

MOBILIDADE E CIRCUITOS-CURTOS ALIMENTARES: INCLUSÃO E OPORTUNIDADES NA REGIÃO SUL DE CURITIBA-PR

Valéria Borges Yonegura

Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul
projeto-byvaleria@gmail.com

Jennifer Domeneghini

Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul
jennidomeneghini@gmail.com

Júlio Celso Borello Vargas

Docente do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul
julio.celso@ufrgs.br

André Luiz Lopes da Silveira

Docente do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul
andre.iph@ufrgs.br

RESUMO: Os circuitos-curtos alimentares favorecem a comercialização de produtos locais vendidos pelos próprios produtores ou no máximo com um intermediário, gerando grandes vantagens ecológicas e contribuindo com os ganhos da prática da Agricultura Urbana. A mobilidade, ou a falta dela, pode ter grande relação com a capacidade financeira de se usufruir do sistema de transporte. Ainda que este seja tido como rápido e inclusivo, a falta de acessibilidade em regiões mais periféricas também pode impedir sua utilização, seja devido à distância, ou pela falta de investimentos em infraestrutura, como passeios ou pavimentação das vias. Este artigo pretende contribuir para a divulgação dos problemas de mobilidade na região sul de Curitiba. Com um levantamento bibliográfico referente às questões de mobilidade, o artigo visa introduzir o assunto para futuras pesquisas relacionadas à imobilidade e perda de oportunidades na região sul de Curitiba. Os resultados apontam que os ganhos com a prática de agricultura urbana, entre eles os benefícios ecológicos dos circuitos-curtos alimentares, são tolhidos pelo isolamento de seus hortelões.

Palavras-chave: Agricultura urbana. Circuitos-curtos. *City marketing*. Mobilidade. Planejamento urbano.

MOBILITY AND SHORT FOOD CIRCUITS: INCLUSION AND OPPORTUNITIES IN THE SOUTHERN REGION OF CURITIBA-PR

ABSTRACT: The Short food circuits, or short food supply chains, supports the marketing of local products, sold by the producers themselves or at most with one more intermediary, generating great ecological advantages and contributing to the gains of the practice of Urban Agriculture. Mobility, or the lack of it, can have a strong relationship with the financial capacity to use the transportation system. Although this is considered fast and inclusive, the lack of accessibility in more peripheral regions may also restrict its use, either because of distance or lack of infrastructure investments, such as sidewalks or pavement roads. This article intends to contribute to the dissemination of the mobility problems in Curitiba's southern region. With a bibliographical survey regarding mobility issues, the article aims to introduce the subject for future research related to immobility and loss of opportunities in Curitiba's southern region. The results point out that the gains from the practice of urban agriculture, among them the ecological benefits of short food supply chains, are hindered by the isolation of its gardeners.

Key-words: City marketing. Mobility. Short food supply chains. Urban agriculture. Urban planning.

INTRODUÇÃO

A capital do Estado do Paraná, Curitiba, também conhecida por cidade modelo ou cidade ecológica, sempre teve grande destaque em relação ao seu modelo urbanístico, à sua rede de transporte e às questões ligadas à ecologia. Seu desenho urbano baseado em seus eixos viários permitiram a descentralização das atividades na cidade, mas também segregou. A Rede de Transporte Integrada (RIT) trouxe agilidade, mas o seu custo ainda contribui para a imobilidade. O premiado e muito veiculado programa de Agricultura Urbana (AU) contribui com a Segurança Alimentar e Nutricional (SAN), complementa a renda do agricultor urbano, mas é mais uma ferramenta usada pelo *City marketing*.

A imagem da cidade ecológica é vendida, atrai investimentos e, ao mesmo tempo, repele pela falta de oportunidades uma grande massa, que contribuirá para o espraiamento, para a periferização e a pressão sobre o campo. Para uma melhor inclusão, estaria a solução no planejamento das vias e na melhoria da mobilidade urbana? Desde a mais recente revisão do plano diretor, novas melhorias, retomadas de antigas soluções, novos eixos conectores e outras

soluções buscam integrar e devolver o direito à cidade. O renomado sistema de transporte público curitibano exhibe desigualdades em várias pesquisas, onde as tidas classes mais baixas o utilizam dentro do movimento pendular residência-trabalho, não tendo a mesma conectividade ou condições de utilizá-lo em maior escala.

Com pesquisas bibliográficas relacionadas aos temas de mobilidade e transporte público buscou-se, em caráter exploratório, analisar as relações entre os dois temas. O artigo está organizado em: Seção 2 que dispõe sobre a influência dos eixos viários na imobilidade e segregação, Seção 3 o *City marketing* e a perda de oportunidades, Seção 4 Considerações finais, seguida pelas Referências bibliográficas.

1. EIXOS VIÁRIOS: IMOBILIDADE E SEGREGAÇÃO NA CIDADE ECOLÓGICA

O esquema do processo de Planejamento Urbano de Curitiba, representado na Figura 01, demonstra a forte hierarquização de eixos estruturais viários, usados como ordenadores do espaço urbano e periurbano, induzindo o crescimento e adensamento da cidade. O arquiteto Jorge Wilhelm, que concebeu o Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba em 1966, retornou na primeira gestão de Jaime Lerner (1971-1974), em uma época de abertura da economia brasileira ao capital estrangeiro; momento em que o audacioso projeto da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) foi implantado, atendendo as diretrizes do plano diretor em relação à descentralização das atividades urbanas. Com o apoio do governo federal, ao se buscar uma medida mais econômica na integração da Cidade Industrial à metrópole curitibana, o Contorno Sul teve seu traçado alterado, a fim de que se tornasse um eixo estruturante, passando por dentro da Cidade Industrial. A implantação desta não atraiu apenas indústrias, mas também pessoas ávidas por postos de trabalho na mesma, ou em sua construção (LEITÃO, 2010).

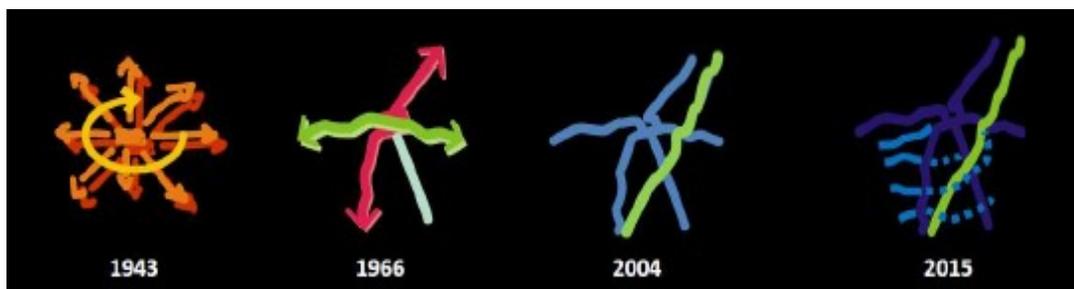


Figura 01: Esquema do desenvolvimento dos eixos estruturais viários de Curitiba
Fonte: IPPUC, 2017 *apud* YONEGURA, 2018

A região Sul de Curitiba, anteriormente composta por um cinturão verde de chácaras responsáveis pelo abastecimento da cidade na segunda metade do século XIX, tornou-se alvo de invasões e o local onde recebeu o contingente proveniente da desfavelização da cidade. Nesta área, foram implantadas 85% das habitações de interesse social, periferezando e distanciando dos serviços e de uma melhor estrutura da cidade parte da população desconsiderada pela sua condição de renda (SOUZA, 2002). O direcionamento da habitação social à mesma região do CIC, também configura um modelo centro x periferia e é o padrão mais conhecido de segregação da metrópole brasileira, onde o espaço atua como um mecanismo de exclusão. Neste, as zonas de moradias reservadas às classes mais abastadas estão próximas das comerciais e de serviços, enquanto a longínqua zona destinada à habitação social pode estar mais próxima às zonas industriais (VILLAÇA, 2011). Com esse modelo, os sistemas viários interferem e podem ditar a estruturação do espaço metropolitano no Brasil. Descrito por Milton Santos como “modelo rodoviário urbano”, este, é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade, acentuando o problema do acesso à terra e à habitação, causando uma especulação pelo déficit de residências, aumentando a periferização da população mais pobre. Nele, se fortalece os centros em detrimento das periferias, cria-se um círculo vicioso que torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, tanto pelos gastos com deslocamentos como por serviços e bens mais dispendiosos (SANTOS, 2008). Flávio Villaça (2001) descreve este processo como uma dominação política e econômica através do espaço intraurbano, onde a estrutura desse espaço contribui para os conflitos de classe ao mesmo tempo em que o define, através da segregação.

O uso dos eixos estruturantes na capital paranaense também contribuiu para segmentação do território e para a exclusão gerada pela valorização da terra e especulação

imobiliária, além dificultar o acesso ao centro tradicional da cidade, que está à apenas 20 km de distância desta região. Em material desenvolvido pelo IPPUC em 2014, elaborado por consultas populares, os moradores desta área se dizem abandonados, com ruas apenas no saibro e sem passeios, transporte coletivo saturado e dependente do terminal Pinheirinho em meio à explosão demográfica, tendo a BR 116 como um obstáculo (IPPUC, 2014 *apud* YONEGURA, 2018). A sensação de abandono pelo estado e as altas taxas de violência nesta região validam o que afirmam autores como Hermínia Maricato, que a ausência de uma boa política urbana, somada à prática de gerir as políticas de habitação, saneamento e transportes urbanos como setoriais e, também, a falta de um controle urbanístico e de boa gestão de uso e ocupação do solo, resulta em violência urbana, produto gerado pela injustiça social, agressão ambiental e deseconomia, sendo grave porque denota uma incompreensão sobre a importância da gestão do uso e da ocupação do solo (MARICATO, 1995).

2. A REPRESENTATIVIDADE DE CLASSES NA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO CURITIBANO

Toda rede de transporte público em Curitiba é baseada no sistema de ônibus, com corredores de deslocamento exclusivos onde circula o *Bus Rapid Transit* (BRT); a cidade não possui sistema de metrô (FIGURA 2). Existem vários terminais de integração por onde o BRT passa, fazendo conexão com ônibus de bairros próximos, recebendo também outras linhas interbairros. Estas, conectam bairros mais distantes entre si, sem passar pela região central da cidade ou depender do uso do BRT. Enquanto os ônibus locais e interbairros param em pontos específicos nas ruas e em alguns terminais de integração, o BRT só para nas estações projetadas para seu uso e em terminais de integração (SANTIN *et al.*, 2020).

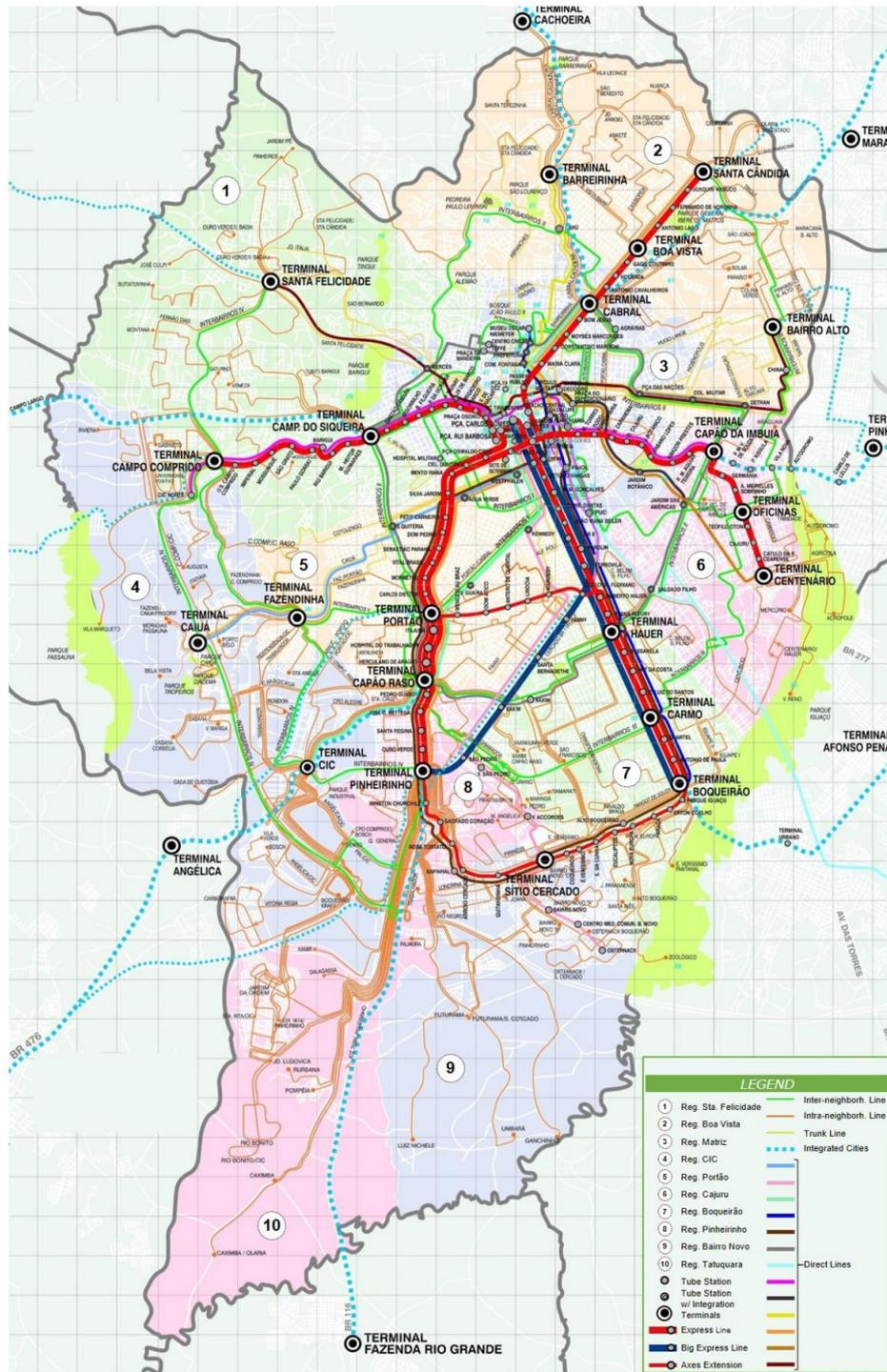


Figura 2: Regionais e rotas de ônibus em Curitiba
 Fonte: Santin et al. (2020)

Desde 2002 Curitiba adotou o uso do “smart card” no transporte público, sendo possível apenas com o valor de uma passagem, fazer a integração com outras linhas (tarifa integrada). Este sistema de cobrança facilitou o estudo e novas pesquisas sobre o comportamento das viagens de seus usuários. Em uma pesquisa realizada por Santin *et al.* (2020) caracterizou-se o uso do transporte urbano em Curitiba, relacionando aos extratos sociais de seus usuários. Foram utilizados dados gravados dos cartões durante 69 dias (53 dias da semana e 16 dias de fim de semana), entre 5 de setembro a 22 de novembro no ano de 2018. Após criar uma rede origem-destino, os autores enriqueceram essa estrutura com dados do Censo Econômico, o que possibilitou o estudo de fluxo de usuários na cidade e os principais locais associados a esses deslocamentos.

Entre as principais contribuições desta pesquisa, os autores citam a construção e estudo de uma rede representativa comum de origem e destino de trânsito dos usuários. A mesma, permitiu descobrir padrões relevantes de mobilidade de trânsito de usuários de diferentes classes econômicas, além da caracterização dos padrões fundamentais de uso do trânsito pelos moradores de diferentes classes econômicas. Segundo os autores, conforme a classificação de renda estimada por bairro, dada pelas médias levantadas durante o último censo da população brasileira em 2010, Curitiba possui apenas quatro das oito classes econômicas: classe média baixa (rendimentos até R\$1.764) nomeada pelos autores como Classe 4, classe média (rendimentos até R\$2.564) ou Classe 5, classe média alta (rendimentos até R\$4.076) ou Classe 6 e classe alta baixa (rendimentos até R\$9.920) ou Classe 7 (SANTIN *et al.*, 2020). Sendo possível observar na Tabela 1 um comparativo da porcentagem de viagens feitas pelos usuários e uso dos cartões, durante o estudo, conforme as classes as quais pertencem.

Tabela 1 – Distribuição da população oficial e amostra usada no estudo conforme sua classe econômica

	Curitiba	Classe 4	Classe 5	Classe 6	Classe 7
População oficial	1.751.907	97.910	530.683	602.653	520.661
%		5,59%	30,29%	34,40%	29,72%
Usuários distintos de <i>smart card</i>	14.632	330	3412	3826	7064
%		2,26%	23,32%	26,15%	48,28%
Viagens	721.910	14.966	163.776	180.425	362.743
%		2,07%	22,69%	24,99%	50,25%

Fonte: Adaptado de Santin *et al.* (2020)

Após as modelagens dos dados, Santin *et al.* (2020) graficaram as redes de mobilidade do transporte público de Curitiba, conforme classe econômica (Figura 3 e 4). Além de permitir uma melhor análise, grandes diferenças são facilmente observadas entre as redes de mobilidade de trânsito existentes e as variações entre as classes econômicas de Curitiba.

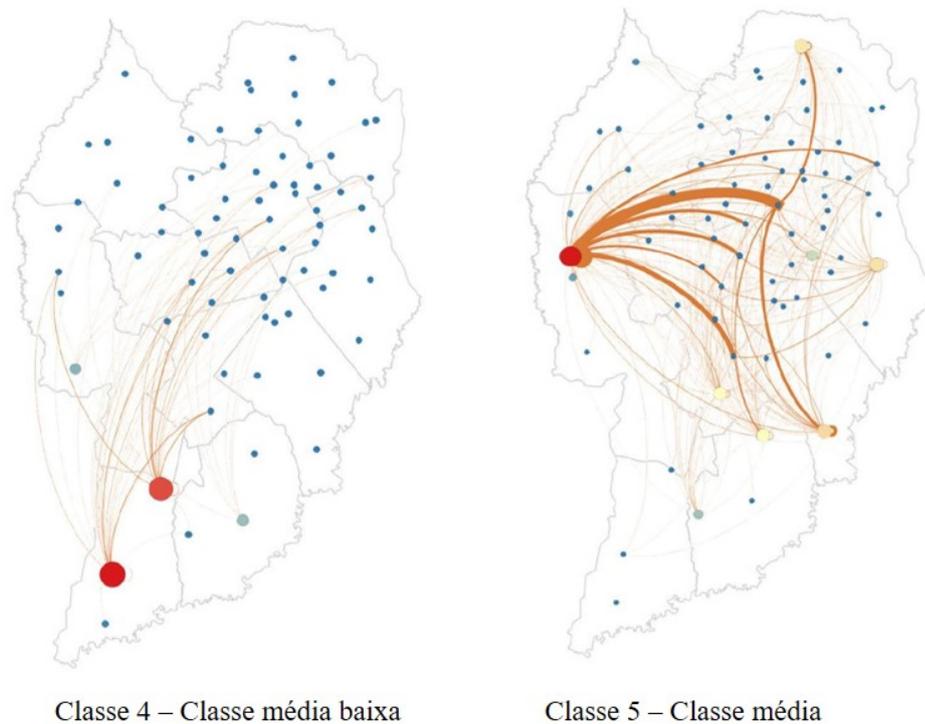


Figura 3: Redes de mobilidade do transporte público por classes econômicas – Classe 4 e 5
Fonte: modificado de Santin et al. (2020)

Com estes resultados, Santin *et al.* (2020) concluíram que a região central da cidade é a mais acessada, independente da classe econômica. Como se pode observar na Figura 4, entre os resultados da pesquisa, observou-se que a classe 6 e 7 (classes de maior renda) são as mais conectadas.

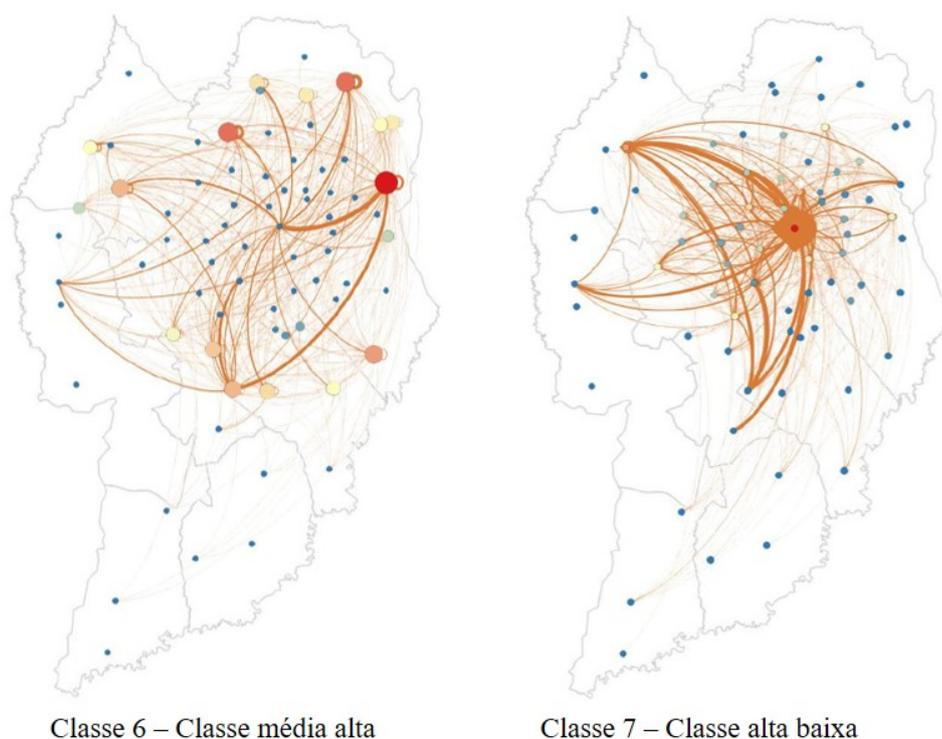


Figura 4: Redes de mobilidade do transporte público por classes econômicas – Classe 6 e 7
Fonte: Santin et al. (2020)

Embora a classe 5 tenha a mesma força que a classe 6, ela se conecta a uma menor quantidade de bairros. A classe 4, por outro lado, faz deslocamentos menores e mais concentrados se compararmos o comprimento do trajeto movido por seus usuários, sendo o pico de horário desta classe às 5 horas da manhã. Os autores informam a descoberta de que as classes mais altas se movem menos conforme o raio de giração, enquanto 80% dos indivíduos da classe 7 percorrem distâncias menores ou iguais a 5 km, a mesma quantidade na classe 4 chega a 9 km. Os autores também sugerem que é possível que a classe 4 tenha mais pessoas fazendo trabalhos informais e afirmam que estas são hipóteses que este trabalho não capta.

Ao observar os dados desta pesquisa, sobretudo a Tabela 1 e Figura 3 e 4, nota-se a baixa diversidade de visita a bairros da Classe 4, uma maior distância percorrida e um número muito baixo de usuários contemplados na pesquisa, 2,07% comparados às demais classes: 22,69% (Classe 5), 24,99% (Classe 6) e 50,25% (Classe 7). Ainda no universo pesquisado desta classe, não houve distinção entre trabalhadores formais e informais e, segundo registros, 80% de

seus usuários viajam mais do que 9 km. A maciça presença da classe 4 na região Sul de Curitiba, sobretudo na Regional Tatuquara, pode ser percebida quando Santin *et al.* (2020) expõe a importância do Terminal Pinheirinho. Com seu bairro se sobrepondo às áreas centrais no *ranking* entre bairros mais importantes para a classe 4, esse terminal é o mais utilizado pelos moradores do bairro Tatuquara, bairro com maior população e densidade demográfica na classe 4.

3. CITY MARKETING E A PERDA DE OPORTUNIDADES

Os diversos prêmios e menções recebidos por Curitiba, relacionados ao tema mobilidade urbana e sustentabilidade, agregam mais valor à capital e fornecem mais “publicidade” para o uso do *City marketing*. Vainer afirma que esse *marketing* urbano, em que a cidade é uma mercadoria a ser vendida em um mercado extremamente competitivo, se impõe “(...) cada vez mais como uma esfera específica e determinante do processo de planejamento e gestão das cidades” (ZAMBERLAM, 2006). O início do uso do *City marketing* na cidade, pode ser observado desde a criação da CIC. A intenção ao criá-la era a de atrair indústrias que utilizassem tecnologias de ponta, não poluentes e agregadoras de mão-de-obra. Com isso, iniciou-se também a necessidade de vender esta nova imagem, tornando mais atrativa a cidade. O mercado imobiliário e a elite utilizaram-se do discurso do planejamento e da construção de uma “cidade-modelo”, um plano que continuou na segunda gestão de Lerner – iniciada em 1979 – com o respaldo dos governos estadual e federal, apesar da crise econômica em curso, e posteriormente – a partir dos anos 1990 – o termo foi substituído pela “marca” Capital Ecológica (LEITÃO, 2010).

Com o marketing utilizado pelo poder municipal, a classe dominante e, sobretudo, o mercado imobiliário, tiraram partido para aumentar seus lucros e a valorização do solo na região de seus empreendimentos, antes em áreas muito pouco valorizadas, ao mesmo tempo em que difundiam suas ideologias e definiam o espaço urbano. Com a conurbação da cidade, a única área disponível para seu crescimento é a região Sul e grande parte dela não se beneficia da mobilidade e sustentabilidade da cidade modelo e ecológica.

Nesta região, encontram-se bairros que costumeiramente são veiculados nas mídias por sua insegurança e alta taxa de violência. Em áreas não edificáveis sob linhas de transmissão de energia, locais que sem manutenção geravam grande insegurança, hortas comunitárias foram

implantadas. No programa de Agricultura Urbana de Curitiba haviam 872 famílias envolvidas em 2017, cultivando 428.000m², produzindo cerca de 5mil Ton. Hortas da região Sul, como as do Tatuquara e do Rio Bonito, constantemente estão na mídia devido seus resultados como: melhoria estética da paisagem, aumento da sensação de segurança, melhoria da SAN, bem-estar psicológico, entre outros. A produção é usada para autoconsumo e o excedente é doado pelos hortelões, ou comercializado para complementar a renda. Estando presente no *city marketing* da cidade, dentro deste programa premiado há outros programas como o Horta do Chef, em que restaurantes renomados da cidade adquirem as hortaliças diretamente destas hortas, ajudando na manutenção das mesmas e na complementação da renda de seus hortelões. A venda das hortaliças nas proximidades, se configura como um circuito-curto alimentar (YONEGURA, 2018).

Com os circuitos curtos alimentares, isto é, o modo de comercialização dos produtos agrícolas que ocorre, seja pela venda direta do produtor ao consumidor, seja pela venda indireta - desde que haja um só intermediário e/ou onde a distância geográfica entre consumidor e produtor seja pequena, se otimiza a logística, se reduz as distâncias e, conseqüentemente, se assegura produtos locais de qualidade a um preço justo, além de reduzir as emissões de poluentes devido ao transporte da produção (AUBRY, 2012 *apud* YONEGURA, 2018), de fortalecer a economia local e diminuir o uso de embalagens. A produção nestas hortas costuma ser farta, mas sua venda em feiras ou para comerciantes de outros bairros é impedida, seja pela distância, pela falta de ciclovias e/ou custo do transporte urbano, até mesmo as doações para entidades assistenciais são prejudicadas por esse “isolamento”.

Ao produzir um sistema viário que privilegia o transporte individual no espaço intraurbano, melhora a acessibilidade da classe alta e otimiza o gasto de tempo despendido no seu deslocamento, em detrimento da classe baixa, que vê sua renda, tempo e energia consumidos neste movimento pendular entre sua habitação e seu trabalho (VILLAÇA, 2001; LEITÃO, 2010; VASCONCELLOS, 2018). O estudo de Oliveira *et al.* (2021), uma avaliação estratégica das oportunidades de trabalho em Belo Horizonte, mostra a semelhança com Curitiba nos problemas ligados à mobilidade. Estas, como muitas outras capitais com o modelo urbanístico centro x periferia, com níveis mais altos de acessibilidade ao emprego na região central da cidade e regiões de interesse social com alta dependência do sistema de transporte público (OLIVEIRA *et al.*, 2021). Embora haja vantagens neste sistema de transporte como uma maior cobertura e

integração, segundo Vasconcellos (2018), entre suas desvantagens – falta de confiabilidade, superlotação, maior tempo de espera, caminhada de longas distâncias para acessá-lo, dificuldade de locomoção devido topografia – há o alto custo a ser pago pelos seus usuários. Segundo o autor, este gasto equivalia à 17% do salário em 2014, afetando o orçamento de um público que majoritariamente pertence às classes sociais mais baixas.

De acordo com Rocha, Vargas e Silveira (2018), a mobilidade ineficiente reforça os processos de exclusão e segregação urbana. A supressão ou diminuição do deslocamento, quando o nível tarifário do transporte público é alto em relação ao poder aquisitivo da população, resulta em imobilidade e exclusão social, aumentando o sedentarismo e consequentemente os gastos em saúde (ROCHA, VARGAS & SILVEIRA, 2018). Conforme Vasconcellos (2018), a imobilidade está relacionada à fatores sociais e econômicos, em São Paulo e Rio de Janeiro, por exemplo, ocorre em 55% de lares muito pobres e em 80% entre donas de casa e desempregados.

Nas hortas urbanas curitibanas, 50% dos hortelões, que passam grande parte do dia nas hortas, são em sua maioria donas de casa, aposentados ou desempregados (PEREIRA & PALUDO, 2011, citado por YONEGURA, 2018). O sedentarismo causado pela falta de mobilidade e acessibilidade é combatido com as atividades físicas inerentes ao cultivo das hortas na região sul da cidade, mas não a imobilidade devido ao alto custo do transporte público para essa parcela já segregada. Ao não favorecer a venda da produção em outros pontos da cidade, tem-se uma fuga de oportunidades impedindo a melhoria na renda. A imobilidade, devido ao isolamento destes bairros e custo do transporte público, é agravada pela falta de passeios adequados, pavimentação das ruas e existência de ciclovias.

Mais uma vez, o transporte não motorizado (TNM) é desconsiderado nas políticas de mobilidade, mesmo sendo a caminhada responsável pelo maior número de viagens no país, de acordo com Vasconcellos (2018). Segundo o autor, é uma realidade brasileira recorrente por atingir uma camada social que não encontra apoio para suas reivindicações, nem possui poder o suficiente para exercer pressão sobre o poder público (VASCONCELLOS, 2018). Segundo Lucas (2012), a desvantagem social e de transporte interagem direta e indiretamente na causa da pobreza no transporte, como um ciclo (vicioso) que leva à inacessibilidade à bens e aos serviços essenciais, bloqueando seus usuários nos processos de planejamento e tomadas de decisões, resultando na perpetuação da exclusão social e ainda mais nas desigualdades no transporte.

O poder público municipal deseja a autonomia das hortas urbanas curitibanas. Mesmo com a diminuição de repasses, a continuidade de cursos de capacitação (como o de compostagem para posterior uso na adubação) e a renda proveniente de programas (como a Horta do Chef) auxiliam na manutenção das hortas. Os ganhos para município são muitos, entre eles se destacam os serviços ecológicos da prática e a manutenção da SAN de seus hortelões, além do forte apelo “propagandístico” da cidade. Já entre os agricultores urbanos que se encontram em situação de vulnerabilidade socioeconômica, há uma grande perda de oportunidades devido à falta de acesso ao transporte público.

A ausência de um programa específico, ou de políticas públicas de transporte vinculados à AU, reforça o isolamento dos produtores e enfraquece o circuito curto alimentar. Pela falta de mobilidade, as vantagens sociais e econômicas do circuito curto diminuem. A segregação da região Sul, área onde se concentram as hortas, a falta de acessibilidade e os valores impeditivos para grande parte dos moradores desta área, aumentam a distância entre produtores e consumidores. Por ser uma região pouco integrada, comparada às demais, a venda direta pelo produtor, o incremento de renda, o fortalecimento dos grupos, cooperativas e associações envolvidas são benefícios do circuito curto que se perdem.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em Curitiba, através da RIT houve diminuição no tempo de deslocamento. O “processo social de determinação do salário, foi modificado a partir da reconfiguração da estrutura intraurbana resultante da metropolização da RIT” (LEITÃO, 2010, p.176), com o intuito de possibilitar a permanência na localização de moradia, mas essa adequação na equação transporte-renda não contemplou a classe menos favorecida. O trabalho de Santin *et al.* (2020), publicado dez anos após a tese de Sylvia Ramos Leitão, mostra apenas 2,07% de usuários da classe 4 utilizando o transporte público urbano. Majoritariamente segregada na região Sul da cidade, suas viagens podem ser caracterizadas ao deslocamento pendular residência-trabalho, demonstrando o pouco uso dos equipamentos de lazer ou outras facilidades que a cidade proporciona.

Dentro da amostragem trabalhada por Santin *et al.* (2020), comparando as proporções de usuários entre classes, há indícios que a pequena parcela de usuários da classe 4 que usufrui do transporte público é composta por trabalhadores. Ainda nos fins de semanas, vê-se quase uma

mesma “rotina” de horários e trajetos. Os resultados das análises dos autores já não estariam expondo a imobilidade de grande parte da população que reside na região Sul da cidade? Sendo na maioria os agricultores urbanos da Regional Tatuquara compostos por idosos, aposentados, desempregados e donas de casa, estariam esses números, levantados em 2018, corroborando com a ideia de que a inclusão dos excluídos - tratada na tese de Leitão (2010) - ainda não foi atingida? Embora a cidade modelo e ecológica utilize amplamente dos ganhos de seus programas de agricultura urbana e de transporte urbano no seu *city marketing*.

Em relação à função social da mobilidade, o subsídio no transporte público ao agricultor urbano favoreceria sua mobilidade social ascendente, atingindo donas de casa, trabalhadores informais e desempregados os quais muitas vezes não se beneficiam de programas como o cartão-transporte na modalidade isento (idosos com 65 anos ou mais e portadores de deficiência). Ao tirar essa parcela da população da imobilidade, além de potencializar o programa de agricultura urbana, se proporcionaria um maior incremento à renda familiar e diminuiria o comprometimento desta renda com gastos em transporte. Entre outros benefícios, devolveria o direito à cidade, ao acesso de seus equipamentos, às suas oportunidades, em especial o acesso a mais consumidores. Ainda assim, se potencializaria o circuito curto, sem o desconfigurar, pois, a venda continuaria sendo feita diretamente pelo produtor, ou por até um intermediário, uma associação ou cooperativa.

Do ponto de vista da justiça, a acessibilidade pode ser conceituada como a facilidade com que as pessoas podem alcançar lugares e oportunidades a partir de um determinado local, sendo o resultado da interação das características dos indivíduos, com o sistema de transporte e o uso do solo (Kwan, 1998; Neutens *et al.*, 2010 *apud* PEREIRA, SCHWANEN & BANISTER, 2017). Segundo Pereira, Schwanen e Banister (2017), um dos principais objetivos da política de transportes é melhorar o acesso a lugares, atividades e oportunidades que as pessoas têm motivos para valorizar. Uma das oportunidades que está sendo perdida com o custo do transporte na capital paranaense é a possível incrementação de renda dos hortelões, em grande parte desempregados e donas de casa, com a venda do excedente de suas hortas em outros bairros da cidade. Estes não são considerados nas políticas públicas e não aparecem em estatísticas como as das classes abordadas no estudo de Santin *et al.* (2020).

Desde 2017 é anunciada a Conectora 3, um dos novos eixos da cidade que dará acesso para 200 mil pessoas da região sul ao centro da cidade. Novos terminais e melhorias na RIT (YONEGURA, 2018) foram anunciadas com a última revisão do plano diretor em 2015, muitas ainda não concluídas. Em uma cidade premiada devido à sua sustentabilidade e também pelo seu sistema de transporte público, que tem sido cada vez mais integrado e abrangente, onde a política de seu uso do solo se baseia em grande parte nos seus eixos estruturais, viários e de desenvolvimento, com estas melhorias na mobilidade urbana, aparentemente há duas principais possibilidades para o futuro. A primeira: se manter a capital ecológica, buscando a justiça social e equidade, cabendo assim, a visão de Mimi Sheller (SHELLER, 2018, *apud* VERLINGHIERI & SCHWANEN, 2020), onde o transporte, o meio ambiente, e a justiça climática são inevitavelmente entrelaçadas e co-constituídas. A segunda, uma tendência mercadológica, confirmando a tese de Villaça (2001): onde estas melhorias conduzem para um processo de gentrificação da região sul da cidade, tornando-a mais desigual, mas mantendo o selo de cidade ecológica utilizado no seu *city marketing*.

Estudos apontam a importância da conscientização dos problemas de mobilidade, do envolvimento, assim como a necessidade do reconhecimento e respeito pelos direitos, necessidades, valores e costumes dos grupos envolvidos ou afetados pelas tomadas de decisões e governança (VERLINGHIERI & SCHWANEN, 2020). Dada a importância dos eixos viários estruturantes de Curitiba, o qual pode integrar e segregar, e sua RIT, podemos supor que repousa sobre a justiça no transporte e na acessibilidade de Curitiba o poder de transformar a antiga capital modelo, conhecida por capital ecológica, em uma verdadeira capital de equidade. Em relação aos estudos de planejamento urbano, transportes, sustentabilidade e *city marketing*, Curitiba é um fértil campo de pesquisa, sendo necessária a continuidade desta investigação.

AGRADECIMENTOS

Agradecimento à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo apoio financeiro e a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

REFERÊNCIAS

- LEITÃO, Sylvia Ramos. **Inclusão do Excluído? Política de mobilidade e dinâmica do mercado de terras na expansão da Curitiba Metrópole**. 2010. 300 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-12112010-104233/pt-br.php>> Acesso em: 27 maio 2016.
- LUCAS, K. (2012). Transport and social exclusion: **Where are we now? Transport Policy**, 20, 105–113. Disponível em :<<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>> Acesso em : 15 out. 2021.
- MARICATO, E. Política urbana, exclusão social e violência. **Revista Caramelo**, São Paulo: GFAUUSP, n. 8, p. 165-171, 1995. Disponível em: <https://erminiamaricato.files.wordpress.com/2012/09/caramelo_n8.pdf>. Acesso em: 2 ago. 2016.
- OLIVEIRA *et al.* (2021). Avaliação estratégica do acesso a oportunidades de trabalho em Belo Horizonte. **Revista Brasileira de Transportes**, 1(1), Article 1. P.22-45. Disponível em: <<https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rbt/article/view/83086>> Acesso em: 04 nov. 2021.
- PEREIRA, R. H. M., SCHWANEN, T., & BANISTER, D. (2017). Distributive justice and equity in transportation. **Transport Reviews**, 37(2), 170–191. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1257660>
- ROCHA, C.M.F., VARGAS, J.C.B., SILVEIRA, L.H.C. de. (2018). Mobilidade urbana saudável e segregação socioespacial: desafios da aliança entre pesquisa e participação comunitária. **Ágora**. Santa Cruz do Sul, v. 20, n. 02, p. 57-66, jul./dez. 2018. DOI: 10.17058/agora.v20i2.12360
- SANTIN *et al.* (2020). Characterization of Public Transit Mobility Patterns of Different Economic Classes. **Sustainability**, v.12, 2020. DOI:10.3390/su12229603
- SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008.
- SOUZA, Ozanam de. **Estigma no bairro do Tatuquara e luta pela conquista da cidadania**. 2002. 200 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2002.
- VASCONCELLOS, E. A. (2018). Urban transport policies in Brazil: The creation of a discriminatory mobility system. **Journal of Transport Geography**, 67, 85–91. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.08.014>
- VERLINGHERI, E., SCHWANEN, T. (2020). Transport and mobility justice: Evolving discussions. **Journal of Transport Geography**, 87, 102798. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102798>
- VILLAÇA, Flávio. **O Espaço Intra-Urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: FAPESP; Estúdio Nobel, 2001.
- YONEGURA, V. B. **Agricultura urbana e a transformação da vida e da paisagem no Tatuquara, Curitiba-PR**. 2018. 171 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2018. Disponível em: <

https://www.researchgate.net/publication/348309902_AGRICULTURA_URBANA_e_a_transformacao_da_vida_e_da_paisagem_no_Tatuquara_Curitiba-PR_-_Dissertacao_de_Mestrado >
Acesso em: 12 ago 2021.

ZAMBERLAM, R. **Planos e valores no espaço urbano de Curitiba**: setor estrutural Norte-Sul. Curitiba, 2006. 169 f. Dissertação (Mestrado em Gestão Técnica do Meio Urbano) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2006. Disponível em: <http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=993>. Acesso em: 20 maio 2017.

Recebido em 14/06/2022

Aprovado em 16/06/2022