclusivo para ómnibus y dos vías adyacentes de tránsito lento; y dos calles externas en sentidos opuestos, con características de tránsito de flujo continuo, denominadas vías rápidas. La adopción de este modelo ha posibilitado la implantación de un sistema de transporte masivo adaptable a la densificación progresiva.

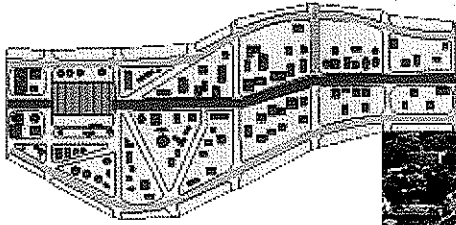


Fig.4: Sistema trinario
(Acervo IPPUC)



Fig.5: Sistema trinario; Eje norte
(Acervo IPPUC)

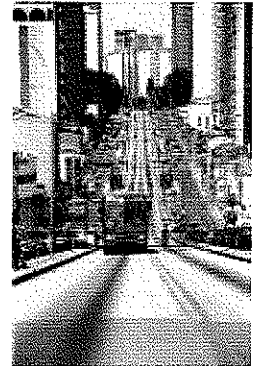
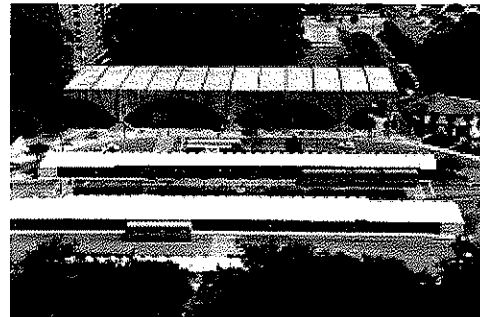


Fig.6: Sistema trinario; Eje norte
(Acervo IPPUC)

Su continua evolución a lo largo de 30 años ha conducido a la adopción de tecnologías apropiadas para la atención de las demandas, inicialmente con el uso de un ómnibus "padron", y posteriormente, articulado y bi-articulado. El sistema tuvo inicio en la década de los 70, de conformidad con la concepción del Plan Regulador de priorizar el transporte público sobre el individual, con bajo costo de implantación y con operación y servicio de calidad para el usuario.

En 1974 se dio inicio al proceso de integración del eje Norte-Sur al centro, con 2 terminales, y integración física y tarifaria. El sistema utilizaba ómnibus denominados expresos, con capacidad para 100 pasajeros, especialmente proyectados para uso urbano, con comunicación visual propia y colores diferenciados según su función. A partir de 1979, frente a la necesidad de desplazamientos alternativos a los proporcionados por las líneas existentes, nuevos avances fueron siendo rápidamente incorporados al sistema: la implantación de nuevas líneas de ómnibus interbarrios que ofrecían trayectos con desplazamientos perimetrales, y permitieron la integración física y tarifaria, a través de *terminales de trasbordo*. En esta forma, se inició la configuración de la Red Integrada de Transporte – RIT, que posibilitó la oferta de múltiples desplazamientos al costo de un único boleto, o sea, la adopción de tarifa única, conocida como Tarifa Social, con los recorridos más cortos subsidiando a los recorridos más largos, ampliando, así, la movilidad de la población más carenciada que vive en la periferia de la ciudad.



Figs.7, 8, 9: Terminales de trasbordo: Regiones Norte, Oeste, y Sur.
(Acervo IPPUC)

1986 tras modificaciones institucionales: la *Companhia de Urbanização de Curitiba – URBS*, compañía de economía mixta, perteneciente a la estructura de la Municipalidad de Curitiba. Ella asume la gerencia del sistema, pasando a ser la concesionaria de las líneas, y las empresas operadoras privadas, las permisionarias. A partir de entonces, se ha adoptado la remuneración del servicio por kilómetro recorrido y no más por pasajero transportado.

En 1991 se implantaron las *Líneas Directas*, destinadas a las demandas puntuales, con embarque y desembarque a nivel, utilizando las Estaciones Tubo, especialmente proyectadas para esa finalidad. Esta solución ha posibilitado desplazamientos más rápidos, una vez que sus paradas son más distanciadas, similares a los sistemas metroviarios. Con las *Estaciones Tubo*, se realiza el embarque en el mismo nivel de los ómnibus, y el pago anticipado permite mayor rapidez en el embarque y desembarque, resultando en la disminución del tiempo final de los desplazamientos.



Figs.10 a 14: Línea Directa y Estación Tubo
(Acervo IPPUC)

En el 92 fueron colocados en operación los ómnibus *bi-articulados* en las líneas expresas, con capacidad para 270 pasajeros, utilizándose también las estaciones tubo para el embarque y desembarque.

Líneas que ofrecen servicios específicos complementan el sistema: *Convencional*, para conexiones entre barrios y el centro de la ciudad; Turismo, que hace el recorrido por los puntos de interés turístico y los parques; Circular Centro, que opera con micro ómnibus en trayecto que circunda el área central; Enseñanza Especial, servicio gratuito para discapacitados; *Inter-hospitales*, conectando los principales equipamientos de salud cercanos al centro de la ciudad. Estas dos últimas líneas operan con ómnibus adaptados para el transporte de usuarios de silla de ruedas.



Figs.15 a 19: Líneas: Bi-articulado, Convencional, Interbarrios, Inter-hospitales, y Alimentador.
(Acervo IPPUC)

URBS – Urbanização Curitiba S.A., a partir de 1996, por delegación del gobierno del Estado de Paraná, pasó a ejercer el control del transporte de toda el Área Metropolitana, lo que permitió la integración con municipios vecinos y amplió efectivamente el alcance social de la *RIT*. Actualmente, 10 municipios forman parte de la Red Integrada de Transporte – *RIT*, que hoy transporta aproximadamente 2 millones de pasajeros/día, con una flota de 2220 ómnibus, en líneas concesionadas por URBS a 28 empresas privadas. El sistema adoptado por la *RIT* posibilita su operación sin subsidios, responsabilizándose el poder público por las inversiones con infraestructura básica y la construcción de las terminales de transporte.



Figs.20 a 22: Bi-articulado y estaciones tubo.
(Acervo IPPUC)

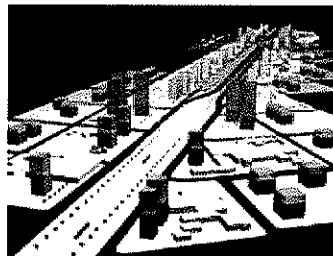
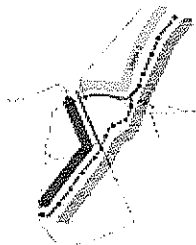
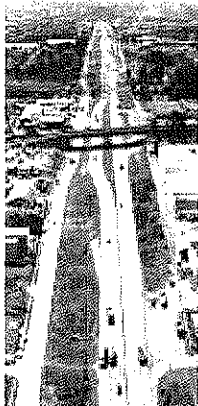
La evolución del transporte colectivo y la integración metropolitana: el Eje Metropolitano de Transporte

El crecimiento poblacional acelerado de los municipios del Área Metropolitana y la densificación del eje norte-sur han resultado en el aumento de la demanda del sistema de transporte. Estudios desarrollados por el IPPUC y por la URBS han indicado la necesidad urgente de ecuacionar la ampliación de la capacidad de la *RIT*.

Un análisis del problema indicó como solución transformar la antigua carretera San Pablo/Porto Alegre - que cruzaba el tejido urbano de la ciudad y fue desplazada hacia fuera del Municipio (Circunvalación Este) - en una avenida urbana. La recalificación de ese espacio en base a una nueva zonificación de uso y ocupación del suelo posibilita la transformación de esta avenida en un nuevo eje de desarrollo para la ciudad, y la oferta de mayor capacidad y rapidez del sistema de transporte, beneficiando a la población de Curitiba y municipios vecinos.

El nuevo eje se caracteriza como un elemento de integración urbana y metropolitana. Su concepción propiciará la renovación de la ocupación actual con un nuevo diseño urbano que promoverá la integración de los barrios seccionados por la antigua carretera, induciéndolos al desarrollo económico y social más equilibrado.

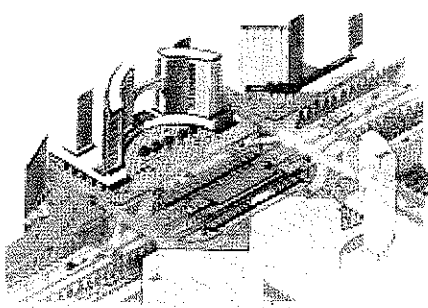
El Eje Metropolitano de Transporte, con aproximadamente 22 km de extensión, abrigará una vía exclusiva para el transporte colectivo, y vías adyacentes para el transporte privado, dando una amplia accesibilidad a las actividades que se instalarán a lo largo de este corredor, además de propiciar una significativa mejora de la movilidad en Curitiba y su Área Metropolitana.



Figs.23 a 25:
La antigua
carretera y
simulaciones.
(Acervo IPPUC)

Estructura Vial

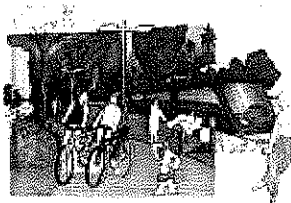
El nuevo eje tendrá las mismas características de los demás ejes que consolidaron la estructura urbana de Curitiba, dando prioridad al transporte colectivo. La circulación de vehículos en general se efectuará por las vías marginales, que promoverán la conexión entre diferentes barrios de Curitiba y de municipios vecinos; y por las vías locales, que darán acceso a las actividades lindantes.



Figs.26 a 27: Nuevo eje: simulaciones.
(Acervo IPPUC)

Uso y Ocupación del Suelo

El Eje Metropolitano de Transporte tendrá usos y ocupación del suelo compatibles con un eje de desarrollo urbano, siendo que la legislación prevé la implantación de actividades comerciales y de servicios de carácter sectorial y edificios residenciales de hasta seis pisos, contando también con mecanismos para el aumento del potencial constructivo (derecho de construcción), en específico, con la transferencia del potencial proveniente de las áreas de preservación ambiental, cultural e histórica. Alrededor de las estaciones se han previsto polos de desarrollo, donde será posible construir edificios con altura libre.



Las áreas verdes a ser implantadas a lo largo del Eje Metropolitano pasarán a ser un importante elemento del ambiente urbano, formando parte del paisaje de la vía, creando espacios de amenización que favorezcan la utilización de la avenida.

Fig.28: Nuevo eje: simulaciones.
(Acervo IPPUC)

Terminales de Integración y Estaciones de Embarque y Desembarque

Está prevista la construcción de tres terminales de integración: Atuba (al norte), Pinheirinho (al sur) y Central, en el corazón de la ciudad.

La construcción de la Terminal de Integración Atuba tiene el objetivo de promover la accesibilidad y la integración de diversos barrios de Curitiba y de municipios vecinos, como Colombo, Campina Grande do Sul, Pinhais y Quatro Barras; la Terminal de Integración Pinheirinho, ubicada en el área sur de la ciudad, de atender la región sur de Curitiba y los municipios de Araucária y Fazenda Rio Grande; y la Terminal de Integración Central estará ubicada en el centro de la ciudad, aprovechándose la oportunidad para promover la restauración de una edificación de interés histórico que abrigó un taller de los antiguos tranvías del primer sistema de transporte colectivo de Curitiba. Atenderá las líneas de los ejes Norte/Sur y Este/Oeste y Metropolitanas.

Complementan el sistema 13 estaciones de embarque y desembarque intermedias, localizadas a lo largo del Eje, junto a intersecciones importantes, lo que permitirá la integración con las líneas de transporte colectivo que cruzan el Eje.

Vehículo

Las líneas expresas previstas para el Eje Metropolitano serán operadas por nuevos ómnibus biarticulados, que están siendo desarrollados especialmente para esa finalidad. El vehículo contará con diversas innovaciones con el objetivo de mejorar la operación del sistema y brindar mayor confort al usuario.

El nuevo vehículo tendrá 30 metros de largo, con capacidad para hasta 300 pasajeros, aire acondicionado, sistema de comunicación con la central de control operativo, dispositivo electrónico para auxiliar en la parada para embarque y desembarque, que se realiza a nivel en las plataformas de las terminales de transferencia y estaciones intermedias, además de displays informativos. Está prevista también la utilización de piso elevado, sobre las cajas de las ruedas, para permitir un mejor aprovechamiento del vehículo, y un aumento del número y tamaño de las puertas con el objetivo de facilitar el embarque y desembarque, mejorando así la operación de las líneas.

La gestión urbana

Aun con los sucesivos cambios político administrativos ocurridos a lo largo del tiempo, se ha verificado la continuidad de las políticas estructuradoras en la gestión de la ciudad. Ciertamente, ésta es una peculiaridad que hace diferente la experiencia curitibana en planificación urbana.

La Municipalidad coloca como prioridad la garantía de la satisfacción de las necesidades de la población, ejecutando políticas que multipliquen oportunidades en los campos del trabajo, la calificación profesional y cultural y la garantía de la extensión a toda la población del sentido y de la práctica de la ciudadanía.

Con esa moderna concepción de planificación, el IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, avanza hacia el futuro, asegurando el mantenimiento de la calidad de vida y del espacio urbano, frente a la dinámica de crecimiento de la ciudad.

Clodualdo Pinheiro Junior

Presidente del IPPUC – “Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba”
Municipalidad de Curitiba

