



Ao TCU - Tribunal de Contas da União.

PELA ISENÇÃO DA TARIFA DE PEDÁGIO PARA TODOS OS MORADORES DA LAPA

HISTÓRICO

O Pedágio da Lapa é um problema para o Paraná muito antes de ser instalada a praça. Lá em 2002 no final do governo, Jaime Lerner incluiu sem licitação no Contrato de Concessão 074/97 (trecho da BR 277 entre São Luiz do Purunã e Guarapuava e trecho da BR 373 entre Caetano e Relógio) o Termo Aditivo nº. 086/2002 o aditivo nº. 086/2002 incluindo no objeto do contrato o trecho de 42,9 Km entre Araucária e Lapa e 40,8 Km entre Lapa até Porto Amazonas, possibilitando a instalação de uma praça na Lapa dividindo a cidade ao meio. O fato de o ex-governador Jaime Lerner de não ter feito uma licitação fez com que ele respondesse criminalmente junto com demais réus em ação civil pública promovida pelo Ministério Público Federal por Improbidade Administrativa. Além disso, na própria lei 8.666-93 da Constituição Federal a concessão de rodovias federais sem licitação se torna crime, conforme portaria 649 de 2003 do Ministério dos Transportes onde contesta a ilegalidade da praça de pedágio da Caminhos do Paraná.

Ainda na política outro fato interessante é o envolvimento da concessionária Caminhos do Paraná em outra ação civil pública do Ministério Público na Operação Integração onde a 1ª Vara Federal de Curitiba determinou em acordo de leniência que a concessionário devolva aos cofres públicos o montante de 150 milhões de reais, tirados do povo paranaenses e dentre eles, muito lapeanos ao longo dos mais de 20 anos da concessão.

DOS POVOS TRADICIONAIS

Diante desta realidade apresentada é passando esta fase árdua do povo negro da Lapa. Tem se "a riqueza da congada tem por objetivo de despertar as

lembranças ancestrais de poder, beleza e riqueza do elemento negro em terras distantes, a terra dos antepassados, onde eram reis” (RAGGIO, 2018, p. 173). Cabe ressaltar a congada representada pelo povo negro, sendo seus parentes quilombolas, ou seja, há um vínculo com as Comunidades Quilombolas da Lapa, os traços das ancestralidades, da identidade, está na Lapa. “A Congada da Lapa é composta principalmente por integrantes da família Ferreira, que após a abolição da escravatura, ficaram nas terras do senhor Braga, antigo dono de escravos, na região de interior da cidade da Lapa, chamada de Feixo” (PINTO, 2015, p.16). Conforme se pode constatar através do grupo governamental criado no Paraná para estudos e análises das Comunidades Quilombolas (CRQ) o Grupo de Trabalho Clóvis Moura define “no município da Lapa, o GTCM registra o maior número de quilombolas do estado, distribuídos em três comunidades remanescentes de quilombos: Feixo, Restinga e Vila Esperança” (RAGGIO, 2018, p.151- apud CLÓVIS MOURA, 2010, s/p). Dada a relevância dos povos negros no Paraná, que fizeram e fazem parte da transformação social e da evolução histórica e socioeconômica do município da Lapa, sobre as mãos dos povos Quilombolas da Lapa. Em meados do final anos 90 e 2000 a transformação e a evolução isolaram as Comunidades Quilombolas do centro da Lapa, pois se estabeleceu uma praça de pedágio, da qual dividiu o município Lapeano. Atingindo diretamente os povos quilombolas, sendo estes grupos quilombolas, historicamente para sobreviver se mantiveram distantes nos refúgios das matas como forma de proteção e resistência. “O Território Quilombola da Restinga se localiza a aproximadamente 10 km da sede do município da Lapa, localizada ao Sul do Paraná, a 62 km de distância da capital do Estado, fazendo parte da Região Metropolitana de Curitiba [...] se localiza bem próxima do centro urbano de Mariental, hoje um distrito do município da Lapa, que se formou a partir do assentamento de imigrantes Alemães, em 1878, tendo atualmente uma população de aproximadamente 2.000 habitantes. Ao mesmo tempo, se localiza também próxima à sede do município da Lapa, que é um centro urbano razoavelmente desenvolvido, com cerca de 49.000 habitantes” (CIGOLINI; SILVA, 2018. p.109). E atualmente a Comunidade Quilombola Restinga, depende ativamente do acesso ao centro da Lapa, e é notório que se encontra toda vida a social dos povos quilombolas de forma geral como, as agências bancárias, farmácias, supermercados, ensino de educação superior e o mais agravante sobre o direito à vida a saúde pública, destaca se que a Unidade de Pronto Atendimento (UPA), Hospital Geral. Outrossim, e o acesso aos Poderes Executivo (prefeitura), Legislativo (câmara municipal), Judiciário (Fórum). Convém observar que para ter acesso a este centro é necessário utilizar uma única estrada que possui uma praça de pedágio. E que por ironia do destino encontra-se geograficamente ao lado da Comunidade Quilombola da Restinga, ou seja, para se compreender a 2 km da praça do pedágio é à entrada da comunidade. Relato da liderança, “Por vezes, a venda de produtos aqui produzidos é prejudicada. Comparando o valor do salário mínimo nacional com o valor da taxa tarifaria da concessionária dá para perceber a dificuldade de nosso povo, já tão carente. E pensar que os povos quilombolas na grande maioria dependem da cultura de subsistência e do trabalho formal para sustentar a famílias”. Dada à relevância a educação um exemplo é o Centro Estadual de

Educação Profissional Agrícola da Lapa, também está incluído na passagem pedagiada. O que leva a comunidade quilombola a repensar a educação de formação técnica para os jovens das Comunidades Quilombolas da Lapa. Ressalta-se que geograficamente e historicamente a região da Lapa é privilegiada com 3 (três) comunidades tradicionais quilombolas certificadas pela Fundação Cultural Palmares desde 2006.

DA POPULAÇÃO DA REGIÃO DA MARIENTAL

O problema para a população da Mariental não é muito diferente dos povos tradicionais. A histórica comunidade, que nada mais é que um pedaço da Alemanha há 60 km de Curitiba, fundada em 1878 por alemães vindos da região do Rio Volga, na Rússia, onde tiveram uma breve passagem e de lá vieram para o Brasil, mais precisamente na Lapa na Colônia Mariental, que significa Vale de Maria, e na Colônia Johannesdorf e em Palmeira na Colônia Witmarsun, gerando muitas riquezas nas produções agrícolas em nosso estado. Além da história e o significado que essa colônia tem é o enfrentamento diário que os moradores passam em relação ao pedágio, pois mercados, padarias, unidade de saúde 24h para urgência e emergência, farmácias e todos os serviços que uma cidade média do tamanho da Lapa oferece são travados para esta população. Existe isenção para alguns veículos de proprietários que comprovem ser moradores da região, porém de uma maneira limitada que não seja suficiente. Quando os mais de 6 mil moradores da região da Mariental precisam acessar políticas públicas da sede do município a praça de pedágio da Lapa viola o Direito a Vida dessas pessoas, pois elas são limitadas a acessar a cidade. Um grande exemplo é deste período de pandemia que estamos vivendo, o único hospital de campanha e o único hospital da cidade ficam pra lá da cancela de pedágio, o que significa que esses moradores são privados de acessar o próprio hospital para tratamentos de saúde.

NO TURISMO E DESENVOLVIMENTO ECONOMICO

A Lapa é uma cidade conhecida por sua história relacionada ao Tropeirismo e que em 1894 foi palco da Revolução Federalista mais conhecida como O Cerco da Lapa, evento que consolidou a República do Brasil. Possui o Parque do Monge, Museus, restaurantes típicos e possui o maior conjunto histórico do Paraná Tombado pelo Iphan e diversos eventos culturais o ano todo. A praça de pedágio da Lapa prejudica muito o setor, principalmente aquele turista diário que viria fazer uma visita na Lapa, por ser próximo a capital e o pedágio acaba atrapalhando e tirando a Lapa da lista de opções. Outro fator importante é na indústria e comércio, os lojistas do centro da cidade precisam pagar pedágio para entregar suas vendas para moradores da região quilombola e de Mariental. As indústrias também repensam a instalação de empresa na Lapa pelo alto custo que traria o pedágio no meio do caminho. Em conversa com o cidadão Adriano Stica proprietário da empresa de transporte Ultras, ele conta que a empresa deixa em torno de 12 mil reais mensais apenas na praça de pedágio da Lapa.

DOS MORADORES EM GERAL

Pela proximidade com a capital a Lapa acaba sendo uma cidade dormitória para muita gente. A alta tarifa afeta diariamente esta população que precisa da capital ou de outros municípios da região metropolitana para trabalhar ou estudar fazendo com o que aumente os gastos com transportes até a capital. A localização atual da praça de pedágio além de cortar a cidade no meio, o custo de vida dos lapeanos se tornou mais alto, pois para trabalhar, estudar ou consumir todos os serviços que a grande Curitiba oferece, traz um custo altíssimo para a população devido à alta tarifa deste pedágio.

SOLICITAÇÃO DE NÓS LAPEANOS

- GARANTIA DA ISENÇÃO DA TARIFA PARA TODOS OS LAPEANOS, o que é direito constitucional de ir e vir e a vida, para que se garanta o livre trânsito dentro do município e que toda a população tenha acesso a todas as políticas públicas oferecidas pelo estado no perímetro urbano da Lapa.
- Garantir os direitos das comunidades quilombolas da Restinga, Feixo e Vila Esperança, lindeiras à BR 476, região da Mariental.
- Imediata duplicação BR 476.
- Ser responsabilidade do pedágio as marginais pavimentadas de todos os perímetros urbanos da BR 476
- Garantir entradas viáveis e seguras em todas as interseções- saídas para a BR 476 e PR 427.
- Garantir a pavimentação das ruas paralelas e secundárias a todo o trecho concessionado, principalmente na região urbana da Lapa e da Mariental.
- Fazer acostamentos seguros em toda a PR 427.
- Trevo - entrada da cidade: garantir que o PAINEL do POTY LAZAROTTO, seja mantido onde está e seja restaurado, de acordo com normas do espólio de Poty. O trevo de entrada da Lapa (primeiro trevo vindo de Curitiba) deverá ser readequado de acordo com as normas do Patrimônio Histórico Estadual. Para a saída da estrada que liga à Potencial - Parque Industrial, deverá ser feita uma outra ligação até a BR 476 - com saída próxima ao Sanatório São Sebastião (há total possibilidade de isto acontecer). Com isto, se reduz o tráfego de caminhões na entrada da cidade e via urbana. Não fazer, em hipótese alguma, viaduto na entrada da cidade, primeiro trevo, o que descaracterizaria a cidade, tão tradicional e histórica.
- Que a duplicação da BR 476, entre o primeiro trevo da cidade e o pedágio, respeite as normas ambientais vigentes, mormente a ESCARPA DEVONIANA. A Escarpa Devoniana faz parte da paisagem de chegada à cidade, com a Serrinha da Santa, onde fica a Curva da Santa. A duplicação não pode alterar esta paisagem e está serra.



MOVIMENTO LAPA CONTRA O PEDÁGIO

Amanda Dalabona

Edson Luiz Schaphauser de Almeida

Bruno Bux

Carlos Eduardo da Cruz

Carolina Nizer

Adriano Stica