

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS**

**FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**

**BACHARELADO EM GESTÃO PÚBLICA**

**Wanessa Quirino Ramos**

**Política de Transporte Público de Belo Horizonte: o  
BRT/MOVE como alternativa**

Belo Horizonte

2014

**Wanessa Quirino Ramos**

**Política de Transporte Público de Belo Horizonte: o BRT/MOVE  
como alternativa**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Gestão Pública.

Orientadora: Márcia Miranda Soares

Belo Horizonte

2014

**Wanessa Quirino Ramos**

**Política de Transporte Público de Belo Horizonte: o BRT/MOVE  
como alternativa**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da  
Universidade Federal de Minas Gerais, como  
requisito parcial à obtenção do título de  
Bacharel em Gestão Pública.

---

Márcia Miranda Soares (Orientadora) – UFMG/DCP

---

José Angelo Machado– UFMG/DCP

Belo Horizonte, 04/06/2014

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a DEUS por permitir mais uma etapa cumprida com sucesso.

Agradeço ao Claudio, meu companheiro de todas as horas, meu amigo, confidente, meu maior incentivador, redator, conferente, pesquisador, psicólogo e tantas outras funções que assumiu para me ajudar a ultrapassar mais esta fase da minha vida.

Agradeço a minha mãezinha, meus irmãos e cunhados (as) pela paciência e pela torcida de que tudo iria acabar bem. Agradeço ao meu pai que mesmo ausente colaborou com a lembrança de seu incentivo e apoio ao meu estudo.

Agradeço à professora Márcia Miranda, pela orientação, apoio e confiança. A todos os professores do curso que se dedicaram a me transmitir um pouco de seus conhecimentos.

A todos que direta ou indiretamente contribuíram para a minha vitória.

## Resumo

Esta monografia, por meio de pesquisa documental e revisão bibliográfica, objetiva demonstrar a importância de políticas públicas que visem a melhoria do transporte público e quais as consequências das transformações em um sistema já existente. O foco dessa pesquisa visa analisar a implantação do BRT/Move na cidade de Belo Horizonte. Essas modificações tornam possíveis as seguintes indagações: quais foram os fatores relevantes que levaram os gestores públicos a optarem por este tipo de sistema e não por outros, considerados mais eficientes e modernos pela população? Ainda, quais as consequências dessa escolha para a acessibilidade dos cidadãos da Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH? Diante dessas perguntas será possível concluir que todas as modificações ocorridas na rede de transporte coletivo de Belo Horizonte, incluindo também a região metropolitana, após estarem completamente implantadas, poderão trazer para os cidadãos uma melhor acessibilidade a bens e serviços, escolas, saúde, lazer, trabalho e outros, contribuindo assim para uma melhor qualidade de vida a todos.

Palavras-Chave: acessibilidade, mobilidade, transporte público, políticas públicas, BRT/Move.

## Resumen

Esta monografía, por medio de investigación documental y revisión bibliográfica, intenta demostrar la importancia de las políticas públicas que visen la mejoría del transporte público y cuales son las consecuencias de las transformaciones en un sistema ya existente. El enfoque de esa investigación intenta analizar la implantación del BRT/Move en la ciudad de Belo Horizonte. Esas modificaciones tornan posibles las siguientes indagaciones: ¿cuales fueron los elementos relevantes que llevaron los gestores públicos a optaren por este modelo de sistema y no por otros, considerado más eficientes y modernos por la población? ¿Cuales las consecuencias de esa elección para la accesibilidad de los ciudadanos de la Región Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH? Delante de esas preguntas será posible concluir que todas las modificaciones ocurridas en el transporte público de Belo Horizonte, incluyendo también la región metropolitana, después de estar completamente implantadas, podrán traer para los ciudadanos una mejor accesibilidad a los bienes y servicios, escuelas, salud, ocio, trabajo y otros, colaborando para una mejor calidad de vida de todos.

Palabras llaves: accesibilidad, movilidad, transporte público, políticas públicas, BRT/Move.

## LISTA DE SIGLAS

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos

BTRAN – Batalhão de Transito da Polícia Militar de Minas Gerais

BHBUS - Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte

BHTRANS – Empresa de Transporte e Transito de Belo Horizonte

BRT - - Bus Rapid Transit – Transporte rápido por ônibus

CCT – Câmara de Compensação Tarifária

COCBUS – Controle Operacional Centralizado de Ônibus

DBO – Departamento de Bondes e Ônibus

DER-MG – Departamento Estadual de Estrada de Rodagem de Minas Gerais

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos

FEBEM - Fundação Estadual de Bem Estar do Menor

METROBEL – Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PACE – Projeto da Área Central

PLAMBEL - Plano Metropolitano de Belo Horizonte

POP – Programa Ordinário de Pavimentação

PROBAIRROS – Projeto de Áreas de Bairros

PROBUS - Programa de Reestruturação do Transporte Coletivo por Ônibus da RMBH

PROVISUAL – Projeto de Informação e Comunicação visual

RFFSA – Rede Ferroviária Federal

RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte

SETRANSP – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte

SMT – Superintendência Municipal de Transporte de Belo Horizonte

SNTU – Sistema Nacional de Transportes Urbanos

SUDECAP – Superintendência de Desenvolvimento da Capital

SUDECOM – Superintendência de Desenvolvimento de Contagem

TERBEL – Terminal Rodoviário de Passageiros de Belo Horizonte

TRANSMETRO – Transportes Metropolitanos

VLT – Veículo Leve sobre Trilhos



## Sumário

Introdução .....	10
<u>Capítulo I</u> .....	14
1 O Transporte Público no Brasil .....	14
1.1 Transporte coletivo e acessibilidade.....	14
1.2 Trajetória do transporte público no Brasil.....	20
<u>Capítulo II</u> .....	22
2 O transporte público em Belo Horizonte.....	22
2.1 Como tudo começou.....	22
2.2 A estadualização do transporte coletivo.....	26
2.3 A municipalização do transporte coletivo .....	33
Capítulo III.....	44
3 O BRT/Move.....	44
Considerações finais.....	50
Referências Bibliográficas .....	53

## Introdução

No momento em que o Brasil se coloca a disposição para sediar eventos mundiais, é esperado por parte da comunidade internacional, e nacional, que tenha uma boa estrutura de mobilidade urbana para atender os visitantes e a sua população. Para isso, deverá dispor de uma rede de serviços públicos eficientes, transportes coletivos que atendam a demanda interna e externa e contar com uma gestão ágil para solucionar possíveis problemas no percurso, dando, a toda população, respostas rápidas e eficientes para suas demandas.

Na dinâmica das grandes cidades, a importância dos meios de transportes públicos nos deslocamentos de pessoas e bens (mercadorias) fica evidente na estruturação dos espaços intra-urbanos<sup>1</sup>.

A interação entre acessibilidade e transporte público fica evidente nas palavras de Barat, quando diz que:

O transporte público tem importância decisiva no condicionamento do uso do solo nas áreas metropolitanas: a acessibilidade. Por acessibilidade entende-se a disponibilidade de infra-estrutura viária e sistemas operacionais adequados à circulação de bens e pessoas. É da maior importância a garantia de mobilidade e facilidade de contatos que o sistema de transporte possa proporcionar ao habitante urbano em geral, pois um dos mais relevantes propósitos das concentrações urbanas é justamente o de facilitar contatos e aproximar atividade (BARAT, 1975: 13-14)

Para Villaça, “as condições de transporte aparecem como fator decisivo na estruturação do espaço urbano” e segue afirmando que:

O espaço intra-urbano é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja como portador da

---

<sup>1</sup> O termo intra-urbano neste trabalho é baseado em Villaça (1998) e será utilizado para estudo de parte da estrutura da cidade de Belo Horizonte, nesta perspectiva de análise aqui apresentada, o intra-urbano não poderá ser compreendido sem a apreensão de sua relação com a totalidade que o extrapola, pois estamos no centro de uma região metropolitana.

mercadoria força de trabalho, deslocamento casa/trabalho - seja como consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa/compras, casa/escola, casa/ laser, etc. ... (VILLAÇA, 1998:20)

Porém o que se tem observado é que as grandes cidades brasileiras, principalmente as capitais, apresentam grande dificuldade de atender adequadamente suas demandas por transporte coletivo. Os usuários ficam expostos a vários problemas que geram limitações e desconfortos nos deslocamentos das diversas áreas do espaço intra-urbano e que se reflete de forma negativa na qualidade de vida dos cidadãos.

Esta ineficiência vivenciada diariamente pela população tem motivado várias manifestações e pressões para solução dos problemas. O estopim de várias manifestações ocorridas em junho 2013 foi o aumento das tarifas do transporte público. O movimento Passe Livre<sup>2</sup> reivindicava um transporte público de qualidade e mais barato, exigindo uma maior transparência no processo, eficiência no serviço e melhorias na mobilidade urbana entre outras reivindicações. O que começou como um simples protesto contra o aumento de passagens de ônibus, tomou proporções gigantescas levando milhares de pessoas para as ruas em protesto em diversas cidades e nas grandes capitais brasileiras.

Este trabalho busca descrever como uma mudança na estrutura de gestão de transporte público interfere na mobilidade urbana do cidadão do município de Belo Horizonte. Procura destacar a importância social, política e econômica de uma boa acessibilidade da população a espaços de lazer, cultura e de trabalho e, como o gestor público, ao escolher uma política de transporte coletivo pode determinar o acesso da população a estes espaços ou não, afetando a vida da cidade como um todo.

---

<sup>2</sup> - O Movimento Passe Livre (MPL) é um movimento social autônomo, apartidário, horizontal e independente, que luta por um transporte público de verdade, de baixo custo, gratuito para um conjunto da população e fora da iniciativa privada

Será apresentada a implementação de uma política pública específica, o sistema de transporte coletivo BRT/Move<sup>3</sup> na cidade de Belo Horizonte, que coloca em evidência a escolha sobre qual sistema de transporte público pode ou deve ser adotado em uma cidade como Belo Horizonte. Cabe indagar, quais foram os fatores relevantes que levaram os gestores públicos a optarem por este tipo de sistema e não por outros, considerados mais eficientes e modernos pela população, e ainda, fazer algumas considerações sobre possíveis impactos de sua implantação.

Este trabalho concentra-se na cidade de Belo Horizonte, cuja relevância está em sua rede singular, embora tenha um padrão reconhecível em outras cidades e no fato de ser uma das mais importantes regiões metropolitanas do Brasil, deslocando os usuários neste espaço intra-urbano em busca de trabalho, educação, saúde, lazer e outros serviços. Desta forma, este caso é importante pelo que tem de singular e também pelo que compartilha, em termos de problemas e busca de soluções, com outros grandes centros urbanos brasileiros.

O trabalho é composto de três capítulos, além dessa introdução. No primeiro capítulo será apresentado um retrospecto da trajetória do sistema de transporte coletivo por ônibus. A partir da revisão bibliográfica que destaca a importância da acessibilidade e da possibilidade da realização de deslocamentos na organização dos espaços intra-urbanos, legislações e publicações oficiais, apresenta-se um panorama sobre a forma que Belo Horizonte adotou para gerir seu sistema de transporte coletivo. Apresentar-se-á a evolução histórica do transporte público na capital, buscando a compreensão do atual sistema de transporte coletivo que hoje é gerenciado pela Empresa de Transporte e trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS, responsável pela implementação da política pública aqui apresentada.

---

<sup>3</sup> - Em vez de sigla ou de um nome descritivo, a opção da BHTRANS foi por uma marca que identificasse os atributos do sistema. Chegou-se assim ao nome MOVE, valorizando o ato de você se movimentar de um ponto a outro, de ir em frente, com uma marca que tem legibilidade, fácil grafia e originalidade. O nome, identificado também por um M, reforça o conceito de integração que o MOVE vai trazer para diversas regiões da cidade. O slogan é “MOVE: você e a cidade” dando uma ideia do indivíduo e, ao mesmo tempo, do coletivo”. Fonte: < <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/MOVE> > acessado em 07/05/2014

Será apresentada a criação da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte - BHTRANS, em 1991, em decorrência da municipalização do transporte coletivo pela Constituição Federal de 1988, que gerencia o sistema de transporte público na cidade de Belo Horizonte até os dias de hoje, e que é responsável pela implementação da política pública aqui apresentada.

No segundo capítulo será descrito, a política pública do sistema de transporte coletivo BRT/Move da cidade de Belo Horizonte. Serão analisados, alguns desafios que se colocam para um melhor desempenho do sistema e suas expectativas para o futuro.

No terceiro e último capítulo serão feitas as considerações finais, uma reflexão crítica sobre a política apresentada, o “novo” sistema de transporte público coletivo por ônibus, sua adequação às demandas da sociedade, seus benefícios e suas limitações. Sugestões para uma possível continuidade do trabalho será feita, visto que o assunto é novidade e de grande relevância.

## Capítulo I

### 1 O Transporte Público no Brasil

#### 1.1 Transporte coletivo e acessibilidade

No mundo contemporâneo, as cidades se transformam em centros decisivos da atividade econômica e de residências das populações. A ocupação desordenada e sem nenhum planejamento do espaço urbano têm gerado diferentes oportunidades para os grupos populacionais. Na dinâmica das cidades, o sistema de transporte apresenta-se como bem de consumo coletivo básico para a maioria da população, interferindo diretamente no funcionamento desta, visto que possibilita deslocamentos do cidadão no espaço urbano e interfere na estruturação da cidade. Esta importância pode ser verificada nas palavras de Villaça:

As condições de deslocamento do ser humano, associados a um ponto do território urbano, predominarão sobre a disponibilidade de infraestruturas desse mesmo ponto. A acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infraestrutura, na pior das hipóteses, mesmo não havendo infraestrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível – por meio do deslocamento diário das pessoas – a um contexto urbano e a um conjunto de atividades urbanas... E isso exige um sistema de transporte de passageiros. A recíproca não é verdadeira. (VILLAÇA, 1998:23)

A garantia do direito à mobilidade é de responsabilidade do Estado, onde o governo gerencia diretamente ou transfere à iniciativa privada, sob a forma de concessão com o poder público. A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 determina que o transporte público deve ser de responsabilidade do Município:

**Art. 30.** Compete aos Municípios:

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; (CF/88)

A Lei nº 12587 de 03/01/12 que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana define as atribuições de cada esfera de governo:

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V – (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; (Lei 12587 cap.V Das Atribuições 2012)

Para alguns autores, a fragmentação da gestão do sistema de transporte coletivo gera ineficiência, o sistema de transporte público deve ser pensado de forma ampla abrangendo todos os municípios das regiões metropolitanas. Com uma gestão unificada



e um planejamento estratégico, é possível que as demandas da população sejam atendidas de forma a propiciar aos usuários do transporte coletivo mais conforto e segurança.

Hoje em Belo Horizonte temos três estruturas de gestão, o sistema municipal, com a Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte - BHTRANS, o sistema metropolitano estadual, com o Departamento de Estrada e Rodagem de Minas Gerais - DER, e o metrô, gerenciado pelo Governo Federal através da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU.

#### Segundo Barat:

A intervenção governamental através do planejamento permite, na verdade, antecipar os impactos de sistemas planejados de transporte público sobre a expansão metropolitana. Tais impactos seriam, com efeito, os seguintes:

- modificações nas condições de acessibilidade, acarretando impactos sobre a distribuição espacial das atividades urbanas (localização de residências, comércio, indústrias, centro de armazenagem e distribuição);

- investimentos em transporte público, exercendo influência sobre a mobilidade, oportunidades de emprego, acesso a escolas, etc., dos diferentes grupos socioeconômicos, principalmente dos contingentes populacionais com níveis mais baixos de renda;

- diferentes tecnologias de transporte público, acarretando impactos sobre a qualidade de vida urbana e o meio ambiente. (BARAT, 1975 : 17)

Áreas urbanas são, em maior ou menor grau, valorizadas devido às possibilidades de acesso. A questão da acessibilidade é destacada nas afirmações de Santos:

Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão, depende da sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço), independente da sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação,

até mesmo o mesmo salário, têm valores diferentes segundo o lugar em que vivem. As oportunidades não são as mesmas. (SANTOS, 1987:81)

As políticas públicas devem ser pensadas de forma a procurar reduzir as desigualdades em termos de serviços essenciais, estarem sintonizadas para tentar cobrir os diferentes aspectos da realidade, todos interligados, como habitação, emprego, lazer, oferta de bens e serviços, educação, saúde, alimentação e locomoção. Portanto, políticas públicas urbanas para o transporte tornam-se de grande importância para propiciar a população a utilização destes bens e serviços, já que eles pressupõem condições de locomoção para sua satisfação.

Com isso podemos analisar um dos aspectos sociais que uma rede de transporte pode apresentar no que tange as possibilidades do cidadão ter maiores ou menores oportunidades de conseguir um trabalho. Os transportes interferem diretamente na carga total do trabalho, afetando o chamado “tempo de indisponibilidade”<sup>4</sup>. Um cidadão que tem melhores condições de acessibilidade, pela utilização do transporte coletivo público, levando a menores tempos de percurso casa-trabalho, e, na maioria dos casos, menores custos com transportes, terá melhor condição de integrar-se ao mercado de trabalho, fato que pode ser confirmado em vários anúncios de empregos. Este cidadão terá maior acesso à saúde, esporte, lazer, cultura, convivência familiar, e outros benefícios advindos de uma boa mobilidade urbana. Por esses e outros motivos, as políticas públicas de transporte devem estar integradas à melhoria das condições básicas de vida de todas as classes sociais.

A configuração da rede de transporte coletivo público pode melhorar a acessibilidade de pessoas a várias áreas do espaço intra-urbano, e conseqüentemente, sua influência na estruturação destes espaços, além da valorização do uso da terra. Villaça menciona este fato:

---

<sup>4</sup> “tempo de indisponibilidade” é o tempo que o trabalhador gasta para se locomover da residência para o trabalho e vice-versa e que se agrega ao tempo gasto no trabalho propriamente dito.

O primeiro efeito que uma via regional ou terminal de transporte urbano provoca nos terrenos adjacentes é a melhoria de sua acessibilidade e da sua valorização. Em virtude do aumento da acessibilidade, em última instância, ao seus eventuais ocupantes, seus valores se alterarão e seus proprietários embolsarão essa valorização. (VILLAÇA, 1998:80)

As funções básicas do transporte nas palavras de Barat são:

as de integrar as áreas urbanas e metropolitanas, não somente do ponto de vista espacial, mas também no que diz respeito aos diferentes aspectos das atividades urbanas (econômicas sociais, residenciais e recreativas), e a de permitir a consolidação de mercados para os fatores de produção. Neste sentido, os deslocamentos pendulares diários da força de trabalho – residência-trabalho-residência -, que constituem o grosso das viagens nas áreas metropolitanas, são condicionados largamente pelos padrões de uso do solo, mas também podem exercer influência sobre os mesmos e, conseqüentemente, sobre o desenvolvimento metropolitano futuro, na medida em que a existência do transporte precede e influencia a escolha dos locais de residência por parte dos habitantes da metrópole. (BARAT, 1975:36)

Barat continua afirmando,

Um sistema de transporte público eficiente é aquele que oferece os usuários serviços integrados e com alternativas de frequência nas diversas etapas de uma viagem urbana, suburbana ou interurbana no âmbito de área metropolitana. (BARAT, 1975:37)

Destacando também a importância do transporte coletivo, Alves afirma:

O transporte coletivo urbano como elemento indutor do desenvolvimento econômico social de uma sociedade é exigido em todas as suas fases, seja como insumo de produção, seja como produto de consumo imediato e, notadamente, como elemento de função social ao promover a integração espacial das atividades humanas que se processam no meio físico urbano (ALVES, 1995:2)

## 1.2 Trajetória do transporte público no Brasil

Foi no início do século XX que, em quase todas as grandes cidades do Brasil foram implantados sistemas de bondes elétricos. Este sistema, como também as ferrovias, foi consequência de interesses de capitais estrangeiros, especialmente norte-americanos, ingleses e canadenses, que viam na exploração desses sistemas boas perspectivas de rentabilidade e também atuaram no mercado imobiliário, comprando e loteando terras por onde passariam suas linhas de bonde e, dessa forma, fazendo o transporte atuar como indutor do crescimento urbano. (GOUVÊA, 1992:55 apud STIEL, 1984)

Os ônibus tipo “jardineira” começaram a circular pelas cidades brasileiras sem nenhum planejamento e sem controle pelo poder público, logo após a I Guerra Mundial. Os itinerários dos ônibus e dos bondes se superpunham, o que comprometia a viabilidade dos bondes. Após a II Guerra Mundial, foi introduzido o trólebus no Brasil, modalidade de transporte que se expandiu por diversas capitais e cidades de porte médio, inclusive Belo Horizonte. (GOUVÊA, 1992: 56-57)

O golpe mortal nos sistemas de transporte coletivo até então existentes foi o despontar da indústria automobilística, na década de 50, que trazia a ideia de que os automóveis seriam a solução, seria o substituto do transporte coletivo. Em consequência desse pensamento, todas as atenções voltaram-se para este meio de transporte e a maior parte dos recursos públicos disponíveis foram nele aplicados, levando à completa extinção do sistema dos bondes, à decadência dos trólebus e à estagnação dos ônibus movidos à diesel.(GOUVÊA, 1992:57)

O aumento do uso dos automóveis nas grandes cidades levou ao aumento dos congestionamentos, interferindo na circulação do transporte público. Esta intensificação de uso foi por várias vezes incentivadas pelo poder público, em detrimento do transporte público, com adoção de políticas que priorizavam o transporte individual em detrimento do transporte coletivo, como a isenção de impostos e longos prazos de financiamento, o que levou as grandes cidades brasileiras a um círculo vicioso, conforme a Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP:

com o aumento do tráfego, o transporte público torna-se mais lento e menos confiável, reduzindo sua demanda e sua receita. São necessários mais veículos pra prestar o mesmo serviço e os custos aumentam. Os usuários cativos do transporte público são prejudicados e usuários potenciais são desestimulados. Aqueles que podem transferem-se para o transporte particular, aumentando o congestionamento e alimentando o círculo vicioso. (ANTP, 1997:18)

Torna-se clara, na estruturação de espaço intra-urbano, a importância dos meios de transportes coletivos e dos deslocamentos de pessoas e mercadorias. Segundo Peixoto:

O transporte coletivo urbano deixa de ser uma questão exclusivamente técnica e passa para uma questão também de âmbito social, econômico e político, fruto da sociedade capitalista atual, repleta de contradições sociais que se revelam no acesso diferenciado dos indivíduos aos bens e serviços urbanos de uso individual e coletivo. A mobilidade dos cidadãos no espaço urbano está diretamente relacionada a estas questões sociais: As pessoas ou grupos de nível social elevado possuem alta acessibilidade, enquanto as populações pobres, devido à sua baixa renda, às grandes distâncias a serem percorridas de casa para o trabalho e às dificuldades de locomoção, apresentam uma acessibilidade baixa. (PEIXOTO, 2001:140)

## Capítulo II

### 2 O transporte público em Belo Horizonte

#### 2.1 Como tudo começou

Belo Horizonte foi inaugurada em 1897 e em 1902 já contava com um sistema de transporte público estruturado em bondes elétricos. Foram aproveitados os trilhos do extinto ramal férreo urbano, que havia atendido os primeiros passageiros da cidade, embora de forma precária.

Entre 1902 a 1912 o poder público forneceu o transporte coletivo, considerado como serviço público, “já que o capital era incapaz de produzir as condições necessárias a sua própria existência” (Belo Horizonte, 1981). Isso significa que o planejamento dos serviços eram pensados segundo as necessidades da população e do desenvolvimento da cidade.

Em 1906, instituiu-se o transbordo, uma espécie de baldeação sem cobrança de nova passagem, no serviço de bondes. Segundo Penna:

Na impossibilidade de estender determinadas linhas, a prefeitura estabelece os cartões de transferência para permitir que o passageiro de uma linha pudesse completar o seu deslocamento através de uma outra, pagando uma única tarifa; fornecidos pelos condutores, esses cartões eram considerados intransferíveis. (PENNA, 1997:94)

Em 1911, a prefeitura colocou a operação dos bondes em concorrência pública, e em 1912 foi estabelecido um contrato de arrendamento por 53 anos. A iniciativa privada ampliou consideravelmente a oferta de transporte coletivo, contando com uma frota de 50 veículos em Belo Horizonte na década de 30. (STIEL, 1984)

De 1912 a 1949 o Poder Público transferiu a prestação de serviços para o setor privado, assim, o transporte coletivo passou a ser considerado como de utilidade pública.

Em 1922, iniciou-se o serviço regular de auto-ônibus<sup>5</sup>, antecessor dos serviços de ônibus dos dias atuais.

De 1950 a 1969 o poder público e o setor privado operacionalizavam o sistema conjuntamente. Conforme afirmou Mauricio Campos, prefeito da cidade de Belo Horizonte de 1979 a 1982, estabeleceu-se naquele período “o dualismo de serviço público e serviço de utilidade pública”. (Belo Horizonte, 1981).

A prefeitura reassumiu o controle da rede de transporte em 1949, instituindo o Departamento de Bondes e Ônibus – DBO, e começou a substituir os bondes pelos ônibus a diesel. Iniciou-se a decadência do sistema de transporte dos bondes, que entre 1963 a 1965 foi totalmente desativado. A partir dos anos 50, o trólebus era visto como mais moderno, mais flexível, por ser um sistema sobre pneus, mais silencioso, econômico e menos poluente que os ônibus a diesel. Ele foi implantado na cidade em 1953, com bastante sucesso. Sua frota aumentou vertiginosamente, contando com 50 veículos trólebus em 1956. Porém, a falta de uma política de manutenção para uma frota totalmente importada, levou o sistema à decadência e, em 1969, os trólebus deixaram de circular em Belo Horizonte.

Vários foram os motivos que levaram a extinção dos sistemas de transporte de bondes e trólebus em Belo Horizonte e, um dos mais relevantes, foi a concorrência com os veículos a diesel e o custo. Gouvêa alerta para:

A forma, pois, de tratar a questão dos transportes públicos em Belo Horizonte variou, ao longo dos anos, ao sabor das necessidades e contingências políticas, econômicas, sociais e culturais de cada momento histórico. (GOUVÊA, 1992:81)

Nesta época pode-se verificar que as políticas públicas de transporte não seguiam nenhum planejamento a longo prazo, elaborados previamente com objetivos definidos,

---

<sup>5</sup> auto-ônibus - veículo automóvel provido de rodas duplas no eixo traseiro, com acesso livre pelas laterais e lotação mínima de 21 passageiros (Omnibus, 1996).

apenas eram tomadas decisões de acordo com problemas que necessitavam de soluções imediatas.

No final dos anos 60, o transporte coletivo passou a ser exclusivamente explorado pelo setor privado, sob o regime de serviço de utilidade pública, perdendo a característica de essencialidade, passando os serviços a serem prestados segundo conveniências ditadas pela regra da exploração, nem sempre adequadas às necessidades dos usuários (Belo Horizonte, 1981).

No final de 1971, logo após a criação da Superintendência Municipal de Transportes - SMT, deu-se início e incentivo a vários estudos sobre a Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH. A Escola de Governo, Fundação João Pinheiro passou a elaborar o Plano Metropolitano de Belo Horizonte- PLAMBEL, que foi de fundamental importância para compreender a necessidade de se redefinir atribuições e competências para que fosse possível obter melhor desempenho do conjunto, já que o sistema contava com uma diversidade de órgãos que lidavam com o problema dos transportes naquela época. (PLAMBEL, 1974).

Nessa época, no nível federal, atuavam o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, e a Rede Ferroviária Federal - RFFSA. Ao DNER cabia o planejamento, a execução e a manutenção de segmentos rodoviários de transposição da RMBH e de anéis de interligação de rodovias federais, bem como o planejamento e a construção de vias expressas metropolitanas. À RFFSA cabia o planejamento e a execução do transporte ferroviário, não se fazendo distinção quanto ao tratamento do transporte urbano de passageiros. (GOUVÊA, 1992:85)

No nível estadual, atuavam na região o PLAMBEL, com o planejamento metropolitano; o Departamento Estadual de Estrada de Rodagem de Minas Gerais - DER-MG, com o planejamento, execução e manutenção das rodovias estaduais, gerenciamento das linhas intermunicipais, regulamentação e fiscalização do transporte intermunicipal; o Terminal Rodoviário de Passageiros de Belo Horizonte - TERBEL; o Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, regulamentando os aspectos administrativos e operacionais das vias urbanas, incluindo a sinalização semafórica e horizontal, definição dos planos de



circulação, fixação dos itinerários das linhas de ônibus e regulamentação das áreas, pontos de ônibus e taxis, carga e descarga de mercadorias e para estacionamento de veículos. O policiamento do trânsito era de competência do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar de Minas Gerais – BTRAN e, quem operava o sistema de estacionamento rotativo era a Fundação Estadual de Bem Estar do Menor - FEBEM.

No nível municipal, a Superintendência Municipal de Transporte de Belo Horizonte - SMT era responsável pela coordenação e fiscalização das linhas de ônibus municipais de Belo Horizonte e pela concessão dos serviços às empresas privadas. A Superintendência de Desenvolvimento da Capital - SUDECAP, e a Superintendência de Desenvolvimento de Contagem – SUDECOM, respondiam pelo planejamento e pela execução de obras no sistema viário. (GOUVÊA, 1992:86)

Neste ambiente, onde os diversos órgãos competiam e sobrepunham-se em suas competências, o PLAMBEL divulgou vários estudos e elaborou o que ficou conhecido como o Plano Metropolitano de Transportes, onde as propostas privilegiavam o transporte coletivo em detrimento ao uso do veículo particular, buscando “resguardar a qualidade do meio urbano, mantendo-a na justa escala do homem” (PLAMBEL, 1974)

O plano propunha ações articuladas que estabelecessem uma adequada transição do que já existia para o quadro proposto, que não se resumia a soluções imediatas. (GOUVÊA, 1992:90)

Assim, a ideia da criação de um órgão capaz de tratar sistematicamente as questões de transporte e trânsito na região de Belo Horizonte foi surgindo e ganhando força. Havia uma grande valorização do transporte coletivo por parte da população que reivindicava melhorias através de protestos espontâneos às vezes violentos, ou de forma organizada, através de associações e movimentos populares. A comunidade técnica que atuava nos órgãos de planejamento também via na questão dos transportes o caminho fundamental para a solução dos problemas das grandes cidades. (GOUVÊA, 1992:95)

A existência de um forte grupo de técnicos especializados em transportes urbanos reunidos no PLAMBEL, a criação do Sistema Nacional de Transportes Urbanos - SNTU, em 1975, com a lei nº 6.261, privilegiando as empresas metropolitanas e

atribuindo ao Governo Federal a co-responsabilidade pelos transportes urbanos no país, e com a mesma lei a constituição da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU, que, iria gerir e controlar o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos que detinha os recursos para financiar os estudos e projetos do setor, mais, o contexto político local favorável, foram o suficiente para a criação da Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte - METROBEL, uma instituição que concentraria as funções de administração dos serviços de transporte, trânsito e sistema viário, execução dos serviços comuns de interesse metropolitano até então dispersos.

## 2.2 A estadualização do transporte coletivo

Foi a Lei Estadual nº 7.275, de 28 de junho de 1978, que autorizou o poder Executivo Estadual a criar a Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte – METROBEL. Em 27 de março de 1980, foi aprovado o Estatuto Social da instituição através do Decreto nº 20.456, e em 16 de junho de 1980 foi empossada a primeira diretoria.

A METROBEL nasceu marcada por um caráter de "saber técnico". Com carta branca do governo estadual promoveu, nos primeiros anos, transformações profundas no funcionamento do sistema de transporte e do tráfego da Região Metropolitana. (GOUVÊA, 1992)

A concentração das funções anteriormente dispersas para a METROBEL se deu com a Deliberação nº 14/80, de 27 de março de 1980, com o Conselho Deliberativo da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Vale frisar que o formato institucional da METROBEL, assim como suas atribuições, representaram, na época, inovação sem precedentes no que se refere ao planejamento e operação do transporte e tráfego nas grandes

idades do País. Consoante com antigas reivindicações dos técnicos que trabalhavam no setor, pretendia-se promover a coordenação entre as políticas de tráfego e transporte urbano, integradas no nível metropolitano. (AZEVEDO E GUIA, 2000, 103)

A METROBEL foi constituída sob a forma de sociedade por ações, sendo que o Estado de Minas Gerais detinha o controle acionário, a maioria dos votos na Assembléia Geral da Sociedade, órgão máximo de deliberação interna. O Estado de Minas Gerais detinha 51,22% das ações, e os outros acionistas, a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU, o Município de Belo Horizonte, o Departamento de Estradas e Rodagens de Minas Gerais - DER/MG e demais municípios da região metropolitana de Belo Horizonte – RMBH o restante das ações<sup>6</sup>.

Instituído pelo artigo 3º da Lei Complementar nº 14, bem como a Lei Estadual nº 6.303, o Conselho Deliberativo da Região Metropolitana de Belo Horizonte detinha a competência de tomar todas as decisões políticas importantes referentes ao transporte e o trânsito, pois todas as decisões deveriam ser homologadas pelo Conselho, que detinha o poder de vetar, aprovar, alterar ou impedir qualquer implementação de projetos e estudos. Era formado por 5 membros, todos nomeados pelo governador, sendo que o representante do município de Belo Horizonte era indicado em lista tríplice pelo prefeito, e o representante dos outros municípios era escolhido dentre os demais prefeitos da região metropolitana.

Apesar de a METROBEL ter apresentado vocação metropolitana, sua criação seguiu os padrões da época, ou seja, centralizador. Claramente sob o controle do Estado, o Conselho Deliberativo da Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH, e o Conselho de Administração da própria METROBEL definiam todas as diretrizes para o equacionamento dos problemas de transporte e trânsito. Apesar de a RMBH ser composta de 14 municípios à época, efetivamente estes não detinham condições de

---

<sup>6</sup> De acordo com a escritura pública de constituição da METROBEL o estado de Minas Gerais subscreveu 51,22% das ações, a EBTU 20%, o município de Belo Horizonte 22,75%, cabendo os restantes 6,03% das ações ao DER e aos outros municípios da Região Metropolitanas (Azevedo e Castro, 1990)

participar das decisões e da administração do sistema. Sua participação na Assembléia Geral da Empresa era minoritária, e a representação no Conselho Deliberativo era pouco significativa.

O período de junho de 1980 a abril de 1983 foi o período auge da METROBEL que coincide com o período da primeira diretoria da empresa, onde foram implementadas profundas modificações no sistema de transporte metropolitano, criação de diversos serviços até então inexistentes, envolvendo mudanças na estrutura espacial e operacional, um novo sistema de cores para os ônibus, uma nova forma de renumeração dos serviços, e outros.

Em 1982, teve início a implantação do novo sistema de transporte público, com a implantação do Programa de Reestruturação do Transporte Coletivo por Ônibus da RMBH - PROBUS, que objetivava definir uma nova rede de itinerários e padrões operacionais para o transporte coletivo, dimensionando as frotas, revisando as planilhas tarifárias, definindo quadros de horários e a padronização dos ônibus. O programa tinha a seguinte estruturação espacial:

- linhas expressas, interligando duas áreas centrais da RMBH ou grandes pólos de passageiros, tinham itinerários longos quase sempre pelos corredores principais da cidade, longos espaçamentos de pontos de paradas e pontos finais fixos nos terminais;
- linhas semi-expressas, interligando bairros distantes dos centros de Belo Horizonte, Betim e Contagem, itinerários não tão longos como os anteriores, e sem pontos finais fixos nas áreas centrais, teriam um percurso em forma de anel para atender melhor o usuário.
- linhas de serviço, para atender aos deslocamentos de curta/média distância entre bairros. Essas linhas poderiam ser de dois tipos: diametral, que ligaria diferentes bairros passando pela área central, mas com ponto final fixo somente nos bairros; e circular, que, como o próprio nome indica, ligaria bairros distintos, com grande demanda do serviço, circulando pelas áreas centrais.

Complementando a estrutura espacial, o PROBUS propôs uma padronização visual e na identificação dos veículos. Os veículos seriam da cor vermelha se fossem linhas expressas ou semi-expressas, da cor azul se fossem das linhas diametrais, e os circulares seriam amarelos.

A identificação seria de duas formas, pela numeração composta de quatro algarismos e por barras coloridas que identificavam os corredores por eles utilizados. A numeração era identificada da seguinte maneira, os dois primeiros algarismos representavam os corredores de circulação e os dois últimos o número da linha.

Conforme destacou Fábregas e Brito:

Na verdade, a população nunca entendeu realmente essa identificação. Sucessivas pesquisas de opinião foram executadas pela METROBEL mostraram que os usuários, no máximo, sabem que as barras coloridas referem-se a regiões da cidade, sem quase nunca relacionarem determinada cor a determinada região. Quanto aos números, nada sabem quanto à lógica da identificação. Já no que diz respeito às cores dos veículos, os usuários majoritariamente entendem a significação. (FÁBREGAS e BRITO, 1987)

O PROBUS talvez seja segundo Gouvêa, a maior intervenção física no sistema de transporte público de uma cidade de grande porte do mundo ocidental, realizada em um mesmo dia. As mudanças foram de tal porte que, na primeira segunda-feira após implantação:

A cidade praticamente parou, pois a população ficou inteiramente desorientada sem saber os novos pontos e números dos ônibus. (OMNIBUS, 1996:277)

A população não foi adequadamente preparada para as mudanças que ocorreram e reagiu negativamente ao novo sistema, manifestando-se contra as medidas adotadas de forma autoritária e com a rapidez com que foram implementadas. No entanto, a população se ajustou paulatinamente ao novo sistema de transporte.

O PROBUS não conseguiu realizar o que estava proposto em relação à integração tarifária. Os usuários que precisavam tomar dois ônibus diametrais para se deslocarem deveriam pagar apenas uma passagem, mesmo cumprindo seu trajeto através de duas linhas.

Diversos outros projetos de grande importância foram implementados pela METROPBEL, como o Projeto da Área Central - PACE, que se desdobrou no Projeto de Áreas de Bairros - PROBAIRROS, o Projeto de Informação e Comunicação visual - PROVISUAL, o Programa Ordinário de Pavimentação - POP. Outros de grande significância foram iniciados neste período, mas não foi dada continuidade pelas administrações seguintes, um deles, até pouco tempo no papel, obsoleto e já substituído, seria a construção do novo Terminal Rodoviário de Belo Horizonte na região da Gameleira, que teria como objetivo desafogar o trânsito na área central de Belo Horizonte fazendo do terminal já existente uma estação a ser utilizada pelas linhas metropolitanas mais longas.

Outro projeto foi o Projeto de Controle Centralizado de Semáforos – PCCS, que teve a dificuldade de importação dos equipamentos como principal oponente ao seu desenvolvimento. Consistia em permitir a variação do tempo de duração do “verde” e do “vermelho” dos semáforos de acordo com as variações do fluxo do tráfego. Havia também a intenção de implantar as chamadas “ondas verdes” nos principais corredores de tráfego da RMBH, que significava que o veículo nestas vias, não seria retido, desde que circulasse na velocidade programada.

Outro que ficou apenas no papel foi o Controle Operacional Centralizado de Ônibus - COCBUS, que através de uma central de controle priorizaria o transporte coletivo na circulação encurtando ou aumentando o tempo de intervalos entre a passagem dos veículos para manter a regularidade programada.

Neste contexto de mudanças, cabia ainda à METROBEL, além estabelecer novas formas de relacionamento com as empresas privadas, agora permissionárias do serviço, definir a forma de remuneração<sup>7</sup> destas empresas.

Os empresários do transporte coletivo também reagiram negativamente à forma autoritária com que as medidas foram implementadas, sem serem consultados, impostas de cima para baixo. A centralização de todo o gerenciamento do transporte coletivo da Região Metropolitana e a transformação em permissionários dos serviços, deixando a condição de concessionários dos serviços à METROBEL, trouxe para o setor uma perda notável de autonomia. Na época, segundo depoimento de alguns deles, tentou-se embargar várias das medidas da METROBEL, utilizando canais de influência política, sem qualquer resultado prático. Isto confirma, mais uma vez, o forte respaldo institucional e a considerável autonomia decisória da METROBEL, na sua primeira administração. (AZEVEDO e GUIA, 1998)

Porém, este sentimento de “perda de autonomia” foi sendo substituído pela percepção de que esta nova forma de gestão garantia, sem riscos e independente de demanda, a remuneração do setor. Constataram que o novo sistema apresentou-se mais eficiente que o sistema de competição predatória existente até então e que não haviam de apresentar nenhum tipo de melhoria na qualidade do serviço prestado.

Não é por outro motivo que, passada a fase de consolidação do novo sistema, ocorreu uma virtual unanimidade entre os empresários do setor em reconhecer que as transformações implementadas em 1982 representaram um marco histórico na prestação do serviço de transporte coletivo na região metropolitana. (AZEVEDO e CASTRO, 1990).

Para viabilizar uma política tarifária, foi instituída em 1982, uma Câmara de Compensação Tarifária – CCT para elaborar planilhas considerando indicadores de

---

<sup>7</sup> As empresas são remuneradas a partir da apresentação de uma planilha de custos da prestação do serviço, em que são considerados, entre outros elementos, a extensão do percurso, o número de viagens realizadas, o tamanho da frota, o padrão do veículo, a idade média da frota e a dimensão da empresa.

produção e de produtividade, objetivando a padronização de preços através de subsídios para as linhas da periferia. (SIQUEIRA, 1997)

A remuneração seria por serviço especificado e não mais pela arrecadação da tarifa nas roletas por cada empresa operadora. (OLIVEIRA, ANPET XVIII Congresso, p. 266)

Estabeleceu-se, um mecanismo de subsídio cruzado entre diferentes linhas, procurando garantir o equilíbrio financeiro do sistema como um todo. Isto significou instituir alguma defasagem entre o preço das passagens das diversas linhas e o custo do fornecimento do serviço. As linhas de menores percursos e maior demanda que, em sua maioria, serviam aos bairros nobres e à área central teriam seus preços relativos mais altos para compensar o déficit decorrente dos valores mais baixos das passagens da periferia. (AZEVEDO e CASTRO, 1990).

A partir de 1983, com o início do governo de Tancredo Neves, inicia-se a segunda fase da existência da instituição, que deveria, neste período, consolidar sua posição na administração pública e expandir seus projetos a municípios da região metropolitana, porém, isso não aconteceu. (GOUVÊA, 1992:125)

Uma série de acontecimentos políticos e econômicos determinaram o declínio da METROBEL. De um lado, diretoria e técnicos da instituição, lutaram para manter e dar prosseguimento aos projetos iniciados no período anterior, e de outro, o novo presidente da Empresa preocupado em viabilizar-se politicamente através de uma postura de não enfrentamento. Por outro lado os empresários do setor se fortaleceram e organizaram-se em um sindicato moderno e atuante o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - SETRANSP.

A METROBEL viu-se obrigada, por várias vezes, a ceder a pressões externas e internas, seja por parte dos usuários, dos empresários ou do governo estadual, sendo levada a tomar decisões e implementar políticas que provavelmente não seriam realizadas se dependessem do corpo técnico da instituição, por não estarem de acordo com as diretrizes da Empresa e não serem as mais viáveis e racionais para o sistema. (AZEVEDO E GUIA, 1998)



Progressivamente a Empresa foi perdendo sua autonomia e legitimidade ante sua população-alvo, e neste mesmo período, um dos golpes fatais para a extinção da instituição foi a revisão das planilhas de custo em vigor. Já havia por parte da METROBEL a intenção de uma revisão da planilha de custo, para tornar mais claro o entendimento dos custos operacionais do sistema e os ganhos reais das empresas. Porém, o que se viu foi um aumento considerável no custo de operação do serviço conseguido pela força do lobby, que conseguiu demonstrar que os itens da planilha estavam sub-remunerados.

A Lei Estadual nº 9527, de 29 de dezembro de 1987 extinguiu a METROBEL e criou a Secretaria de Estado de Assuntos Metropolitanos e a autarquia Transporte Metropolitano - TRANSMETRO, a ela vinculada. Segundo a Lei, em seu artigo 22, dita que a TRANSMETRO tem por finalidade implantar, administrar e operar, diretamente e por contratação de terceiros, os serviços de interesse comum dos municípios integrantes de RMBH, relativos a transporte e sistema viário. No artigo 26, afirma que é a sucessora da METROBEL, “para todos os efeitos legais, inclusive para os decorrentes de relações trabalhistas, bem como de suas funções administrativas, operacionais e de planejamento”.

No seu curto período de existência a TRANSMETRO não realizou nenhuma inovação, nenhum projeto de relevância que possa ser registrado no serviço de transporte ou no sistema viário.

A criação de órgãos municipais de gestão, principalmente de Belo Horizonte, Betim e Contagem, a perda de pessoal qualificado para estas instituições, fez com que a atuação da TRANSMETRO fosse ficando cada vez mais fraca, levando a sua completa extinção em 1994.

### 2.3 A municipalização do transporte coletivo

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 determina que o transporte público deve ser de responsabilidade do Município:

**Art. 30.** Compete aos Municípios:

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; (CF/88)

Esta perspectiva foi enfatizada pela Constituição Estadual de Minas Gerais de 1989, que em seu artigo 170 definiu que a:

organização e a prestação de serviços públicos de interesse local, diretamente ou sob regime de concessão, permissão, ou autorização, incluindo o transporte coletivo de passageiros, configuram competência privativa do município. (CE/89)

Com isso foi criada a Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte - BHTRANS, em 31 de julho de 1991, através da Lei Ordinária Municipal nº 5.953, que terá como atribuições estritamente municipais:

Art. 2º - A BHTRANS terá por finalidade planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário, respeitadas a legislação federal e a estadual pertinentes, bem como o planejamento urbano do Município. (Redação dada pela Lei nº 7037/1996) (Regulamentado pelo Decreto nº 9959/1999)

Foi perceptível, entretanto, que houve certo desinteresse do governo estadual em ceder para o município a gestão de parte do sistema de transporte público por ônibus, e este foi um dos primeiros desafios encontrados pela BHTRANS. Foi repassado inicialmente para o município o controle e gestão do serviço de taxi e transporte escolar, assim como o controle das vias que não correspondiam aos principais corredores da cidade.

O transporte coletivo municipal teve seu controle total repassado para a BHTRANS com a extinção da Transportes Metropolitanos - TRANSMETRO em 1994 e o

transporte da região metropolitana passou a ser de competência do Departamento de Estradas e Rodagens de Minas Gerais - DER-MG.

A BHTRANS retomou, gradualmente, o planejamento estratégico do sistema viário da cidade, e o gerenciamento do transporte coletivo por ônibus em Belo Horizonte, esquecido a quase 10 anos, com pequenas intervenções pontuais e sem nenhuma preocupação com a utilização do espaço ou integração com as regiões da cidade.

Com a constatação pelo poder público de que o crescimento e adensamento de áreas periféricas e o aparecimento de novos núcleos de concentração de atividades terciárias na malha urbana não estavam incorporadas à lógica do sistema de transporte existente, deu-se início a uma nova estruturação da rede de transporte público, projetada a partir do ano de 1995 com o Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte – BHBUS.

Neste novo cenário, o órgão municipal, a BHTRANS, apresentou em 1995 o Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo do Município de Belo Horizonte - BHBUS, e de forma articulada o Projeto da Área Central - PACE.

Concebido no sentido de suprir as carências que o atual sistema apresenta para o atendimento das necessidades de transporte da população, de utilizar seu potencial de estruturador da vida de cidade e de indutor de sua expansão e da ocupação dos seus espaços. (SILVA, 1996:15)

O PACE propôs a reestruturação do sistema de circulação da Área Central redistribuindo os fluxos e criando condições para a operacionalização do sistema de transporte coletivo integrante do BHBUS. O plano englobava desde uma modificação na circulação à construção de viadutos e túneis. Suas concepções estavam em consonância com as proposições do Plano Diretor Municipal, ainda em elaboração e definitivamente instituído em 27/08/1996 com a Lei nº 7.165, e no BHBUS como já mencionado.

O BHBUS também foi desenvolvido com as diretrizes do Plano Diretor Municipal, que foi o principal norteador nas definições das ações dos agentes públicos e privados, que

prezava a otimização e a racionalização da infra-estrutura de transportes. Seu principal objetivo era dar ao transporte coletivo tratamento preferencial no tráfego urbano.

O BHBUS criou uma nova estrutura de organização do sistema de transporte coletivo municipal, com serviços troncais nos corredores de maior demanda, alimentados em estações de integração e com linhas de ligação transversal e perimetral, mas mantendo as linhas circulares e diametrais .  
(LEITE e AMARAL)

A proposta do BHBUS apresenta as seguintes características básicas:

- Adoção do conceito de Metrô-Bus;
- Adoção de um sistema Tronco-alimentado;
- Operação de linhas troncais com veículos de maior capacidade (Padron e Articulados);
- Operação de linhas alimentadoras entre os bairros e os terminais e estações de transferência de ponta;
- Operação dos corredores de transporte;
- Implantação de uma rede estrutural formada pelas linhas expressas;
- Especialização de um conjunto de vias na Área Central onde será priorizada a circulação dos ônibus do sistema estrutural.
- Manutenção de uma reduzida rede de linhas diametrais remanescentes;
- Adoção de mecanismos de integração via bilhete;

Fonte: < <http://www.ttc.com.br/upload/files/TTC-069.pdf> > acessado em 30/04/2014

Na elaboração dos objetivos gerais do programa BHBUS, partiu-se da seguinte visão:

o sistema de transporte coletivo deve oferecer qualidade ao deslocamento dos usuários e fortalecer a consciência da cidadania, através da democratização dos acessos às oportunidades que a cidade oferece. Deve ainda ser instrumento a serviço da organização do espaço urbano como indutor do seu processo de ocupação (BHTRANS, 1997:7)

Quanto aos objetivos gerais do plano BHBUS, destacam-se os seguintes pontos:

- Aumento da acessibilidade a todas as áreas da cidade;
- Flexibilidade para o usuário, oferecendo diferentes alternativas de itinerários para atender às necessidades de deslocamentos entre as diversas regiões da cidade, evitando assim a concentração de viagens no hipercentro;
- Redução dos tempos de viagem e dos custos operacionais através da elevação da velocidade comercial e da racionalização dos itinerários. (BHTRANS, 1997:7)

Dentre as medidas iniciais de implantação do BHBUS, temos a criação de estações de integração e a reconfiguração da apresentação da rede de transporte coletivo com nova numeração das linhas e novas cores para os veículos.

Tais medidas tinham como um de seus norteadores, o Plano Diretor de Belo Horizonte de 1996, como já afirmado anteriormente e que previa como diretrizes para o sistema viário municipal, dispostas no seu artigo 18:

- I - reformular a atual estrutura viária radioconcêntrica, mediante interligações transversais que integrem os elementos estruturais do Município, por meio da complementação do sistema viário e das vias de ligação às áreas de adensamento preferencial e aos pólos de emprego;
- II- articular o sistema viário com as vias de integração metropolitanas e as rodovias estaduais e federais;
- III- reduzir o caráter da área central de principal articuladora do sistema viário;

IV- melhorar a estruturação espacial, criando condições de articulação interna que consolidem centros;

V- buscar uma melhor articulação das periferias, entre si e com os centros;

VI- melhorar a acessibilidade da população aos locais de emprego, de serviços e de equipamentos de lazer;

VII- implantar obras viárias de atendimento ao sistema de transporte coletivo e de complementação do sistema viário principal;

VIII- tornar obrigatório o planejamento da integração entre o transporte coletivo e o sistema viário;

IX- implantar pistas especiais para transporte de massa (Lei Estadual nº 7.165 de 27/08/1996).

Com isso o poder público municipal apresentou uma intervenção no sistema de transporte coletivo com uma nova política pública, que além da questão técnica e a alteração do visual dos veículos, teve como objetivo mostrar à população que os gestores estavam intervindo no sistema de forma global, procurando acabar com os gargalos existentes no sistema anterior.

Gradualmente novas intervenções foram sendo implantadas, culminando com o novo contrato de concessão para prestação dos serviços de transporte coletivo por ônibus realizado em 2008, substituindo o que vigorava a partir de 1997, o que proporcionou à Belo Horizonte ser a primeira capital a realizar licitações neste setor.

Diante da ineficiência dos serviços prestados, da diminuição de passageiros transportados, déficits constantes pela escolha incorreta de remuneração e da pouca ou nenhuma disponibilidade das empresas em investir em um transporte público coletivo de qualidade, a demanda por um transporte público mais eficiente e que atendesse as necessidades da população era crescente.

Neste contexto, surgiu a figura dos chamados perueiros, no ano de 1999, que utilizavam veículos particulares para o transporte ilegal de passageiros. Houve vários embates entre a prefeitura e os perueiros. Alguns perueiros, a partir de março/2000, munidos de liminares concedidas pela justiça, - cerca de 80% dadas por um só dos onze juízes da 1ª Instância da Vara Pública - transportavam de maneira irregular e irresponsável os passageiros que, por um lado estavam cansados de esperar por uma melhora no transporte coletivo regular, optando por um transporte mais rápido, acessível e que se adaptava aos seus horários, mesmo conhecendo os riscos que estavam expostos.

Este ato ilegal exigiu do poder público municipal ações imediatas, pois estava gerando uma perda de 15% na quantidade de passageiros transportados no sistema regular.

O conflito entre o poder municipal e os perueiros permaneceu até meados do ano de 2000, quando a BHTRANS adotou uma medida de combate ao transporte irregular, com a criação do sistema de transporte suplementar, por meio licitatório, regularizando em parte, a prestação de serviços de transporte coletivo irregular. (BHTRANS, 2007)

Um novo processo licitatório para o serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus do município de Belo Horizonte foi realizado em 2008, por meio do Edital nº 131-2008. Preocupou-se em tentar sanar os problemas detectados na licitação anterior e separar definitivamente as atribuições da BHTRANS e das empresas prestadoras de serviços de transporte coletivo por ônibus. Ficou estabelecido que o planejamento, regulação e fiscalização são de competência da BHTRANS e, a execução dos serviços, de competência das empresas operadoras que, a partir do então processo licitatório, passaram a ser consideradas concessionárias.

Este modelo de concessão concedeu a quatro consórcios de empresas operadoras, as Redes de Transporte e Serviços (RTS), que para terem direito à exploração dos serviços de transporte coletivo por ônibus de Belo Horizonte pagariam um montante de R\$ 224 milhões de reais entre 2008 a 2010 para investimentos no transporte coletivo. (LEITE e AMARAL p.08)

Antes quarenta e sete empresas exploravam os serviços de transporte coletivo, onde os contratos consistiam em explorar determinado número de veículos (frota), vinculados às linhas existentes. Uma das maiores deficiências do sistema era a inibição de iniciativas de criação de novas linhas e/ou a formulação de novos itinerários, pela necessidade de manutenção da quantidade de veículos por empresa, e a forma de remuneração das empresas.

O contrato com as concessionárias, que tem validade por um prazo de 20 anos, apresentou vários avanços na regulamentação e algumas inovações, impondo às empresas a responsabilidade de oferecer aos usuários do transporte coletivo por ônibus um serviço com mais segurança, eficiente, confortável, econômico e com responsabilidade ambiental. Destaca-se entre as novas exigências:

- Introdução do risco empresarial imputado às concessionárias;
- Eliminação do subsídio às linhas deficitárias;
- Adoção de índices econômicos para reajuste tarifário;
- Integração entre as linhas municipais, metrô e as linhas metropolitanas.

As propostas apresentadas para o Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte - BHBUS afetam toda a região metropolitana. A União, o Estado e os Municípios, resguardadas as competências de cada esfera, têm que agir conjuntamente para que se obtenha sucesso na implantação de qualquer sistema de transporte coletivo de passageiro por ônibus. A proximidade e a integração econômica entre os municípios vizinhos fazem com que toda ação realizada no município de Belo Horizonte reflita imediatamente na gestão dos mesmos. Azevedo e Mares Guia (1999) afirmam que:

O grande desafio que se coloca no referente à reestruturação institucional do serviço de transporte coletivo é o de uma nova articulação institucional que seja aceita e legitimada por todos os atores políticos: Governo do Estado, Municípios grandes e pequenos, DER/MG, Sindicato



Patronal das empresas permissionárias, Entidades sociedade civil envolvidos com a questão do transporte e usuários. (AZEVEDO e GUIA, 2000, p. 118).

A parceria entre o poder público, as empresas operadoras e a população é um fator importante para a integração dos sistemas de transporte municipal e intermunicipal.

Analisando as várias pesquisas realizadas pelos órgãos competentes, observa-se que Belo Horizonte segue a tendência do cenário nacional, onde o uso do automóvel representa a metade do percentual de uso do transporte público por ônibus, superlotando as vias urbanas com enormes congestionamentos e confirmando os malefícios que uma política pública que prioriza o transporte individual pode acarretar.

Sem investimentos no setor de transporte público e o incentivo ao transporte individual, que sempre foi priorizado pelas políticas públicas, o resultado foi o caos que se instalou no trânsito do município de Belo Horizonte, observado no cotidiano e divulgado insistentemente pela mídia.

Com este cenário, um dos maiores desafios do poder público, nas cidades brasileiras, é reverter à lógica do transporte individual a favor do transporte coletivo. Retirar o excesso de carros e motos das ruas das grandes cidades e incentivar o usuário do automóvel a mudar sua atitude e passar a utilizar o sistema de transporte público coletivo. Para que ocorra essa mudança, é necessário que o cidadão tenha confiança no sistema de transporte, que este sistema apresente vantagens quanto ao tempo de viagem, ao conforto, ao custo e à conveniência.

Com forte apelo popular, o metrô torna-se uma possibilidade esperada pela população por sua elevada capacidade de passageiros.

Inicialmente o metrô de Belo Horizonte foi projetado para fazer a ligação entre Betim, a oeste e o bairro São Gabriel, ao norte, totalizando 60 km de plataforma ferroviária. Foram previstas 22 estações e 25 trens.

Começou a funcionar em 1º de agosto de 1986, com 06 (seis) estações, ligando Eldorado a Lagoinha, com 10,8 Km de linha e apenas três trens. Em 1987 começou a

funcionar a estação Central e mais dois trens. A partir de então houve uma paralisação na expansão do metrô de Belo Horizonte, os governos não mais investiram na complementação da implantação do projeto original nem investiram na modernização do que já estava em funcionamento.

O descaso governamental com o metrô e a grande demora na conclusão do projeto fez com que o mesmo ficasse obsoleto diante do crescimento espacial e econômico da capital e de seu entorno. Somente a partir de 1991 foi que retornou à agenda governamental a necessidade de modernização e conclusão de um projeto tão importante para a mobilidade urbana paralisada desde 1987.

Entre 1994 e 2000, 11 (onze) trens foram colocados em operação, completando a frota de 25 trens do projeto original em dezembro de 2001.

Das 22 estações previstas no projeto original, apenas 19 estão em funcionamento desde 2002, e em 2005, o sistema operava com sua capacidade plena.

Estagnado e completamente saturado, conforme a Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, em maio de 2013 o metrô atingiu seu recorde de transporte diário de passageiros, 241.625 pessoas. O sistema é apontado por especialistas do setor, pela população, e pela mídia, como de qualidade precária e insuficiente para atender a demanda cada vez mais crescente da população de Belo Horizonte.

O poder público tem o desafio de encontrar alternativas para a melhoria do trânsito no município de Belo Horizonte. Entra no debate qual seria o melhor e mais adequado sistema de transporte público coletivo para uma cidade como Belo Horizonte. Deve-se lembrar que dentre as alternativas existentes era primordial observar os recursos disponíveis, o que limita completamente as opções.

Além da alternativa do metrô, existem outras soluções possíveis, como o Veículo Leve sobre Trilhos – VLT e o BRT - Bus Rapid Transit – Transporte rápido por ônibus.

Azevedo e Mares Guia (2000) afirmaram que:

o metrô, como transporte público de alta capacidade, tem papel fundamental na integração com o sistema de transporte público por ônibus, com a vantagem de não interferir nas vias urbanas. Porém, a desvantagem está no alto investimento, o mais expressivo se comparado com os outros modos. (AZEVEDO e GUIA, 2000)

Segue no quadro abaixo uma comparação dos custos e dos prazos de alguns sistemas de transporte coletivo:

ETAPAS	METRÔ		VLT		BRT	
	Prazo (anos)	Custo (R\$ milhões)	Prazo (anos)	Custo (R\$ milhões)	Prazo (anos)	Custo (R\$ milhões)
Projeto básico	1	4,5	1	1,5	0,5	0,3
Financiamento	2	0,5	2	0,5	0,5	0,2
Projeto executivo	1	5,0	1	2,0	0,5	0,5

Fonte: <<http://www.brtbrasil.org.br/index.php/brt/operacionais#.UzIktaJvDc>>

No quadro acima podemos observar que os prazos e custos de implantação do metrô demandam maior tempo de efetivo funcionamento e maior custo dentre as alternativas apresentadas. Entretanto, devemos observar o histórico de implantação do metrô de Belo Horizonte e relativizarmos com o objetivo imediato de atendimento das reivindicações da população e a realização de novos eventos programados para a cidade.

Mesmo depois que Belo Horizonte foi escolhida para sede da Copa 2014, em 2009, a decisão governamental não contemplou a expansão do sistema metroviário, optou-se pelo BRT - Sistema Rápido de Ônibus que detalharemos no capítulo a seguir.

## Capítulo III

### 3 O BRT/Move

De acordo com especialistas e técnicos governamentais, o metrô continua sendo uma alternativa importante para a solução do trânsito de Belo Horizonte, e está no planejamento urbano da cidade. A expansão das linhas 2 e 3 estão nas propostas do governo para um futuro próximo, estudos para sua implantação já encontra-se avançados, e existe uma previsão para que em 2020 já esteja em pleno funcionamento, atendendo de forma complementar o sistema de transporte coletivo do BRT e ônibus convencionais da capital e sua vizinhança.

Com o advento dos eventos esportivos que serão realizados no Brasil – Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas em 2016 - abriu-se uma janela de oportunidades para que as cidades, como Belo Horizonte, captassem do Governo Federal, recursos para o financiamento e aprimoramento do seu sistema de transporte coletivo. A União entrou em cena para ajudar a enfrentar os problemas de mobilidade urbana que atingem a maioria das grandes cidades brasileiras, priorizando as cidades escolhidas para sediar os eventos.

A decisão sobre qual modal de transporte os investimentos deveriam ser direcionados partiu principalmente da relação custo, tempo de execução e o volume de recursos disponibilizados pelo Governo Federal. Esta decisão não foi tomada apenas por Belo Horizonte, várias outras cidades sedes da Copa do Mundo também optaram em aplicar os recursos disponibilizados pelo Governo Federal na implantação de sistemas BRT de transporte coletivo para tentar atender de forma mais rápida as demandas da população e dos compromissos assumidos com os organismos internacionais.

Conforme Ruas:

é impossível pensar a tomada de decisões fora de certos horizontes históricos, pois a alocação de recursos é um processo contínuo. Assim, as decisões que precisam ser tomadas hoje são frequentemente condicionadas e limitadas pelo comprometimento de recursos que ocorreu em algum momento do

passado recente seja pelo governo que está no poder, seja por seus antecessores. O processo de tomada de decisão, em si mesmo, limita-se aquilo que é possível de ser alocado num momento preciso de tempo.

Esta limitação é que imprime a característica de gradualidade de tomada de decisões, sendo esta uma questão de estratégia. (RUAS, 2009, pag.91)

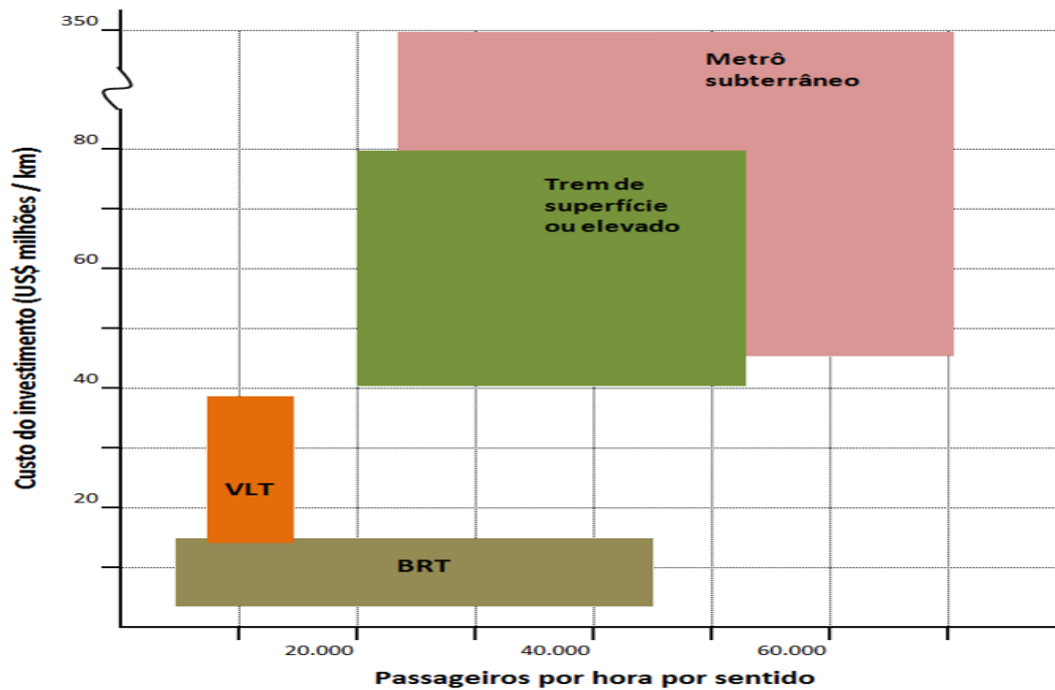
Analisando as afirmações de Ruas podemos visualizar a linha de pensamento que seguiu o governo municipal para sua tomada de decisão dentre os modelos de sistema de transporte coletivo a ser escolhido, sendo esta uma questão estratégica diante da disponibilidade de tempo para implementação de uma política pública e das demandas sejam elas de cunho institucional ou popular.

O Governo Federal lançou o PAC da Copa e o PAC da Mobilidade Urbana que contempla 47 (quarenta e sete) projetos de infraestrutura de transporte urbano para as 12 (doze) cidades sedes da Copa do Mundo, dentre elas Belo Horizonte. Dos projetos que estão sendo implantados, 39 referem-se a transporte público coletivo, dos quais 20 são sistemas BRT – Bus Rapid Transit, e 05 são sistemas sobre trilhos. O governo Federal pretende financiar R\$ 2,5 bilhões dos projetos de BRT. (NTU, 2014)

O BRT - Bus Rapid Transit, ou Transporte Rápido por Ônibus, pretende ser um sistema de transporte coletivo de passageiros que proporcione mobilidade urbana rápida, confortável, segura e eficiente por meio de infraestrutura segregada com prioridade de ultrapassagem, operação rápida e frequente, excelência em marketing e serviço ao usuário. (BRT Brasil, 2013)

Curitiba foi a primeira cidade a implantar um sistema BRT, sua criação é creditada ao arquiteto e na ocasião prefeito de Curitiba, Jaime Lerner. Hoje várias cidades já implantaram ou estão implantando o sistema de transporte BRT, no Brasil e no Mundo, por exemplo, São Paulo, Brasília, Rio de Janeiro, Campo Grande, Fortaleza, Recife Uberlândia, o Transmilênio de Bogotá, na Colômbia, e outras cidades do Chile, Canadá, Índia, China, Portugal, Espanha e outros.

O curto prazo e o baixo custo operacional de implantação, em relação ao metrô, podem ter sido um dos principais motivadores para direcionar os investimentos para este sistema de transporte coletivo nas cidades do Brasil. Sendo este um fator destacado pela BHTRANS em suas ações de marketing de apresentação do BRT/MOVE conforme apresentado abaixo.



Fonte Manual do BRT (2008) em apresentação Amos-Assessoria de Mobilização Social-BHTRANS

Dentre as vantagens apresentadas por este sistema de transporte de massa, além das já citadas anteriormente, estariam conforme a BHTRANS:

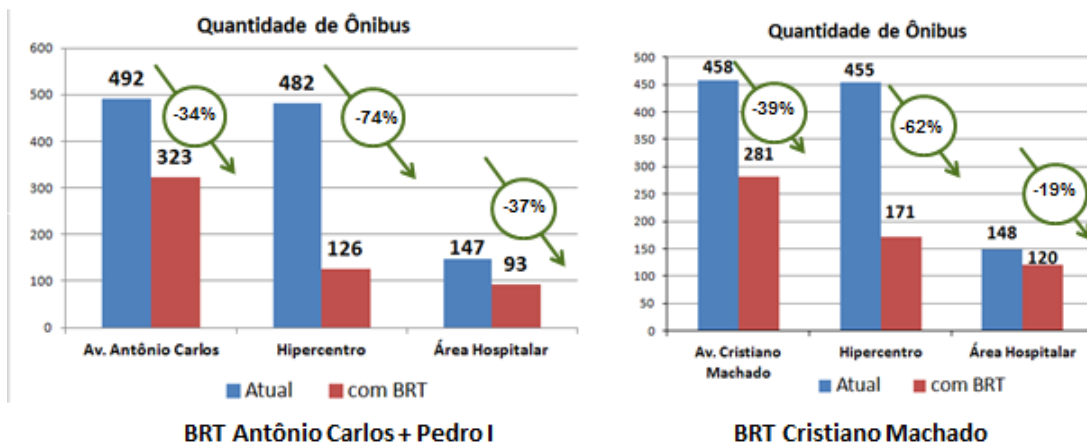
- A flexibilidade que o sistema apresenta, admitindo vários formatos. Conforme Renato Boareto<sup>8</sup>, o BRT admite várias combinações possíveis permitindo que o sistema seja aplicado a uma metrópole ou a uma pequena cidade.

<sup>8</sup> Coordenador da área de mobilidade urbana do Instituto de Energia e Meio Ambiente (Iema)

- O sistema eletrônico de cobrança de tarifa é também um elemento importante para caracterizar o sistema, é feito fora dos veículos, dando mais rapidez aos embarques e desembarques dos passageiros.
- Políticas públicas de integração tarifária entre diferentes serviços e modos de transporte podem ser desenvolvidas com ajuda da tecnologia.
- Maior velocidade operacional, comparada com ônibus convencionais.
- Sistema de controle on-line dos intervalos de tempo entre os veículos, reduzindo tempo de espera e trazendo maior confiabilidade no serviço pelos passageiros.

A meta da BHTRANS é aumentar de 54% para 70% os usuários do transporte coletivo e uma redução de 25% da frota com destino ao centro, obtendo uma redução de 50% do tempo dos deslocamentos.

### Benefícios esperados com operação do BRT



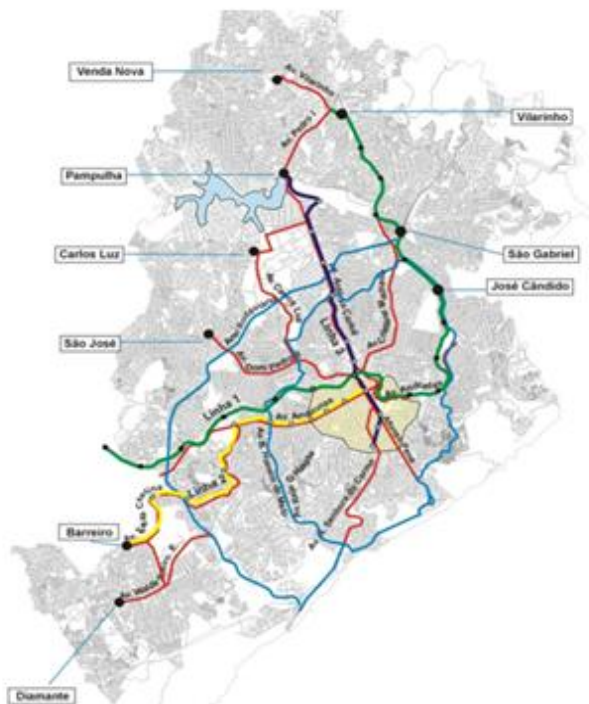
- ✓ Redução média de 52% nos tempos de viagem
- ✓ Reduções expressivas nos volumes de ônibus em circulação nos dois corredores e no Hipercentro de BH

Para especialistas da área de transporte e mobilidade urbana, a escolha do BRT para vias onde a demanda já é grande é uma preocupação. A BHTRANS estima uma demanda de cerca de 40 mil passageiros/hora por sentido.

Para o chefe do Departamento de Engenharia de Transporte e Geotecnia, da Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Nilson Nunes, essa demanda estará estrangulada em pouco tempo: *“Qualquer demanda acima de 30 mil passageiros por hora já causa desconforto e não é atraente para o usuário do transporte individual. Defendemos que o corredor da Avenida Antonio Carlos comportaria um metrô”*.

De acordo com a BHTRANS, o metrô está previsto em outro momento: *“Não tínhamos tempo hábil para fazer o metrô até a Copa do Mundo. O BRT irá atender a demanda pelos próximos 15 anos. Depois teremos metrô, e também BRT”* declarou o diretor de planejamento da BHTRANS, Célio Freitas e conforme apresentado na figura a seguir com as linhas 1, 2 e 3:

## Plano Diretor de Mobilidade Urbana – PlanMob BH



O **PlanMob-BH** propõe que até **2020** uma **rede estruturante de transporte**, composta por linhas de **metrô** e por **corredores de BRT**, esteja operando nos principais eixos viários, alimentada pelo sistema convencional de **ônibus**



Fonte: Apresentação da Amos – Assessoria de Mobilização Social-BHTRANS, 2014

O órgão gestor previu que os corredores do BRT da Av. Antonio Carlos, Av. Cristiano Machado, Av. Paraná e Av. Santos Dumont estariam em pleno funcionamento conjuntamente com todas as estações de integração antes do início da Copa do Mundo de Futebol de 2014.

As obras e projetos da rede de BRT para as demais vias estão em estudos para posterior implantação, sendo de fundamental importância a complementação de toda a rede para um efetivo atendimento às demandas da população.

### Considerações finais

A rede de transporte coletivo de Belo Horizonte, incluindo também a região metropolitana, após estar completamente implantada, desde os corredores de BRT, integração tarifária, e expansão da capacidade do metrô poderá trazer para os cidadãos uma melhor acessibilidade a bens e serviços, escolas, saúde, lazer, trabalho e outros.

Na implantação desta política pública de transportes, observa-se que foi estrategicamente direcionada ao atendimento do vetor norte da cidade, tendo em vista aos compromissos assumidos em relação à Copa do mundo, sendo que os principais equipamentos esportivos relacionados a este evento estarem localizados nesta região, estádios e centros de treinamento.

No contexto em que se desenvolveu a política pública de transporte coletivo da cidade de Belo Horizonte, podemos citar Monteiro que em seu trabalho afirma que o estabelecimento de soluções ou de políticas criadas especificamente para um problema diagnosticado requer engenhosidade. Em certas conjunturas, essa é uma tarefa totalmente inovadora, em outros casos, a inovação limita-se a adaptações de soluções já disponíveis. Essa inovação é sempre mais intensa em situação de crise. (Monteiro, 1982)

Foi importante considerar a existência de estudos preliminares de uma rede de transporte que já vinha sendo desenvolvida desde o período anterior a BHTRANS, com o PROBUS da METROBEL, que teve sua implantação interrompida e apenas retomada suas diretrizes com o programa BHBUS-BHTRANS, atual direcionador da política de transporte da cidade de Belo Horizonte, em conjunto com o PLANMOB. Cabe ressaltar que quantidade considerável de especialistas e técnicos da extinta METROBEL, e de sua sucessora a TRANSMETRO, fazem parte do corpo de funcionários da BHTRANS, sendo este um fator de continuidade e semelhança apresentada entre os programas apesar de períodos e conjunturas diferentes.

A implantação desta nova rede de transportes a partir do BRT/MOVE vem ao encontro das demandas recorrentes da população por melhoria na qualidade e redução de custos do transporte coletivo e que atendem parcialmente os compromissos assumidos pelo poder público em relação aos eventos programados para a cidade.

É fundamental a completa implantação desta política pública de transporte, conforme descrito no projeto BHBUS e PLANMOB, em todas as suas etapas, para que a melhoria de acessibilidade seja para toda a cidade, não ficando apenas concentrado no vetor norte como está sendo apresentado nesta primeira fase.

É preciso destacar as dificuldades encontradas pelos municípios para sanar os problemas de mobilidade urbana. Muitas prefeituras, pouco ou nada podem fazer pelo sistema de transporte público coletivo de suas cidades, lhes faltam autonomia, recursos financeiros e capacidade técnica para gerir e implantar seus sistemas, tão pouco extrapolar os limites territoriais para uma integração com seus vizinhos.

Diante das dificuldades e da necessidade de uma integração cada vez maior em regiões metropolitanas, fica evidente que o sistema de transporte público coletivo de cidades como Belo Horizonte, não podem ser pensados sem se considerar os impactos e conseqüências que serão gerados em seu entorno.

É perceptível neste impasse que existe um problema de coordenação federativa. Os Governos Federal, Estadual e Municipal precisam encontrar alternativas e novas formas de gestão para a coordenação e financiamento dos sistemas de transportes públicos de passageiros. Os investimentos no setor de transporte coletivo deve ser permanente para que se obtenha sucesso na implantação de qualquer sistema de transporte público coletivo de passageiros por ônibus.

Apesar de não estar explícita em nenhum documento oficial, a decisão governamental acaba por interferir diretamente na interação entre acessibilidade, transporte público e na questão do valor do uso do solo. Motivos políticos e econômicos direcionam para a região norte novos investimentos imobiliários e comerciais pela disponibilidade de terras ainda existentes na região, e pela melhoria da acessibilidade. Conforme já dito por Barat (1975) “o transporte público tem importância decisiva no condicionamento do uso do solo nas áreas metropolitanas” e também por Villaça (1998) “as condições de transporte aparecem como fator decisivo na estruturação do espaço urbano”, o poder público induz a ocupação e o desenvolvimento para a região onde a política pública será implantada.

O programa que orienta na atualidade a rede de transporte coletivo de Belo Horizonte não deve ser interrompido como ocorreu com os programas anteriores, que não tiveram seus objetivos alcançados devido a diversas variáveis, dentre elas, falta de recursos financeiros para concretização dos mesmos em tempo hábil comprometendo a eficiência e eficácia dos sistemas propostos, conflitos políticos, pendências com judiciário, entre outras, colocando em dúvida a credibilidade das ações dos órgãos de gestão do transporte público.

Inseridos nos pressupostos desta política pública está a melhoria da circulação viária da cidade, melhoria na qualidade dos serviços prestados, mais conforto e segurança aos usuários, pontos importantes para que o poder público consiga atrair para o transporte coletivo o usuário do transporte individual.

A melhoria do meio ambiente e da qualidade de vida do cidadão é utilizado pelo o poder público em suas ações de marketing, que capitalizam os pontos positivos para tornar atrativo este novo sistema de transporte coletivo.

Com todo o sistema em funcionamento o cidadão de Belo Horizonte poderá ter a sua disposição um sistema integrado de transporte coletivo, que poderá lhe trazer ganhos econômicos e sociais. A maior facilidade de acesso à diversas regiões da cidade permitirá ao cidadão uma possibilidade maior de empregabilidade, lazer, cultura e outros serviços antes não acessíveis por motivo de dificuldade de mobilidade ou financeira.

O trabalho pede mais estudos sobre o comportamento da população diante desta nova realidade, quando da totalidade da implantação. A verificação da real melhoria para o cidadão, de seu deslocamento e de sua qualidade de vida deverá ser aferida na avaliação a política pública em relação a sua eficácia, eficiência e efetividade.

## Referências Bibliográficas

ALVES, G. B. Qualidade no transporte Coletivo Urbano – Ônibus Brasília, 1995, Dissertação de Mestrado – Faculdade de Tecnologia Universidade de Brasília

Associação Nacional dos Transportes Públicos – ANTP, Transporte Humano Cidades com Qualidade de Vida. São Paulo, 1997

AZEVEDO, Sérgio de; MARES GUIA, Virgínia Rennó dos. A gestão do transporte na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Cadernos Metrópole. ISSN (impresso) 1517-2422;(eletrônico) 2236-9996, n. 03, p. 99-124, 2000

\_\_\_\_\_, CASTRO, Monica Mata Machado de. Política de Transporte e Empresas Permissionárias na Região Metropolitana de Belo Horizonte. – Relatório de Pesquisa. Belo Horizonte: Departamento de ciência Política – FAFICH/UFMG, 1986. 87p v.1.

BARAT, Josef. Estrutura Metropolitana e sistemas de transporte, estudo do caso do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1975.

BELO HORIZONTE. Depoimento do então deputado federal Maurício Campos, Prefeito Municipal de Belo Horizonte, feito na Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara dos Deputados, a respeito da majoração de tarifas de água, esgoto, luz, telefone e transporte coletivo urbano. 23 de setembro de 1981.

\_\_\_\_\_. Lei Ordinária Municipal nº 5.953 de 31 de julho de 1991, Autoriza o Executivo a constituir e organizar uma sociedade de economia mista sob a denominação de Empresa de Transporte e trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS – e dá outras providências. Minas Gerais, Belo Horizonte, p.1, 1 ago. 1991

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil; 1988

BHTRANS. Histórico de Gestão do Transporte Público por Ônibus  
[www.bhtrans.pbh.gov.br/.../E51728AED2EFAC1EE040000A1D282016](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/.../E51728AED2EFAC1EE040000A1D282016)

\_\_\_\_\_ Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Belo Horizonte – BHBUS. Belo Horizonte, 1997.

\_\_\_\_\_ Program BHBUS-RMBH – Síntese dos estudos e proposições. Belo Horizonte, 1997

BRT Brasil - <http://www.brtbrasil.org.br/index.php/brt/operacionais#.UzIktaJjvDc>  
<http://brtbrasil.org.br/index.php/investimentos#.U1WIN0qlfIw>

DIARIO DE PERNAMBUCO. (2012) A solução mineira para desafogar o trânsito, Publicado em 09/07/2012 categoria Blog do Instituto – Transportes. [www.urbana-pe.com.br](http://www.urbana-pe.com.br)

FÁBREGAS, Myriam Nogueira, BRITO, Lázaro Luiz de. Perfil psico-social-econômico do usuário de transporte coletivo da RMBH. Belo Horizonte: Metrobel, 1985. 80 p.

FURTADO, Clarissa. Transporte – Se eu perder esse trem ..., Ano 2, Edição7, 2005

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. A gestão dos Transportes Públicos em Belo Horizonte: uma questão metropolitana. Belo Horizonte, 1992, Dissertação – FAFICH. UFMG

LEITE, Katia Kauark, AMARAL, Marcelo Cintra do. Gestão do transporte em Belo Horizonte: construindo uma mobilidade urbana sustentável.

METROBEL. (1981) “METROBEL: do planejamento à ação”. Belo Horizonte, 8 p. (Tablóide de divulgação).

\_\_\_\_\_ Modelo Proposto para o Sistema de Transporte Urbano da RMBH. Belo Horizonte, 1987

MINAS GERAIS. Constituição do Estado de Minas Gerais: promulgada em 21 de setembro de 1989.

\_\_\_\_\_. Lei n° 9527, de 29 de dezembro de 1987. Dispõe sobre a Administração da Região Metropolitana de Belo Horizonte, e dá outras providências. Minas Gerais, Belo Horizonte, p.654-660, 30 de dezembro de 1987.

MONTEIRO, Jorge Vianna. O processo decisório de política. In: *Fundamentos de política pública*. Rio de Janeiro: Ipea, 1982. Cap.3,

NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. A hora e a vez do transporte público coletivo. Em < [www.brtbrasil.org.br](http://www.brtbrasil.org.br) > acessado em 25/03/2014

OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. O transporte público de Belo Horizonte em seu contexto metropolitano. ANPET – XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. Capítulo 5. [www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet.../ct/ct\\_arq32.pdf](http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet.../ct/ct_arq32.pdf)

OMNIBUS: Uma história dos transportes coletivo em Belo Horizonte. Belo Horizonte. 1996 – Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais.

PACHECO, Regina S. (1995). “Gestão metropolitana no Brasil: arranjos institucionais em debate”. In: VALLADARES, Lícia e COELHO, Magda P. (orgs.). *Governabilidade e pobreza no Brasil*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.

PEIXOTO, M. R. Valeria. Transporte Coletivo Urbano e Qualidade de Vida em Goiânia. In: CAVALCANTI, L. S. (Org) *Geografia da Cidade*. Goiânia, Editora Alternativa, 2001

PENNA, Octavio. *Notas Cronológicas de Belo Horizonte*. Belo Horizonte – Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997

PLAMBEL. *Plano Metropolitano de Belo Horizonte*. Fundação João Pinheiro. *Institucionalização do Sistema Metropolitano de Planejamento*. Belo Horizonte: FJP, 1974.

\_\_\_\_\_. *Plano Metropolitano de Belo Horizonte*. *Esquema Metropolitano de Estruturas*. Belo Horizonte: FJP, 1974.

\_\_\_\_\_ Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral. 1995, “Plano Metropolitano de Transportes. Programa para aumento da capacidade operacional de transporte e trânsito”. Belo Horizonte, PLAMBEL.

Rua, Maria das Graças. Políticas públicas / Maria das Graças Rua. – Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração / UFSC; [Brasília] : CAPES : UAB, 2009.

SANTOS, Milton. O Espaço do Cidadão. São Paulo, Nobel, 1987

SIQUEIRA, Moema Miranda. O papel da Regulamentação na gestão pública: o exemplo do transporte coletivo por ônibus. RAP - Rio de Janeiro Jan-Fev. 1997.

TTC Engenharia e Transporte - (<http://www.ttc.com.br/upload/files/TTC-069.pdf>)

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo, 1998