

Capítulo V

Política, Economia e Gestão de Transportes

O TRANSPORTE PÚBLICO DE BELO HORIZONTE EM SEU CONTEXTO METROPOLITANO

Marcos Fontoura de Oliveira

Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. – BHTRANS

RESUMO

Este artigo descreve o emaranhado técnico e institucional no qual se insere o gerenciamento do transporte coletivo na Região Metropolitana de Belo Horizonte. A partir de uma reconstituição histórica que inicia-se na década de 1970, chega-se até os dias de hoje mostrando-se um cenário complexo e repleto de incertezas. No momento em que as grandes cidades brasileiras, notadamente as capitais dos estados, têm tido grandes dificuldades para equacionar suas demandas por transporte coletivo, esse trabalho fornece material para uma reflexão mais abrangente. O mundo vem passando por transformações profundas e o que se observa, por todo lado, é uma inadequação de métodos, de estruturas e de organizações.

ABSTRACT

The present paper describes the complicate technical and institutional webwork related to the management of public transportation in the Metropolitan Region of Belo Horizonte / Brasil (Região Metropolitana de Belo Horizonte). It presents a historic view of the this complex and uncertain scenery, since the early 70's until today. Considering that the mainly big cities in Brazil – especially the capital of the states – have had enormous difficulties to deal with it's demand for public transportation, this paper aims to be a resource for a broad reflection about their problems in this filed. The author concluded that the methods, structures and organizations in use are unsuitable to a world in deep transformation.

1 EVOLUÇÃO INSTITUCIONAL

O marco inicial da evolução institucional dos transportes urbanos na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) se deu em 1971 com a determinação do então Conselho Estadual de Desenvolvimento de prosseguir com os estudos para elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado da RMBH. Naquela ocasião, a Fundação João Pinheiro passou a elaborar o *Plano Metropolitano de Belo Horizonte*, que ficou conhecido pela sigla Plambel.

Em 1973 foram institucionalizadas as primeiras regiões metropolitanas brasileiras, entre elas a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), formada pela Capital e por 13 outros municípios vizinhos, alguns já em processo de conurbação com o centro metropolitano. Uma série de serviços comuns aos municípios integrantes dessas regiões foi definida como sendo de interesse metropolitano, entre eles os transportes e o sistema viário. A legislação estabeleceu, também, que a execução dos serviços comuns deveria ser atribuída a uma entidade estadual.

Até que os transportes e o sistema viário pudessem ser efetivamente gerenciados no âmbito metropolitano, o quadro institucional característico dos anos 1970 permaneceu bastante complexo, com órgãos federais, estaduais e municipais disputando e superpondo competências.

Ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) incumbia, entre suas funções, o planejamento e construção de vias expressas metropolitanas. Dentre as competências do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) estavam incluídas a definição dos planos de circulação e a fixação dos itinerários das linhas de ônibus. O policiamento de trânsito também competia à esfera estadual, que o executava através do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar de Minas Gerais (BPTRAN). Completando o quadro, o sistema de estacionamento rotativo de

Belo Horizonte, então em fase inicial, era operado pela Fundação Estadual do Bem Estar do Menor (Febem).

O sistema de transporte sobre trilhos, mais conhecido como trem de subúrbio, era de responsabilidade da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), que não dava o devido tratamento a esse modal de transporte urbano de passageiros. Por sua vez, o sistema de transporte por ônibus encontrava-se, basicamente, a cargo de três entidades: a Superintendência Municipal de Transportes (SMT) incumbia-se das linhas de Belo Horizonte, a Prefeitura de Contagem de suas linhas intramunicipais e ao Departamento de Estradas de Rodagem (DER/MG) competia o gerenciamento das linhas intermunicipais, além da administração do Terminal Rodoviário de Passageiros de Belo Horizonte (Terbel), recentemente inaugurado. A operação das linhas estava a cargo de empresas privadas, por delegação do poder público.

No final dos anos 1970, segundo o professor Ronaldo Guimarães Gouvêa, a “situação sempre precária do serviço de transporte público indicava que aquela estrutura gerencial não estava atendendo às necessidades da população usuária...” (Gouvêa, 1992, p.88). Basta lembrar que, naquela época, 250 linhas de ônibus tinham ponto final na área central de Belo Horizonte, congestionando o trânsito e obrigando 40% dos usuários a se deslocarem a pé, em média, 800m nesta mesma área central apenas para trocar de ônibus.

Conforme dito anteriormente, para a execução dos serviços comuns de interesse metropolitano a legislação previa, dentre outros processos, a sua concessão a uma entidade estadual. Em Minas Gerais, optou-se pela constituição de uma empresa pública, sendo instituída a Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Metrobel). Em 1980 foi aprovado o estatuto social da nova empresa, cujo capital social foi integralizado pelos governos Federal, Estadual e municipais da RMBH. Ainda em 1980, o Conselho da RMBH passou formalmente à Metrobel a administração dos serviços de transporte, trânsito e sistema viário, concentrando naquela empresa as funções que, até então, estavam pulverizadas.

O novo sistema metropolitano de transporte público foi implementado em 1982, com o início da implantação do *Programa de Reestruturação do Transporte Coletivo por Ônibus da RMBH* (Probus), estruturado em linhas circulares, diametrais, semi-expressas e expressas (estas últimas, exclusivamente para o sistema intermunicipal). Instituiu-se, naquele momento, a Câmara de Compensação Tarifária (CCT), que introduziu a remuneração por serviço especificado e não mais pela arrecadação da tarifa nas roletas por cada empresa operadora.

Também em 1980 foi criada na RFFSA a Divisão Especial do Metropolitano de Belo Horizonte (Demetrô), com a atribuição de implantar e operar um trem metropolitano na RMBH. Em 1984, foi constituída a Cia. Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) que, no ano seguinte, incorporou o Demetrô como uma superintendência regional – a Superintendência de Transportes Urbanos (STU/BH), com as mesmas atribuições.

Em 1987, a Metrobel foi extinta e suas funções foram assumidas por uma autarquia, a Transportes Metropolitanos (Transmetro). No mesmo ano, a CCT deixou de ser gerida pelo poder público: sua gestão foi transferida para o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (Setransp), privatizando-se um gerenciamento público.

Com a nova Constituição Federal, promulgada em 1988, mudou-se o cenário institucional dos transportes urbanos, com o restabelecimento da competência municipal para executar as funções de interesse local, inclusive o transporte coletivo de passageiros, de caráter essencial. No ano seguinte, a Constituição Mineira, nos mesmos moldes da Constituição Federal, confirmou a municipalização dos serviços de transporte público. As leis orgânicas dos municípios, a partir daí, estabeleceram formas e processos para orientar a assunção dos serviços intramunicipais.

Assim, a década de 1990 foi marcada pelo ressurgimento dos gerenciadores municipais do transporte coletivo por ônibus. Tomando-se os três maiores municípios da RMBH, foi o momento da criação da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS) em 1991, da Empresa Municipal de Transporte e Trânsito de Betim (Transbetim) em 1993 e da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito de Contagem (Transcon) em 1997, que passaram a desenvolver programas próprios de reestruturação dos seus sistemas de transporte coletivo por ônibus.

O Estado de Minas Gerais, por sua vez, extinguiu em 1994 a Transmetro e passou a gerenciar as linhas intermunicipais metropolitanas e os serviços intramunicipais dos municípios que ainda não haviam assumido os seus sistemas locais por meio de uma diretoria do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-MG).

Em 1993, a BHTRANS municipalizou o sistema de transporte por ônibus da Capital e implantou sua Câmara de Compensação Tarifária (CCT), instaurando-se uma compensação financeira entre a sua CCT e a CCT que passou a ser gerenciada pelo DER/MG. Esta compensação funcionou até 1998 com repasses mensais de recursos da CCT municipal para a CCT metropolitana quando, por decisão do município de Belo Horizonte, foram extintos os repasses e as câmaras tornaram-se autônomas e independentes. A consequência foi que o sistema da Capital ficou desonerado de um pesado encargo, enquanto que o sistema metropolitano perdeu uma importante fonte de receita: o montante dos repasses, nos cinco anos em que aconteceram, foi de R\$54 milhões.

Por outro lado, o planejamento metropolitano, que vinha sendo feito de forma integrada pela autarquia Planejamento da Região Metropolitana (Plambel), desde os anos 70, passou por profunda transformação institucional em 1996. Naquele momento, a autarquia foi extinta e suas atribuições transferidas, de forma diferenciada, para a Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação Geral (coordenação e assessoramento às prefeituras), Fundação João Pinheiro (pesquisa, documentação, estudo e orientação técnica) e Instituto de Geociências Aplicadas – IGA (cartografia básica e geoprocessamento). Com o fim do Plambel, o planejamento metropolitano, que, desde meados dos anos 80, vinha passando por uma série de dificuldades de ordem técnica e institucional, ficou seriamente comprometido.

É importante registrar que, após a promulgação da nova Constituição Estadual em 1989, os esforços de reorganização institucional do modelo de gestão metropolitana levaram à criação da Assembléia Metropolitana (Ambel), eximindo-se o Estado dos papéis de tutor metropolitano e moderador compulsório de conflitos de interesses entre funções e municípios. Estruturada como órgão colegiado, participam da Ambel todos os prefeitos da RMBH, o Governador do Estado ou seu representante designado, 46 vereadores indicados pelas câmaras municipais da RMBH, além de um deputado representante da Assembléia Legislativa. São

objetivos da entidade: harmonizar interesses comuns dos municípios, somar esforços, intercambiar conhecimentos técnicos e viabilizar investimentos na RMBH.

Destaque-se que a Ambel é um espaço político de harmonização de conflitos que, até o momento, não tem funcionado da forma como foi previsto, resumindo seus trabalhos a eventuais reuniões plenárias para decisões a respeito do reajuste tarifário das linhas metropolitanas gerenciadas pelo DER/MG.

Nesse contexto político-institucional, em 1995 foi criada a *Comissão Gerenciadora do Transporte Coletivo da RMBH*, possibilitando ações uniformes no trato de questões não só operacionais, mas também das relacionadas ao planejamento do sistema. Apesar da comissão não se reunir desde 2003, é importante lembrar que várias ações importantes foram executadas por esse colegiado de gerenciadores, a partir de acordo. Como exemplo, destaque-se a criação do Cartão Metropolitano de Transporte (CMT) em 1995: credencial emitida pela BHTRANS, ainda garante o direito à gratuidade para as pessoas portadoras de deficiência e doentes renais em todos os sistemas de transporte por ônibus da RMBH.

2 ESTRUTURA GERENCIAL DO SISTEMA E DISTRIBUIÇÃO MODAL

A RMBH é formada, atualmente, por um conjunto de municípios com uma população total de mais de 4 milhões de habitantes, metade deles morando na Capital. Após ter sido institucionalizada em 1973 com 14 municípios, a RMBH foi crescendo geograficamente, ao mesmo tempo em que diversos municípios foram sendo emancipados. Assim é, que a RMBH passa a ter 18 municípios em 1989, 20 em 1992, 24 em 1995, 26 em 1997, 32 em 1999, 33 em 2000 e chega ao ano 2002 com 34 municípios. São eles: Baldim, Belo Horizonte, Betim, Brumadinho, Caeté, Capim Branco, Confins, Contagem, Esmeraldas, Florestal, Ibirité, Igarapé, Itaguara, Itatiaiuçu, Jaboticatubas, Juatuba, Lagoa Santa, Mário Campos, Mateus Leme, Matozinhos, Nova Lima, Nova União, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Rio Manso, Sabará, Santa Luzia, São Joaquim de Bicas, São José da Lapa, Sarzedo, Taquaraçu de Minas e Vespasiano

O sistema de transporte público coletivo da RMBH é constituído por um subsistema sobre trilhos (trem metropolitano) e diversos subsistemas sobre pneus. O subsistema metroferroviário é gerenciado pelo Governo Federal e os demais subsistemas são gerenciados, parte pelo Estado de Minas Gerais, parte por diversos municípios que assumiram a gestão de seus serviços em substituição ao governo estadual.

Deixando de lado alguns subsistemas de menor expressão, tem-se hoje na RMBH uma distribuição de passageiros transportados que permite-nos tirar algumas conclusões. O transporte público coletivo da RMBH é preponderantemente baseado no transporte sobre pneus, responsável por mais de 96% dos passageiros, com o trem metropolitano respondendo por apenas 4%.

O trem metropolitano é o único serviço operado pelo poder público. Todos os subsistemas sobre pneus são operados por empresas privadas e gerenciados pelo poder público (estadual e municipais), em um espectro bastante diversificado. O gerenciador pode ser uma empresa pública da administração indireta (como em Belo Horizonte) ou um órgão da administração direta (como em Contagem). No aspecto legal, há poucos subsistemas onde a concessão dos serviços foi precedida por processo licitatório (como o de Belo Horizonte e o de Betim) e diversos sistemas em situação irregular (como o de Contagem e o intermunicipal).

Os dois grandes subsistemas da RMBH, que juntos correspondem por quase 90% dos passageiros transportados são o subsistema de Belo Horizonte, gerenciado pela BHTRANS, e o subsistema intermunicipal gerenciado pelo DER/MG. Entre eles, grandes são as diferenças de gerenciamento, apresentando um quadro bastante complexo onde se observa, inclusive, a disputa por passageiros.

As intervenções no sistema municipal de Belo Horizonte baseiam-se no *Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte* (BHBUS), que vem sendo implementado pela BHTRANS desde 1997. O BHBUS foi concebido como um sistema tronco-alimentado, com os passageiros das chamadas “bacias de alimentação” sendo transportados até terminais ou pontos de integração para, daí, serem transportados para os pólos principais de interesse.

Por sua vez, o subsistema intermunicipal, gerido pelo DER/MG, aguarda a elaboração do *Plano Metropolitano de Transportes* (Metropolplan), que definirá a estrutura física e operacional a ser licitada. O que se espera, é que esses estudos proponham uma maior integração, na busca da racionalidade, com os demais sistemas de transporte coletivo existentes na RMBH.

No tocante aos aspectos operacionais de controle dos serviços de transporte coletivo metropolitano, ressalte-se o sistema de bilhetagem eletrônica. O implantado pela BHTRANS foi concebido para ser totalmente compatível com o sistema implantado nas estações do trem metropolitano mas, apesar de existir a integração tarifária entre os sistemas, os dois sistemas “não conversam” devido à necessidade de ajustes tecnológicos. O outro único sistema de bilhetagem eletrônica existente na RMBH foi implantado em Betim, antes do de Belo Horizonte, com tecnologia que também “não conversa” com nenhum dos outros dois.

3 ESTRUTURA TARIFÁRIA E EVOLUÇÃO DA DEMANDA

A estrutura tarifária do sistema de transporte público coletivo da RMBH apresenta-se hoje como o resultado de uma desagregação não planejada da antiga estrutura metropolitana. Não há uma política tarifária metropolitana nem mecanismos de compensação entre subsistemas. Para permitir a integração tarifária ônibus/metrô segue-se um acordo de repartição de receitas do tipo “meio-a-meio”, como se cada operador só pudesse contabilizar a receita que arrecada em suas roletas. Esse acordo ocorre tanto na relação BHTRANS/CBTU quanto na relação DER/CBTU.

Como vem sendo observado em todo o país, as receitas arrecadadas em função das tarifas têm sido permanentemente insuficientes para cobrir os custos necessários para se oferecer serviços de qualidade. Na RMBH, o único sistema onde existe subsídio é o trem metropolitano, uma vez que a diferença entre o custo operacional do serviço e a receita arrecadada pela cobrança de passagens é coberta pela CBTU. Quanto aos demais sistemas, a forma de contratação das empresas operadoras pelos dois maiores gerenciadores deve ser aqui destacada.

O sistema gerenciado pela concessionária BHTRANS segue os contratos, precedidos de processo licitatório, firmados com empresas subconcessionárias. De 1998 a 2003, o contrato garantia a cobertura de custos planilhados, não estimulando as empresas a operar em regime de oferta/procura. A prioridade era o cumprimento do serviço previamente especificado pelo gestor e a consequência era uma negligência do operador na busca e proposição do serviço economicamente mais rentável a ser cumprido. O modelo, assim, levou a grandes *deficits* contábeis. Em 2003, os contratos entre BHTRANS e empresas subconcessionárias foram

ajustados, passando a valer uma nova regra: as empresas passaram a ser co-responsáveis pela especificação dos serviços. Seguindo-se parâmetros de conforto pré-definidos pela BHTRANS, as empresas propõem uma nova produção de serviços. Implantados os novos serviços, os ganhos na relação custo/receita são rateados entre o sistema (leia-se a Câmara de Compensação Tarifária) e a empresa subconcessionária. A definição, entretanto, de uma tarifa única preponderante no sistema de Belo Horizonte permanece, com a compensação de receitas/custos sendo feita entre linhas e empresas: segue-se, praticamente, o mesmo modelo implantado pela Metrobel em 1982.

No sistema gerenciado pelo DER, embora a contratação dos serviços não tenha sido precedida de processo licitatório, a fixação de tarifas e a forma de contabilização de receitas/custos das empresas operadoras era bastante semelhante à adotada pela BHTRANS. Em 2001, no entanto, o mecanismo de compensação tarifária entre linhas metropolitanas foi substituído pelo mecanismo de equilíbrio interno das regiões operacionais e empresas delegatárias. A medida, acompanhada de realinhamento e reajustamento tarifário das linhas foi, na prática, o retorno do modelo adotado em grande parte do Brasil: a receita auferida nas roletas pertence às empresas e não há mais diferenças entre custo e receita a serem compensadas. Assim, possíveis *deficits* e *superavits* deixaram de ser contabilizados pelo órgão gestor e uma diversidade maior de tarifas passou a ser uma nova característica do sistema. Também nesse sistema metropolitano a busca da eficiência econômico-financeira do sistema tende a provocar queda na qualidade do serviço prestado.

Parece claro que, qualquer que seja o modelo de contratação dos serviços e, consequentemente, de fixação de tarifas, se o valor fixado para o uso do transporte coletivo for fixado em patamares elevados, a população mais pobre – a que mais necessita de transporte coletivo – pode perder sua capacidade de utilizá-lo. Estudo recentemente concluído mostra que é muito baixa a mobilidade da população pobre nas grandes cidades brasileiras, incluindo a RMBH: “As precárias condições de mobilidade se colocam como obstáculos à superação da pobreza e da exclusão social para cerca de 45% da população brasileira, que têm renda familiar inferior a três salários mínimos” (Itrans, 2004, p.5).

No caso da RMBH, um fator que certamente agrava a situação dos transportes coletivos são os investimentos inexpressivos em transporte sobre trilhos, a lentidão do investimento nos sistemas sobre pneus, a não restrição ao uso do automóvel e a dinâmica de ocupação do solo urbano. Esses fatores vêm estimulando a transferência de passageiros para outros modos como carro, moto, bicicleta ou a pé.

Por outro lado, as condições atuais de planejamento e operação dos sistemas de transporte e trânsito nas cidades brasileiras não contribuem para a melhoria do transporte coletivo. A quantificação das deseconomias geradas pelos congestionamentos urbanos em dez cidades brasileiras, entre elas Belo Horizonte, é um alerta para os gerenciadores, conforme pode ser observado em estudo concluído em 1998, coordenado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea – em parceria com a Associação Nacional de Transporte Público – ANTP (Ipea e ANTP, 1998).

O congestionamento causa grande impacto no custo do sistema de ônibus, levando à necessidade de se ter em circulação um número adicional elevado de veículos para cumprir a especificação de viagens que precisa ser realizada. No caso de Belo Horizonte, o número adicional de veículos foi estimado em 315, o que equivale a 11,73% da frota total. O impacto

estimado no custo operacional é da ordem de 6%, que tem reflexo direto na tarifa e onera, desnecessariamente, a todos os usuários. Fazendo uma comparação com outras cidades, vê-se que a situação em Belo Horizonte é muito pior que a observada em Brasília, por exemplo, onde o impacto do congestionamento é de menos de 1%. Por outro lado, a situação da capital mineira ainda é, de longe, melhor que a observada em São Paulo, onde se observa um impacto de 15,8% no custo operacional e um excesso de frota (3.342 ônibus) que, sozinho, é maior que toda a frota gerenciada pela BHTRANS.

Comparando a área relativa que um passageiro de automóvel ocupa com a área relativa ocupada por um passageiro de ônibus, a pesquisa mostra Belo Horizonte e o Rio de Janeiro nas primeiras posições. Para comparar, vale destacar a situação de Campinas, onde o passageiro do automóvel ocupa 6,73 vezes mais espaço (relativo) que o do ônibus, enquanto que em Belo Horizonte esta proporção é de 25,63 vezes e no Rio de Janeiro de 27,60.

A partir de uma metodologia especial, no citado estudo foram monetarizadas as deseconomias decorrentes dos congestionamentos nas cidades pesquisadas. Além do impacto no custo operacional acima relatado, o relatório indica a ocorrência em Belo Horizonte de deseconomias da ordem de R\$ 22,5 milhões/ano, relativas a tempo de viagem, consumo de combustível, poluição e sistema viário.

4 REESTRUTURAÇÃO DA REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTE

A necessária reestruturação da rede de transporte urbano da RMBH passa pela viabilização de três grandes planos de impacto metropolitano: o *Plano Diretor de Transporte de Passageiros sobre Trilhos da RMBH* (concluído), o BHBUS (em implementação) e o Metroplan (concepção iniciada em agosto de 2002), além de outros planos municipais que certamente advirão (PLANO, s.d.). É importante destacar que a Fundação João Pinheiro, por delegação dos diferentes agentes institucionais envolvidos, executou em 2003 mais uma pesquisa de origem/destino metropolitana, que é importante subsídio para o planejamento dos transportes urbanos.

O *Plano Diretor de Transporte de Passageiros sobre Trilhos* foi elaborado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – STU/BH com o objetivo de racionalizar o serviço de transporte público da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Suas premissas: elevar o padrão de qualidade do serviço; dinamizar a integração física, tarifária e operacional; reduzir o número de viagens no transporte rodoviário; e aumentar os níveis de acessibilidade. As projeções de demanda consideraram 1999 como ano base e 2019 como ano de horizonte, tendo o ano de 2009 como patamar intermediário.

O estudo apresenta um cenário final, como resultado de um processo de refinamentos sucessivos, em que a configuração da rede do trem metropolitano se estende por outros municípios e duas novas linhas são implantadas em Belo Horizonte. A nova rede proposta contempla a extensão da linha existente até Justinópolis (em Ribeirão das Neves), de um lado, e até Krupp (em Betim), do outro; a implantação da linha Calafate/Barreiro; e a implantação da linha Pampulha/Savassi.

Um passo que se pretendeu decisivo para a reestruturação da rede metropolitana de transportes foi a constituição, em 2000, da empresa pública denominada Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A. – Metrominas, com participação acionária do Governo de Minas Gerais (55%), Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (35%) e Prefeitura Municipal de

Contagem (10%). A finalidade da empresa é operar o trem metropolitano, em consonância com os acordos celebrados entre a União, o Estado e os municípios envolvidos, no sentido da regionalização desse modal de transporte, que atualmente é operado pela CBTU e está sendo objeto de expansão física com recursos do Orçamento Geral da União. A Metrominas, no entanto, ainda não está em funcionamento.

Enquanto isto, a BHTRANS está concluindo a 2ª etapa da BHBUS e já prepara-se para a terceira. Destaque-se que o BHBUS trabalha na governabilidade que tem o órgão gestor municipal, buscando criar um sistema mais racional e eficiente, com uma maior produção de transporte. As linhas da primeira etapa que já operam na nova estrutura operacional utilizam 58% da frota para transportar 60% da demanda, fazendo com que sua produção de transporte seja 9% superior à observada nas demais linhas (BHTRANS, 2001). Ressalte-se que a BHTRANS já está se preparando para iniciar a 3ª etapa do BHBUS que, assim como nas duas etapas anteriores, deverá contar com recursos negociados com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Uma inovação na implantação do BHBUS é a construção de estações de integração em parceria com a iniciativa privada. Na modalidade operação urbana, trata-se de uma concessão onerosa onde o parceiro é escolhido através de processo licitatório na busca da melhor oferta. O parceiro privado constrói uma estrutura de uso público junto com uma de uso privado e, ao final do contrato, uma parte da estrutura será revertida para a propriedade do Prefeitura de Belo Horizonte. O poder público também aloca recursos públicos na execução do empreendimento, principalmente na execução do sistema viário do entorno. Além disso, o parceiro privado se responsabiliza por parte das despesas de manutenção da área pública. Nesta modalidade de parceria, já opera desde 2002 uma grande estação ônibus/ônibus, localizada na região oeste de Belo Horizonte.

Quanto ao sistema intermunicipal gerenciado pelo DER/MG, existem umas poucas linhas integradas a uma pequena estação de integração ônibus/ônibus localizada em Belo Horizonte e outras tantas integradas em uma grande estação de integração ônibus/trem localizada em Contagem. Apesar de já concluída, uma grande estação de integração ônibus/trem construída pela CBTU na região nordeste da cidade opera apenas parcialmente com linhas gerenciadas pela BHTRANS. Nas demais estações do metrô não há estrutura física para integração de passageiros.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Descontínuo, desigual e predatório: assim é o atual sistema de transporte público coletivo da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

A retomada do planejamento e integração do gerenciamento metropolitano do sistema de transporte público coletivo de passageiros é a necessidade primeira. Um processo em andamento que muito poderá facilitar o alcance desta meta é o da criação da Metrominas. Afinal,

“A introdução de um novo órgão gestor, gerenciado pelo Estado e pelos municípios de Belo Horizonte e Contagem, representa uma oportunidade de se rediscutirem os mecanismos de gerenciamento do transporte na RMBH. A divisão dos cargos de direção da empresa entre os acionistas poderá se

transformar num elemento impulsionador de novas decisões mais abrangentes e de maior consenso” (Tectran, 2001, p.30).

A rede de metrô proposta pelo *Plano Diretor de Transporte sobre Trilhos* tem 77,7 quilômetros de extensão e 43 estações, o que significa mais que dobrar a linha Eldorado / Via Norte (30 km e 19 estações, ainda em operação parcial). É uma ousadia ? Sem dúvida, mas o que não faltam em Minas Gerais são decisões ousadas, como a que, ganhando forma de lei já em 1867, determinou a construção de uma nova capital. Os estudos contratados pela CBTU mostram que os indicadores de viabilidade asseguram a rentabilidade econômica dos investimentos propostos, que são da ordem de US\$1,8 bilhão.

Muitos dirão que os recursos são escassos e que os investimentos são por demais vultosos. Buscando uma comparação *além mar*, os investimentos no sistema de metrô de Madri estão fazendo dele um destaque mundial. O sistema de metrô madrileno passou de 118 km em 1995 para 231 km em 2002, deixando de ser, em apenas oito anos, uma rede limitada a um só município para – usando uma expressão espanhola – *vertebrar* a comunicação de todos os núcleos urbanos da Grande Madri. Considerando um custo (baixo) de US\$43 milhões/km, são quase US\$5 bilhões em investimentos.

Os professores João Antonio de Paula e Roberto Luiz de Melo Monte-Mór (Paula e Monte-Mór, 2001) afirmam que Belo Horizonte foi inventada três vezes, referindo-se aos momentos da invenção política (1897-1914), da invenção mercantil (1914-1980) e da invenção social (anos 1980-90). Talvez seja chegada a hora da quarta invenção: aquela em que o Estado de Minas Gerais assumirá uma nova função: a de articular uma grande mudança na gestão metropolitana.

Esta nova gestão precisa envolver as três esferas de governo e deverá buscar estruturas organizacionais que possam funcionar em rede. Afinal, a empresa pública que gerenciará o trem metropolitano não poderia, também, ter a participação acionária da União? O trem metropolitano, concebido para ser a espinha dorsal da rede de transporte da RMBH, não precisa ser alimentado por diversos sistemas municipais e intermunicipais sobre pneus que talvez pudessem ser igualmente gerenciados pela mesma empresa? Esta empresa não poderia ser responsável por propor uma nova estrutura tarifária para o transporte público de toda a RMBH?

Os professores Sergio de Azevedo e Virgínia Mares Guia (Azevedo e Guia, 2004, p.101) lembram que a Constituição de 1988 “veio institucionalizar uma nova arena para o estabelecimento de acordo entre os vários atores que atuam no cenário metropolitano”. Em estudo bastante interessante, os autores avaliam o tratamento dado à questão metropolitana nas várias constituições estaduais pós 1988, permitindo concluir que a situação em Minas Gerais, comparada com a dos demais estados brasileiros, é bastante favorável.

A Constituição de Minas Gerais é uma das poucas – ao lado das constituições do Distrito Federal, Amazonas, Ceará, Goiás, São Paulo e Paraná – que avançam na definição de funções de interesse comum aos municípios metropolitanos, dentre elas o transporte urbano. A constituição mineira, ainda, – ao lado das de Amazonas, Paraíba, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Rio Grande do Sul – tratam da participação institucional na gestão das regiões metropolitanas, reforçando a necessidade do envolvimento da comunidade e/ou dos municípios.

No estudo acima referido vê-se, entretanto, que os legisladores mineiros deixaram de lado a importância estratégica da participação estadual na gestão metropolitana, destaque observado apenas nas constituições de São Paulo e Ceará. Além disto, ao contrário do estabelecido no Rio de Janeiro, Espírito Santo e Paraná, não foram previstos na Constituição de Minas Gerais quaisquer instrumentos compensatórios aos municípios que suportam aumento de despesa ou queda de receita decorrentes de funções públicas de interesse comum.

O mundo vem passando por transformações profundas e o que se observa, por todo lado, é uma inadequação de métodos, de estruturas e de organizações. Os sistemas de bilhetagem eletrônica implantados no sistema de transporte da RMBH, conforme se viu, ainda ‘não conversam’, o que parece ser bastante sintomático. Neste momento, é necessário que mudanças aconteçam. Com a instituição de um novo gestor de transporte na RMBH, que essas mudanças venham de forma diferente de outras que aconteceram na história de Belo Horizonte. O que se espera, afinal, é que as mudanças sejam para transformar!

Agradecimento

Aos professores Ronaldo Gouvêa, Sergio de Azevedo e Roberto Monte-Mór, pelos ensinamentos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Azevedo, S.; Guia, V.R.M. (2004). In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Org.). *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE. p.101
- BHTRANS (2001). *Plano de Reestruturação do transporte coletivo de Belo Horizonte – BHBUS/2ª etapa*. Belo Horizonte: Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. (projeto e estudo de viabilidade).
- Gouvêa, R.G. (1992). *A gestão dos transportes públicos em Belo Horizonte: uma questão metropolitana*. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, Belo Horizonte.
- Ipea e ANTP (1998). *Redução das deseconomias urbanas com a melhoria do transporte público*. Rio de Janeiro/São Paulo: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; Associação Nacional de Transporte Público (relatório final 1; relatório final 2; sugestões; relatório síntese).
- Itrans (2004). *Mobilidade e pobreza: pesquisa sobre a mobilidade urbana na população de baixa renda*; Relatório final. Belo Horizonte, Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte, 2004.
- Paula, J.A. e Monte-Mór, R.L.M. (2001). As três invenções de Belo Horizonte. In: *Anuário Estatístico de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, p.28-49.
- PLANO Diretor de transporte de passageiros sobre trilhos da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Ingenieria y Economia del Transporte, S.A., [s.d.]. (v.1; v.2; síntese – português). (Estudo contratado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU).
- Tectran (2001). *Estrutura tarifária do sistema de transporte público da RMBH*. Belo Horizonte: Técnicos em Transporte S.A. 2001. (Estudo contratado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU).

Endereço do autor

Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS
Av. Eng. Carlos Goulart, 900 – Bairro Buritis
CEP 30.455-700 – Belo Horizonte (MG)

Fone: (31) 3379-5615
Fax: (31) 3379-5660
E-mail: marcosfo@pbh.gov.br