

**Universidade de São Paulo
Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”**

**Mobilidade urbana: implantação de corredores de transporte público
coletivo e terminais em Piracicaba - SP**

Nara Perobelli de Moraes

Trabalho de conclusão de curso apresentado como parte
dos requisitos para obtenção do título de: Bacharela em
Gestão Ambiental

**Piracicaba
2019**

Nara Perobelli de Moraes

Mobilidade urbana: implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais em Piracicaba - SP

Orientadora:
Prof^a. Dr^a. **ELIANA TADEU TERCÍ**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como parte dos requisitos para obtenção do título de: Bacharela em Gestão Ambiental

**Piracicaba
2019**

Dedico este Trabalho às pessoas que lutam para que todas e todos usufruam do direito de ir e vir livremente.

A quem enxerga que a vida, como escreveu Nilton Bonder (2008),
“não se define na epiderme que dá contorno e fronteira a um indivíduo, mas também na porosidade que lhe permite a troca e a inclusão”.

Agradeço

Aquilo que veio antes de mim,

Aquilo que virá depois de mim,

E ao que sempre existiu e existirá, independente de mim.

Em especial, agradeço à minha família, orientadora, amigos,
professores, companheiros de vida e de trabalho, os quais não
nomeio por
não caberem em uma folha.

As páginas que seguem não seriam possíveis sem vocês.

“[...] a questão sobre qual tipo de cidade queremos não pode estar divorciada da questão sobre qual tipo de pessoas desejamos ser, quais tipos de relações sociais buscamos, qual relação nutrimos com a natureza, qual modo de vida desejamos.”

David Harvey, 2009

SUMÁRIO

	RESUMO.....	9
	ABSTRACT.....	10
1	INTRODUÇÃO.....	11
2	OBJETIVOS.....	15
2.1	Geral.....	15
2.2	Específicos.....	15
3	METODOLOGIA.....	17
4	REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	19
4.1	A industrialização do Brasil e o desenho das cidades.....	19
4.2	O processo de urbanização em Piracicaba e seu cenário contemporâneo.....	26
4.3	Estado, planejamento e políticas públicas.....	34
4.3.1	Legislação urbanística e produção da cidade na prática.....	35
4.3.2	Políticas de Mobilidade Urbana.....	37
4.3.3	Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte Sustentável: direito à cidade.....	38
5	RESULTADOS E DISCUSSÃO: UMA ANÁLISE DO PROJETO <i>VIS À VIS O</i> PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL.....	41
5.1	Caracterização da Política Pública.....	41
5.2	O empreendimento e as diretrizes de mobilidade urbana sustentável.....	44
5.2.1	PD, PDMU, DOTS: o caminho a seguir.....	44
5.2.2	Carta-consulta: o caminho escolhido.....	45
5.3	A mobilidade piracicabana pós 2014 de forma holística.....	55
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	61
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	67
	ANEXOS.....	73
	ANEXO A - Resposta ao pedido de informação nº 99902000410201972 para a Caixa Econômica Federal.....	73
	ANEXO B - Termo de Habilitação do Ministério das Cidades.....	75
	ANEXO C - Tabela com a relação de obras do PAC 2 MMC em Piracicaba – SP.....	77

RESUMO

Mobilidade urbana: implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais em Piracicaba - SP

Esta pesquisa analisa o projeto “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais em Piracicaba – SP” de 2012 que se insere no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2) de Mobilidade Urbana para Médias Cidades, e avalia se esse condiz com as diretrizes legais do município (Plano Diretor e Plano Diretor de Mobilidade Urbana) e diretrizes internacionais de sustentabilidade (Diretrizes Orientadoras do Transporte Sustentável).

Sua abordagem é qualitativa-descritiva, de caráter crítico-exploratório utilizando-se de levantamento e análise documental e bibliográfica de diferentes áreas do conhecimento (economia, urbanismo, história, geografia, sociologia, ciência política, gestão ambiental), a fim de compreender se a política pública em questão alinha-se ou afasta-se dos interesses públicos e da sustentabilidade ambiental integral. Para tal, realizou-se a reconstrução do histórico do projeto, seu conteúdo e como ele foi implementado na prática.

Como resultado, tem-se que ao longo de seu planejamento e execução houveram grandes mudanças em seu caráter, que transformou-se de redistributivo para distributivo. Todavia, mesmo não sendo implementado em sua plenitude, devido aos interesses de grupos influentes (previamente alertados pela literatura), o projeto seguiu sendo essencial para os grupos mais vulneráveis do município. Frente a esse cenário, algumas alternativas e provocações são colocadas para que essa política pública cumpra seu papel de garantia de direitos.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Planejamento urbano, Piracicaba, Transporte sustentável

ABSTRACT

Urban mobility: implementation of public transport corridors and terminals in Piracicaba - SP

This final thesis analyses the project “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais em Piracicaba – SP” (“implementation of public transport corridors and terminals in Piracicaba – SP”) from 2012, which is part of the Growth Acceleration Program (PAC 2) for the Urban Mobility of Medium Cities in Brazil. The research evaluates if the project accomplishes legal municipal guidelines (Master Plan and Master Plan for Urban Mobility) and international sustainability guidelines (Transit-Orientated Development for Sustainable Cities).

Its approach is qualitative and descriptive with a critical-exploratory character, gathering documental and bibliographic analysis from different knowledge areas (such as economy, urbanism, history, geography, sociology, political science, and environmental management), aiming to comprehend if the public policy in question is aligned or dissociated from public interest and integral environmental sustainability. To that end, this work has made the reconstruction of the project history, its content and how its implementation was carried out.

As a result, it has been noted that throughout its planning and execution there have been major changes in its character: from redistributive to distributive. However, even though not fully implemented due to the interests of influent groups (previously warned by the literature), the project remained essential for the most vulnerable groups in the municipality. Due to this scenario, some alternatives and questionings are presented so that this public policy may accomplish its role in guaranteeing rights.

Key-words: Urban mobility, Urban planning, Piracicaba, Sustainable transport.

1. INTRODUÇÃO

Este Trabalho de Conclusão de curso objetiva analisar o empreendimento “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais” à luz das diretrizes legais do município de Piracicaba - SP (Plano Diretor e Plano Diretor de Mobilidade Urbana/2006) e internacionais de sustentabilidade (DOTS), a partir do entendimento histórico-prático dos processos de construção da cidade.

A interiorização da indústria, na segunda metade do século XX, trouxe para o Oeste paulista a intensificação da urbanização de forma caótica. As cidades foram, em sua maioria, organizadas para servir às indústrias e não para gerar urbanidade. A prática da cidadania, o acesso aos instrumentos públicos e o direito de ir e vir submeteram-se à lógica do trabalho, tornando o espaço da cidade um verdadeiro armazém de mão-de-obra voltada ao chamado “progresso”.

Em 2001, o planejamento urbano que visava a garantia do caráter social da propriedade e da utilização de serviços públicos à toda população, teve como marco legal o Estatuto da Cidade (Lei 10.257). Nele, foram determinados como instrumentos da política urbana os Planos Diretores e também os Planos Setoriais (art. 4º, inc. III), que têm por objetivo determinar os rumos dos municípios pelo período de até dez anos.

Nesse contexto, a mobilidade urbana adquire um papel essencial sob a ótica socioambiental ampla, uma vez que direitos cotidianos dos moradores de cidades, como o de um trabalho justo, do culto de determinada fé ou de assistência médica adequada, podem ser negligenciados se a mobilidade urbana naquele local não for viável a eles, impedindo-os de acessar as instituições ou locais que possibilitam a consolidação desses direitos, como uma zona industrial da cidade, um centro religioso ou um hospital (INESC, 2017) o que, consequentemente, enfraquece a democracia.

A dispersão dos municípios e a precarização do transporte público coletivo de qualidade incentivam o uso de transportes individuais motorizados que, por serem restritos de acordo com o poder econômico dos indivíduos, aumentam a exclusão e desigualdade e emitem maiores quantidades de gases do efeito estufa. Piracicaba é o décimo terceiro maior emissor do Estado de São Paulo (SEEG, 2016).

O município, local de estudo deste projeto, é hoje caracterizado também por suas indústrias e compartilha, com outros municípios do interior paulistano, o processo urbanizador descrito acima. A primeira versão de seu Plano Diretor foi feita em 1995 e a readequação da mesma ao Estatuto da Cidade tornou-se Lei em 2006, juntamente com o Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

Em 2013 o município foi contemplado, na categoria médio porte, com um financiamento da Caixa Econômica Federal cujo valor era destinados à implantação do projeto nomeado “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais”. Seu valor total, contando a contrapartida do município foi de R\$55.450.000,00. Esse dinheiro da Federação era proveniente do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em seu desmembramento no Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte).

O processo e a prática da “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais” em Piracicaba - SP são focos deste projeto de pesquisa. Entender a relação desses programas, que conceitualmente objetivam progresso e mobilidade, com diretrizes municipais (Plano Diretor e Plano Diretor de Mobilidade Urbana) e internacionais (Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte Sustentável) de planejamento, e analisar a maneira como se alinham ou se contrariam na prática são propósitos deste estudo.

A fim de compreender se a política pública em questão dialoga ou não com os interesses públicos e da sustentabilidade de maneira ampla, a pesquisa se valerá de revisão bibliográfica de diferentes áreas que conversem com a temática em questão, e levantamento de documentos oficiais sobre a mesma.

Para além de sua relevância ambiental e política, o tema me toca particularmente como autora pois, durante os anos em que me locomovi quase que exclusivamente por transporte público coletivo no interior paulistano, estive em contato direto com elementos práticos dessa imobilidade presente no cotidiano dos centros urbanos. Em Piracicaba, tirando minha carteira de motorista, usando a bicicleta e o transporte coletivo e estudando políticas públicas, comecei a questionar ainda mais o arranjo estrutural das experiências de mobilidade urbana que havia experienciado, principalmente devido às faixas preferenciais de ônibus que atualmente sei que pertencem ao projeto “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais” em questão.

Quando em intercâmbio na *Universiteit van Amsterdam* (2017), a cidade me apresentou uma realidade possível e até então não experienciada de políticas públicas que incentivam fortemente a priorização do transporte público coletivo e individual não motorizado frente ao transporte individual motorizado. Realidade essa não passível de comparação direta com a do Brasil, por questões históricas óbvias, mas que fortalece a utopia de uma mobilidade urbana a ser construída de forma transparente e participativa aqui.

Neste aspecto, fazer parte do Observatório Cidadão de Piracicaba tem contribuído para amarrar essas vivências de maneira instrumentalizada, apresentando o controle social como forma legítima de cidadania. Atuando há um ano e meio por meio do Projeto MobCidades, de

luta pelo direito à cidade, tornou-se nítida também a importância de pluralidade e diversidade na atuação por mobilidade urbana.

Sem mais delongas, a estrutura deste Trabalho Conclusão de Curso se divide em: objetivos (2); metodologia (3); revisão bibliográfica (4); discussão dos resultados (5); conclusão (6); referências bibliográficas e anexos.

2. OBJETIVOS

2.1 Geral

Analisar o alinhamento do empreendimento “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais” a partir das diretrizes legais do município de Piracicaba - SP (Plano Diretor e Plano Diretor de Mobilidade Urbana/2006) e das diretrizes internacionais de sustentabilidade (DOTS), de maneira complementar.

2.2 Específicos

- Realizar análise documental e investigar a aplicação fática das diretrizes do Plano Diretor e Plano Diretor de Mobilidade Urbana do município de Piracicaba em vigor à época do início do projeto;
- Realizar levantamento documental do processo do PAC 2 Mobilidade Médias Cidades em Piracicaba - SP;
- Analisar o conjunto de intervenções no âmbito do projeto “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais” à luz das diretrizes municipais e internacionais escolhidas;
- Ampliar e estimular estudos teóricos e empíricos sobre o efeito dos incentivos federais nos municípios em relação à mobilidade urbana;
- Colaborar com o processo de avaliação de políticas públicas e controle social;
- Dialogar e contribuir com a literatura existente.

3 METODOLOGIA

Esta análise possui abordagem qualitativa-descritiva, de caráter crítico-exploratório e requereu levantamento e análise documental e bibliográfica de estudos acadêmicos de diferentes áreas do conhecimento (economia, urbanismo, história, geografia, sociologia, ciência política, gestão ambiental) e formatos (livros, artigos, periódicos, dissertações, teses, entre outros).

O acesso a grande parte dos materiais se deu de maneira online através de *sites*, portais de transparência, canais de Serviço de Informação ao Cidadão, Diário Oficial da União, portais estatísticos oficiais etc. As principais fontes desses dados são organizações da sociedade civil e governamentais, como o Instituto de Pesquisa e Planejamento de Piracicaba; a Secretaria de Trânsito e Transportes; a Caixa Econômica Federal; o Ministério do Desenvolvimento Regional; entre outros.

As referências de análise do Trabalho são: Plano Diretor de Desenvolvimento Piracicaba; Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Piracicaba; e metodologia de Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS); cujos objetivos convergem na busca de um município com maior mobilidade.

Para lograr os objetivos desta pesquisa, já descritos acima, têm-se como essenciais os seguintes documentos:

- Constituição da República Federativa do Brasil de 1988
 - Diretrizes gerais
 - Política Urbana
- Lei 10.257 de 2001 - Estatuto da Cidade
 - Diretrizes gerais
- Lei 12.587 de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)
- Lei Complementar 186 de 2006 - Plano Diretor de Desenvolvimento de Piracicaba
 - Diretrizes gerais correspondentes à mobilidade urbana
- Lei Complementar 187 de 2006 - Plano Diretor de Mobilidade de Piracicaba
- Relatório de Diagnóstico do Plano Diretor de Desenvolvimento de Piracicaba de 2003 - partes 1 e 2 - Instituto Pólis
 - Em especial, mobilidade urbana
- Boletim 8 de 2015 do Observatório Cidadão de Piracicaba - Mobilidade Urbana
- Boletim 18 de 2018 do Observatório Cidadão de Piracicaba - Mobilidade Urbana
- Relatórios da Revisão do Plano Diretor (2018) - IPPLAP
- Relatórios da Revisão do Plano Diretor de Mobilidade Urbana (2018) - PLANURB

4 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

O projeto pretende estudar o processo e o cenário atual da “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais em Piracicaba – SP” por meio do financiamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em sua 2ª edição, analisando se essa política pública dialoga com diretrizes municipais de planejamento à época de sua aprovação e diretrizes internacionais de mobilidade sustentável.

Portanto, esta revisão bibliográfica trará elementos para entender melhor o município de Piracicaba, o PAC, a ótica das políticas públicas, o planejamento urbano e a sustentabilidade holística que, de maneira integrada, possibilitam uma análise crítica do empreendimento público em questão.

4.1 A industrialização do Brasil e o desenho das cidades

Os municípios como os conhecemos hoje e sua organização são, em parte, frutos do processo de industrialização brasileira que se intensificou a partir da metade do século XX. Conhecer essa dinâmica e como ela impactou e ainda impacta na urbanização, é essencial nesta pesquisa para entender as questões relacionadas à mobilidade urbana e à disputa pela cidade.

Na década de 30, com o início do capitalismo brasileiro derivado de melhores condições para a reprodução ampliada do capital (ou seja, um cenário capaz de produzir bens complementares, e não apenas de reposição), buscou-se a integração nacional do mercado - o que não havia acontecido nos ciclos de exploração, que eram regionalizados muito devido à escravidão longa e à miséria da população (NEGRI, 1996). No entanto, houveram dificuldades para o alcance dessa integração por conta da estrutura de transportes precária no país e à concentração econômica que ocorria em entre estados e até mesmo municípios (como São Paulo e seu interior).

Se na primeira metade do século a urbanização era considerada suportável, no sentido de que as camadas de baixa renda ainda conseguiam se acomodar nos estados mais industrializados em regiões não demasiadamente distantes dos centros urbanos a custos acessíveis ou por meio da ocupação de áreas ambientalmente vulneráveis e ainda não cobiçadas pelo mercado (CANO, 2011), na segunda metade, as políticas de integração mercantil e o rápido adensamento urbano nesses estados:

[...] amplificaram as tensões sociais, desencadeando, no plano político, uma crescente massa de reivindicações que se consubstanciaram nas chamadas 'Reformas de Base' (agrária, urbana, tributária, financeira, educacional, da saúde e outras), com fortes conteúdos e justiça social e nacionalismo. Essa efervescência, entretanto, atemorizou suas conservadoras elites, conduzindo esse caudal para o golpe militar de abril de 1964. (CANO, 2011, p.30).

Nesse estágio, a situação em que se encontravam esses municípios já era o “caos urbano” (a ser melhor apresentado na próxima seção): problemas ambientais, de saneamento, de moradia, de mobilidade etc. Pós-golpe, o cenário assumiria dimensões críticas devido, sobretudo, ao aumento da desigualdade. (NEGRI, 1996).

O chamado “Milagre Brasileiro” a partir 67, ocorreu quando as reformas tributária e financeira já haviam sido instauradas, e foi assegurado por elas. A primeira concentrou recursos na instância federal do poder, retirando-os dos municípios, que se viram sem receita para atender às crescentes demandas sociais; já a segunda instituiu a correção monetária de forma a financiar bens de consumo duráveis e de capital e tecnificar a agricultura de exportação. (NEGRI, 1996).

Com recursos suficientes para executar suas aspirações, o regime militar se encontrou dividido quanto à solução do problema do caos urbano: mesmo acreditando que a resposta para essa questão seria o investimento pesado em infraestrutura econômica e social das áreas urbanas de relevância nacional, esse direcionamento contrariava os interesses do plano “Brasil Potência”, que “buscava complementar a estrutura produtiva do país e implantar políticas de desmedido crescimento em alguns setores, como siderurgia e metalurgia, papel e celulose, química [...]”. (NEGRI, 1996, p. 141).

Portanto, de forma tímida no I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) e explícita no II PND (1975-79) o Governo começa a tratar, de maneira errática, as questões sociais urbanas. Políticas de desconcentração e descentralização são desenhadas, com forte influência da dinâmica de desconcentração agrícola e, como consequência, o estado de São Paulo diminui sua participação no Valor de Transformação Industrial (VTI - que corresponde ao valor bruto da produção industrial descontado o custo com as operações) de 55,9% em 1975 para 54,4% em 1980 (NEGRI, 1996, p. 143).

O que a princípio pode levar à interpretação de um sucesso em termos redistributivos, na verdade apresenta-se como algo circunstancial, uma vez que as outras regiões ainda eram fortemente dependentes do mercado paulista em termos de insumos, bens de capital e produtos finais, o que as fazia crescer sempre de acordo com a expansão industrial do sudeste.

(NEGRI, 1996).

Responsável pela substituição de produtos intermediários importados por nacionais, no II PND a agroindústria teve papel fundamental, principalmente na exportação de bens não duráveis, fortalecendo seus laços com a indústria. Um dos exemplos disso, foi o Programa Pró-Álcool, iniciado em 1975 para suprir alternativamente as demandas por combustível.

Este Programa ganhou força e favoreceu os municípios de médio-porte, com infraestrutura e próximos à malha de transportes. (NEGRI, 1996). “Entre 1976 e 1983 foram instaladas oito destilarias somente em Piracicaba, com capacidade produtiva de 1500 milhões de litros/dia, [...] o grupo Dedini¹ chegou a participar de 73,9% dos projetos de destilarias negociados no país”. (GOULART, 2017 et al., p. 31).

Essa grande onda de investimentos na indústria sucroalcooleira chocou-se com a “década perdida” de 80, que gerou baixa demanda exatamente no auge da produção (GOULART et al., 2017). Causada pelos ajustes macroeconômicos já citados e a elevação internacional dos juros, (que culminou em uma dívida externa impagável e em inflação e estagnação devido à desestruturação das finanças públicas), a crise de 80 impactou o país. Não apenas o setor público, mas também o de investimento privado industrial, atingindo em especial São Paulo e desacelerando o processo de desconcentração da indústria, enquanto o capitalismo mundial acelerava sua reestruturação produtiva (CANO, 2011).

O estado sofreu fortemente com a crise por, entre outras razões, concentrar grande parte da indústria nacional e possuir bastante interdependência técnica, “isto é, quando um setor importante é afetado positiva ou negativamente, ele gera reações em cadeia sobre outros, de forma mais acentuada que no resto do país.” (NEGRI, 1996, p. 155).

Piracicaba, que havia instalado destilarias de grande porte, para atender às demandas nacionais, se ressentiu com o desaquecimento da economia. O espaço deixado pelas as indústrias no PIB do município (que passou de 60,9% para 34,94% em termos de participação industrial entre 1980 e 99), foi ocupado pelo setor de serviços, que manteve seu PIB estável durante o período. (GOULART et al., 2017). Segundo Cano, essa é uma “válvula de escape” comum, que aumentou o emprego urbano oculto e contribuiu para a “precarização do mercado de trabalho e expansão da economia informal”, além de mais que triplicar o desemprego aberto do país no decorrer da década (2011, p 35).

Para dimensionar o impacto, “[e]m termos de receita do município, entre 80 e 95,

¹ Fundada em 1920 no município de Piracicaba, “a Dedini S.A. Indústrias de Base nasceu do setor sucroalcooleiro, com estrutura familiar e capital 100% nacional”. Hoje, “as destilarias projetadas e montadas pela Dedini são responsáveis por 80% da produção nacional de álcool e de aproximadamente 25% da produção mundial.”. Mais sobre em: < <https://www.dedini.com.br/index.php/empresa/organizacao>>.

houve uma queda de 30% na participação relativa de receita tributária, e a partir da década de 90, mais da metade do montante (57%) era proveniente de transferências governamentais.” (GOULART et al., 2017, p. 48).

Como resultado desses dez anos “perdidos”, tem-se um inchaço ainda maior das cidades, inclusive fora de São Paulo, uma vez que o fluxo migratório foi afetado pela crise que impactou principalmente o estado, a distribuição de migrantes aumentou para as regiões Norte e Centro-Oeste, devido à expansão da fronteira agrícola - um dos poucos setores que cresceu durante o período graças às exportações. Como consequência, o “número de cidades acima de um milhão de habitantes passou de 10 para 12 [...]”. (CANO, 2011, p. 35), o que acentuou ainda mais o “caos urbano”.

Dois eventos do final da década - a Constituição Brasileira de 1988 e o Consenso de Washington em 1989, tiveram forte efeito sobre a organização do país e o desenho das cidades. Em relação ao segundo, Cano (2011, p. 35) diz:

Esse *Consenso* está assentado para atender a duas ordens de questões: a financeira e a produtiva. A primeira, dada a crise financeira internacional, que explicitou a supremacia do capital financeiro (financeirização da economia) sobre as outras formas de capital, impondo a quebra da soberania nacional de nossos países, para liberar seu movimento internacional na busca incessante da valorização. A segunda, da reestruturação produtiva e comercial feita pelas grandes empresas transnacionais (ETs) [...] reforçada pela voracidade do capital estrangeiro na compra de empresas públicas e privadas nacionais, [debilitou] ainda mais nossa já precária soberania nacional.

A ausência do papel do Estado em nível local, consequência direta da lógica neoliberal e indireta do caráter federativo atribuído aos municípios pela nova Constituição, aparentava um suposto poder de decisão por parte desses municípios. Todavia, esse poder foi direcionado às corporações, muitas vezes internacionais que, diferentemente da gestão pública local, possuíam capital para a realização de investimentos.

Levadas pelo impulso econômico e desemprego, as cidades adentraram “[...] numa competição desenfreada pelas decisões locais dos negócios, por meio da oferta de benefícios e subsídios, muitas vezes além de suas reais possibilidades.” (GOULART et al., 2017, p.23), a chamada “Guerra Fiscal”. Era o início do que Harvey (1996) denominou “empresariamento urbano”.

Nessa lógica, “o urbano adquire nova dimensão no processo de acumulação capitalista: ‘reproduzir não mais as condições necessárias para a acumulação capitalista no

espaço urbano, mas reproduzir diretamente o capital por meio da produção *do* espaço urbano” (CARLOS, et al. 2015, p.8 apud GOULART et al., 2017, p. 24). Ou seja, a cidade e sua estrutura tornam-se o produto em si, cobiçado pelo setor privado e leiloado pelo setor público, à revelia da população.

O empresariamento materializa-se basicamente a partir de três formas: i) parcerias público-privadas, que utilizam das terras urbanas para empreendimentos particulares a partir da justificativa de trazerem projetos “inovadores” à cidade; ii) parcerias público-privadas de caráter especulativo, cujos riscos dos projetos geralmente a encargo do poder público; iii) projetos de cunho local e pontual, e não abrangentes e sistêmicos, que resultem em melhorias ao município como um todo. (GOULART et al., 2017).

Como problema de gestão urbana fundamental tem-se não mais os antigos desafios, relacionados ao desemprego, ao crescimento desordenado, ao uso do solo etc. A preocupação do poder público a partir desse momento resume-se à competitividade urbana, e as questões antes citadas configuram-se meros caminhos e adereços para o objetivo final, que é o de produzir uma cidade atrativa aos investimentos privados. O que gera uma contradição óbvia para a resolução dos problemas sociais: a vantagem inicial da competição entre as cidades vai se esvaindo a partir da medida em que mais municípios entram nesse “jogo”, trazendo como consequências benefícios passageiros e deixando como rastros a especulação imobiliária e a reprodução da segregação urbana. (GOURLART et al., 2017).

Isso porque, como dito anteriormente, a iniciativa privada sabe a quem endereça cada projeto: a gentrificação, por exemplo, é um tipo de “gourmetização” do espaço popular que empurra ainda mais para a periferia a população mais pobre. Outro exemplo são as habitações de interesse popular, típicas parcerias público-privadas que geram exclusão a partir da construção imobiliária para pessoas de baixa renda em locais afastados. Ao inserir dinheiro público nessas iniciativas, o poder municipal escolhe reduzir recursos de outros programas que poderiam ter caráter mais inclusivo e redistributivo. (GOULART et al., 2017).

Em 1995, o governo federal abandona por completo a ideia de uma Política de Desenvolvimento Regional e assume a Política dos Grandes Eixos, a qual objetiva ligar as áreas produtivas às de exportação, sem com isso atentar-se às questões socioeconômicas das regiões inseridas nesse trajeto origem-destino dos produtos. Além disso, embora a previsão fosse de que mais de dois terços dos recursos para tais projetos viriam do setor privado, os altos juros e a incerteza de crescimento econômico fizeram com que esses investimentos não chegassem. (CANO, 2011).

O esvaziamento das políticas verdadeiramente “públicas” e

[...] dos recursos para o desenvolvimento regional deu azo à disseminação, junto à Academia e aos órgãos públicos que tratam da matéria, [de] ‘novas e modernas’ ideias, como as do *poder local*, da *região* (ou cidade) *competitiva* [...]. As antigas ideias de planejamento e desenvolvimento foram substituídas pelas políticas dos APLs (Arranjos Produtivos Locais), nome inventado no Brasil, para substituir, com fragilidade, os de clusters ou dos verdadeiros distritos industriais. (CANO, 2011, p. 38).

Em Piracicaba, inclusive, é apenas a partir de 2002 que a indústria se recupera. Devido ao crescimento do VA do país, a difusão do motor flex e expansão do mercado brasileiro e internacional é montado no município o Arranjo Produtivo Local do Álcool (APLA) em 2005, o que possibilitou uma passagem mais tranquila pela crise de 2008. (GOULART et al., 2017).

Em 2012 é inaugurado o Parque Tecnológico (PTP), um empreendimento com a finalidade de desenvolver pesquisas em combustíveis renováveis, criado em parceria com o governo estadual, que investiu 72 milhões de reais à época, com contrapartida de 8 milhões da Prefeitura. Nesse ano, o município já possuía quatro das dez maiores empresas exportadoras do estado de São Paulo, e não era o setor sucroalcooleiro que tomava a frente no histórico de investimentos: apenas atrás de máquinas/equipamentos, o ramo automobilístico/automotivo foi o que recebeu maior volume de investimentos de 1999 a 2012, principalmente em 2011, com a instalação da *Hyundai* na cidade. (GOULART et al., 2017).

Esse “recálculo de rota” na indústria piracicabana, contudo, não foi aleatório. O próprio planejamento estratégico do município², desenvolvido em sinergia com empresas e universidades e liderado pela Caterpillar Brasil, já previa “a diversificação industrial como meta prioritária para o desenvolvimento local, visando principalmente à redução da dependência da indústria metalomecânica em relação ao setor sucroalcooleiro” (GOULART et al., 2017, p. 37).

Na primeira década do século XXI os gastos com gestão urbana do município crescem em quase 60% (de R\$42.614.995 para R\$67.679.500) (idem, p.52). O que, segundo Goulart et al. (2017), corresponde aos investimentos em “obras de grande envergadura na estrutura viária de Piracicaba, bem como às instalações dos distritos industriais e do Parque Tecnológico, evidências do empresariamento urbano [...]” (p. 50). Entre 2008 e 2010, 60%

² Agências internacionais como o Bird e Habit recomendam que os municípios adotem técnicas de gestão semelhantes, senão iguais, às das empresas, por entenderem que o desafio de ambos são parecidos na contemporaneidade. (CASTELLS, 1992 apud. GOULART et al., 2017). Essa visão desconsidera as diferenças nos objetivos de cada instituição, e é um instrumento forte do empresariamento urbano.

das despesas correntes do município foram destinadas aos investimentos no setor automotivo, que aqueceu o mercado imobiliário e teve consequências visíveis sobre o emprego industrial, que retomou o crescimento acima das taxas estaduais (GOULART et al., 2017).

Em 2012, os investimentos anunciados do município foram, em maior parte, destinados à indústria: principalmente ao complexo automotivo impulsionado pela *Elring Klinger* do Brasil (autopeças) e *Hyundai* (com a capacidade de produzir 150 mil veículos/ano), e ao complexo sucroalcooleiro de produção de biocombustível de etanol celulósico.

Para adaptar a cidade à essas indústrias, o perímetro urbano do município expandiu 21,3% de 2006 a 2018, embora estivesse previsto no Plano Diretor de 2006 seu congelamento (Figura 1). O Distrito Industrial Noroeste foi instalado no mesmo ano na periferia da cidade, ampliando a área industrial para incorporar uma empresa do setor sucroenergético, e o Centro Automotivo em 2008. (IPPLAP, 2018).

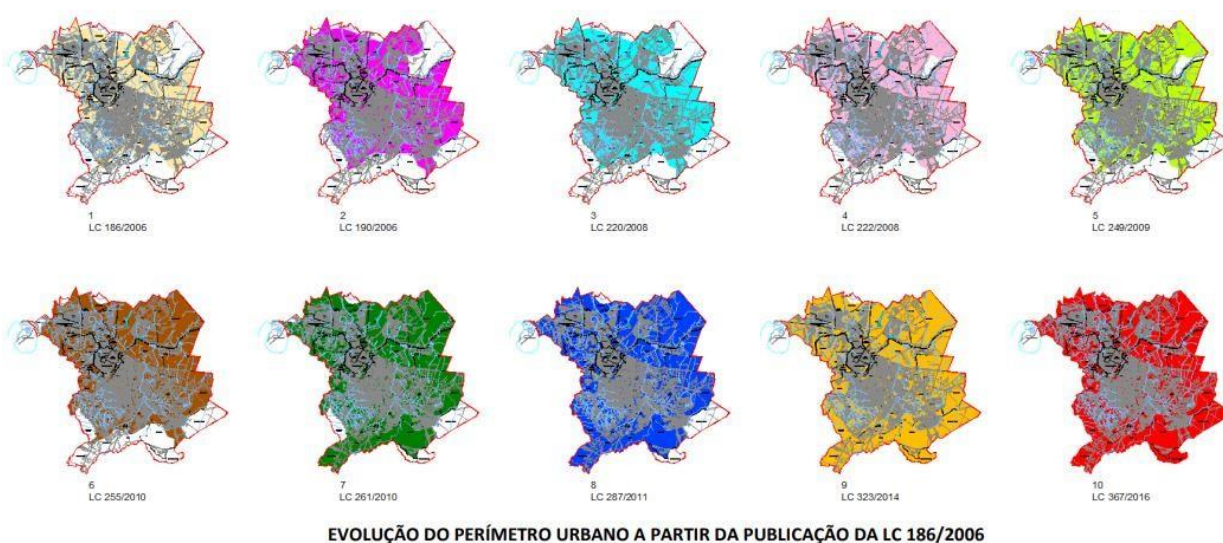


Figura 1. Mapas de evolução do perímetro urbano em Piracicaba de 2006 a 2016a. Adaptado de: IPPLAP, 2018, p. 7. (Mapa 1).

Essa expansão do perímetro urbano leva ao aumento da periferização da cidade e “consequente produção de vazios urbanos - grandes glebas desocupadas, em geral estocadas e dotadas de infraestrutura, localizadas nos interstícios da mancha urbanizada, à espera de valorização imobiliária.” (GOULART et al., 2017, p.37). Essa dinâmica faz com que o preço da terra aumente em toda a cidade: estimou-se em 2014 um encarecimento de 100% do solo de Piracicaba (GOULART et al., 2017, p.38). Além disso, o acesso a serviços públicos torna-se mais precário, devido à dificuldade de levar infraestrutura para essas regiões distantes, enquanto os espaços dotados de equipamentos públicos se esvaziam em razão do alto preço.

Observando esse histórico, é possível compreender a relação da indústria brasileira com o planejamento dos municípios do país e sua influência na construção e implementação de políticas públicas de gestão urbana. É nítida a importância do papel que o setor energético e automotivo possuem em Piracicaba, e como o poder público vem buscando ao longo de anos incentivar a permanência e soberania dos mesmos.

O próximo tópico tratará mais especificamente do processo de urbanização de Piracicaba, decorrente da dinâmica industrial aqui explicada.

4.2 O processo de urbanização em Piracicaba e seu cenário contemporâneo

O processo de urbanização e diferenciação industrial de Piracicaba se intensifica fortemente a partir da década de 1970, quando as políticas de desconcentração industrial, que visavam reverter os problemas urbanos da Região Metropolitana Paulista, tiveram como efeito virtuoso o processo de interiorização da indústria, principalmente em direção ao Oeste. A existência de uma rede rodoviária estadual moderna foi crucial para a escolha das empresas, que viam a facilidade logística que esta representava. Ademais, a contribuição para tal provinha das políticas de incentivo dessas cidades, que disponibilizavam terrenos à valores mais baixos, dotando-os de infraestrutura, criando distritos industriais, oferecendo isenções fiscais, etc. (CANO, 1989).

Como descreveu Cano (1989, p. 76), “[t]ransferiu-se, junto com o ‘progresso industrial’, as filas do transporte, do INPS, a poluição, o favelamento, a marginalidade, o crime, etc.”. Na área rural, e não apenas em Piracicaba, houve forte proletarização dos trabalhadores com a modernização do campo. Sua característica marcante foi a ascensão do trabalhador rural temporário, “aspecto que acentuou o caráter sazonal do emprego, não justificando a manutenção do trabalhador permanente na propriedade, implicando na ampliação da exclusão da concentração da terra.” (TERCI, 2009).

Além das mudanças nas relações de trabalho, a ocupação das terras também contribuía para a precariedade: em 1975, a área de cana-de-açúcar já absorvia 60% da área de lavoura do município, segundo o censo agropecuário do IBGE. “Tal expansão rápida foi possível em virtude não somente da concentração fundiária praticada pelas usinas, como também pela conversão de antigos produtores de alimentos e criadores de gado em fornecedores de cana às usinas[...]”. (TERCI, 2009, p. 49). Ou seja, as plantações de cana em Piracicaba cresceram engolindo áreas de produção de alimentos e oferecendo empregos instáveis, o que contribuiu para o êxodo rural e empurrou essa população para a cidade - embora não para as áreas nobres dela.

Os municípios, a partir dessa época, tornam-se grandes reservas de populações trabalhadoras, e é então que surgem as favelas, as cidades dormitório. A hierarquia à qual essas pessoas estão submetidas repousa na injusta distribuição pessoal de renda e, os símbolos dessa relação mantém-se para além do ambiente de trabalho, reproduzindo-se nas moradias (bairros melhores com boa infraestrutura), na mobilidade dos indivíduos (automóveis de uso individual ao invés dos coletivos) e no acesso à serviços essenciais (educação e saúde privada), em contraste com uma legião de pobres vivendo nas periferias, em domicílios precários, sem infraestrutura, cuja mobilidade depende de um sistema de transporte de baixa qualidade, ônibus sucateados, trajetos longos, além de serviços públicos essenciais precários e aquém da demanda.

O contraste reside também nas porcentagens: a população que tem seus direitos negados correspondia à época ao triplo daquela que podia pagar para ter qualidade de vida. O resultado contribuiu para o aumento da violência, trazendo os hoje conhecidos problemas de segurança pública. A esse panorama caótico e complexo Cano (1989, p. 77) dá o nome de “‘arrebentação’ do padrão urbano” e reforça a dificuldade de praticar a democracia nessas condições. Como afirmou o autor, nem no estado mais desenvolvido do país (SP), “[...] onde as relações econômicas intersetoriais se manifestam de forma mais avançada, o capitalismo pode dar conta da heterogeneidade estrutural e da herança social negativa.” (p. 71).

Durante o período ditatorial, o cenário urbano aprofundou essa realidade:

[...] cerca de 25% das unidades habitacionais produzidas no Brasil foram construídas nos conjuntos habitacionais segregados, formando verdadeiros bairros operários "fora" ou nos extremos da cidade, inflando a demanda por serviços públicos, como transporte, pavimentação, saneamento, postos de saúde, escolas, etc. Esses são os casos dos conjuntos habitacionais Cecap e Parque Piracicaba, respectivamente localizados às margens das rodovias do Açúcar, que liga Piracicaba a Sorocaba, e a SP 304, no trecho que liga Piracicaba a São Pedro, nas extremidades da cidade de Piracicaba [...]. Ainda assim, certamente deixaram à margem outro contingente social expressivo, ao qual restaram alternativas como a favelização, a autoconstrução ou outras soluções paliativas. (TERCI, 2009, p. 59).

Isso se deu também porque as chamadas “moradias populares”, viabilizadas meio do Sistema Financeiro de Habitação, não alcançavam a população de mais baixa renda, que precisava apresentar renda fixa e contribuição para o FGTS (impossível no cenário de trabalhadores temporários). Além disso, seu caráter obrigatório de autossustentação financeira funcionava com base na transferência dos custos do empreendimento aos moradores. (TERCI,

2009).

Sem ser exclusividade de Piracicaba, mas generalizadamente em todo o país nas últimas décadas do século XX, a indústria da construção foi responsável por empregar significativo número de trabalhadores (cerca de 7% em 1980). A crescente demanda por habitação em todo o período, e sua significação político-institucional (principalmente na época da ditadura), fez com que este setor fosse extremamente influente na urbanização não apenas das grandes, mas também médias cidades. (idem, 2009).

Como mostra a Figura 2, em 20 anos (de 1970 a 1990), a taxa de urbanização de Piracicaba cresceu 12,5%. E, embora no início do século XXI algumas legislações urbanísticas foram implementados no Brasil e no município (a serem apresentados na próxima seção), “entre os anos de 2000 a 2010, a cidade de Piracicaba apresentou um aumento do perímetro urbano de 14,53%, enquanto a população cresceu 11,4%” (IPPLAP, 2018). Ou seja, área urbana a mais do que a demandada - o que contribui, entre outros fatores, para o aumento de viagens de longa distância, a serem feitas de forma motorizada.

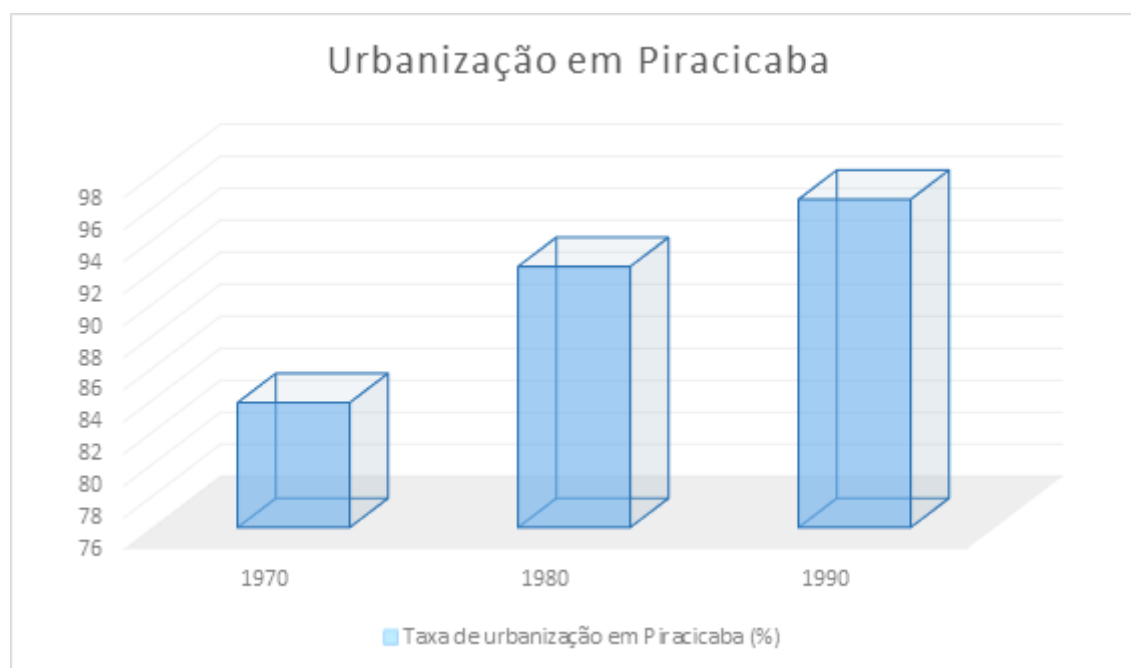


Figura 2. Taxa de urbanização em Piracicaba nos anos de 1970, 1980 e 1990. Adaptado de Terci, 2009, p. 50 (Tabela 2).

Em 2003, a Administração Pública já tinha ciência desta dinâmica, devido ao Diagnóstico do Plano Diretor realizado pelo Instituto Pólis³, que dizia:

[...] o grande número de vazios urbanos e a excessiva extensão do perímetro ao gerar moradias populares distantes têm solicitado linhas de ônibus longas, onde o tempo no transporte é cada vez maior, aumentando a tarifa do transporte coletivo. Com o alto custo das tarifas de ônibus, para alguns a troca do transporte coletivo pelo automóvel passa a ser vantajosa, aumentando o número de carros em circulação e os congestionamentos. Para outros moradores, o elevado custo da tarifa é incompatível com sua realidade sócio-econômica, comprometendo diretamente o acesso às oportunidades de emprego e geração de renda, aos equipamentos e serviços das áreas centrais e produtivas da cidade. Confirmando o processo de exclusão do transporte coletivo, o PD Mobilidade apontou o modo de transporte a pé como a principal modalidade de deslocamento na faixa de renda dos chefes de família até 3 salários mínimos. (2003, p. 21).

Durante essa primeira década do século XXI, a densidade média urbana do centro da cidade diminuiu, demonstrando havia menos gente no mesmo território (IPPLAP, 2018, Tabela 4 - p. 4). Enquanto essa região passou por um esvaziamento populacional perdendo 6,44% de habitantes, vê-se claramente que o maior vetor de crescimento é exatamente a região norte (22,91%), onde as novas indústrias foram instaladas, seguida pela região sul (16,64%) e oeste (15,32%), sendo essas duas últimas regiões as com maior quantidade de favelas e chefes de família sem rendimentos ou com rendimentos de até 3 salários mínimos (INSTITUTO PÓLIS, 2003, p. 32).

Observando a Figura 3, a seguir, é possível qualificar essa afirmação:

³ O Instituto Pólis é uma ONG fundada em 1987 que atua “na construção de cidades mais justas, sustentáveis e democráticas”. Mais em: <polis.org.br>.

Região	Bairros	Maiores Densidades Populacionais Mais de 100 hab/ha	Concentrações de Chefes de Família sem rendimento ou com até 3 SM	Concentrações de Domicílios Precários	Concentrações de Habitações Sub-normais
Oeste	Vila Cristina				
Oeste	Novo Horizonte				
Oeste	Jardim Itapuã				
Oeste	Jardim Planalto				
Oeste	São Jorge				
Oeste	Jaraguá				
Sul	Monte Líbano				
Sul	Paulicéia				
Sul	Água Branca				
Norte	Mario Dedini				
Norte	Vila Sônia				
Norte	Vale do Sol				
Norte	Algodoal				
Norte	Santa Terezinha				
Norte	Guamium				
Norte	Vila Fátima				
Norte	Vila Industrial				

Figura 3. Bairros com Concentração de Pobreza e Precariedade Habitacional. Fonte: Instituto Pólis, 2003, p. 34, Tabela 3.

No Censo de 2010, que antecedeu a submissão e aprovação do projeto “Implementação de corredores de transporte público coletivo e terminais” feita em 2013, o município possuía 364.571 habitantes em um território de 1376,9 Km², sendo que 356.743 moravam na área urbana e apenas 7.828 na área rural, resultando em uma densidade média de 264,77 Hab./Km².

O PIB per capita era de R\$ 54.656,57 (SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL, 2010), embora o rendimento nominal mensal per capita de 30,8% dos trabalhadores chegava apenas até 1/2 salário mínimo. Mesmo assim, seu Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) correspondia a 0,785 (PNUD, 2010).

Tratando-se especificamente de Mobilidade Urbana, em 2010 Piracicaba possuía 44,2% de urbanização em suas vias públicas, porcentagem que posicionou o município em 617º lugar se comparado às outras 5570 cidades do país, e 121º lugar entre as 645 do Estado de São Paulo (IBGE, 2010).

Dessa época para os dias de hoje, o perímetro urbano continuou a crescer e corresponde agora a 22.782,39 ha dos 137.806,9 ha totais, menos de 17% do território, onde concentram-se mais de 98% da população. (IPLLAP, 2018). Embora possua atualmente 400.949 habitantes (IBGE, 2018), a tendência é que sua taxa geométrica de crescimento continue a diminuir, assim como já vem fazendo há décadas (Figura 4).

ANO	1980/1991	1991/2000	2000/2010	2010/2017
TAXA	2,58%	1,90%	1,03%	0,71%

Figura 4. Taxa geométrica de crescimento populacional em Piracicaba. Fonte: IBGE. Elaboração: IPPLAP, 2018, p. 3 (Tabela 2).

Isso significa que a expectativa é de que o crescimento populacional ocorra em menores proporções. Em termos de planejamento urbano, portanto, a cidade deveria expandir-se menos, ao contrário do que vem acontecendo em Piracicaba. Um exemplo são as Zonas Especiais de Interesse Social 2, destinadas à produção de empreendimentos habitacionais de interesse social, localizadas de maneira a expandir a cidade (Figura 5), e não condensá-la onde se encontram já instalados os equipamentos públicos, como escolas e creches (Figura 6).

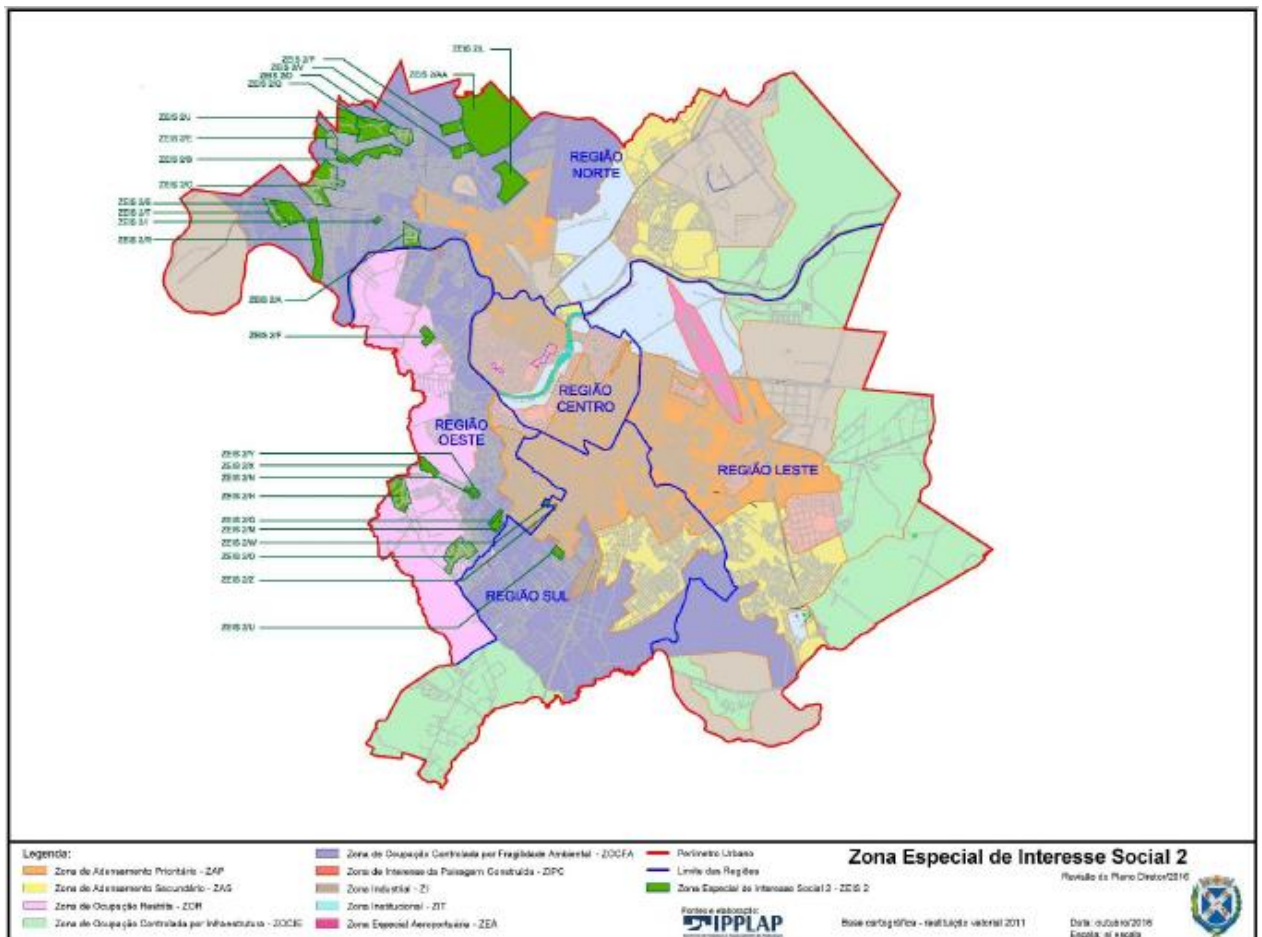


Figura 5. Zonas Especiais de Interesse Social 2. Fonte: IPPLAP, 2018. Mapa 4.

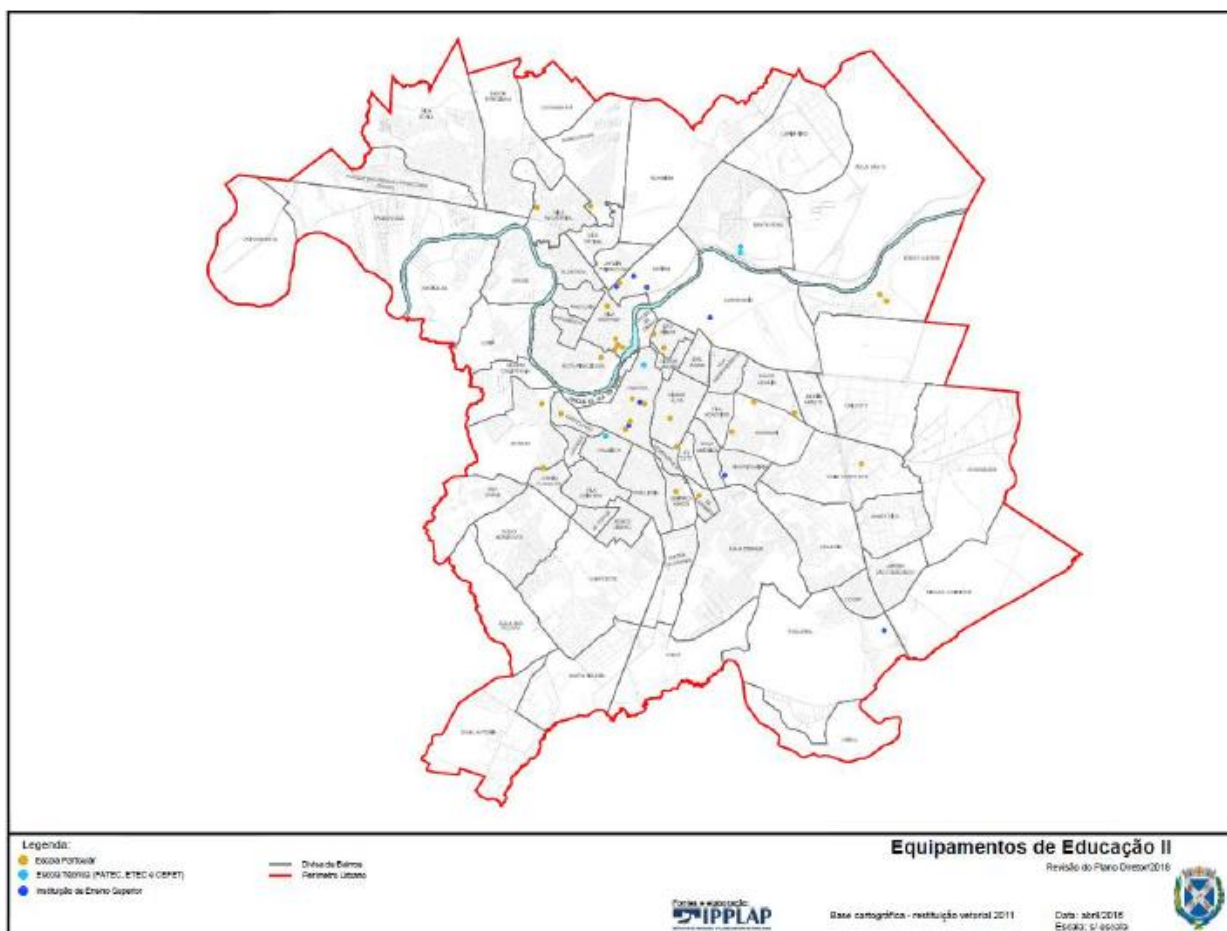


Figura 6. Equipamentos de Educação I (escolas da rede pública e creches). Fonte: IPPLAP, 2018. Mapa 6.

Em seu próprio diagnóstico, realizado em 2018, o IPPLAP aponta que o município apresenta “maior adensamento populacional na periferia e destinados a população de baixa renda e esvaziamento nas áreas centrais mais consolidadas, com disponibilidade de infraestrutura e oportunidade de emprego e renda” (p.11). Já a população de maior renda, não dependente do transporte público coletivo e possuidora condições para buscar cenários de maior segurança pública (perdida com a industrialização das cidades e diversas outras políticas), organiza-se na cidade por meio do parcelamento do solo “na região oeste e nordeste, a maioria em forma de loteamentos com concessão de fechamento, conhecidos como ‘condomínios’.” (IPPLAP, 2018, p. 11).

Utilizando mapas da pesquisa de origem-destino (OD) da revisão do Plano de Mobilidade (Figura 7) (PLANMUR, 2018), é possível identificar de onde vêm e para onde vão os usuários de ônibus a partir das zonas onde localizam-se os terminais do município. A análise não torna-se totalmente anacrônica, neste caso, porque a pesquisa foi baseada no levantamento de 1998, tendo atualizado apenas os dados populacionais. Ou seja, o desenho

continua praticamente o mesmo, e já era conhecido antes da submissão do projeto.

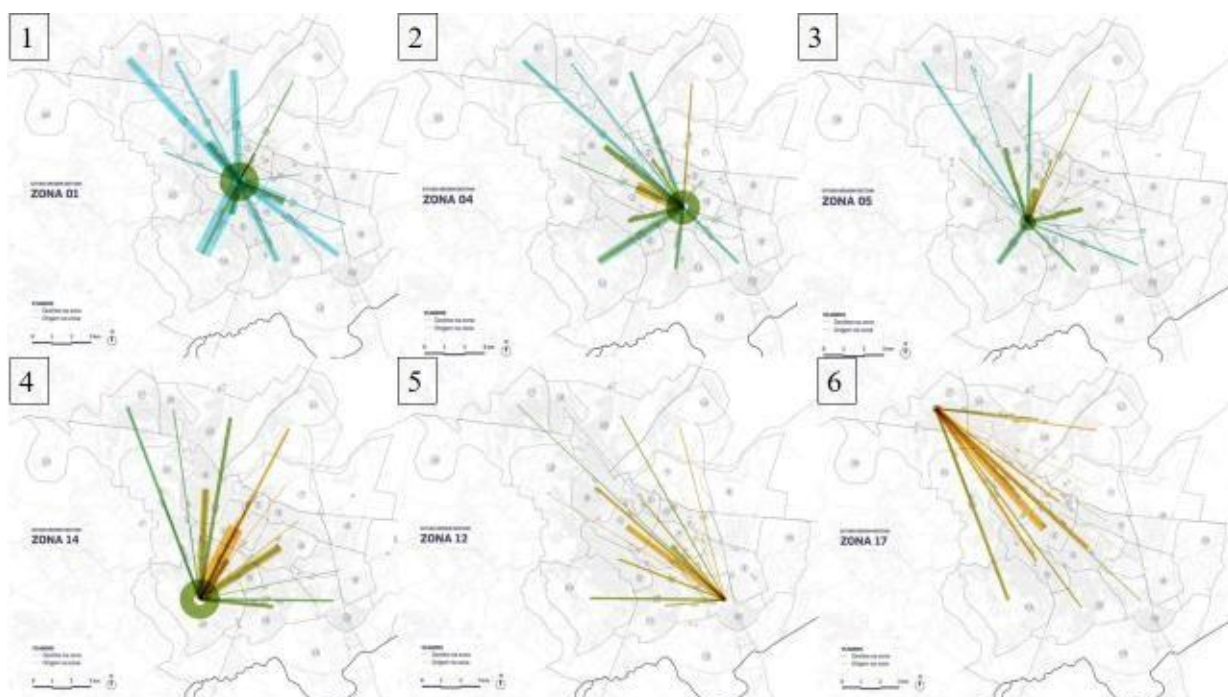


Figura 7. Mapas de origem-destino de 6 zonas onde localizavam-se os terminais rodoviários da época. Fonte: Adaptado de PLANMUR, 2018.

Essa imagem aponta para um grande fluxo (de demanda, em azul) em direção ao centro da cidade (mapa 1), proveniente principalmente das regiões noroeste e sudoeste. Saindo dessas regiões, alguns usuários chegam a cruzar a cidade (mapa 4 e 6, respectivamente), para os locais mais ricos do município (sudeste e nordeste).

A urbanização de Piracicaba, fundamentada no atendimento às indústrias, gera essa dinâmica de dispersão da cidade que nem sempre respeita o planejamento ou vocações do município. Na próxima seção, será discutida a relação entre esse planejamento, o Estado e as políticas públicas. Pois as cidades não crescem “desordenadas”, mas sim, sob uma certa ordem. Como disse o arquiteto Otero⁴ durante audiência pública do Plano Diretor:

[n]ossa questão fundamental é entender que ordem é essa e ver como ela é nociva aos interesses da coletividade. [...]Não tem desordem alguma. Se tivesse desordem, cada hora aconteceria de um jeito, e as coisas acontecem nas cidades brasileiras sempre do mesmo jeito. Então, o que não falta é ordem, que promove essa nossa condição.

⁴OTERO, E. Pronunciamento na audiência pública do Plano Diretor no dia 23 outubro de 2019 na Câmara de Vereadores do Município de Piracicaba – SP.

4.3 Estado, planejamento e políticas públicas

Como esta pesquisa centra-se na análise e discussão de uma política pública, ou seja, uma decisão de atuação que provém do Poder Público, e que impacta e é impactada pelo planejamento de Piracicaba, esta seção pretende discutir o que é política pública, seu processo e planejamento na prática, afim de gerar melhor compreensão de sua dinâmica, apresentando legislação pertinente ao tema e recomendações internacionais para a mobilidade urbana.

Sendo assim, as políticas públicas são as ações que o Estado decide ou não fazer (DYE apud SOUZA, 2006) e, portanto, representam na prática seus interesses, preferências e ideias. Esse campo de estudos, iniciado na ciência política, nasce sobre o pressuposto analítico de que “em democracias estáveis, aquilo que o governo faz ou deixa de fazer é passível de ser (a) formulado cientificamente e (b) analisado por pesquisadores independentes” (SOUZA, 2006, p. 22).

Portanto, neste trabalho as análises sobre a implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais em Piracicaba implica também “responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz.” (LASWELL apud SOUZA, 2006). Entendendo que, diferentemente do Setor Privado, que busca atender interesses individuais, o Setor Público deve ater-se aos interesses coletivos, definidos por Cano (2007) como “aspirações de justiça, representação política, bem-estar social, desenvolvimento econômico, defesa e afirmação nacional etc”.

O estudo das políticas públicas volta-se diretamente a este Setor em que “os embates em torno de interesses, preferências e ideias se desenvolvem” (SOUZA, 2006). Na contemporaneidade, pode-se dizer que o Estado possui dois tipos de atuação: direta (na qual exerce coerção; produz, compra ou vende bens e serviços etc.) e indireta (como aconselhamento, estímulo, orientação etc.). Em um caso típico de mobilidade urbana, pode-se exemplificar essas atuações pelas seguintes despesas: aquisição de frota própria de automóveis para a Prefeitura (direta); e aumento de subsídio para o transporte público escolar de estudantes do ensino fundamental (indireta).

Lowi (1964) divide as políticas públicas em quatro tipos: distributivas (decisões individuais e desconexas, em que a relação de quem está perdendo ou ganhando se faz nebulosa), regulatórias (leis, cujo impacto é diretamente ligado à elevação/diminuição de custos ou expansão de alternativas), redistributivas (impacto mais amplo, abrangendo as classes sociais) e constitutivas (que englobam os procedimentos).

Segundo Souza (2006), o ciclo de uma política pública é composto pela “definição de agenda, identificação de alternativas, avaliação das opções, seleção das opções, implementação e avaliação”, de maneira dinâmica, e não bem encadeada, em um processo orgânico de aprendizado. Nesta pesquisa busca-se realizar a avaliação da política pública em questão (mesmo que de maneira incompleta, uma vez que o projeto ainda não se encerrou), focando principalmente na comparação entre as questões de definição de agenda (Planos Diretor e de Mobilidade) e de implementação (ao avaliar a maneira de realização das intervenções).

Como referências de análise, este Trabalho se utilizará de diretrizes nacionais e internacionais que têm como objetivo comum o planejamento e desenvolvimento de princípios que assegurem a mobilidade: Plano Diretor de Desenvolvimento de Piracicaba; Plano Setorial de Mobilidade Urbana de Piracicaba; e metodologia de Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS). Nos tópicos a seguir será apresentada a relação de cada um deles com o projeto.

4.3.1 Legislação urbanística e produção da cidade na prática

Em 1971, Piracicaba contratou o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhau) para realizar um Termo de Referência que serviria como diagnóstico ao Plano Diretor (PD). Quatro anos depois, sob a coordenação do arquiteto Joaquim Guedes, o município elaborou seu primeiro PD seguindo as recomendações do Serfhau. O diagnóstico, todavia, foi rejeitado pela Câmara de Vereadores da época, e apenas suas diretrizes foram utilizadas no desenvolvimento de nova legislação urbanística (Lei Ordinária Nº 2.598) proposta pelo legislativo passados dez anos, em 1984.

Instituída no final daquela década, a nova Constituição Federal dedicou um capítulo especial à “Política Urbana” e determinou (Art.182) que “a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (IPPLAP, 2018).

Em 1991, sob a orientação do arquiteto e urbanista Ari Vicente Fernandes, os servidores técnicos da Prefeitura de Piracicaba iniciaram um novo diagnóstico do município, incluindo questões ambientais, as sub-bacias hidrográficas urbanas, participação popular e os instrumentos jurídicos estabelecidos pela Constituição Federal de 1988. A partir dele, foi instituído em 1995 o primeiro Plano Diretor (LC 46/95).

No início dos anos 2000, Piracicaba começa a primeira revisão do Plano Diretor para atender ao Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257 aprovada em 2001). A revisão durou

dois anos (2003-2004) sob coordenação do Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba – Ipplap e orientação do Instituto Pólis e teve sua aprovação tardia, em 2006, juntamente com o Plano de Mobilidade (LC 187/2006) de Piracicaba. Isso faz com que ambos sejam revisados conjuntamente o que facilita, mas não garante, a permeabilidade dos temas e o consequente caráter interseccional nessas leis de planejamento. Afinal, conforme pontuou Rolnik et al. (2012), ainda que o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) estabeleça como obrigatório o Plano Diretor para cidades com mais de vinte mil habitantes (Art.40), esta “tem sido uma história de disputa entre projetos distintos de Reforma Urbana no país”, (BASSUL, 2011).

O Estatuto, importante marco regulatório do planejamento que busca assegurar o caráter social da propriedade e a utilização de serviços públicos à toda população, vem sofrendo distorções de forma a atender aos interesses daqueles que a implementam. Por vezes,

a dimensão política do governo se esvai na ideologia da gestão urbana, se funde e se confunde com a administração empresarial lucrativa da cidade e estabelece novos ordenamentos, regulamentações, além de institucionalizar processos de expulsão de moradores e a segregação socioespacial como norma e sentido das ações de uma administração público-privada da cidade. (CARLOS; VOLOCHKO; ALVAREZ, 2015).

Nesses momentos, como defende Goulart (2009), “a capacidade de mobilização social para fazer valer interesses e a orientação política do governo de turno” é imprescindível.

Dez anos depois da primeira revisão, em 2013, o município inicia sua segunda revisão para elaborar o 2º PD por meio de realização de encontros com a população rural e urbana (fóruns abertos, audiência, assembléias territoriais e a 6ª Conferência da Cidade). Neste mesmo ano, houve a aprovação do financiamento para o projeto “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais”⁵.

A revisão foi feita totalmente pelo IPPLAP, uma vez que o edital de Tomada de Preço (nº1/2015) para contratar empresa especializada em regulamentação urbanística teve de ser cancelado. Em 2018, com dois anos de atraso em relação ao prazo estabelecido pelo Estatuto da Cidade para revisão do Plano Diretor, o IPPLAP realizou o diagnóstico atualizado de Piracicaba, elaborado a partir daquele publicado pelo Instituto Pólis em 2003. Vários dados nele contidos (principalmente anteriores a 2013), são utilizados nesta pesquisa para contextualização histórica.

⁵ Portanto, embora este Trabalho aborde *en passant* o desenrolar dos Planos Diretor e de Mobilidade pós 2013, este será o ano-teto para a analisar o empreendimento frente ao planejamento urbano do município.

Sem entrar no mérito de sua revisão, este Trabalho de Conclusão de Curso se limita a dizer que o Projeto de Lei Complementar relativo ao Plano Diretor (PLC 12/2019) está, no momento da redação desta pesquisa, tramitando nas Comissões da Câmara de Vereadores. Quanto ao Plano de Mobilidade, que é uma política setorial, nem mesmo sua minuta foi divulgada até o momento, lembrando que esse cenário configura atraso de três anos na publicação de ambos.

4.3.2 Políticas de Mobilidade Urbana

Esta seção busca trazer breve contextualização sobre a relação da política pública em questão com a Política de Mobilidade Urbana Nacional, o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município e o Programa de Aceleração do Crescimento brasileiro, uma vez que busca compreender se a política pública derivada desses programas configura em Piracicaba - SP uma realidade descolada dos interesses públicos, ou se dialoga com eles e os princípios de sustentabilidade no sentido amplo do termo.

A partir do momento em que o planejamento foi visto como aliado à racionalização de recursos ao invés de inimigo capaz de implantar o “socialismo” em meados da década de 1930, várias nações passaram a elaborar planos e políticas. Com isso, os mecanismos de planejamento puderam embasar a atuação do Estado (sendo ela direta ou indireta), a fim de atender aos interesses comuns de sua população. Todavia, essas escolhas ainda dependem da orientação filosófica que embasa os governos, podendo ocorrer verdadeiros desmontes no Setor Público a partir de orientações ultraliberais (CANO, 2007).

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi implementado em 2007, em nível nacional, com o objetivo de fomentar o planejamento e investimento em setores estruturantes. Em 2011 entrou em sua segunda fase, com a mesma finalidade, porém destinando montantes mais expressivos de recursos, beneficiando 51 municípios de grande porte, e 59 de médio porte (CARVALHO, [s.d.]).

Em 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (L. 12.587) determinou que o transporte público coletivo deve ser prioridade em relação ao transporte individual motorizado (Art. 6º, inc. II). Isto posto, compete aos órgãos públicos, a formulação de políticas que favoreçam esse desenho nas cidades, de modo que os sistemas de mobilidade urbana atentem para o planejamento a longo-prazo, transparência, participação pública e propósitos relacionados ao coletivo (Art. 7º e 21). Para tal, o diálogo entre o planejamento da cidade e o da mobilidade de um mesmo órgão da federação devem, essencialmente, estar e manter-se em consonância (Parágrafo Único).

Porém, Rolnik et al. (2012) identificam importantes insuficiências do PAC:

os modelos e instituições de gestão participativas não foram incorporados no desenho e processos decisórios das políticas e programas recentes de financiamento do desenvolvimento urbano”, oferecendo, muitas vezes, opções de políticas públicas que “[...] não dialogam como poderiam com os investimentos existentes ou previstos. (SALES apud ROLNIK et al., 2012).

Ou com as necessidades da população.

Os R\$55.460.000,00 de recursos financiados pela Caixa Econômica Federal⁶ e destinados à implantação dos corredores preferenciais de ônibus e terminais de Piracicaba, são provenientes da subdivisão “Mobilidade Urbana – Médias Cidades”, da frente de Infraestrutura Social e Urbana, por meio do chamado “Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana”, o PRÓ-TRANSPORTE.

O Pró-transporte é regulamentado a partir da Instrução Normativa nº 41 de 24 de outubro de 2012 pelo Ministério do Desenvolvimento Regional (antigo Ministério das Cidades), que também foi o responsável pela seleção dos municípios a serem contemplados pelo financiamento.

4.3.3 Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte Sustentável: direito à cidade

Para efeito de análise, será utilizado como referência complementar às leis municipais, o Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), que objetiva incentivar “o uso dos meios públicos e coletivos de transporte e promover novas e melhores oportunidades de moradias além de incentivar deslocamentos por meios não motorizados e facilitar a revitalização de espaços públicos e residenciais” (LUND, apud OLIVEIRA, 2014).

Sua implementação no Brasil já apresenta casos bem-sucedidos, como na capital de Belo Horizonte (GONÇALVES & PERES; 2015). Porém, exige atenção para que esta não seja feita de modo mecânico, ignorando tanto as diferenças entre municípios, quanto o cenário estrutural da sociedade brasileira, cuja influência dos agentes privados de desenvolvimento (PODs) é expressiva (OLIVEIRA, 2014).

⁶ Resposta ao pedido de informação nº 99902000410201972 para a CEF. Anexo A deste trabalho.

A WRI BRASIL (2015), em seu “Manual de Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte Sustentável” entende que as cidades vivem em uma perspectiva por eles chamada de “3D”: distante, dispersa e desconectada (p.7). Na qual a área urbana é espalhada, fazendo com que os equipamentos públicos e as moradias se tornem distantes e a dependência do transporte individual motorizado, para aqueles que podem arcar com ele, aumente. Essa dinâmica não apenas traz prejuízo ao meio ambiente, mas também gera inacessibilidade e “imobilidade”, principalmente à população de menor renda, contribuindo ainda mais para a exclusão urbana.

O Manual traz ainda que, mesmo mediante incentivos públicos como o PAC, que é foco deste estudo, os projetos “[...] muitas vezes não contemplam requisitos entendidos como adequados para o desenvolvimento urbano sustentável, sendo oportuno apresentar diretrizes e alternativas para sua qualificação.” (WRI BRASIL, 2015, p. 12). Portanto, o DOTS justifica-se por propor um desenho urbano holístico para comunidades intraurbanas ou suburbanas cujo desenvolvimento seja baseado em novas ocupações ou renovação de antigas ocupações, com vistas a promover a mobilidade urbana.

Sua estratégia de implantação está baseada em quatro escalas (cidade, interbairros, bairro e rua) e sete elementos essenciais à uma “Cidade DOTS”: transporte coletivo de qualidade; mobilidade não motorizada; gestão do uso do automóvel; uso misto e edifícios eficientes; centros de bairros e pisos térreos ativos; espaços públicos e recursos naturais; participação e identidade comunitária (WRI BRASIL, 2015). De maneira mais objetiva, pretende-se utilizar em especial a escala “cidade” em relação ao elemento “transporte coletivo de qualidade” localizados no Capítulo 3.1 do Manual.

Sua principal aplicabilidade será embasar tecnicamente a pesquisa em relação a qualidade de uma política pública de mobilidade, juntamente com o previsto nos próprios programas de fomento.

5 RESULTADOS E DISCUSSÃO: UMA ANÁLISE DO PROJETO VIS À VIS O PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Esta seção caracteriza a “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais” e a analisa frente ao Plano Diretor, Plano Diretor de Mobilidade Urbana e DOTS por meio dos levantamentos documentais e bibliográficos realizados. Busca-se com isso entender a política pública em questão e quais foram seus aportes para Piracicaba.

Neste sentido, são apresentados os conceitos legais que embasaram a realização desse empreendimento, e como ele vem sendo conduzido na prática. Todavia, para além das informações governamentais sobre este, fontes extras são utilizadas para analisar seu impacto no município.

5.1 Caracterização da Política Pública

Brevemente abordada na seção 4.3.2 deste Trabalho, a reconstrução do histórico e caráter da política pública estudada será mais detalhada aqui por meio da apresentação de documentos que possibilitaram sua consolidação em Piracicaba.

Como dito anteriormente, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) é o guarda-chuva que inclui o empreendimento aprovado com a denominação “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais”. Duas edições foram lançadas, em 2007 e 2011, possuindo a segunda maiores montantes (41,2 bilhões frente aos 12 bilhões entre PAC 1 e Copa do Mundo) (CARVALHO, [s.d.]).

Em 2012 o governo inicia o Eixo “Mobilidade Médias Cidades” do PAC 2 no âmbito da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do então Ministério das Cidades, com o objetivo de qualificar e ampliar a infraestrutura para mobilidade urbana para fomentar ações estruturantes no sistema de transporte coletivo. Destinado a atender municípios entre 250 e 700 mil habitantes (classificação do IBGE 2010 para médias cidades), os 7 bilhões de reais disponíveis para tal Eixo eram provenientes principalmente do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), e apenas 75 municípios brasileiros eram elegíveis à época, incluindo Piracicaba (BRASIL, 2012b).

A Portaria nº 328 de 19 julho daquele ano (BRASIL, 2012b) instituiu o processo de seleção e diretrizes gerais para apoio às obras de infraestrutura do PAC 2 Mobilidade Médias Cidades (a ser abreviado como “PAC 2 MMC” nesta pesquisa). Nela, estão descritas as quatro etapas de seleção, pelas quais Piracicaba também passou. Primeiro, era necessário que o município cadastrasse suas propostas através de Carta-Consulta eletrônica e estas seriam enquadradas e hierarquizadas pelo Ministério; depois, fazia-se uma reunião presencial com os

municípios proponentes e, por último, havia a publicação dos selecionados⁷.

Importante dizer que, como diretrizes gerais do Programa, têm-se (itens *e*, *f* e *h*), conceitos de mobilidade urbana sustentável para além dos simples aspectos viários das obras; previsão de ações para redução da emissão de gases de efeito estufa; e trabalho social quando for necessária a desapropriação, remoção ou reassentamento de famílias de baixa renda. Portanto, mais uma vez a avaliação complementar com o DOTS faz-se válida nesta análise e até mesmo de certa forma necessária de acordo com a norma, por trazer elementos que abordam a questão ambiental e humana da mobilidade.

Três meses depois, por meio da Instrução Normativa nº41 de 24 de outubro de 2012, o Ministério regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana denominado “PRÓ-TRANSPORTE”, que engloba o PAC 2MMC e, portanto, possui escopo mais amplo que este. Voltado ao financiamento das organizações públicas e privadas que operem o transporte público coletivo local, são ações financiáveis pelo Programa:

[...] 3.1.1 Implantação, ampliação, modernização e/ou adequação da infraestrutura dos sistemas de transporte público coletivo urbano, incluindo obras civis, equipamentos, investimentos em tecnologia, sinalização e/ou aquisição de veículos e barcas e afins [...]
 3.1.2 Ações voltadas à inclusão social, à mobilidade urbana, à acessibilidade e à salubridade [...]
 3.1.3 Obras e serviços complementares e equipamentos especiais destinados à acessibilidade, à utilização e à mobilidade de idosos, pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade, voltados à prevenção de acidentes. [...]. (BRASIL, 2012a)

Enquanto que, pelo PAC 2 MMC (BRASIL, 2012b), constituem ações não passíveis de apoio as seguintes:

[...] 6.2.1 Intervenções isoladas e não integradas a projetos de sistema de transporte coletivo:
 a) Pavimentação, recapeamento, sinalização, obras de arte especiais, duplicação e abertura de novas vias;
 b) Calçadas e ciclovias;
 c) Execução de estações e terminais de passageiros;
 d) Aquisição de equipamentos de sistemas de controle;
 e) Implantação de ciclovias;
 f) Estabilização de encostas e muros de arrimo.
 6.2.2 Aquisição de ônibus.
 6.2.3 Canalização de córregos e obras de macrodrenagem.”

Rapidamente percebe-se que o PAC 2 MMC, ao contrário do Programa Pró-

⁷ Neste Trabalho, foram utilizados, entre outros documentos, a Carta-Consulta e a publicação das propostas selecionadas para realizar a reconstrução do histórico desse empreendimento em Piracicaba.

Transporte, possui um caráter mais restritivo em relação a como o dinheiro pode ser utilizado. Inclusive, nele o transporte não motorizado perde lugar: o foco é quase que exclusivo no transporte público coletivo. No caso de Piracicaba, representado pelos ônibus.

Tratando-se do Pró-Transporte, suas diretrizes para hierarquizar e selecionar as propostas conversam com as do PAC 2MMC, sendo elas (BRASIL, 2012a, Art. 5.1):

- promoção de “impacto tarifário positivo, integração tarifária e/ou modais de transporte”;
- beneficiamento de “deslocamentos em áreas de populações de baixa renda”;
- atendimento aos “deslocamentos moradia-trabalho-moradia”;
- apresentação de “menor impacto ambiental”;
- possibilidade de “melhoria do conforto, segurança do usuário” e “regularidade e pontualidade na operação dos serviços”.

Embora o foco deste Trabalho não seja discutir os méritos do programa, considera-se que compreender as possibilidades e princípios que regem o mesmo é essencial para balizar o quanto espera-se de sua implantação de modo qualitativo. Para além de avaliar o cumprimento ao Plano Diretor, Plano de Mobilidade Urbana, e diretrizes internacionais, o atendimento aos princípios do Programa também é respeitado nesta análise, por ser um marco legal.

Considerando ambas as normas e outros documentos legais, a Portaria nº 109 de março de 2013 divulga o resultado do processo seletivo. A proposta enviada pela Prefeitura de Piracicaba (CNPJ 46.314.038/0001-29) é selecionada para realizar a intervenção denominada “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais”, que corresponde à carta-consulta de código 002156.02.85/2012-37.

Através de pedidos de informação (e-SIC) garantidos como direito à transparência passiva pela Lei de Acesso à Informação (nº 12.527/2011) e enviados à Caixa Econômica Federal (responsável pelo recurso do FGTS), Prefeitura de Piracicaba e Ministério do Desenvolvimento Regional, foi possível obter a carta-consulta. Incompleto na resposta dos dois primeiros órgãos, apenas o Ministério enviou o documento, principal objeto de análise desta pesquisa, na íntegra (com 38 páginas)⁸.

Nele, está como representante legal o prefeito em vigência à época (Gabriel Ferrato/PSDB) e o Diretor do Departamento de Transporte Público (Vanderlei Antonio Quartarolo). A proposta de valor de investimento (R\$ 55.460.000,00), formada pelo valor de financiamento (R\$

⁸ Resposta ao pedido de informação nº 59017000210201980 para o Ministério do Desenvolvimento Regional.

52.687.000,00) e contrapartida (R\$ 2.773.000,00), foi mantida⁹ e recebeu Termo de Habilitação datado de 10 de julho de 2013¹⁰ do Ministério das Cidades, liberando o financiamento.

Uma vez caracterizada a política a qual pertence o projeto em análise, bem como a exposição do conteúdo do empreendimento, passa-se à análise deste frente ao planejamento urbano sustentável.

5.2 O empreendimento e as diretrizes de mobilidade urbana sustentável

Esta seção trará o conteúdo da Carta-Consulta, que determina o projeto de “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais em Piracicaba – SP” em si, comparando-o com o previsto no PD e PDMU de 2006 e DOTS. Para tal, será apresentada uma breve ideia do que determinam as diretrizes desses documentos em termos de mobilidade urbana sustentável, e após, como se dá a relação delas com o empreendimento.

5.2.1 PD, PDMU, DOTS: o caminho a seguir

Os três documentos escolhidos para balizar a análise do empreendimento trazem sobreposições nos temas discutidos e, por vezes, divergem entre si. Partindo do princípio de que seria impossível esgotar os temas tratados em todos eles, esta pesquisa enumera alguns pontos importantes que dialogam com o projeto em questão e o histórico de Piracicaba, apresentado durante a revisão bibliográfica. O quadro abaixo busca resumir e organizar essas diretrizes, localizando onde se encontram no PD, PDMU e DOTS.

⁹ Resposta ao pedido de informação nº 99902000410201972 para a CEF. Anexo A deste trabalho.

¹⁰ Resposta ao pedido de informação nº 99902000726201964 para a CEF. Anexo B deste trabalho.

	Diretrizes de mobilidade urbana	PD 2006	PDMU 2006	DOTS (Cap. 3.1)
1	<i>Acessibilidade como direito</i>	Art. 7º, XVII	Art. 2º, IV Art. 13 Art. 1º, V Art.20, III	p.26, 27, 32
2	<i>Atratividade para os usuários de ônibus</i>			p. 30, 32
3	<i>Distribuição democrática da oferta de ônibus (ou seja, de acordo com a demanda)</i>	Art. 7º, XVII	Art. 3º, VII Art. 16, I	p. 28, 30, 31
4	<i>Fornecimento de informação atualizada ao usuário de ônibus</i>		Art. 15, IV Art. 20, III	p. 34
5	<i>Garantia de proximidade entre pontos de embarque e desembarque</i>		Art.20, II	p.27, 31, 33
6	<i>Implantação de faixas de ônibus exclusivas ou preferenciais de ônibus, de acordo com o local</i>		Art. 2º, VI Art. 18, I, a)	p. 34, 35
7	<i>Incentivo à integração de modais</i>		Art. 3º, III Art. 17, II	p. 33, 35
8	<i>Incentivo ao uso de bicicletas não apenas para lazer</i>		Art. 3º, V Art. 11	p. 33
9	<i>Indução ao adensamento da cidade por meio do transporte público coletivo</i>	Art. 125, VII	Art. 15, I	p. 26
10	<i>Priorização do ônibus frente ao automóvel</i>		Art 15, VIII Art. 16, V	p. 26, 27
11	<i>Proteção dos passageiros contra intempéries nos pontos de ônibus</i>		Art. 20, II	p.35
12	<i>Readequação dos terminais de integração, quando necessário</i>		Art. 19	
13	<i>Realização de estudos prévios e avaliações das intervenções de mobilidade</i>	Art. 9º, III Art. 164, VII	Art. 9º, IV	
14	<i>Transporte público como direito</i>	Art. 7º, XVII	Art. 1º, V	

Quadro 1. Diretrizes de mobilidade urbana sustentável. Fonte: Elaboração própria com base no PD, PDMU e DOTS.

Com base nessas diretrizes, será conduzida de maneira sistêmica a análise do empreendimento “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais em Piracicaba – SP” na seção seguinte.

5.2.2 Carta-consulta: o caminho escolhido

Dentre os caminhos apontados pelas diretrizes de mobilidade urbana sustentável, o projeto a ser analisado é um deles. Buscando entender o quanto esses trajetos realmente se cruzam e sobrepõem, ou afastam, as intervenções do empreendimento são avaliadas.

Descrito na Carta-Consulta como: “Implantação de faixa exclusiva para ônibus urbano, melhorias nos pontos de parada das zonas urbana e rural, implantação de ciclofaixa,

Centro de Controle Operacional e readequação e reformas dos terminais urbanos de integração, no município de Piracicaba – SP”, o tipo de sistema previsto no projeto era a “faixa exclusiva para ônibus urbano”, que abrangia as duas modalidades disponíveis: “obras” e “equipamento” (no caso, “monitoramento do sistema através de câmeras de filmagem, nos corredores de faixa exclusivas, e Terminais Urbanos de Integração”).

As intervenções descritas na Carta-Consulta podem ser divididas em: faixa exclusiva; modernização dos Terminais de Integração (TIs) (Quadro 2); instalação de abrigos de ônibus; e ciclofaixa. Embora possuam justificativa qualitativa e alguns dados, não há previsão alguma de monitoramento da implantação dessas intervenções, o que já não se alinha à diretriz 13.

Terminais de Integração (TIs)	Inauguração	Usuários/mês (média)
Terminal Central de Integração (TCI)	1991	542.800
Terminal de Integração da Vila Sônia (TVS)	1993	89.000
Terminal de Integração do Piracicamirim (TPI)	1995	83.000
Terminal de Integração da Paulicéia (TPA)	1996	43.300
Terminal de Integração do Cecap/Eldorado (TCE)	2000	39.000
Terminal de Integração do São Jorge (TSJ)	2008	29.300

Quadro 2. Relação dos terminais de integração com suas abreviações e média de usuários por mês em 2012.

Fonte: Carta-Consulta. Elaboração própria.

Para as faixas exclusivas, previa-se a criação de cinco corredores que seriam delimitados das outras vias por meio de sinalização horizontal e vertical ao longo da faixa. A principal justificativa para tal era a celeridade que as faixas exclusivas dariam às viagens (cerca de 20 a 25% de redução no tempo), em especial na integração eletrônica (fora do ponto de ônibus) que existia a época. Esse argumento é plausível segundo a diretriz de mobilidade sustentável 2, pois de acordo com ela, o menor tempo de viagem tende a tornar mais atrativo o uso do transporte coletivo.

Corredor	Região	Extensão (km)	Número de paradas	Outras intervenções	Ciclofaixa	Valor total (R\$)
1 TCI - Vl. Rezende	Norte	9,55	30	2	Sim	12.700.000
2 TCI - TPI	Leste	5,63	12	2	Não	5.120.000
3 TCI - Av. 31 de março - TPA	Sul	9,35	20	2	Não	7.400.000
4 TPA - R. Fernando Lopes - TCI	Sul	2,30	10	2	Não	2.700.000
5 Paulista-Jaraguá - TSJ	Oeste	2,60	10	2	Não	3.600.000
		29,43	82	10		31.520.000

Tabela 1. Relação dos corredores para faixa exclusiva previstos em Carta-Consulta. Fonte: Carta-Consulta. Elaboração própria.

Na Tabela 1, “Outras intervenções” significam recapeamentos, obras de arte (como passarelas e viadutos), alargamento de avenida e pavimentações. Das dez previstas, seis são voltadas exclusivamente ao transporte motorizado. A única ciclofaixa, no corredor de número 1 não tem especificação de tamanho, apenas de local (Avenida Brasília) e finalidade principal (lazer). Essas escolhas vão na contramão do que estabelecem as diretrizes 7 e 8, dando um caráter de menor importância principalmente ao incentivo do transporte não-motorizado, talvez por ser uma característica do próprio PAC2 MMC.

O primeiro corredor previsto na Carta-Consulta (TCI-Vl.Rezende) está descrito como “corredor preferencial” (*ipsis litteris*), embora estivesse no item “faixa exclusiva”. É possível que tenha sido um erro de escrita; todavia, considerando que hoje as faixas são efetivamente preferenciais, e não exclusivas, o mais provável é que a Prefeitura já tivesse conhecimento da intenção de torná-las apenas preferenciais à época do projeto.

Muito embora o financiador (CEF) permitisse “algumas alterações em relação a prazo e obras”, estas ainda devem se enquadrar nos objetivos apontados pela Carta. Além do mais, retomando as classificações de política pública colocadas por Lowi (1964), percebe-se claramente um antagonismo entre a proposta inicial, redistributiva, e sua transformação, durante a própria proposição da Carta-Consulta, em uma política distributiva, que propõe uma solução vazia ao problema de desigualdade urbana em questão, que não interfere na estrutura causadora desse problema. No caso, a disputa ônibus-automóvel, na qual, segundo a diretriz 10, deveria ser priorizado o ônibus por parte do poder público.

Independentemente de qual deveria ser tecnicamente a modalidade de faixa (preferencial ou exclusiva) para esses determinados corredores, a intervenção foi planejada com base em uma lógica de redistribuição e implantada em outra (de distribuição). Essa

incoerência pode impactar não apenas na atratividade do serviço (diretriz 2), como no próprio direito ao transporte público (diretriz 14), que é fragilizado com a mudança.

Os corredores e essa ciclofaixa correspondem a 56,8% do valor do empreendimento e, portanto, configuram a entrega mais importante do projeto. Sua localização geográfica pode ser vista nas Figuras 8 e 9, abaixo. Interessante perceber a escolha de elementos do mapa, que inclui grandes símbolos da industrialização do município: Distritos Industriais Noroeste e Uninorte e o Parque Automotivo.

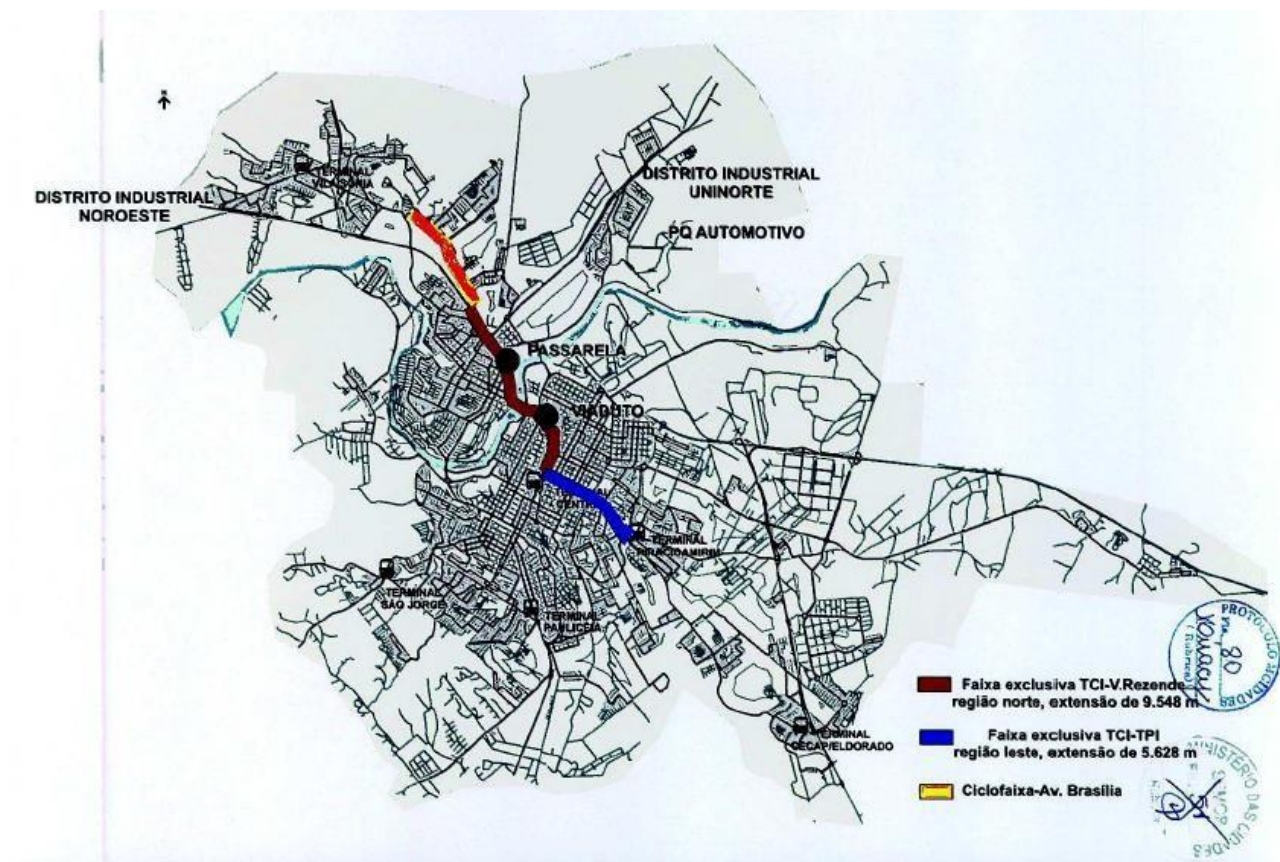


Figura 8. Faixas de ônibus, ciclofaixa e obras dos corredores 1 e 2. Fonte: Carta-Consulta.

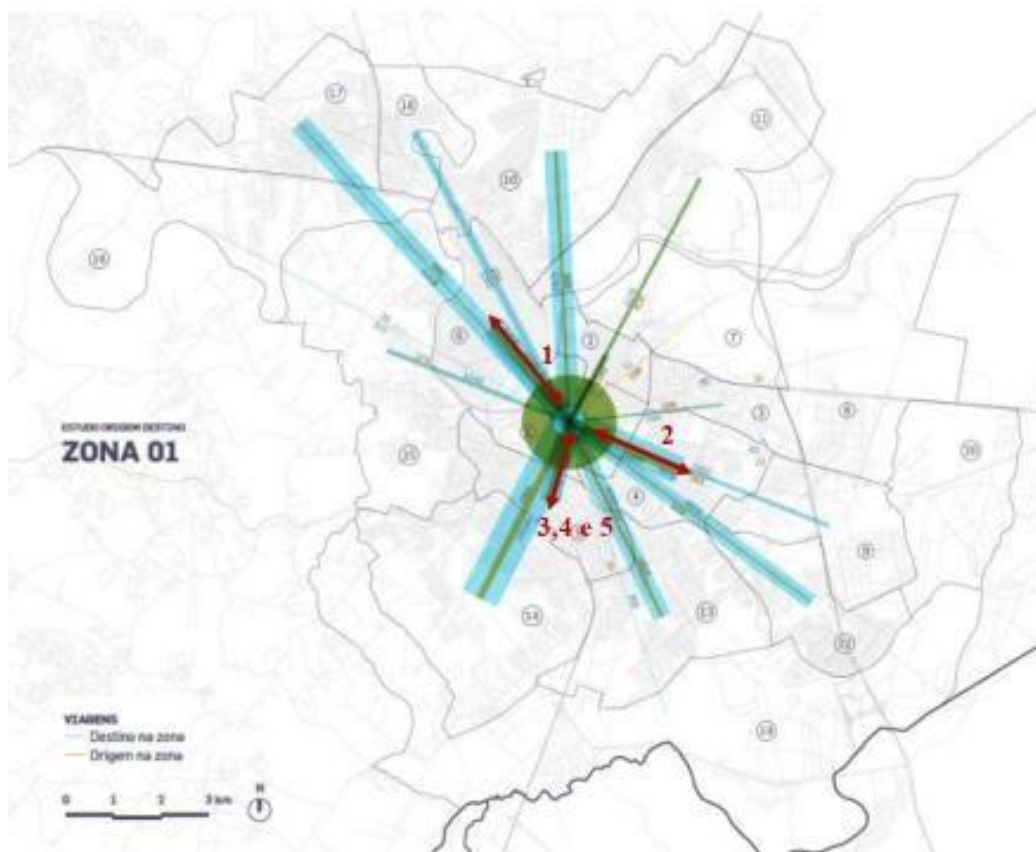


Figura 10. Corredores de ônibus comparados com a origem-destino em relação a zona central da cidade (nº 1).
Fonte: Adaptado de PLANURB, 2018.

A numeração em vermelho representa o corredor correspondente a cada faixa da Tabela 1. Neste primeiro mapa, é nítido que os corredores atendem a uma parte considerável das demandas das zonas 4, 5 e 6. Todavia, em todas elas, o corredor “termina” antes de alcançar as maiores distâncias demandadas, como chegar ao extremo das regiões mais pobres da cidade (como as zonas 10, 14, ou 17). Por exemplo, o Terminal Vila Sônia (localizado na zona 17), possuía a segunda maior quantidade média de usuários por mês, mas o corredor 1 (TCI – Vl. Rezende), que fica em seu “caminho” para o centro da cidade, não se estende até lá.

Mesmo sendo prevista ciclofaixa nessa região, essa tem caráter de lazer, e não de integração de modal (diretriz 7), uma vez que o terminal Vila Sônia não tem ligação com a Avenida Brasília, onde estava prevista a ciclofaixa e; do meio da Avenida até o terminal são aproximadamente 15 minutos de bicicleta¹¹, enquanto o DOTS sugere um máximo 5 minutos para esse fim (WRI BRASIL, 2015, p.32).

Na zona de destino 11, onde estão localizados o Distrito Industrial Uninorte e o Parque Automotivo, as principais origens são também essas mesmas zonas (10, 14 e 17).

¹¹ Estimativa feita utilizando o Google Maps. Disponível em: <<https://goo.gl/maps/v2ZnUDmWmCsKtDDb8>>. Acesso em: 02 dez. 2019.

Sendo que para os usuários da 14ª zona é preciso atravessar a cidade de sudoeste a nordeste.



Figura 11. Corredores de ônibus comparados com a origem-destino em relação a zona Santa Rosa (nº 11) da cidade. Fonte: Adaptado de PLANURB, 2018.

Em relação à modernização dos Terminais de Integração (nomeados no Quadro 2), a Carta previa o investimento de R\$ 15.000.000,00, cerca de 27% do valor total do empreendimento. Esse valor é voltado a “atender as demandas de acessibilidade” dos seis terminais; reformar a estrutura de quatro deles (TPA, TVS, TPI e TCE); e implantar “câmeras de segurança e controle operacional, novo sistema de informação ao público, através de painéis digitais, com informação em tempo real das linhas”. (p.7). Tais investimentos conversam diretamente com as diretrizes de acessibilidade (1), readequação (12), e informação (4).

Os quatro terminais a serem reformados possuíam, respectivamente, 16, 19, 17 e 12 anos à época. Não foram reformados apenas o Terminal Central e Cecap, o mais antigo e o mais novo, assim como o com maior circulação e o com menor circulação. Não há justificativa de porque para o terminal mais antigo e com maior fluxo não a previsão de reforma no projeto. A seguir, a localização espacial dos TIs (Figura 12).

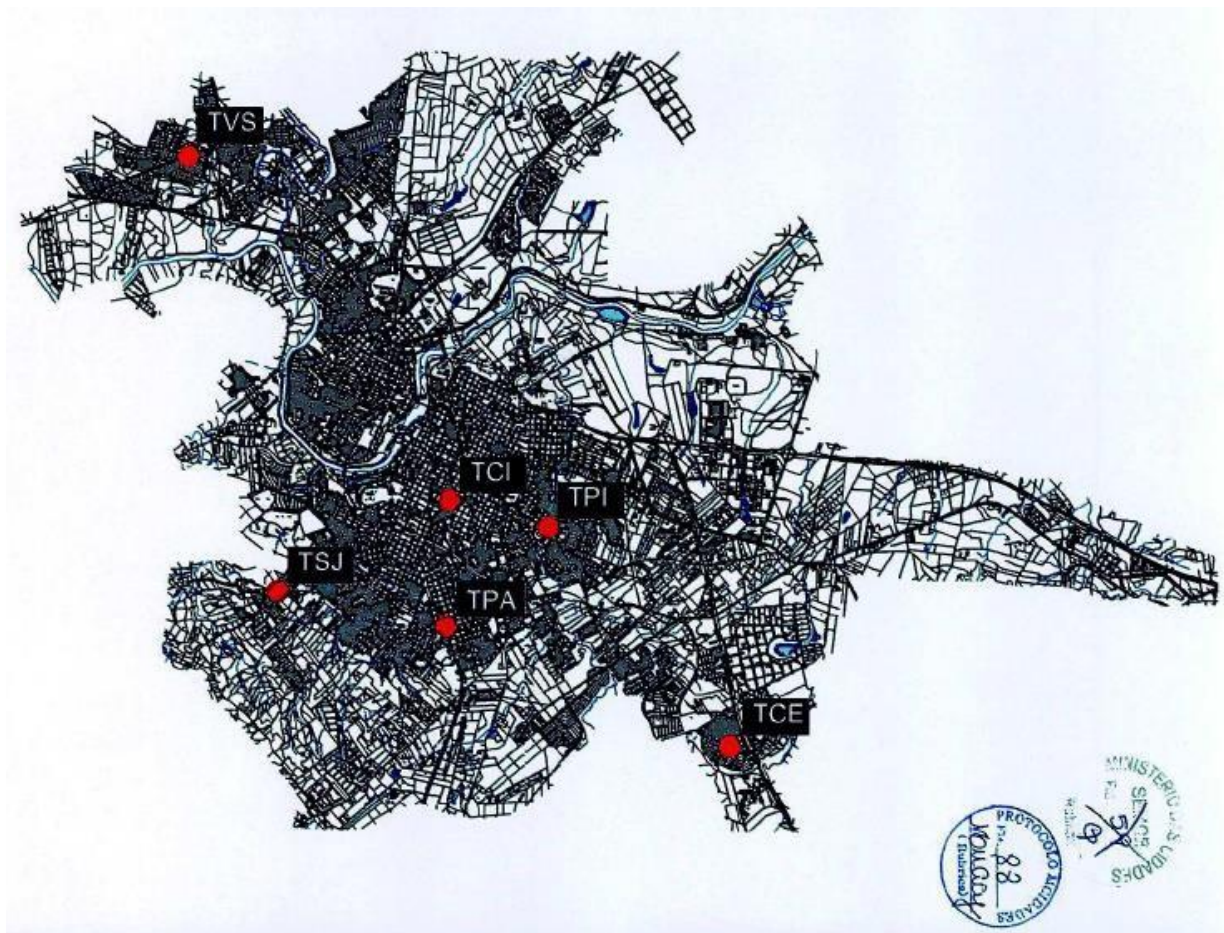


Figura 12. Localização dos Terminais de Integração de Piracicaba. Fonte: Carta-Consulta.

Já para a instalação dos 1300 abrigos de ônibus previstos, o investimento corresponde a R\$ 6.500.000,00 (11,7% do valor total do empreendimento), e a Carta não oferece detalhes mais precisos. Justifica-se a necessidade deles tanto na área rural quanto na urbana, e se estabelece que a distância entre esses abrigos deve ser de aproximadamente 300 metros. Apenas como adendo, se for levado em consideração esse “critério técnico”, percebe-se que o número de paradas nos corredores 2 e 3 (zonas sul e leste) estava bem abaixo do número ideal de abrigos, fazendo com que as distâncias entre eles correspondam a mais de 460m em cada corredor (Tabela 2).

Corredor	Extensão (m)	Número de paradas previstas	Número de abrigos ideais previstos	Diferença
1 TCI - Vl. Rezende	9548	30	31	-1
2 TCI - TPI	5628	12	18	-6
3 TCI - Av. 31 de março - TPA	9350	20	31	-11
4 TPA - R. Fernando Lopes - TCI	2300	10	7	3
5 Paulista-Jaraguá - TSJ	2600	10	8	2
	29426	82	95	-13

Tabela 2. Diferença entre o número de paradas dos corredores e de abrigos de ônibus previstos na Carta-Consulta. Fonte: Carta-Consulta. Elaboração própria.

Imaginando que não houve erro técnico, uma interpretação possível é que considerou-se no cálculo de paradas que nem todas precisavam de abrigos, o que é questionável de acordo com o DOTS (WRI, 2015), que estabelece como essencial que “todas as paradas tenham proteção contra intempéries” (p.35), assim como no PDMU 2006 do município para áreas urbanas (Art. 20, inciso II). Além disso, a diretriz 5 indica que haja uma proximidade entre os pontos de embarque e desembarque, até mesmo para incentivar o uso do transporte (diretriz 2).

Algumas dessas diretrizes, poderiam ser consideradas como “em risco”, no sentido de estarem sendo parcialmente previstas no projeto. Ou seja, é como se o “caminho escolhido” estivesse desviando um pouco daquele sugerido para alcançar uma mobilidade urbana sustentável. Já outras, parecem convergir mais com o empreendimento proposto e se apresentarem como “garantidas”, enquanto algumas estão deveras ameaçadas no projeto em questão. Para ilustrar essa relação, a tabela abaixo retoma as diretrizes de mobilidade urbana sustentável e as classifica como em “em risco” (amarelo), “ameaçadas” (vermelho) e “garantidas” (verde).

Diretrizes de mobilidade urbana	
1	<i>Acessibilidade como direito</i>
2	<i>Atratividade para os usuários de ônibus</i>
3	<i>Distribuição democrática da oferta de ônibus (ou seja, de acordo com a demanda)</i>
4	<i>Fornecimento de informação atualizada ao usuário de ônibus</i>
5	<i>Garantia de proximidade entre pontos de embarque e desembarque</i>
6	<i>Implantação de faixas de ônibus exclusivas ou preferenciais de ônibus, de acordo com o local</i>
7	<i>Incentivo à integração de modais</i>
8	<i>Incentivo ao uso de bicicletas não apenas para lazer</i>
9	<i>Indução ao adensamento da cidade por meio do transporte público coletivo</i>
10	<i>Priorização do ônibus frente ao automóvel</i>
11	<i>Proteção dos passageiros contra intempéries nos pontos de ônibus</i>
12	<i>Readequação dos terminais de integração, quando necessário</i>
13	<i>Realização de estudos prévios e avaliações das intervenções de mobilidade</i>
14	<i>Transporte público como direito</i>

Legenda		
Garantida	Em risco	Ameaçada

Quadro 3. Diretrizes de mobilidade urbana utilizadas. Fonte: Elaboração própria.

Das quatorze diretrizes elencadas, apenas três possuem maior garantia de que “sairão do papel”, de acordo com o projeto. Estas possuem caráter pouco polêmico e muito relacionado a melhorias visíveis aos usuários, provavelmente por isso é mais certo que aconteçam.

As nove diretrizes em amarelo, mesmo que aparentem oferecer vantagens econômicas para o município, estão em risco principalmente por seu caráter dubio de efetividade. Por exemplo, embora “readequação dos terminais” (diretriz 13) esteja em verde e alimente diretamente a “atratividade para os usuários” (diretriz 2) em amarelo, a falta de “distribuição democrática na oferta de ônibus” (diretriz 3) em vermelho faz o contrapeso negativo, podendo comprometer sua realização.

Em relação às diretrizes em vermelho, estas representam um desvio completo por parte do projeto de princípios de mobilidade urbana sustentável, não apresentando garantias de que estes serão contemplados. Por serem diretrizes mais estruturantes, e de caráter mais redistributivo, o desafio para também torna-se maior e o planejamento rapidamente torna-se

nebuloso e confuso.

Todavia, para saber realmente o quanto dessas diretrizes se manteve e mantém durante o processo de implementação do empreendimento, realizou-se um breve levantamento que será apresentado na próxima seção.

5.3 A mobilidade piracicabana pós 2014 de forma holística

As obras do projeto, previstas na Carta-Consulta, tiveram início no dia 28 de abril de 2014 em Piracicaba¹², com previsão de término para dezembro de 2020. Atualmente chegando no sexto e último ano de implementação, suas obras e equipamentos já devem ter produzido efeitos sobre a dinâmica de mobilidade do município.

Partindo desse pressuposto, serão utilizados alguns dados recentes para avaliar quais foram essas mudanças. Pretende-se comparar brevemente o cenário “pré” e “pós” projeto em termos de mobilidade urbana; e fornecer principalmente uma imagem atual dessa pauta no município, uma vez nem todos os dados estão disponíveis ou são passíveis de comparação temporal.

Ciente das limitações de correlacionar cenários de diferentes períodos, os itens aqui trazidos não pretendem esgotar os elementos de influência nas alterações da mobilidade do município, mas sim, trazer pontos de atenção.

De 2014 para a atualidade, a integração eletrônica foi restringida a algumas circunstâncias: ocorre durante 40 minutos a partir do uso do crédito e só vale para conexões no mesmo trajeto, porém, apenas ida ou volta do percurso. Ela não acontece quando o início do trajeto se dá pelos terminais ou quando a conexão acontece em ônibus da mesma linha ou paralelos (VIA ÁGIL, 2019a, b).

Antes, um dos principais argumentos do projeto era que os corredores de ônibus favoreceriam não só a rapidez das viagens, mas também o embarque e desembarque fora dos terminais. Todavia, não apenas a integração eletrônica foi restringida, como também todos os corredores tornaram-se faixas preferenciais, e não exclusivas.

¹² Resposta ao Pedido de Informação nº 99902000410201972 para a CEF. Anexo A deste Trabalho.



Figura 13. Foto de faixa preferencial de ônibus em Piracicaba/SP. Fonte: SEMUTTRAN, 2019.

Longe de buscar estabelecer apenas uma causa, o fato é que a demanda efetiva pelo serviço de transporte público coletivo vem diminuindo no município. Em estudo lançado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2018), a queda na demanda demonstra ser o impacto negativo mais relevante sobre a Taxa Interna de Retorno (TIR) do contrato com a operadora do serviço, a Via Ágil. A diminuição de 11,99% na TIR (queda de R\$ 117,26 milhões na receita tarifária esperada), configura uma das causas para o aumento do preço da passagem.

Em 2014, historicamente devido aos protestos de 2013 ocorridos em todo o país e início da concessão com a Via Ágil, o preço do bilhete passou de R\$ 3,00 para R\$ 2,95 nos terminais (SEMUTTRAN, 2014). Todavia, em reajustes anuais progressivos previstos em contrato (FIPE, 2018), hoje a tarifa é de R\$ 4,80 nos terminais e R\$ 4,60 para os que se cadastrarem e possuírem Cartão VAI (VIA ÁGIL, 2019a).

Devido à baixa demanda, a frota deve diminuir após o 6º ano de contrato, ou seja, 2020. Com isso, haverá menor oferecimento de serviço, e provavelmente novo aumento de tarifa, em uma espécie de “*looping*” (FIPE, 2018).

Aliado a esse desincentivo, novas formas de transporte ganharam força ao longo desse

período. Os serviços transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos foram regularizados em 2017 pelo município e, na ocasião, o secretário de transportes Jorge Akira disse em nota que: “A Uber é um serviço já aprovado pela população e a regulamentação vai auxiliar, principalmente, na mobilidade durante a noite, período em que temos poucos táxis” (G1, 2017). Todavia, para além de uma alternativa aos táxis, esse tipo de operação está se tornando um forte concorrente do transporte público coletivo, inclusive durante o dia (O GLOBO, 2019).

Segundo dados da Secretaria de Trânsito e Transportes, em todos os terminais a média de passageiros transportados reduziu de maneira expressiva. Em termos totais, ao longo desse período, o sistema perdeu cerca de 4.437.945 usuários (SEMUTTRAN, 2019).

	PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PIRACICABA						
	Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes						
	Departamento de Transportes Públicos						
Total Passageiros Transportados - Categoria - Catraca Terminais – Total Terminais / Ano							
Total do Sistema							
Ano / Terminal	TCI	TVS	TPI	TPA	TCE	TSJ	Total
2.012	6.126.591	992.232	894.275	492.940	417.616	327.317	9.250.971
2.013	6.218.821	1.009.217	837.817	487.534	395.656	331.459	9.280.504
2.014	6.282.510	1.069.394	807.723	478.899	395.049	339.283	9.372.858
2.015	5.849.877	1.057.117	901.291	489.974	365.004	342.084	9.005.347
2.016	5.607.352	1.141.962	511.694	537.483	318.488	355.859	8.472.838
2.017	5.263.861	725.598	708.857	418.266	314.957	329.743	7.761.282
2.018	4.859.279	961.927	628.077	439.401	297.085	282.306	7.468.075
2019 *	3.108.748	642.293	408.872	248.821	200.232	204.060	4.813.026
Total	43.317.039	7.599.740	5.698.606	3.593.318	2.704.087	2.512.111	65.424.901
Média	5.414.630	949.968	712.326	449.165	338.011	314.014	8.178.113

Figura 14. Total de passageiros transportados nos terminais de Piracicaba/SP por ano de 2012 até agosto de 2019. Fonte: SEMUTTRAN, 2019.

Contraditoriamente, em relação à opinião do usuário, uma pesquisa realizada pelo Observatório Cidadão de Piracicaba (2018a) mostra, com 95% de grau de segurança¹³ que, mais da metade dos usuários entrevistados consideram que o transporte público coletivo vem melhorando ao longo dos últimos anos.

Porém, essa melhoria possui distinções bem claras: como aponta o título da reportagem do Observatório – “comportamento de motoristas agrada passageiros; insegurança e lotação são motivos de reprovação” (OBSERVATÓRIO CIDADÃO DE PIRACICABA,

¹³ OBSERVATÓRIO CIDADÃO DE PIRACICABA. **Mobilidade urbana:** percepção dos usuários do serviço de transporte coletivo público de Piracicaba. (Dados não publicados).

2018c). Embora positivo no panorama atual de mobilidade urbana do município, treinamentos de conduta ou direção para motoristas não estavam previstos na “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais em Piracicaba - SP”.

Dentre os pontos avaliados que possuem relação com o empreendimento desta pesquisa, alguns a serem destacados são:

- i. **Falta de meios alternativos de deslocamento disponíveis**, o que conversa com o déficit de integração de modais. Na pesquisa, quase metade dos usuários não poderia se deslocar por outro meio que não o ônibus. Isso provavelmente se deve também ao fato de que a maioria deles tinha rendimento mensal de até dois salários mínimos (46,5%) e utilizavam o transporte coletivo principalmente para trabalho (55,9%), ou seja, numa base diária. O estudo também mostra que para poucos (8,2%) a utilização da bicicleta como meio de transporte é viável.
- ii. **Tempo médio de deslocamento e quantidade de ônibus (porta a porta)**. Quase 40% dos usuários entrevistados levavam mais de uma hora nos trajetos realizados de ônibus e, mais da metade (55,8%) utilizava mais de um ônibus por trajeto. Sendo que desses, 12,7% utilizavam três ou quatro ônibus para uma única viagem porta a porta. Retornando às Figuras 10 e 11 é fácil supor que aqueles trajetos mais longos, que cruzam a cidade, devem requerer maior tempo no percurso e mais baldeações.
- iii. **Lotação, preço e segurança nos pontos**, essas são as principais reclamações dos entrevistados. A publicação do Observatório ainda ressalta que a pesquisa foi realizada antes do aumento da tarifa daquele ano, demonstrando que, como discutido anteriormente, esta vem aumentando de maneira significativa, embora prevista. Como aproximadamente 50% dos entrevistados recebem até dois salários mínimos e quase 40% utilizam como forma de pagamento o dinheiro¹⁴, o valor da tarifa cheia que pagam é significativo mediante sua renda mensal.

A lotação em horários de pico pode ser explicada em partes pelo aumento do uso de transporte individual motorizado, tanto por meio de aplicativos, quanto de uso próprio. Segundo reportagem anterior do Observatório Cidadão (2018b), utilizando dados do DETRAN - SP, a cidade possuía 179 mil carros em 2017 (sem contar motocicletas), o que representa quase que a metade do

¹⁴ OBSERVATÓRIO CIDADÃO DE PIRACICABA. **Mobilidade urbana**: percepção dos usuários do serviço de transporte coletivo público de Piracicaba. (Dados não publicados).

número de pessoas morando no município.

Sobre os pontos de ônibus, a pesquisa os identifica como “gargalos” em relação à segurança e ao conforto. Inclusive, o dado que talvez mais se destaque no Boletim seja o número de mulheres (75,8%) e homens (68,9%) que consideram o assédio como um problema no transporte público de Piracicaba, sendo que 41,6% deles diz conhecer uma vítima.

Por outro lado, a distância até os pontos não parece ser um problema, uma vez que é o quarto item melhor avaliado da lista, e grande parte dos usuários (69,8%) leva apenas até 5 minutos para chegar ao ponto. Nesse sentido, embora a diretriz 13 (proteção dos passageiros contra intempéries nos pontos de ônibus) possa não ter sido garantida na implantação do empreendimento, a diretriz 5 (proximidade entre pontos de embarque e desembarque) aparenta estar garantida à maioria dos usuários.

- iv. **Faixas preferenciais de ônibus na melhora da fluidez dos ônibus.** Em relação a este aspecto, 35,5% dos entrevistados acreditam que “melhorou pouco”, enquanto 20,8% opinam que “melhorou muito” e 27,9% consideram que está igual contra 5,1% que dizem ter piorado, número menor do que aqueles que não souberam opinar¹⁵.

Em sua maioria (56,3%), a população percebeu alguma melhora na fluidez com as faixas preferenciais. Provavelmente, essa constatação seria ainda mais frequente e positiva caso as faixas fossem exclusivas. De qualquer maneira, como apontado no item “ii”, quase 40% dos usuários ainda demoram mais de uma hora para fazer seus trajetos. Enquanto a cidade continuar dispersa, essa realidade provavelmente se sustentará da maneira que vê-se hoje.

¹⁵ OBSERVATÓRIO CIDADÃO DE PIRACICABA. **Mobilidade urbana:** percepção dos usuários do serviço de transporte coletivo público de Piracicaba. (Dados não publicados).



Figura 15. Foto de novo abrigo de ônibus em Piracicaba/SP. Fonte: SEMUTTRAN, 2019.

Para conferir o andamento das obras previstas, solicitou-se à Prefeitura relação daquelas que estavam na rubrica do PAC 2 MMC de Piracicaba¹⁶. Como resultado, a fotografia de novembro de 2019 mostra: duas etapas de obras classificadas como “fracassadas”, uma relativa à remodelação viária e outra à reforma do TCE; oitenta e duas obras “concluídas”, entre lombadas, rotatórias, corredores, abrigos etc.; vinte e nove em processo de licitação; e cinquenta e uma em execução. No caso desse documento realmente corresponder ao total de obras a serem feitas no projeto, pode-se dizer que este está exatamente 50% concluído, devendo ser finalizado no prazo de um ano (prorrogável).

Colocadas essas discussões, a próxima e última seção deste trabalho traz as considerações finais a respeito da “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais em Piracicaba – SP” a partir do debate teórico e resultados práticos já expostos.

¹⁶ Resposta ao Pedido de Informação nº 1752732019 para a Prefeitura de Piracicaba. Anexo C deste Trabalho.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A fim amarrar todas as discussões até o momento, é preciso relembrar o histórico que trouxe até aqui a necessidade desta pesquisa, e seu objetivo. Para isso, uma breve linha do tempo será criada.

Por meio da desconcentração industrial através das rodovias na metade do século XX, o Estado procurou fortalecer a expansão agrícola e industrialização. As medidas econômicas e financeiras tomadas, derivadas das grandes, mas pouco efetivas obras (do ponto de vista social), fizeram com que esse ciclo se encerrasse com um gigantesco rombo nas contas públicas ao final da ditadura.

Sem repasse de recursos e com a federalização, os municípios em meados de oitenta, incluindo Piracicaba – SP, por vezes buscaram amenizar o impacto da década perdida através do setor de serviços, e de “soluções mistas”, que contemplassem o setor privado, em parcerias público-privadas e outras iniciativas similares. Nessa época, tiveram início as famosas guerras fiscais, e uma nova lógica começou a operar nesses espaços: a do empresariamento urbano.

Piracicaba desenvolveu-se nesse sentido fortemente apoiada em três indústrias: o setor agroindustrial (cana-de-açúcar), o setor metalomecânico e automobilístico (grandes multinacionais) e o setor construtivo (empreendimentos como habitações de interesse social e outras); tendo o setor de serviços como um pilar “reserva”.

Esses setores cresceram inter-relacionados e favorecendo uns aos outros. Por exemplo, a agroindústria depende do setor metalomecânico e automobilístico para peças e escoamento de mercadoria que, por sua vez, se constrói a partir da demanda derivada do setor construtivo.

Nesse cenário, o poder público também desenvolve um vínculo de dependência forte em relação a essas indústrias, e boa parte da construção da cidade é voltada à atendê-las. Alguns impactos socioambientais derivam dessa relação, como o esvaziamento do campo devido à mecanização; a priorização do transporte individual sobre o público; a expansão do

perímetro urbano, entre outros. Todos estes, acarretam na manutenção das desigualdades historicamente herdadas.

O planejamento municipal para o combate à estas mazelas, instituído oficialmente por meio do Estatuto da Cidade no início do século XXI, que derivou na obrigatoriedade de Planos Diretores e setoriais, como o de Mobilidade Urbana, foi ainda fortemente permeado pelos interesses das indústrias. Em geral, não institucionalizados nas diretrizes, mas através de instrumentos frouxos à sua aplicabilidade e de uma agenda estratégica que sobrepunha o planejamento normativo. Os incentivos federais, como o PAC ou o Pró-Transporte, perpassam por esta mesma lógica, que tende a se intensificar quando na prática das cidades.

Ainda como projeto, o empreendimento “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais em Piracicaba – SP” já apresentava diversas ameaças à sua concretude em termos de sustentabilidade integral. Como citado anteriormente, aquelas diretrizes elencadas que mais buscavam corrigir as desigualdades e alterar o desenho da cidade, estavam fadadas ao risco. Ainda, durante seu período de implementação, o principal produto do empreendimento, as faixas exclusivas, foram transformadas em preferenciais, o que é sintomático do tipo de política que se ser executar: uma que não abocanha as desigualdades, mas sim, as belisca pelas bordas, sem alterar seu desenho.

Inspirado em LASWELL apud SOUZA, 2006, é preciso compreender nessa dinâmica, quem **perde** o que, por que e que diferença faz, uma vez que quem está ganhando com a manutenção dessa chamada “ordem” já foi nomeado.

Nos resultados de panorama recente, percebeu-se uma diminuição na demanda por transporte público coletivo, que é mais ambientalmente sustentável e socialmente justo, além de um aumento no preço do serviço. Embora o poder público deixe de receber quando perde usuários, provavelmente está arrecadando por meio de outras formas de transporte, como o individual, através do setor automotivo. Todavia, há quem apenas perde nesse formato de

organização social.

Os usuários de transporte coletivo conseguem identificar melhoras no serviço ao longo dos anos, as quais várias possuem relação com o empreendimento deste estudo. Além disso, estes são capazes também de apontar gargalos que travam o aprimoramento do transporte público. Dentre os três pontos de atenção que se correlacionam com o projeto de maneira negativa (falta de meios alternativos de deslocamento disponíveis; tempo médio de deslocamento e quantidade de ônibus; lotação, preço e segurança nos pontos), aquelas que mais perdem são as pessoas periféricas, de baixa renda e mulheres.

Isso acontece porque elas dependem diretamente desse meio de transporte para se locomoverem, possuindo poucas ou nenhuma alternativa; e porque enfrentam barreiras sociais relacionadas à classe, gênero e raça em seus deslocamentos. A política pública em questão, mesmo quando não aplicada em sua maior potencialidade, faz toda a diferença para esse grupo.

Para que seu efeito seja o ideal, é preciso que o poder público escute esses usuários que, como mostra a pesquisa do Observatório Cidadão (2018a), sabem indicar as melhorias necessárias. A partir disso, órgãos responsáveis pela gestão dos transportes, como a Semuttran, deveriam repensar e aprimorar a maneira como o serviço é oferecido. Isso pode se dar através do diálogo com organizações da sociedade civil como o Observatório Cidadão, que possui dez propostas para o Plano de Mobilidade em revisão em seu Boletim 18; o IDEC (2019), que publicou “Boas práticas de gestão dos ônibus na visão do usuário”; ou a WRI BRASIL, que trabalha com o DOTS, entre outras. Nesse sentido ainda, também é essencial que as obras restantes sejam concluídas de acordo com o previsto em Carta-Consulta.

Todavia, não é satisfatório esperar que mudanças de mobilidade urbana sejam capazes de, isoladas, gerar efeitos sobre a qualidade de vida e igualdade de direitos no município. Por exemplo, embora seja de certa forma coerente que corredores de ônibus não se estendam até

as franjas da cidade, uma vez que o incentivo deve ser adensar o centro, é preciso que haja todo um efetivo controle sobre a produção de solo urbano a fim de que essa mudança ocorra. Caso contrário, as pessoas vão continuar morando nas periferias, que são aparentemente os locais mais baratos. “Aparentemente” pois não ter equipamentos públicos instalados se traduz em altos gastos com deslocamento, que por sua vez são divididos com todo o município não apenas por meio das contas públicas, mas também da poluição gerada.

Portanto, para além do PDMU, é preciso que o novo Plano Diretor de Piracicaba – SP, instrumento de planejamento mais amplo do município, possua ferramentas regulamentadas para garantir a função social da propriedade e ocupar o coração da cidade. Além disso, mesmo não sendo o foco primeiro deste Trabalho, coloca-se aqui como essencial o debate sobre qual o tipo de área rural Piracicaba anseia e possui vocação. A questão do urbano e fundiária passa por discutir também a área rural e seu futuro.

A fim de concluir essas considerações, não seria possível deixar de questionar todas as alternativas aqui propostas frente ao histórico de disputa de poderes presentes na trajetória de Piracicaba e do Brasil. Se em 2006 o PD e PDMU previam congelamento do perímetro urbano e incentivo ao transporte público coletivo; e se em 2012 o PAC 2 MMC e o Pró-Transporte dispunham de recursos à mobilidade sustentável; por que as recomendações oferecidas neste Trabalho ainda se assemelham com o que já estava proposto e institucionalizado? É necessário avaliar com criticidade e entender que as políticas públicas dependem de fatores muitos e que operam na ordem do capital.

Goulart (2009) aponta que, infelizmente, apesar de possuímos instrumentos inovadores e inclusivos de política urbana e gestão institucionalizados pelo Estatuto da Cidade, gestores públicos tem se conduzido para “fazer valer interesses e a orientação política do governo de turno”. Ou seja, é preciso considerar que uma política pública efetiva abrange também o sistema político que se apresenta e a gestão na qual essa política pública se estabelece.

Para ambos os fins, a mobilização social é ferramenta essencial.

Sem a pretensão de responder detalhes sobre o caminho à essas mudanças, o pressuposto que este Trabalho sugere para que elas comecem a acontecer ancora-se em uma raiz que pode ser traduzida nesta frase de Maturana (2009): “é preciso aprender a olhar e escutar sem medo de deixar de ser, sem medo de deixar o outro ser, em harmonia, sem submissão”.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Casa Civil. **Estatuto da Cidade**. Guia para implementação pelos municípios e cidadãos: Lei no 10.257, de 10/7/2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. 2. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/10257.htm>. Acesso em: 1 mar. 2018.
- _____. Ministério das Cidades. Instrução normativa nº41 de 24 de outubro de 2012: regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte. **Diário Oficial da União**, Brasília, n. 207, Seção 1, p. 90, 25 out. 2012. Disponível em: <http://www.lex.com.br/doc_23903509_INSTRUCAO_NORMATIVA_N_41_DE_24_DE_OUTUBRO_DE_2012.aspx>. Acesso em: 17 jun. 2019.
- _____. Ministério das Cidades. Portaria nº 328, de 19 de julho de 2012: Institui processo de seleção e diretrizes gerais para o PAC 2 Mobilidade Médias Cidades da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades. **Diário Oficial da União**, Brasília, nº 140, Seção 1, p. 83, 20 jul. 2012. Disponível em: <<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=20/07/2012&jornal=1&pagina=83&totalArquivos=256>>. Acesso em: 17 jun. 2019.
- _____. Ministério das Cidades. Portaria nº 109, de 05 de março de 2013: Divulga resultado do processo de seleção do PAC 2 Mobilidade Médias Cidades, no âmbito do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - PRÓ-TRANSPORTE, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, dentre outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, Seção 1, p. 46, 06 mar. 2013. Disponível em: <<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=06/03/2013&jornal=1&pagina=46&totalArquivos=84>>. Acesso em: 17 jun. 2019.
- CANO, W. Urbanização: sua crise e revisão de seu planejamento. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 9, p. 62–82, 1989.
- _____. **Introdução à economia**: uma abordagem crítica. 2. ed. São Paulo: UNESP, 2007. 292 p.
- CARLOS, A.F.A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I.P. (Org.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Ed. Contexto, 2015. 272 p.
- CARVALHO, M.M.B. de. **Mobilidade urbana**. [s.d.]. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/ee3fff118059b1a35eca6623a564d64e.pdf>>. Acesso em: 01 mar. 2018.
- FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS. **Terceiro equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão do transporte coletivo urbano e rural de passageiros do município**. 2018. Disponível em: <<http://semuttran.piracicaba.sp.gov.br/upload/kceditor/files/Estudos%20Fipe/RELAT%C3%93RIO%20FIPE%20-%20PRODUTO%20%20-%202018.pdf>>. Acesso em: 20 fev. 2019.
- G1. 2017. **Prefeitura de Piracicaba, SP, regulariza aplicativos de transporte particular**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/prefeitura-de-piracicaba->

sp-regulariza-aplicativos-de-transporte-particular.ghml>. Acesso em: 02 dez. 2019.

GONÇALVES, M.P.; PERES, R.B. O conceito de desenvolvimento orientado ao transporte (DOT) e suas aplicações no Brasil. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, Tupã, v. 3, n. 18, p. 63-69, 2015.

GOULART, J.O. **As múltiplas faces da constituição cidadã**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2009. 218 p.

GOULART, J.O.; TERCI, E.T.; OTERO, E.V. **Desenvolvimento e planejamento urbano em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. 176 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. **Boas práticas de gestão dos ônibus na visão do usuário**. São Paulo, 2019. Disponível em: <<https://idec.org.br/ferramenta/guia-boas-praticas-de-gestao-dos-onibus-na-visao-do-usuario>>. Acesso em 18 nov. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Densidade demográfica: censo demográfico 2010, área territorial brasileira**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/piracicaba/panorama>>. Acesso em: 21 abr. 2018.

_____. **População residente em 2000 e 2010, por situação do domicílio, com indicação da população urbana residente na sede municipal, área total e densidade: sinopse censo demográfico 2010**. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=29&uf=35>>. Acesso em: 09 nov. 2019.

_____. **Percentual da população com rendimento nominal mensal per capita de até 1/2 salário mínimo: censo demográfico 2010**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/piracicaba/panorama>>. Acesso em: 21 abr. 2018.

_____. **Urbanização de vias públicas: censo demográfico 2010**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/piracicaba/panorama>>. Acesso em: 21 abr. 2018.

_____. Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus. **PIB per capita**: IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística. 2015. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/piracicaba/panorama>>. Acesso em: 04 jun. 2019.

_____. Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais. **População estimada**: estimativas da população residente com data de referência 1º de julho de 2018. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/piracicaba/panorama>>. Acesso em: 04 jun. 2019.

_____. **Área da unidade territorial: área territorial brasileira**. 2019. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/piracicaba/panorama>>. Acesso em: 04 jun. 2019.

INSTITUTO DE ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. **Metodologia orçamento & direitos**. 2017. Disponível em: <<https://www.inesc.org.br/wp-content/uploads/2018/08/CartilhaOr%C3%A7amentoDireitos.pdf?x31288>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

INSTITUTO DE PESQUISAS E PLANEJAMENTO DE PIRACICABA. 2019. **Minuta do Diagnóstico do Plano Diretor**. Disponível em: <<http://planodiretor.piracicaba.sp.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Minuta-do-Diagn%C3%B3stico-do-Plano-Diretor.pdf>>. Acesso em: 1 nov. 2019.

INSTITUTO PÓLIS. 2003. **Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento de Piracicaba: relatório I – leitura técnica e participativa – parte 1/2 -2003**. Disponível em: <<https://polis.org.br/publicacoes/revisao-do-plano-diretor-de-desenvolvimento-de-piracicaba-relatorio-i-leitura-tecnica-e-participativa-parte-12-2003/>>. Acesso em: 09 nov. 2019.

LOWI, T.J. American business, public policy, case-studies, and political theory. **World Politics**, Cambridge, v. 16, n. 4, p. 677-715, 1964.

MATURANA, H. Emoções e linguagem na educação e na política. Belo Horizonte: **Editora UFMG**, 2009.

NEGRI, B. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)**. Campinas: Ed. UNICAMP, 1996. (Coleção Momento)

OBSERVATÓRIO CIDADÃO DE PIRACICABA. “**Com estrutura limitada, Piracicaba terá um infarto**”, alerta urbanista sobre número crescente de veículos circulantes na cidade. 2018a. Disponível em: <<http://www.observatoriopiracicaba.org.br/noticias/239/-com-estrutura-limitada-piracicaba-tera-um-infarto-alerta-urbanista-sobre-numero-crescente-de-veiculos-circulantes-na-cidade>>. Acesso em: 09 ago. 2018.

_____. **Mobilidade urbana**: percepção dos usuários do serviço de transporte coletivo público de Piracicaba. 2018b. Disponível em: <http://www.imaflora.org/downloads/biblioteca/5beabcf4dcd8_Boletim18-MobilidadeUrbana-TransporteColetivo.pdf>. Acesso em: 24 out. 2018.

_____. **Transporte público**: comportamento de motoristas agrada passageiros; insegurança e lotação são motivos de reprovação. 2018c. Disponível em: <<http://www.observatoriopiracicaba.org.br/noticias/245/transporte-publico-comportamento-de-motoristas-agrada-passageiros-inseguranca-e-lotacao-sao-motivos-de-reprovacao>>. Acesso em: 20 nov. 2018.

OBSERVATÓRIO DO CLIMA. **SEEG**. 2018. Emissões dos setores de energia, processos industriais e uso de produtos. Documento de análise. Disponível em: <<http://seeg.eco.br/wp-content/uploads/2018/05/Relato%CC%81rios-SEEG-2018-Energia-Final-v1.pdf>>. Acesso em: 23 jun. 2019.

O GLOBO. **Pesquisa mostra que os aplicativos já transportam o triplo dos passageiros de táxis**. 2019. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/pesquisa-mostra-que-aplicativos-ja-transportam-triplo-dos-passageiros-de-taxis-23912389>>. Acesso em: 02 dez. 2019.

OLIVEIRA, G.T. et al. **Quando TOD vira DOT**: uma contextualização do modelo de Desenvolvimento Orientado ao Transporte para o Brasil. In: CONGRESSO LATINOAMERICANO DE TRANSPORTE PÚBLICO, 18, 2014, Rosario. Disponível em: <https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/50102018/CLATPU_-

_Quando_TOD_vira_DOT.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1527082116&Signature=No%2Bwybz8BpY53WDNTHPB8G6Uht8%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DQuando_TOD_vira_DOT_uma_Contextualizacao.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2018.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. 1948. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2018/10/DUDH.pdf>>. Acesso em: 09 jun. 2019.

PLANMUR. **Revisão do Plano Diretor de Mobilidade de Piracicaba**. 2018. Disponível em: <<http://planmob.piracicaba.sp.gov.br/wp-content/uploads/2018/05/REVIS%C3%83O-DO-PLANO-DE-MOBILIDADE-PRODUTO-04-25.05.2018.pdf>>. Acesso em: 25 out. 2018.

PREFEITURA DE PIRACICABA. **Tarifas de ônibus baixam amanhã**. 2014. Disponível em: <<http://www.piracicaba.sp.gov.br/tarifas+de+onibus+baixam+amanha+1.aspx>>. Acesso em: 02 dez. 2019.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. **Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)**. 2010. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/piracicaba/panorama>>. Acesso em: 21 abr. 2018.

ROLNIK, R. et. al. 10 anos do estatuto da cidade: das lutas pela reforma urbana às cidades da copa do mundo. In: RIBEIRO, A.C.T.; VAZ, L.F.; SILVA, M.L.P. da. (Org.). **Quem planeja o território**. Rio de Janeiro: Letra Capital; ANPUR, 2012. p. 87–104. Disponível em: <<https://raquelrolnik.files.wordpress.com/2013/07/10-anos-do-estatuto-da-cidade.pdf>>. Acesso em: 13 abr. 2018.

SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE PIRACICABA/SP. 2019. Disponível em: <[http://www.semuttran.piracicaba.sp.gov.br/upload/kceditor/files/Passageiro%20Catraca%20Terminais%20-%20Total%20-%20Evolu%C3%A7%C3%A3o%20\(1\).pdf](http://www.semuttran.piracicaba.sp.gov.br/upload/kceditor/files/Passageiro%20Catraca%20Terminais%20-%20Total%20-%20Evolu%C3%A7%C3%A3o%20(1).pdf)>. Acesso em: 02 dez. 2019.

_____. **Prefeitura entrega obras do corredor de ônibus Piracicamirim**. Disponível em: <<http://www.semuttran.piracicaba.sp.gov.br/prefeitura+entrega+obras+do+corredor+de+onibus+piracicamirim.aspx>>. Acesso em: 02 dez. 2019.

SECRETARIA DO TESOUREIRO NACIONAL. Balanço do Setor Público Nacional. **Percentual das receitas oriundas de fontes externas**: 2015. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/piracicaba/panorama>>. Acesso em: 21 abr. 2018

SISTEMA DE ESTIMATIVAS DE EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA. 2016. Disponível em: <https://www.google.com/search?q=seeg+emiss%C3%B5es&rlz=1C1GCEA_enBR786BR786&oq=seeg&aqs=chrome.1.69i59l2j69i57j0l2j69i60l3.3722j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8>. Acesso em: 06 nov. 2019.

SOUZA, C. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, n.16, p. 20–45, 2006.

VIA ÁGIL. **Integração**. Disponível em: <<http://viaagil.com.br/integracao/>>. Acesso em: 02 dez. 2019a.

_____. **Vantagens.** Disponível em: <[http://viaagil.com.br/vantagens />](http://viaagil.com.br/vantagens/). Acesso em: 02 dez. 2019b.

WRI BRASIL. **DOTS cidades:** manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável. 2015. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/publicacoes/dots-nos-planos-diretores>>. Acesso em: 17 jun. 2019.

_____. **Cadernos técnicos para projetos de mobilidade urbana.** 2016. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/publicacoes/cadernos-tecnicos-para-projetos-de-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 02 maio 2019.

_____. **O desenho de cidades seguras.** 2016. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/publicacoes/o-desenho-de-cidades-seguras>>. Acesso em: 02 maio 2019.

ANEXOS

ANEXO A - Resposta ao pedido de informação nº 99902000410201972 para a Caixa Econômica Federal

1.1.3. Informamos que, as portarias citadas, podem ser consultadas no portal do Ministério do Desenvolvimento Regional.

1.2. Quanto aos questionamentos relacionados a licitação, informamos que a CAIXA não realiza nem fiscaliza a realização do processo licitatório pelo município. Sendo que, o município apresentou declaração informando que a licitação foi realizada em conformidade com a Lei 8.666/93. Portanto, orientamos que as questões sejam encaminhadas para a Prefeitura Municipal de Piracicaba.

1.3. Os compromissos assumidos:

1.3.1. Valor contratado: R\$ 55.460.000,00

1.3.2. Objetivos: Implantação de corredores de transporte público coletivo, reforma e modernização de terminais e implantação de abrigos para pontos de ônibus.

1. Conforme solicitação através do E-SIC, site CGU, esclarecemos que:

1.1. Em relação aos documentos utilizados para a seleção da proposta, disponibilizamos cópia da carta consulta entregue pelo município e termo de habilitação do Ministério das Cidades no endereço: \sp7706sr001\Visitantes\Piracicaba.

1.1.1 Por oportuno, informamos que a sistemática de seleção seguiu o disposto na Portaria nº 328, de 19 de julho de 2012 e suas subsequentes alterações.

1.1.2. A seleção da proposta foi divulgada por meio da Portaria nº 109 de 05 de março de 2013.

1.1.3. Informamos que, as portarias citadas, podem ser consultadas no portal do Ministério do Desenvolvimento Regional.

1.2. Quanto aos questionamentos relacionados a licitação, informamos que a CAIXA não realiza nem fiscaliza a realização do processo licitatório pelo município. Sendo que, o município apresentou declaração informando que a licitação foi realizada em conformidade com a Lei 8.666/93. Portanto, orientamos que as questões sejam encaminhadas para a Prefeitura Municipal de Piracicaba.

1.3. Os compromissos assumidos:

1.3.1. Valor contratado: R\$ 55.460.000,00

1.3.2. Objetivos: Implantação de corredores de transporte público coletivo, reforma e modernização de terminais e implantação de abrigos para pontos de ônibus.

1.3.3. Previsão de término da obra: dezembro/2020.

1.3.4. Início da obra: 28 de maio de 2014

1.3.5. Observação: O programa Mobilidade – Média Cidades permite algumas alterações em relação a prazo e obras, desde que enquadrados no objetivo apontada na carta consulta.

ANEXO B - Termo de Habilitação do Ministério das Cidades

MINISTÉRIO DAS CIDADES
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
SAUS, Quadra 01, Lote 1/6 – Bloco H – Edifício Telemundi II
CEP: 70070-010 – Brasília/DF
Fone: (61) 2108-1700
E-mail: pacmediascidades@cities.gov.br

Processo de Habilitação 2013/2014 de Operações de Crédito
que tenham sido objeto de seleção no âmbito do
PAC 2 Mobilidade Médias Cidades
Programa PRÓ-TRANSPORTE
Orçamento FGTS 2013 e Plurianual 2014/2016

TERMO DE HABILITAÇÃO nº DM-002156-1

O MINISTÉRIO DAS CIDADES, representado neste ato pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, com base no disposto na Instrução Normativa nº 41, de 24 de outubro de 2012, que regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – PRÓ-TRANSPORTE e Portaria nº 328, de 19 de julho de 2012, que institui processo de seleção e diretrizes gerais para o PAC 2 Mobilidade Médias Cidades, deste Ministério, e no Art. 9º-Y-II, da Resolução n.º 2.827, de 30 de março de 2001, do Conselho Monetário Nacional e considerando que a Operação de Crédito objeto da Carta Consulta nº **002156.02.85/2012-37** foi validada pela Instituição Financeira **CAIXA** e enquadrada, analisada, aprovada, hierarquizada, selecionada e habilitada por este Ministério no eixo do PAC denominado PAC 2 Mobilidade Médias Cidades.

Resolve:

Outorgar o **TERMO DE HABILITAÇÃO PARA CONTRATAÇÃO** de nº **DM-002156-1** à operação de crédito destinada a financiar o empreendimento “Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais”, no município de **Piracicaba - SP**, cujo Proponente Tomador é Prefeitura Municipal de Piracicaba, com valor financiado de **R\$ 52.687.000,00** (cinquenta e dois milhões, seiscentos e oitenta e sete mil reais).

Esclarecemos que a contratação de que trata o presente Termo de Habilitação fica sujeita ao atendimento das exigências da Secretaria do Tesouro Nacional quanto ao endividamento do tomador do financiamento.

Brasília, 12 de julho de 2013.

Julio Eduardo dos Santos
Secretário



80140.001774/2013-15

MINISTÉRIO DAS CIDADES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA

Ofício n.º 540 /2013/ SEMOB/MCIDADES

Brasília, 10 de julho de 2013.

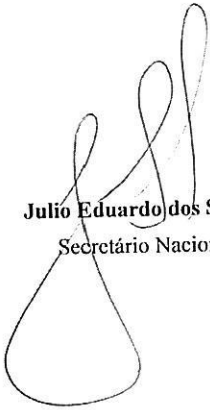
Ao Senhor
Adailton Ferreira Trindade
Superintendência Nacional de Saneamento e Infraestrutura
SBS Quadra 04 Lotes 3/4 - 12º Andar - Edifício Matriz I
Brasília – DF – CEP: 70.092-900

Assunto: Encaminha Termo de Habilitação do PAC 2 Mobilidade Médias Cidades – Piracicaba - SP

Senhor Superintendente,

Encaminho o Termo de Habilitação da proposta de Piracicaba-SP, selecionada no âmbito do PAC 2 Mobilidade Médias Cidades, em cumprimento ao disposto na IN nº 41, de 24 de outubro de 2012.

Atenciosamente,


Julio Eduardo dos Santos
Secretário Nacional

ANEXO C - Tabela com a relação de obras do PAC 2 MMC em Piracicaba - SP

Prefeitura do Município de Piracicaba

TOTAL= R\$ 93.889.391,23												
Obra	Etapa	Modalidade	Proc.	Abertura	Empresa	Valor PMP	Valor de Contrato	Ordem de Serviço	Prazo de Execução	Term Cont.	Andamento	
1 - Rotatória da Rua Conchas x Rua Cândido de Faria Avlin	concluido	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECOM	81.945,15	73.278,55				CONCLUIDA	
	concluido	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECOM	108.842,25	98.810,26				CONCLUIDA	
	concluido	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECOM	262.083,85	226.688,89				CONCLUIDA	
	concluido	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECOM	6.385,34	5.920,59				CONCLUIDA	
	concluido	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECOM	6.385,34	5.920,59				CONCLUIDA	
	concluido	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECOM	6.385,34	5.920,59				CONCLUIDA	
	concluido	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECOM	104.947,38	96.952,17				CONCLUIDA	
	concluido	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECOM	43.117,64	37.432,05				CONCLUIDA	
	concluido	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECOM	90.432,96	80.722,03				CONCLUIDA	
	concluido	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECOM	3.457,22	3.457,22				CONCLUIDA	
	concluido	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECOM	4.410,98	4.410,98				CONCLUIDA	
	concluido	CO 03.16	15190.16	25/05/16	COMINPA	983.932,77	667.988,44	23/01/17	120 dias	23/05/17	CONCLUIDA	
Remodelação viária do entroncamento da Av. Alberto Vollet Sachs com Av. Cássio Paschoal Padovani	concluido	CO 22.16	52884.16	30/09/16	DELTA	3.216.016,07	1.794.224,34	19/01/17	365 + 180 dias	18/07/18	CONCLUIDA	
	concluido	TP 45.15	132314.15	26/10/15	COMINPA	830.489,55	609.467,18	15/08/16	120 + 90 dias	13/03/17	CONCLUIDA	
	concluido	CO 13.15	92034.15		PROJECOM	2.128.689,55	1.888.474,66	04/03/16	180 dias	30/08/16	CONCLUIDA	
	concluido	CO 27.15	190584.15	15/01/16	PONTUALI	3.131.928,82	2.681.919,35	09/05/16	180 + 90 + 60 dias	04/04/17	CONCLUIDA	
	concluido	CO 30.15	200055.15	03/02/16	CONCIVI	4.268.405,62	3.839.287,13	13/06/16	180 + 60 + 60 dias	08/04/17	CONCLUIDA	
	concluido	CO 08.17	27673.17	09/06/17	COMPEC	940.316,89	695.561,80	04/09/17	120 dias	02/01/18	CONCLUIDA	
	concluido	CO 04.17	49556.17	29/06/17	PONTUALI	9.534,62	6.099,09	21/08/17	60 dias	20/10/17	CONCLUIDA	
	concluido	CO 04.17	49556.17	29/06/17	PONTUALI	28.545,74	18.272,39	21/08/17	60 dias	20/10/17	CONCLUIDA	
	concluido	CO 04.17	49556.17	29/06/17	PONTUALI	38.080,36	24.371,46	21/08/17	60 dias	20/10/17	CONCLUIDA	
	concluido	CO 42.16	138143.16	19/06/17	PONTUALI	2.521.546,53	1.888.814,72	18/09/17	180 + 90 dias	15/06/18	CONCLUIDA	
	execução	CO 39.16	95984.16		METAFLEX		960.949,80	02/01/18	2 anos	02/01/20	EXECUÇÃO	
	concluido	CO 02.18	175971.17	16/02/18	CONCIVI	3.687.640,68	2.912.889,95	04/06/18	240 + 60 dias	31/03/19	CONCLUIDA	
Infraestrutura e construção de viaduto no Corredor de Ônibus da Via Rezende (CEF)	concluido	CO 01.18	162722.17	09/02/18	PONTUALI	350.878,77	239.648,37	18/06/18	120 dias	16/10/18	CONCLUIDA	
	concluido	CO 04.18	172780.17	27/02/18	CONCIVI	753.057,40	597.886,55	16/07/18	180 dias	12/01/19	CONCLUIDA	
	concluido	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECOM	17.296,10	15.366,55	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO	
	concluido	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECOM	5.167,29	4.980,38	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO	
	concluido	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECOM	4.121,42	3.905,32	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO	
	concluido	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECOM	153.191,72	144.476,44	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO	
	Remodelação viária da acessibilidade na rotatória da Calepilliar	concluido	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECOM	153.191,72	144.476,44	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO

Prefeitura do Município de Piracicaba

TOTAL= R\$ 93.889.391,23											
Obra	Etapa	Modalidade	Proc.	Abertura	Empresa	Valor PMP	Valor de Contrato	Ordem de Serviço	Prazo de Execução	Term.Cont.	Andamento
13 - Implantação de faixas elevadas - diversas ruas e avenidas	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	390.997,08	335.002,67	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	16.054,40	15.177,35	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
14 - Remodelação viária da Av. Raposo Tavares	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	75.669,05	68.039,30	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	48.930,04	44.323,11	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
15 - Remodelação viária da Alameda João Batista de Camargo Mendes	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	2.598,40	2.353,12	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	117.478,66	107.744,59	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
16 - Remodelação viária da Rua Alonso Canciani x Rua Epigênia Cesta	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	61.212,28	57.347,03	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	23.026,93	21.182,03	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
17 - Remodelação viária da Av. Alberto Vollet Sachs x Rua Gonçalves Dias	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	26.571,28	25.681,40	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	66.720,08	37.400,40	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
18 - Remodelação viária da Rua Jacob Diehl x Av. Higienópolis	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	2.342,55	2.104,85	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	23.653,67	21.840,73	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
19 - Remodelação viária da rotatória na Av. Cristiano Colombo x Rua Eduardo Palmieri	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	41.140,30	38.517,71	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	81.291,77	75.169,22	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
20 - Drenagem na Rua Moraes Barros x Rua Alfredo Guedes	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	5.717,72	5.088,53	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	9.382,81	8.324,21	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
21 - Cantileiro de Obras	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	36.848,40	33.456,59	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 10.18	41356.18	10/05/18	PROJECON	1.209.411,95	1.067.481,56	20/08/18	365 dias	20/08/19	CONCLUIDO
3 - Remodelação viária da Av. Independência x Rua Dr. João Sampaio	concluído	CO 19.18	28711.18	29/06/18	CONGVI	6.960.110,01	5.287.788,83	22/10/18	365 dias	22/10/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 12.18	41869.18	31/07/18	TATIANE	51.161,33	51.161,33	23/10/18	120 dias	20/02/19	CONCLUIDA
4 - Remodelação viária da Av. Nossa Sra. do Carmo x Rua Ari Barroso	concluído	CO 18.18	70752.18	25/07/18	PROJECON	3.524.931,91	2.355.000,00	22/11/18	240 dias	20/07/19	CONCLUIDO
	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	2.723.746,02	2.599.997,65	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
5 - Remodelação viária da Av. Eneide Rontani x Rua Yuki Takaki	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	935.667,63	858.443,80	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	78.877,54	70.982,27	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
6 - Remodelação viária da Rua Jorge Zolner	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	13.243,15	12.794,29	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	31.368,71	28.951,68	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
7 - Remodelação viária da Av. Pompeia x Rua Ominio de Camargo	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	24.005,62	22.186,96	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	72.761,93	66.966,67	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
8 - Remodelação viária da Av. Franco da Rocha	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	21.260,75	127.331,42	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	29.201,36	27.012,03	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO

Prefeitura do Município de Piracicaba

TOTAL= R\$ 93.889.391,23												
	Obra	Etapa	Modalidade	Proc.	Abertura	Empresa	Valor PMP	Valor de Contrato	Ordem de Serviço	Prazo de Execução	Term.Cont.	Andamento
	9 - Remodelação viária da Av. das Ondas x Cond. Res. Ondas de Piracicaba	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	2.807,01	2.586,27	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
	10 - Remodelação viária da Av. Antônio Pazzinato Sturion	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	98.579,36	90.091,51	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
	11- Remodelação viária da Av. Cassio Paschoal Padovani	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	27.656,52	25.349,11	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
	12 - Remodelação viária da Rua Emílio Galdi x Rodovia Gerardo de Barros	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	17.309,76	15.952,02	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
	13 - Remodelação viária da Rua D. Antônio (Praça de Santa Terézinha)	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	3.016,38	2.714,70	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
	14 - Implantação de acessibilidade e construção de passeios em paradas de ônibus	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	697.488,17	627.702,11	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
	15 - Implantação de acessibilidade em diversas ruas e avenidas	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	391.868,70	352.669,08	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
	Execução de obras de reforma do TPI - Terminal Pracinçanirim (CEF)	execução	CO 01.19	184181.18	21/02/19	MAXFOX	6.997.779,12	5.329.391,21	27/08/19	365 dias	26/08/20	EXECUÇÃO
	Problema da Avenida Higienópolis - trecho entre a Av. Rio das Pedras e a Avenida Pompéia	execução	CO 23.19	60919.19	11/07/19	PONTUALI	1.884.061,18	1.487.419,52	07/10/19	180 dias	03/04/20	EXECUÇÃO
	Remodelação viária do entroncamento das Av. Com. Luciano Gubileo e Av. Água Branca e melhorias no entorno	execução	CO 01.16	25946.16	18/04/16	MOGI ENG ⁸	1.981.362,42	1.228.444,71	14/07/16	150 dias	11/12/16	30/05 - PG - Marcel (CONCLUÍDA em parte)
	16 - Redutor de velocidade (lombada)	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	173.356,63	172.942,97	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
	17 - Canteiro de obras	execução	CO 04.19	195783.18	07/03/19	PONTUALI	105.276,80	94.730,76	03/06/19	12 meses	02/06/20	EXECUÇÃO
	Implementação de Corredor de Ônibus - infraestrutura e sinalização do Terminal Central de Integração até a Via Rezende (CEF)	concluído	CO 07.15	48887.15	13/10/15	TERMAQ	10.309.890,03	9.690.518,20	22/02/16	365 dias	21/02/17	PARALISADA PROCESSO ADMINISTRATIVO (Não executada em sua totalidade)
	Implantação de Corredor de Ônibus - infraestrutura e sinalização Terminal Pracinçanirim (CEF)	concluído	CO 14.15	123333.15	21/09/15	STAVAS	5.240.360,82	4.826.030,60	07/03/16	180 + 60 -30 dias	02/12/16	CONCLUÍDA
	Conservação e Recuperação Estrutural pontual de vias públicas (borrachudo) (Fundo de Trânsito)	execução	CO 15.18	47510.18	19/06/18	PONTUALI	1.531.519,24	1.072.882,81	20/09/18	365 + 365 dias	19/09/20	EXECUÇÃO
	Infraestrutura viária do Corredor Paulista - Jaraquá - Terminal São Jorge (CEF)	concluído	CO 17.15	138000.15	06/10/15	CONGVI	5.306.234,12	4.391.065,09	04/03/16	180 dias	31/08/16	EXECUÇÃO
	Supervisão de obras e edificação, pavimento, drenagem, obras de arte	execução	CO 20.15	95747.15	16/11/15	EPT- CONSENSE	4.781.812,50	2.684.789,50	13/05/16	900 dias	30/10/18	EXECUÇÃO
	Elaboração de projetos para implantação de melhorias pertinentes ao PAC II - Mobilidade (CEF)	concluído	CO 21.13	143920.13		CONSORCIO TRANZCON		2.828.210,60	23/01/14	180 + 120 dias	19/11/14	CONCLUÍDA
	Construção do Terminal Vila Sônia (CEF)	concluído	CO 21.15			CONGVI	8.275.311,42	6.741.234,79				CONCLUÍDA
	Infraestrutura viária do Corredor de Ônibus Paulicéia - Avenida São Paulo (CEF)	concluído	CO 23.16	52887.16	22/06/16	PROJECON	1.063.369,88	999.462,53	03/10/16	360 dias	28/09/17	CONCLUÍDA
	Engenharia de trânsito para a implantação de sinalização horizontal, vertical, semafórica e defensas metálicas (DETRAN)	concluído	CO 24.17	164533.17	19/12/17	SERGET	646.926,57	620.221,98	12/04/18	365 dias	12/04/19	CONCLUÍDA
	3- Lombada da Avenida Pompéia próximo ao número 2940	concluído	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECON	3.457,22	3.457,22				CONCLUÍDA
	4- Lombada da Av. Pompéia próximo ao número 3430 (Pesqueiro Pompéia)	concluído	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECON	3.457,22	3.457,22				CONCLUÍDA
	5- Lombada da Rua Benjamim Constant próximo 3330 (Shopping Paulistan)	concluído	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECON	2.576,32	2.576,32				CONCLUÍDA
	0 - Remodelação viária em pequenos trechos de ruas - Convênio DETRAN Higienópolis	concluído	CO 27.17	171217.17	05/01/18	PROJECON	727.684,22	649.004,70	12/04/18	180 dias	09/10/18	CONCLUÍDA
	1- Melhorias da acessibilidade em passeio público na Rua Alfredo Guedes - Bairro Pracinçanirim	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	12.648,98	8.219,60	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO
	10 - Melhorias da acessibilidade em passeio público na Rua José Maria Ballieri - Jardim Elle	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	13.394,45	3.186,45	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO
	11 - Melhorias da acessibilidade em passeio público na Rua Paulo Ferreira de Camargo	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	28.291,28	18.388,15	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO
	12 - Melhorias da acessibilidade em passeio público na Rua Santo André - Jardim Elle	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	5.445,46	9.607,05	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO
	13 - Melhorias da acessibilidade em passeio público na Av. Antonio Elias - Bairro Santa Rita	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	76.129,52	20.974,64	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO

Prefeitura do Município de Piracicaba

TOTAL= RS 93.889.391,23													
Obra	Etapa	Modalidade	Proc.	Abertura	Empresa	Valor PMP	Valor de Contrato	Ordem de Serviço	Prazo de Execução	Término Cont.	Andamento		
14 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Estrada Genoveva Naseto Formaggio - Bairro Dos Corregos	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	5.189,57	1.337,75	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
15 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Avenida Pompéia - Bairro Pompéia	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	2.035,44	524,75	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
16 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Avenida dos Cardeais - Bairro Pompéia	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	31.563,26	9.356,00	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
17 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Rua Bogotá - Bairro Paulicéia	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	6.008,35	1.548,45	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
18 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Rua Dr. Agamenor Frota, Rua Pedro Cobra e Av. Alcides Batista da Silva - Bairro Mário Dedini	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	36.347,62	9.368,80	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
19 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Rua Iracema Pereira e Rua Rosa Cruz - Bairro Dos Corregos	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	6.809,94	4.423,70	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
2 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Rua Coronel João Mendes, Rua Frei Henrique de Coimbra e Av. Profº Alberto Vollet Sachs - Bairro Nova América	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	26.268,40	17.072,95	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
20 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Rua Athaulfo Alves x Rua Monte Castelo - Bairro Verde	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	13.337,30	12.029,20	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
21 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Av. Marechal Castelo Branco x Rua Armando Pivelli - Jardim Primavera	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	5.242,32	5.360,35	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
22 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Av. Francisco Luiz Raseira - Bairro Água Branca	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	6.643,98	6.793,20	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
23 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Av. Padre Fernando Guarda x Av. Arcimedes Dutra - Bairro Santa Rosa	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	19.195,66	22.331,20	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
24 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Profº Leontino Ferreira de Albuquerque - Vale do Sol	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	15.591,44	15.850,00	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
35 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Rua Moacyr Cortês x Av. Laranjal Paulista - Bairro Campestre	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	14.182,32	14.364,80	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
26 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Av. Floravante Cenedese - Aliens	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	9.666,45	9.524,45	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
27 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Rotatória - Av. Jules Rimet x Av. Marechal Costa e Silva x Rua Alberto Corai - Vila Fátima	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	31.460,10	20.556,60	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
3 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Rua Vitorio Laerte Furtan x Av. Cristovão Colombo - Bairro Agodol	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	11.551,74	7.505,05	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
4 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Rua Varsóvia x Rua Sôfia - Bairro Campestre	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	7.394,20	2.578,65	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
5 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Rua Vianinha Pereira Uzieloux x Rua Carlos dos Negreiros x Av. Rio das Pedras x Rua Almirante Jesus Tomaz - Bairro Primavera	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	27.741,14	18.021,85	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
6 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Av. Branca de Azevedo - Bairro Santa Rosa	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	81.554,24	52.860,50	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
7 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Av. Engrº Alberto Morato Kratzenbul - Bairro Morato	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	11.915,86	7.746,00	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
8 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Av. Profº Antonio Sanches de Oliveira - Água Branca	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	8.589,00	5.581,66	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
9 - Melhoria da acessibilidade em passeio público na Av. Luiz Pereira Leite - Água Branca	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	19.297,61	12.535,20	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
0 - Melhoria da acessibilidade em passeio público (calçada) (Fundo de Trânsito)	execução	CO 27.18	96452.18	02/10/18	TATIANE	541.645,23	323.182,80	03/04/19	270 dias	29/12/19	EXECUÇÃO		
1 - Remodelação viária da acessibilidade na rotatória da Av. Corcovado x Rua José Blumer	concluido	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	42.427,68	29.740,21	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO		
10 - Remodelação viária da Av. Cristóvão Colombo x Rua Claudelís Ap. Nolasco	concluido	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	14.423,35	10.689,04	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO		
11 - Implantação de rotatória na Av. Cristóvão Colombo x Rua Dr. Vicente de Oliveira	concluido	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	50.009,79	41.133,34	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO		
12 - Implantação de acessibilidade de da Rua Luiz de Queiroz x Rua Saldanha Marinho	concluido	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	3.298,90	2.144,01	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO		
13 - Implantação de acessibilidade da Av. Cristóvão Colombo x Rua Sebastião Rodrigues Pinto	concluido	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	44.119,52	30.829,88	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO		
14 - Remodelação viária da ponte da Av. Dr. Antonio Mendes de Barros Filho	concluido	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	16.145,64	12.635,80	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO		
15 - Remodelação de rotatória na Rua Galia x Rua Bastos	concluido	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	16.929,06	12.570,35	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO		

Prefeitura do Município de Piracicaba

TOTAL= R\$ 93.889.391,23											
Obra	Etapa	Modalidade	Proc.	Abertura	Empresa	Valor PMP	Valor de Contrato	Ordem de Serviço	Prazo de Execução	Term Cont.	Andamento
16 - Implantação de acessibilidade e construção de passeios em paradas de ônibus	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	687.040,29	488.352,56	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	21.631,84	15.954,74	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	87.045,40	61.966,52	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	50.350,60	12.999,88	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO
2 - Remodelação viária da Av. Independência x Rua D. Eugênia	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	2.878,26	2.088,90	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	2.216,86	1.440,81	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	4.541,08	2.951,53	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	39.044,99	27.997,84	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO
6 - Remodelação viária da Av. Independência x Rua Cristiano Cleopáth	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	13.631,50	9.887,81	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	1.082,00	703,25	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	112.434,86	105.327,36	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	11.338,39	7.906,22	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO
9 - Remodelação viária da Rodovia Luz de Queiroz x ETE Piracicantim	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	1.220.590,01	877.319,06	11/02/19	180 dias	10/08/19	CONCLUIDO
	concluído	CO 30.18	128080.18	01/11/18	PONTUALI	1.006.720,83	1.006.720,83		180 dias		13/03 - COMPRAS - ARQUIVO
	licitação	CO 24.19	90461,19	23/09/19		4.423.721,62	4.423.721,62		180 dias		18/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		4.023.692,05	4.023.692,05		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
1 - Remodelação viária da Av. Jaime Pereira x Av. Dr. Paulo de Moraes	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		241.541,20	241.541,20		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		179.128,70	179.128,70		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
	concluído	TP 63.14	177338,14	19/12/14	DELTA	1.375.300,00	964.500,00		365 dias		CONCLUIDA
	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		40.246,94	40.246,94		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
4 - Remodelação viária da Av. Luis Ralph Benatti x Rua dos Cristais - B. Mário Dedini	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		71.040,49	71.040,49		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		76.572,73	76.572,73		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		124.842,92	124.842,92		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		91.836,21	91.836,21		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
8 - Remodelação viária da Av. dos Lavradores x Rua Quatã - Parque Piracicaba	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		23.249,83	23.249,83		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		31.320,78	31.320,78		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		144.794,06	144.794,06		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		21.125,01	21.125,01		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
12 - Remodelação viária da Av. Luis Pereira Leite x Rua Ana Leite de Campos - B. Água Branca	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		134.188,86	134.188,86		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11
	licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		22.787,09	22.787,09		365 dias		19/11 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projecion - Prazo Impugnação: 28/11

Prefeitura do Município de Piracicaba

TOTAL= RS 93.889.391,23											
Obra	Etapas	Modalidade	Proc.	Abertura	Empresa	Valor PMP	Valor de Contrato	Ordem de Serviço	Prazo de Execução	Térmo Cont.	Andamento
14 - Remodelação viária da Av. Taubaté x Av. Bolacatu - B. Perdizes	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		12.157,97	12.157,97		365 dias		1911 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projcon - Prazo Impugnação: 28/11
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		50.434,35	50.434,35		365 dias		1911 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projcon - Prazo Impugnação: 28/11
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		62.424,65	62.424,65		365 dias		1911 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projcon - Prazo Impugnação: 28/11
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		7.673,22	7.673,22		365 dias		1911 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projcon - Prazo Impugnação: 28/11
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		326.759,91	326.759,91		365 dias		1911 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projcon - Prazo Impugnação: 28/11
15 - Remodelação viária da Av. Taubaté x Rua José Ferraz Pacheco - B. Perdizes	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		32.688,87	32.688,87		365 dias		1911 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projcon - Prazo Impugnação: 28/11
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		1.395.110,48	1.395.110,48		365 dias		1911 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projcon - Prazo Impugnação: 28/11
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		83.450,87	83.450,87		365 dias		1911 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projcon - Prazo Impugnação: 28/11
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		183.688,25	183.688,25		365 dias		1911 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projcon - Prazo Impugnação: 28/11
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		502.194,06	502.194,06		365 dias		1911 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projcon - Prazo Impugnação: 28/11
16 - Remodelação viária da Av. Dois Côrregos x Rua Sebastião Santos de Oliveira - Piracicamirim	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		62.513,64	62.513,64		365 dias		1911 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projcon - Prazo Impugnação: 28/11
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19		101.922,96	101.922,96		365 dias		1911 - COMISSÃO DE LICITAÇÕES - Recurso Interposto Projcon - Prazo Impugnação: 28/11
	Licitação	CO 41.19	121557,19								PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19								PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19								PARA LICITAR
17 - Remodelação viária da Av. Riberão preto x Rua Caljurú - B. Pt. São Jorge	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
18 - Remodelação viária da Av. Thales Castanho de Andrade - B. Pt. dos Eucaliptos	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
19 - Remodelação viária da Av. Presidente Vargas x Rua Jane Conceição - B. Jaraguá	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
20 - Construção de pavimento rígido, passeios e acessibilidade em paradas de Ônibus	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
21 - Implantação de rampas de acessibilidade em diversas ruas do Município	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
22 - Implantação de redutor de velocidade (lombada)	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
23 - Implantação de faixas elevadas - diversas ruas e avenidas	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
24 - Construção de passeio	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
25 - Cantieiro de obras	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
Execução de Corredor de Ônibus na Rua Fernando Lopes - Paulicéia	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
Reforma do Terminal São Jorge	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR
	Licitação	CO 41.19	121557,19	11/10/19							PARA LICITAR