

PALESTRA PROFERIDA PELO PROFESSOR PEDRO
SCHULTZ - POLÍTICA NACIONAL DA MOBILIDADE
URBANA - NA SEDE DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO
ESTADO DE MINAS GERAIS NO DIA 11/04/2014

DANIELLE ARLÉ

Senhoras e senhores, boa tarde! É com muita satisfação que o Centro de Estudos e Aperfeiçoamento Funcional, juntamente com a Coordenadoria Estadual das Promotorias de Justiça de Habitação e Urbanismo, realiza hoje mais uma ação educacional da série proposta pela Dra. Marta Larcher, ação esta que integra mais um dos Encontros de Habitação e Urbanismo. É um tema mais do que atual.

Eu conversava agora com a Dra. Marta e com o Pedro sobre uma notícia hoje de manhã, não sei se vocês tiveram oportunidade de acompanhar, no Bom Dia, Brasil, da desocupação do prédio da Oi no Rio de Janeiro. Então, cada vez mais se torna premente a necessidade de nós estudarmos e enxergarmos a multidisciplinaridade das questões relacionadas à habitação e urbanismo.

Com muito prazer, agradecemos mais uma vez à Dra. Marta pela excelente iniciativa e damos boas-vindas ao docente de hoje, que é o Pedro Schultz Fonseca Baptista. Pedro é Superintendente na Sedru – Secretaria de Estado

de Desenvolvimento Regional e Política Urbana, arquiteto e urbanista formado pela UFMG em 2006, mestre em arquitetura e urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFMG em 2011. Atuou como professor universitário e atua como professor do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais, ministrando capacitações relacionadas ao planejamento urbano e políticas públicas vinculadas à sua principal ocupação. Pedro, seja muito bem-vindo ao Ceaf, agradecemos a sua generosa presença e vamos iniciar então o nosso encontro. Que todos possam ter muito bom proveito. Obrigada pela presença de todos.

PEDRO SCHULTZ

Boa tarde a todos. Neste encontro de Habitação e Urbanismo, o tema de hoje é Política Nacional de Mobilidade Urbana. Os tópicos que vão ser abordados nesta palestra são: a) apresentação do palestrante, na verdade já foi feita; b) apresentação da Sedru, que é o órgão onde eu trabalho, não sei se todos o conhecem; a secretaria tem muita interação com o Ministério Público – inclusive na segunda-feira teremos duas reuniões: uma sobre regularização fundiária e outra de mobilidade urbana; cidade e legislação, que é um tema que eu abordo muito nas minhas aulas na Arquitetura e Urbanismo – eu também dei

14/03/2014

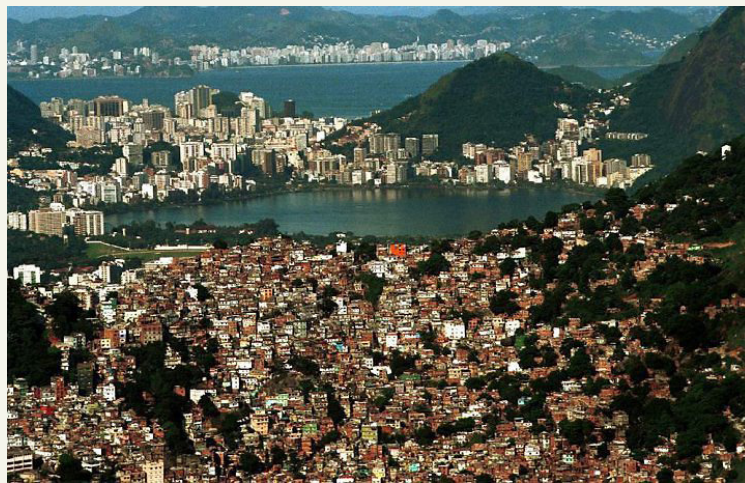
aula para a Engenharia e atualmente leciono no Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais; c) as ações do Estado com relação à mobilidade – farei um histórico do ano passado e das ações que realizamos junto com a Assembleia Legislativa de Minas Gerais - ALMG; d) a obrigatoriedade do plano diretor e sua efetividade em Minas Gerais; e) o conteúdo do plano de mobilidade e sua execução e financiamento – que vou passar de forma geral, porque ser mais técnico, mas foi um conteúdo trabalhado nesses encontros feitos em Minas Gerais; e f) a questão do controle social, que é um dos pontos mais importantes e afetos aqui a nós.

A Sedru – Secretaria de Desenvolvimento Regional, Política Urbana e Gestão Metropolitana – essa última foi acrescida em 2014, porque antes tinha uma Secretaria Extraordinária de Gestão Metropolitana; as agências (Metropolitanas de Belo Horizonte e do Vale do Aço) que antes estavam vinculadas a essa Extraordinária agora voltaram a ficar vinculadas à Sedru. São duas Subsecretarias: uma de Desenvolvimento Regional e outra de Política Urbana. Com isso, são duas Superintendências ligadas ao Desenvolvimento Regional: uma que trabalha com os planos regionais, que estão ligados a mais municípios, e outra que assessora as Associações de municípios, realiza instruções sobre consorciamento, principalmente de resíduos sólidos, mas agora também está

entrando o de mobilidade e de saneamento. Na subsecretaria de Política Urbana, há uma Superintendência de Habitação de Interesse Social; uma Superintendência de Saneamento Básico envolvendo os quatro pilares – drenagem, esgoto, água e resíduo sólido – e a Superintendência de Infraestrutura, da qual eu estou à frente atualmente, como Superintendente, desde o final de 2012.

Na Superintendência de Infraestrutura são quatro diretorias: Diretoria de Apoio e Planejamento de Gestão Urbana que trabalha com a Anuência Prévia, que na verdade é a aprovação de loteamentos, mas para os casos específicos previstos pela Lei 6.766/79; Diretoria de Apoio Urbanístico para Vilas e Favelas, que tem uma interface muito grande com a questão da defesa civil em mapeamento de risco; Diretoria de Projeto e Infraestrutura Urbana que analisa os projetos de emendas parlamentares relacionadas à pavimentação e praças públicas; e a Diretoria de Regularização Fundiária Urbana. O Iter, que é o Instituto de Terras foi extinto e a partir de 2014 a parte de regularização fundiária urbanas veio para a Sedru e está dentro dessa última diretoria. Quando falamos do Iter, na verdade trata da regularização das terras devolutas, ou seja, a terra que é estadual. Na Sedru há um incremento na questão de regularização fundiária aos municípios, pois se apóia tecnicamente os projetos e planos, mesmo se não estavam relacionados diretamente à questão da terra devoluta.

Com relação à cidade e à legislação... eu sou arquiteto e urbanista, então temos uma forma de pensar bem concreta... eu sempre trago algumas imagens, no começo das aulas para ilustrar os efeitos de uma legislação, a imagem a seguir trata disso. Então, por exemplo, no Rio de Janeiro, nessa imagem, já existem três tipos de zoneamento diferentes. Então, quando a gente fala de legislação e cidade, o importante é sempre rela-



Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1194447>
Acesso em 14/06/15

cionarmos que a cidade está zoneada, ou seja, ela tem zonas: zona residencial, comercial, de preservação. Neste caso, podemos visualizar uma parte adensada à frente, na orla, onde

existem prédios de vários andares; logo atrás tem uma favela que é uma Zona Especial de Interesse Social, uma Zeis. São vários tipos de Zeis e neste caso, é uma Zeis ocupada, consolidada; e, mais ao fundo, há uma Zona de Proteção Ambiental. Ou seja, a cidade está mapeada, ela tem seu zoneamento, então ela deverá ter uma legislação específica para cada setor.

A imagem abaixo é de Nova Iorque, e ela mostra que a cidade cada vez mais vai crescendo, vai se verticalizando e se tornando cada vez mais adensada. Nesse sentido,



Fonte: <http://www.novayork.com/>, Acesso em 14 de junho de 2015

surgem vários instrumentos urbanísticos para poder aumentar ou qualificar esse adensamento. Então você tem terrenos em que normalmente poderiam ser construídos

2-3 vezes a área do terreno, mas com alguns instrumentos urbanísticos você consegue construir 10 vezes, 7 vezes. E esse valor que você construir a mais é arrecadado para um fundo específico, que pode ser utilizado para habitação de interesse social ou para mobilidade, se assim o poder público determinar.

Em Minas Gerais, em 2013, através de uma realização da ALMG, foi feito um trabalho sobre mobilidade urbana. Foi aberta uma consulta pública entre o período de 15 de maio a 31 de julho, em seguida teve um ciclo de debates na Assembleia; depois mais dois debates sobre as regiões metropolitanas, porque elas tem uma característica específica: o fato da conurbação e dessas cidades estarem muito mais interligadas do que as outras cidades do interior. Depois ocorreu um encontro estadual, nos dias 19 e 20 de setembro. Iam fazer os encontros no interior, nesse período de junho até setembro; mas como em 2013 teve a Copa das Confederações e houve várias manifestações, os espaços que estavam agendados tinham sido ocupados, ou estava tendo muita manifestação e resolveu-se esperar.

Então, em novembro até o início de dezembro, foram realizados 11 encontros no entorno de Minas Gerais.

Percebemos que o Ministério das Cidades faria uma ação, mas dado o tamanho do Brasil, eles conseguiriam se concentrar principalmente nas cidades grandes – com mais de 100.000 habitantes – ou nas regiões metropolitanas. Então a gente precisava interiorizar essa discussão.

Nós também estamos elaborando um curso a distância para o segundo semestre de 2014. Para quem não sabe, esses encontros presenciais têm um efeito, mas na verdade são poucas as pessoas que de fato participam ali. É uma realização conjunta entre a Escola do Legislativo e a Sedru.

Farei uma breve contextualização. Em 2003, ocorreu a criação do Ministério das Cidades, e a Sedru, que antes vinha como Companhia de Habitação, na verdade uma Secretaria de Habitação, ela assume também uma visão mais de planejamento urbano. Começa-se a ter alguns marcos legais que vão implantar a ideia de sistema. Entre eles a gente pode citar o de Habitação e Interesse Social, ou seja, que obriga os municípios a criar um sistema de habitação, e um sistema que vai ter um fundo, um agente executor, um conselho, que vai fiscalizar as políticas e as conferências como forma de ampliar ainda mais a participação popular. Depois, o plano de saneamento torna-se uma obrigação. A temática da regularização fundiária, que

ficou um tempo, na verdade, sem trabalhar, ela retorna com o Minha Casa, Minha Vida – a gente conhece muito a 11.977/09 como a Lei do Minha Casa, Minha Vida, mas ela trata de questões de regularização fundiária. A 12.587/12 é essa lei temática de hoje, da mobilidade urbana. E a Lei 12.608, de 2012, que cria o Sistema Nacional de Defesa Civil. Todas elas são importantes porque, de certa forma, vão afetar e vão atuar no Estatuto da Cidade.

Mas o importante desses sistemas é porque eles criam uma sistemática para captação de recursos, que é isso que importa para o município: entender como eu vou captar o recurso. Para eles, o que importa é o final, aquela obra, e não o plano e o projeto. Não existe uma cultura de planejamento no território brasileiro. Mas, na sistemática, os recursos são passados dessa forma: primeiro, o município teria que fazer um plano, ou seja, uma visão geral do município; o projeto já especifica uma área, um setor ou um determinado quarteirão e, aí sim, ele vai poder implementar a obra. Com isso, a obra tende a ficar mais barata – essa pelo menos é a intenção ao se fazer essa sistemática. O problema é que, às vezes, a distância entre o plano e a obra é tão grande que aquele recurso já não é mais suficiente para poder executar a obra.

Tudo isso tem que ser pensado e é por isso que eu citei aquelas várias legislações, porque elas vão se interligando num planejamento integrado. Ou seja, quando você vai levantar as questões relativas ao circular na cidade – é o tema de hoje, a mobilidade urbana –, a gente pensa em cargas e pessoas, e isso está bem estabelecido pela lei. Só que, fatalmente, a gente vai relacionar com ‘onde as pessoas moram’, ou seja, qual é a origem desse deslocamento, porque as pessoas saem de algum lugar e vão para outro lugar. Como é o acolhimento no espaço público dessas infraestruturas, ou seja, como o ônibus para na rua e qual é o ponto de ônibus? Existe ponto de ônibus adequado? Existe uma faixa específica ou não? Existe ou não uma rodoviária? Existe um terminal? Como é esse tipo de deslocamento? E para onde esses fluxos vão, ou seja, qual é o destino? Se a origem normalmente é a moradia, qual é o destino? É para trabalho, para lazer, educação, saúde? Onde estão localizados esses equipamentos? Como esses equipamentos são pensados e estão formulados na cidade? Os tipos de transporte que são utilizados, se vai ser motorizado ou não motorizado, se a pessoa vai fazer um deslocamento a pé, de bicicleta; se vai ser motorizado, qual vai ser? Motorizado individual? Coletivo? Qual é o tipo de coletivo? A redução da poluição atmosférica também é uma temática, ou seja: usar o motorizado, mas tentar dimi-

nuir cada vez mais a poluição, e com isso a gente vai gerar um sistema mais sustentável. E a questão da propriedade da terra, porque também não adianta a gente falar, como se tem colocado muito, por exemplo, a questão do Rodoanel, ele vai passar em alguma terra. De quem é aquela terra? A gente sabe que a questão fundiária hoje é uma grande dificuldade para a implementação de vários projetos. E o financiamento; as Prefeituras não têm dinheiro. De onde virá esse dinheiro para executar essas obras?

Várias dessas diretrizes já estão no plano diretor. Ou seja: num plano diretor, a gente já vai ter um macrozoneamento, que vai determinar nessa cidade quais são os setores – normalmente, já vai determinar onde estão os principais locais de origem e os principais locais de destino; a zona de expansão urbana, ou seja, esse local onde a cidade vai crescer, um lugar não consolidado, então é possível fazer um planejamento prévio, anterior, prevendo como serão as calçadas, as ruas, cada uma com um tamanho específico, podendo prever já algum investimento de transporte público; a definição de investimentos prioritários, ou seja, locais que necessitam de investimento, mas normalmente esses locais que necessitam de investimento são deficitários, ou seja, eles não vão gerar receita. Eles precisam de investimento exatamente pela carência. Então a gente tem que sempre trabalhar com um

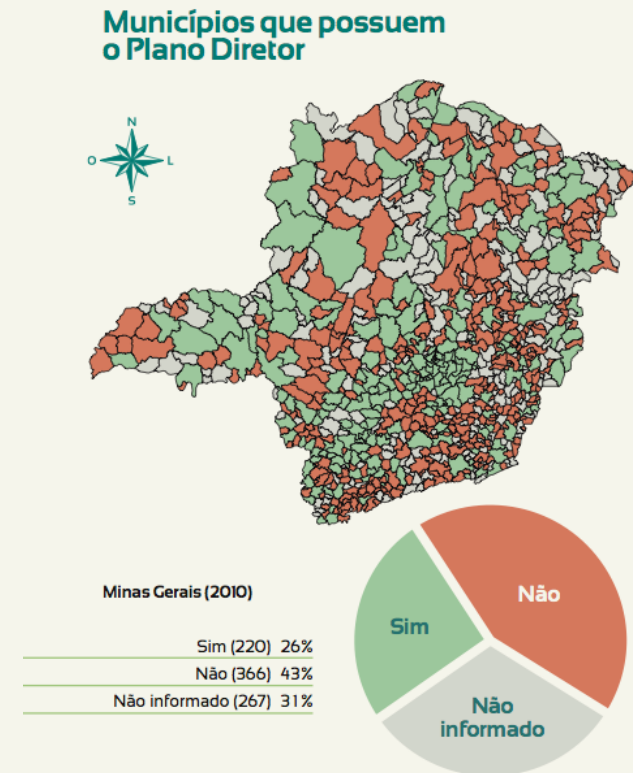
espaço prioritário e com um espaço estratégico, que vai gerar esse dinheiro para poder fazer essa aplicação; a definição para implantação das demais políticas públicas do território – é como eu falei, a gente se desloca para chegar na educação, na saúde, no lazer. Então, onde estão esses equipamentos? Esses equipamentos também, de certa forma, podem estar previstos no plano diretor.

Para quem é obrigatório o plano diretor?

- Para cidades com mais de 20.000 habitantes – no caso de Minas Gerais, são 178 cidades das 853;
- Integrantes de região metropolitana ou aglomerações urbanas, como Jaboticatubas – pode ser que não tenha 20.000 habitantes, agora me faltou se tem ou não. Mas é uma cidade que está completamente interligada com Belo Horizonte e com a dinâmica do vetor norte; então ela tem sim que ter um plano diretor integrado com aquela região metropolitana;
- Onde o poder público municipal deseja utilizar; não tem obrigatoriedade nenhuma, mas ele acha que o planejamento é uma coisa importante, então ele faz um plano diretor;
- Aquelas cidades integrantes de áreas de especial interesse turístico, por exemplo, a Estrada Real; a gente sabe que tem várias cidades que são pequenas,

não têm nenhuma infraestrutura e que acaba que a cidade inteira foi comprada por um, dois empresários, e aquelas pessoas que moram ali na verdade prestam serviços para esses dois empresários, e a cidade acaba virando vítima de especulação;

- Cidades inseridas em área de influência de grandes empreendimentos. Hoje, no norte de Minas, está havendo uma grande corrida minerária. Então a gente já tem alguns municípios que estão fazendo plano diretor com dinheiro de mineradora; a mineradora está bancando o plano diretor de algumas cidades, tanto no norte de Minas quanto aqui perto de Conceição do Mato Dentro também.
- E foram incluídas na 12.608/12, da qual eu falei, a Lei de Defesa Civil, as cidades incluídas no cadastro nacional – esse cadastro ainda não foi divulgado plenamente. E aí são dois tipos de risco com que eles trabalham: deslizamento de encosta ou inundação.



Fonte: Cartilha MPMG e SEDRU, disponível em: <http://urbano.mg.gov.br/images/documentos/MUNICIPIOS/planejamentoemfraestruturaurbana/apoioelaboracaodeinstrumentosurbanisticos/cartilha-plano-diretor-participativo.pdf>

A imagem acima é de uma cartilha que a gente fez em parceria com o Ministério Público. O dado na verdade é de 2010, então talvez ele não esteja tão atualizado; no Munic¹, o último dado dele é de 2012;

¹ Pesquisa de Informações Básicas Municipais, vinculada ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

então já está um pouco mais atualizado. Mas a gente já pode perceber pelo menos qual é o vazio, em termos de Minas Gerais, de planos diretores, ou seja, quase 1/3 das cidades tem plano diretor; a maioria não tem; e quando a gente coloca “não informado”, é porque você liga para a cidade e quem atende é uma faxineira ou um estagiário... não tem ninguém responsável de fato, ou, se tem, a pessoa não sabe dar essa informação. Então a gente tem muita dificuldade.

E quais são os desafios nesse aspecto? A falta de informação sobre a legislação, ou seja, a cidade às vezes até tem legislação, mas ninguém sabe informar; a ausência do plano diretor na maioria dessas cidades; e o município não ter corpo técnico para entender e utilizar essa legislação.

Região	Número de municípios							
	Total	Com estrutura de transporte	Com Conselho	Reunião últimos 12 meses	Com Fundo Municipal	Com Plano de Mobilidade	Elaborando Plano de Mobilidade	Transporte intramunicipal
Brasil	5565	74%	6%	71%	4%	4%	8%	38%
Sudeste	1668	77%	7%	68%	5%	4%	8%	52%
Minas Gerais	853	85%	5%	65%	4%	2%	6%	47%

Fonte: MUNIC, 2012

Um dado mais ligado ao transporte agora. A gente compara Brasil, Sudeste, Minas Gerais; tem um total de municípios que tem algum tipo de estrutura de transporte. A gente verifica no quadro acima se existe algum tipo de estrutura de transporte – quando a gente trata de estrutura de transporte é se tem um setor, um departamento na Prefeitura, ou, por exemplo, você tem uma Secretaria de Planejamento, e ela tem um Departamento de Trânsito, ou às vezes ela tem uma Secretaria de Trânsito. Se existe o conselho – aí, na verdade, esse é um ponto importante da política, não é? Porque o conselho vai ter a participação da sociedade civil na política. Então a gente consegue perceber a diferença: 6% no caso do Brasil, 7% no Sudeste, 5% em Minas Gerais. Ou seja, pouquíssimas cidades têm um conselho de fato – lembrando que, neste caso, é um conselho de transporte; se teve reunião ou não – a gente também sabe que várias Prefeituras têm conselhos, mas não fazem nenhum tipo de reunião; se tem um fundo – o fundo é outro instrumento importante nesse sistema municipal; se tem o plano de mobilidade ou não – a gente vê que Minas Gerais está na metade da média nacional, que é muita baixa, na verdade; se está elaborando ou não; e se tem transporte intramunicipal – porque às vezes ele tem intermunicipal, entre os municípios, mas não tem intramunicipal. O intramunicipal normalmente é responsabilidade do município; o intermunicipal é do estado.

As necessidades que a gente identificou no município é onde a Sedru trabalha muito:

- Desenvolvimento técnico do plano diretor e das legislações, ou seja, não tem plano diretor nem tem legislações complementares. Quais são as legislações complementares que a gente coloca aqui? Código de Obras, Código de Posturas, Lei de Parcelamento e de Uso e Ocupação do Solo, entre outros instrumentos que normalmente tem no plano diretor, por exemplo, outorga onerosa do direito de construir, ou seja, eu pagaria mais para poder construir mais do que aquela zona me permite. Ele aponta: Vai ser aplicado um instrumento específico. Mas não tem esse instrumento específico no município.

- Acompanhamento dos produtos. Ou seja: eu contrato uma empresa que vai desenvolver serviços; então ela vai ter alguns produtos específicos, alguns cadernos, e o corpo técnico não sabe desenvolver e analisar se esse produto está adequado ou não. Então a gente apoia nesse sentido.

- Realização da mobilização social em cidades menores. Em cidades menores, é muito mais frequente a gente escutar que o que é público é problema da Prefeitura, não é problema dele.

- Gestão da informação técnica produzida. Ou seja, hoje a gente já trabalha muito com informações geográficas, é um sistema de informação mais aplicado. A maioria dos municípios não tem corpo técnico para isso, ou às vezes ele ganha do Estado, por exemplo, acontece várias vezes isso, ele ganha um equipamento com todo o mapa do município georreferenciado, mas não tem nenhum funcionário que sabe mexer nisso, a máquina trava, é uma máquina antiga...

- Aplicação da legislação, esse é outro desafio.

- E a criação da cultura de planejamento e que seja inclusivo, ou seja: planejar incluindo a sociedade civil.

Um pouco do artigo 24 da Lei 12.587/12; essa lei trata dos conteúdos do plano de mobilidade. E ela prioriza principalmente a questão do não motorizado, ou seja, a utilização do espaço público – seja a pé ou de bicicleta, por exemplo – e do transporte público coletivo, ou seja, prioriza esses dois aspectos em detrimento do transporte individual. Ela vai falar principalmente que os planos de mobilidade têm que contar com serviço de transporte público coletivo; como é a circulação viária; as infraestruturas do sistema de transporte e de mobilidade urbana – ponto de ônibus, rodoviária; acessibili-

dade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; a integração dos modos de transporte, desde os privados a não motorizados, ou seja, eu tenho um ponto de ônibus, eu posso entrar com a minha bicicleta no ônibus? Aqui em Belo Horizonte, por exemplo, não são todos os ônibus em que a gente pode entrar; a operação e o disciplinamento da carga – porque a gente tem o trânsito de pessoas e de carga, e isso é conflituoso. Eu tenho um colega que trabalha com transporte que fala que um dos maiores problemas da cidade é o caminhão de cerveja. Por quê? O caminhão de cerveja para em qualquer lugar – porque todo lugar tem um barzinho; então ele para em qualquer lugar e trava qualquer rua. Agora, outro problema também são as escolas infantis. A escola infantil é instalada em qualquer local, não tem nenhuma previsão de estacionamento; então é um fluxo de pessoas, e a gente pode considerar na verdade um gerador de trânsito grande. Os polos geradores de viagem, quais são as origens e os destinos; as áreas de estacionamento público e privado, ou seja: a gente tem uma área central que tem poucos estacionamentos nos espaços privados, ou seja, os prédios não têm vaga de estacionamento; mas, ao mesmo tempo, existem algumas infraestruturas, privadas ou públicas, que preveem estacionamentos gratuitos. A gente tem casos de algumas cidades que proibiram estacionamento na rua para poder ocupar só prédios – mas isso também é controverso para algumas pessoas com quem eu converso; as áreas e os horá-

rios de acesso e circulação, então a gente tem, por exemplo, locais em que é proibida a circulação de carga ou, às vezes, circulação de pessoas em determinados locais, ou então a prioridade é só transporte público; mecanismo do instrumento de financiamento do transporte público, ou seja, como é gerido o transporte público, quem paga isso, como paga, qual a tarifa? E isso a gente tem conversado, eu acho que é a principal atuação que o Ministério Público pode e deve fazer, principalmente nessa gestão desses contratos, propondo e atuando em cima desses contratos; e a sistemática de avaliação – como todo planejamento, ele tem que ser periodicamente avaliado. Então eu faço uma programação, mas a gente sabe que nem sempre ela é seguida. É difícil de seguir uma programação – às vezes, a gente está tratando muito com o ideal. E essa avaliação, pensando na participação, pode ser feita tanto no conselho quanto nas conferências.

Para a gente elaborar um plano, assim como um plano diretor, quais são as etapas? É um trabalho atento, correlacionado à temática, no caso a mobilidade. E a gente prevê duas etapas principais: uma que a gente chama de leituras, que é um levantamento, pesquisas, em que a gente trata de diagnósticos, ou seja, para eu poder propor alguma coisa, eu preciso levantar e fazer um diagnóstico daquilo que eu vou propor. E os produtos finais, que já são os prognósticos, as propostas, que a gente está separando em duas etapas: uma que é um plano de ação – esse plano de ação,

de certa forma, é mais genérico, e a lei estabelece algumas diretrizes; e tem o plano de investimento, e ele obviamente vai depender da capacidade de investimento de cada município, de cada cidade, porque a lei também prevê isso, ela prevê que o município só pode gastar o que ele dá conta. Então, não adianta eu prever que eu vou fazer implantação de BRT em Belo Horizonte em 15 corredores, sendo que é impossível fazer isso numa gestão.

Na cartilha que a gente fez em parceria com o Ministério Público, tem-se uma leitura técnica e uma leitura comunitária; ou seja, uma leitura que é um técnico mesmo que faz, porque às vezes as pessoas não têm essa compreensão, principalmente na questão geológica, hidrológica, os fluxos mesmo de transporte, que são complexos; e a comunitária é porque também tem que entender qual é a demanda da população. Essas leituras técnica e comunitária, já podem ter sido feitas no plano diretor; lembrando que o plano de mobilidade é obrigação para quem tem que fazer plano diretor. Vários já fizeram plano diretor, ou seja, não saem do nada, você não sai simplesmente criando tudo; já tem um caminho andado. Então você tem que voltar no plano diretor e ver o que ele pode servir.

Entre os aspectos principais que o plano diretor vai identificar e que estão relacionados ao transporte temos:

- O mapeamento das vias – quais são as vias, se existe e qual é a definição de ciclovia; qual é a hierarquização de vias. O que é hierarquização de vias? Por exemplo, o Anel Rodoviário é completamente diferente da rua Dias Adorno; apesar da Dias Adorno também ter um fluxo constante, ela tem um aspecto completamente diferente; provavelmente ela deve ser trânsito arterial e o Anel Rodoviário já tem um trânsito para interligação regional.

- Responsabilidades pelos passeios, porque não adianta nada o poder público falar assim: Ah, realmente a gente vai fazer tudo acessível, mas aí é obrigação do munícipe fazer o passeio, e o munícipe não faz o passeio. A maioria das cidades inclusive faz isso; a responsabilidade de execução do passeio é do munícipe. Como a Prefeitura pode fiscalizar nesse sentido? Ela tem que apresentar um Código de Posturas que vai dar referência para o munícipe executar seu passeio. Hoje, aqui em Belo Horizonte, por exemplo, no centro da cidade, você tem projetos já feitos para cada tipo de passeio, inclusive com desenhos, com os tipos de ladrilhos hidráulicos... pode chegar a esse nível também.

- as rotas de transporte coletivo, isso também foi levantado no plano diretor;

- a acessibilidade, as questões de acessibilidade que estão ligadas ali; por exemplo, inclinação de via, locais de mais difícil acesso;

- previsão de estacionamento. Então são alguns pontos.

Quais são outras fontes para se montar o diagnóstico? Na figura abaixo, tem-se algumas sugestões. Então você tem inventário físico, dados do IBGE², do Ipea³, do Inpe⁴, o próprio governo tem muitos dados. Agora, sempre validando isso com a população, ou seja: as leituras são realizadas, mas você tem que apresentar à população e validar isso.



Fonte: Apresentação SEDRU, 2014

² Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

³ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

⁴ Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais.

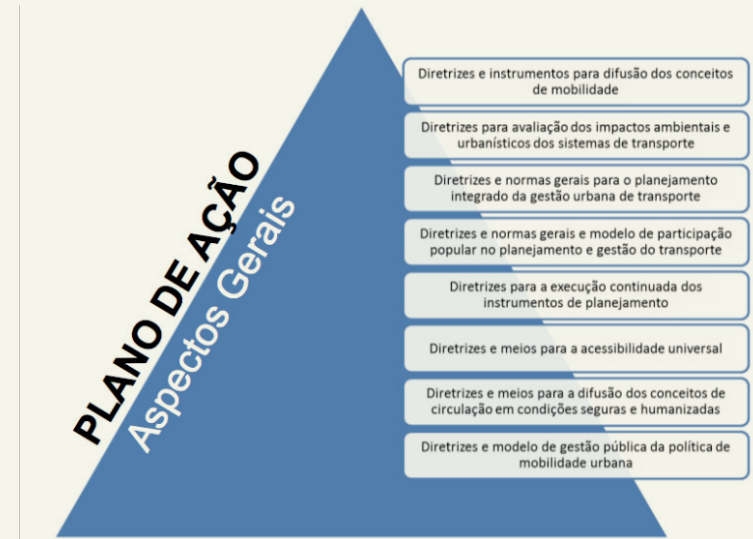
Abaixo, um exemplo retirado do PlanMob. O PlanMob é uma publicação que foi feita em 2007, ela está sendo atualizada e ainda não foi disponibilizada, mas vocês conseguem achar no site do Ministério das Cidades⁵, e ela traz muita informação, inclusive sobre a elaboração do plano de mobilidade, aspectos... tudo isso que a gente está falando eles detalham muito, numa linguagem superacessível.

Inventários físicos	Inventário do Sistema Viário			
	Inventário dos sistemas de controle viário			
	Inventário dos estacionamentos			
Pesquisas de comportamento na circulação	Inventário de equipamentos associados ao transporte público			
	Pesquisa de origem e destino	Pesquisa de O/D domiciliar		
		Pesquisa O/D de tráfego		
		Pesquisa O/D de transporte coletivo		
		Pesquisa O/D de carga urbana		
	Pesquisa de engenharia de tráfego	Pesquisa de fluxo de eixos viários		
		Pesquisa de fluxos em interseções		
		Pesquisa de fluxos de pedestres ou bicicletas		
		Pesquisa de velocidade pontual		
		Pesquisa de velocidade e retardamento		
		Pesquisa de atraso em interseções		
		Pesquisa de capacidade		
		Pesquisa de estacionamento		
		Pesquisa de ocupação de veículos		
Organização das informações cadastrais				
Pesquisas operacionais do transporte coletivo	Pesquisa de oferta	Levantamento de trajetos		
		Pesquisa de oferta		
	Pesquisas de demanda	Pesquisa visual de carregamento		
		Pesquisa de demanda nas garagens		
		Pesquisa de demanda associada à pesquisa de ofertas		
		Pesquisa de embarque e desembarque sem senha		
		Pesquisa de embarque e desembarque com senha		
		Pesquisa de opinião		
		Pesquisa de satisfação		
		Pesquisa de preferência declarada		

Fonte: MCIDADES, 2007

⁵ <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>

Então, os produtos finais, a gente está considerando o plano de ação e o plano de investimento. O plano de ação tem um cunho geral, ele trata muito mais de diretrizes, e o plano de investimento já é uma questão mais bruta, mais concreta. Isso é outra questão que a gente percebeu no plano diretor. O plano diretor estava num nível que as pessoas não conseguiram aplicá-lo, porque ele era abstrato; as pessoas não sabiam como de fato utilizá-lo. Um exemplo: incentivava a educação de ensino superior. É mais claro, não é? Aí falavam assim: Então eu vou começar a colocar faculdades na cidade. Mas nem sempre os municípios conseguiam entender as diretrizes que estavam ali colocadas pelos arquitetos, pela equipe que fez o plano diretor. Então, todos os planos “devem conter os temas de cunho geral, mas as diretrizes traçadas dependem da necessidade e a potencialidade de cada município”. A população já está fiscalizando e solicitando o cumprimento desse município.



Fonte: Apresentação SEDRU, 2014

Na figura acima são aspectos da lei, eu vou passar um pouco mais rápido, porque são as diretrizes. Então, sobre o plano de ação, quais são algumas que a lei apresenta? “Diretrizes e instrumentos para difusão do conceito de mobilidade”, ou seja, a educação como um passo importante para difusão desse conhecimento; “Diretrizes e normas gerais para planejamento integrado de gestão urbana de transporte”; “Diretrizes para execução continuada dos instrumentos de planejamento”, ou seja, como é que você vai continuar? Não é simplesmente um processo em que você dá um start sem mantê-lo; “Diretrizes para acessibilidade universal” e “Diretrizes para um modelo de gestão”, ou seja, como eu vou fazer a avaliação desse meu sistema.

Já num plano de investimento, a coisa começa a ficar mais concreta. Então, qual é a classificação e hierarquização do sistema viário? Qual é o tratamento viário para o transporte coletivo? Ou seja, ele é exclusivo, aquela faixa é exclusiva para o transporte coletivo ou não? Em Curitiba tem um sistema trinário que tem uma parte como se fosse mão, a outra contramão e aqui no meio é a parte de ônibus. É o que a gente vê hoje, por exemplo, nas casas do BRT. Se a cidade já tivesse sido pensada dessa forma, seria muito mais fácil de implantar. Por exemplo, em Goiânia, na mesma época de Curitiba, nos anos 70, foi feito um sistema para lá. Eu não tive a oportunidade ainda de conhecer Goiânia, mas provavelmente eu vou, até porque são poucas cidades que tiveram VLT, não é? Cuiabá e Goiânia, acredito que são as duas no Brasil que estão desenvolvendo muito isso.

Sistemas estruturais de transporte coletivo de alta capacidade, caso tenha demanda. Não adianta falar de metrô, por exemplo, só em Ribeirão das Neves. Ribeirão das Neves precisa estar conectado com Belo Horizonte.

Organização da circulação. Como é a circulação na área central? Existe restrição? Não existe restrição? Onde estão

os estacionamentos? Como é o estacionamento? Controle da demanda do tráfico urbano. A regulamentação da circulação do transporte de carga é feita ou não? Quais são os horários em que é permitida, ou não é permitida? Qual é o tamanho máximo do veículo que pode trafegar naquele local? Por quê? Eu tenho um colega que fala que outro problema do trânsito é quando as pessoas começam a fazer rotas alternativas, inclusive ônibus. Quando a MG está parada, o ônibus passa por dentro do bairro. Agora, o ônibus que sai da Cidade Administrativa e vai para a Estação Vilarinho é aquele ônibus biarticulado, é um ônibus muito pesado, cheio de gente. Imagina ele passando por uma rua que não está prevista para um ônibus daquele porte. É a mesma coisa de um caminhão passar ali, então você vai estragar aquela pavimentação. Aquela pavimentação que teria uma duração de 5-6 anos, agora vai ter uma duração reduzida.

Então, as leituras mais o plano de ação mais o plano de investimento irão compor esse plano que a gente chama de Plano de Mobilidade. Todas essas etapas têm que ser pensadas, efetivadas e ter estratégias de controle social.

Agora passamos para uma parte mais de execução do plano, que não se finda numa gestão; então ele é um plano

que vai se desenvolver de 10 a 20 anos. Por quê? Porque algumas dessas pesquisas demoram 2 a 3 ou 4 anos para serem feitas. Uma pesquisa de origem e destino demora pelo menos 2 anos para ser feita.

A municipalização do trânsito teve muita divergência no sentido de que, quando as pessoas viram o plano de mobilidade, o fim era a municipalização. Sim, o fim seria a municipalização; é previsto que todos os municípios municipalizem o trânsito, mas eles não têm estrutura para poder municipalizar. Minas Gerais, com 853 municípios, você tem município até com menos de 900 habitantes, não tem sentido você ter um trânsito municipalizado. Por quê? Porque, na verdade, a municipalização do trânsito já abrange várias categorias e vários serviços que têm que estar previstos. Por exemplo, engenharia: você tem que ter projeto e planejamento de circulação de transporte coletivo, implantação e manutenção da sinalização. Mas não existe corpo técnico; se for pensar nas Prefeituras que têm de fato um engenheiro ou um arquiteto, são poucas as que têm. Às vezes, você tem um engenheiro ou um arquiteto que presta serviço pela associação a 5, 6, 10 municípios. Você tem um engenheiro que vai, na verdade, uma vez por semana no município, à tarde. Isso é muito comum.

Fiscalização: isso é um outro comportamento do brasileiro que é muito ruim, na minha opinião. Porque as pessoas acham que a fiscalização é simplesmente para adquirir renda. O poder público gera fiscalização para adquirir renda, porque o intuito dele é arrecadar. Na verdade, se as pessoas não estivessem cometendo infrações, não se geraria arrecadação, não é? Então, a fiscalização é para manter a conduta correta.

Educação de trânsito, também, a gente sabe que o trânsito tem que ter um setor específico para isso. Então você vai ter que ter pedagogos, profissionais ligados a essa área – o que a gente também sabe que não é uma realidade municipal. Além disso, você tem uma parte de levantamento de dados muito grande e muito específica, relacionados a acidente, vítima... Você vai ter que compilar esses dados, pegá-los no DataSus⁶, na Polícia Federal, na Polícia Militar, no Corpo de Bombeiros... Aí você tem que ter alguém para gerenciar esses dados.

As juntas administrativas, que vão julgar todas as questões de multa. E lembrando que o município não cria isso do nada. Na verdade, ele pode buscar a referência no Detran⁷, no DER⁸, no DNER⁹, na Polícia Federal... eles já têm vários sistemas, várias soluções criadas para poder simplesmente serem aplicadas pelo município. Mas é real

⁶ Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (SUS).

⁷ Departamento de Trânsito.

⁸ Departamento de Estradas de Rodagem.

⁹ Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

a dificuldade de implantar esse sistema, principalmente pela falta de conhecimento técnico dos executores.

Para se ter uma ideia, são só 51 municípios em Minas Gerais que têm o trânsito municipalizado. São muito poucos no universo de 853.

Levanta-se a questão dos recursos financeiros, ou seja, como executar esse planejamento. Então, quais são os tipos de recurso? Podem ser recurso técnico ou financeiro. Então, ele pode ter um apoio para capacitação desses agentes públicos, que é principalmente o que a Sedru faz – realizamos esse apoio técnico, porque o Estado não tem

suporte financeiro. E o apoio financeiro normalmente vai estar ligado ao governo federal pelo sistema nacional.

O município tem que ter uma previsão orçamentária. Normalmente, para captação, você tem que ter uma contrapartida. Deve-se ter recurso próprio para execução ou então fazer uma contrapartida financeira no caso de captação. Em alguns casos, por exemplo o PAC, não se exige contrapartida – é simplesmente um repasse¹⁰. E esses recursos podem ser onerosos, ou seja, um financiamento, eu vou ter que pagar esse recurso, ou não onerosos: a transferência voluntária, constitucional ou legal.

Um exemplo dos onerosos, que eu vou ter que pagar de

¹⁰ Nesses casos é esperado uma contrapartida técnica para acompanhar a execução, mesmo que a equipe seja contratada pela Prefeitura.

volta, é o Pró-Transporte: eles têm uma obrigatoriedade do retorno financeiro. Então, por exemplo, financiamento do BNDES¹¹: a gente está pegando dinheiro emprestado, vai fazer um trabalho de pavimentação, cobrir o asfalto de toda a cidade e depois pagar esse investimento. E ele depende da capacidade de pagamento também. Pode ser o orçamento operacional do FGTS¹², do BNDES, BID¹³... Você tem várias linhas de financiamento, porque eles são onerosos.

Os não onerosos normalmente são vinculados aos fundos federais. Então, não geram uma obrigatoriedade de devolução de recursos. Eles são de três tipos: o FPM, Fundo de Participação dos Municípios, que já é simplesmente o repasse; a transferência legal, no caso da educação, da saúde – e aí se trabalha muito no sentido de se ter uma para habitação de interesse social, pode-se ter de mobilidade; e as transferências voluntárias, que são os contratos ou convênios, que são feitos pelo governo federal ou Estado. E podem provir de uma emenda parlamentar, que normalmente são ligadas a obras, não a projetos ou planos (eles são as contrapartida mínima ou o pré requisito). Há uma sistemática prevista pelo governo federal, que abrem inscrições para requisição/cadastramento de plano, projeto e/ou obra.

¹¹ Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

¹² Fundo de Garantia por Tempo de Serviço.

¹³ Banco Interamericano de Desenvolvimento.

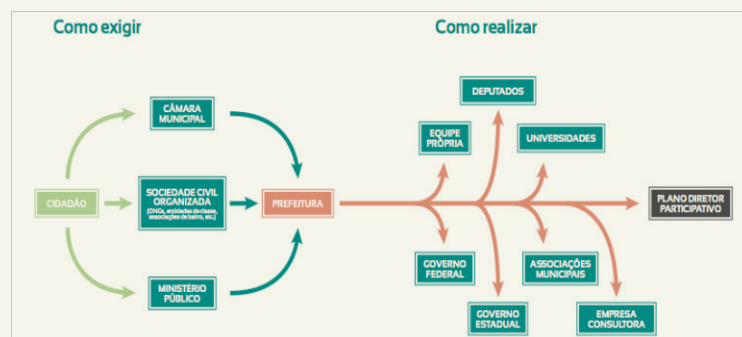
No caso do Pró-Transporte, para infraestrutura, tem-se a ação “Implantação, ampliação, modernização ou adequação da infraestrutura de sistema de transporte público coletivo urbano, incluindo obras civis, equipamentos, investimentos em tecnologia, sinalização, aquisição de veículos, barcas [...]”, no caso, “[...] e afins”.

Nesse momento se teme o fato de que até abril de 2015 os municípios teriam que fazer seus planos de mobilidade para captar recurso no governo federal. Mas percebe-se que o município que não tem transporte público de média capacidade, dificilmente vai captar, porque de fato não existe essa demanda, não é uma demanda necessária. E as fontes de financiamento principais são para transporte coletivo ou transporte não motorizado. Se é não motorizado, é para melhoramento de calçada, para criação de ciclovias... então, você precisa ter um plano de mobilidade para poder identificar onde estão essas áreas para investimento. Agora, do contrário, se o município, na verdade, não quiser implantar o transporte público coletivo ou não quiser fazer o melhoramento das calçadas – porque é responsabilidade do município, então o gestor público não vai se sentir afetado. E o não oneroso é o programa de mobilidade urbana ligado ao governo federal. Quais são as modalidades?

- Corredor estrutural de transporte; não é qualquer cidade que vai ter um corredor desse.
- Qualificação das vias de transporte coletivo na área central; também não é qualquer cidade que vai ter esse tipo.
- Terminais de transporte coletivo urbano. Neste caso já poderia, porque tem várias cidades que nem têm rodoviárias, terminais rodoviários.
- Os abrigos, as paradas de ônibus, a sinalização. Aqui, em Belo Horizonte, já estão implantando, mesmo em locais que não têm abrigo, já tem aquele sinalizador indicando qual é o tempo de espera para o ônibus. A gente já tem essa informação em alguns locais, porque o ônibus já tem o GPS;
- Equipamentos de acessibilidade: passeio, passarela, rampa, equipamentos cicloviários.

E a importância da participação e controle social? A figura abaixo é uma outra imagem da cartilha, do MPMG e da SEDRU, para lembrar como o cidadão consegue ter esse instrumento, como ele consegue exigir esse instrumento. Então ele pode ir à Câmara Municipal, através dos seus representantes eleitos; na sociedade civil organizada, ou seja, tem vários conselhos em que eles têm representação; ou mesmo no Ministério Público. Você pode entrar com uma ação no

Ministério Público para poder exigir que o Prefeito crie esse instrumento.



Fonte: Cartilha MPMG e SEDRU

Como a Prefeitura vai realizar isso? No caso, cita-se o plano diretor porque é a imagem da cartilha, mas pode ser para qualquer tipo de instrumento. Ou com equipe própria; ou com dinheiro de emenda parlamentar; ou através de apoio da universidade; ou o próprio dinheiro do governo estadual, federal; associações municipais – uma associação municipal pode bancar, na verdade, um plano de mobilidade de várias cidades, pode fazer um consorciamento; uma empresa consultora, porque isso já é feito, por exemplo, com a parte de saneamento. Hoje, o governo federal não está entendendo que você tem que fazer um plano de saneamento – se eu contrato uma con-

sultoria, na verdade ela vai dar alguns pontos do plano de saneamento – porque, assim como o plano diretor em 2006, virou um mercado profissional e as pessoas cobram caro... Hoje, quando você vai falar de plano de mobilidade – a gente até fez esse levantamento para o caso de emenda parlamentar –, a gente está falando em R\$ 150 mil a R\$ 350 mil. Não são todas as cidades que têm esse dinheiro, não é?

E voltando também no controle social, quais são os instrumentos? Então tem conferência, conselho, as audiências e as consultas públicas.

Bom, esse é um resumo do que a gente falou ao longo do ano passado nos encontros realizados no interior do Estado organizados pela ALMG. Não falei tanto especificamente da lei – falei mais sobre a política ou a forma como é e será executada essa Política de Mobilidade Urbana. Se vocês tiverem perguntas, eu estou à disposição. Obrigado.

MARTA ALVES LARCHER

Bom, gente, boa tarde. Pedro, nós estamos realizando um encontro por mês e a cada encontro a gente dedica um tema. E para hoje a gente escolheu a mobilidade urbana, não por acaso. Na verdade, esse aqui é um pontapé inicial,

porque nós – o Pedro tentou adiantar e eu não deixei – nós vamos realizar nos dias 8 e 9 de maio de 2014 um seminário estadual sobre a mobilidade urbana, em parceria: Ministério Público, Crea, Sedru, Assembleia Legislativa e Ministério das Cidades, através da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade.

E por que essa preocupação nossa com o tema da mobilidade? Primeiro, nós estamos aí premidos pelo caos que é o trânsito nas cidades. Quem vive em Belo Horizonte e necessita se deslocar diariamente para realizar as mais básicas tarefas do dia a dia fica preso horas no trânsito, às vezes para fazer curtos deslocamentos. E a gente tem também aí a premência da lei federal que instituiu a Política Nacional da Mobilidade Urbana e que estabeleceu que todos os municípios brasileiros que estão obrigados a elaborar plano diretor devem também elaborar o seu plano de mobilidade urbana. E o prazo é abril de 2015. Então, nós estamos a 1 ano de terminar esse prazo. E esse quadro que o Pedro mostrou, pouquíssimos municípios se mexeram até agora para fazer. E mais: a gente tem a dificuldade do recurso – não é que seja um plano caro, mas para alguns municípios é caro. Então, tem a dificuldade do recurso e tem a dificuldade também, Pedro, da falta dos profissionais habilitados para elaborar o plano de mobili-

dade. Se todos os municípios tivessem recursos para fazer o plano, ainda assim nós não teríamos profissionais habilitados para fazê-lo, porque é um tema muito novo, muito pouco estudado e a gente tem essa dificuldade.

Mas a Lei Nacional de Política Urbana estabeleceu algumas questões muito interessantes. O Pedro falou dos princípios, das diretrizes e dos objetivos da política nacional. A gente pode destacar aí o valor que a lei atribui ao transporte público coletivo, ou seja, a lei quer que os municípios, os estados criem políticas de estímulo ao uso do transporte coletivo e, ao mesmo tempo, de desestímulo ao uso do automóvel. Também a questão da acessibilidade da cidade – facilitar o uso das vias pelo pedestre, pelas bicicletas. A lei traz, inclusive, o capítulo “Dos direitos dos usuários” do transporte coletivo. O Pedro falou uma coisa que é muito interessante: a grande maioria dos municípios brasileiros – e isso a gente tem aqui em Minas também – até hoje não tem um transporte público coletivo legalmente instituído e regulamentado. O que quer dizer isso? Os municípios, na grande maioria, ainda não licitaram o serviço público de transporte coletivo. E esse serviço, por não ter sido licitado, também não é regulamentado. Ou seja, o poder concedente, o titular do serviço público, que é o município, não estabelece as regras para

prestação desse serviço público. Então, isso fica a critério do particular, do empresário que presta o serviço público, e é o próprio empresário que define as regras, o itinerário, o quadro de horários e o preço da passagem. Isso fica totalmente na mão do empresário. E eu já tive situações inusitadas de várias empresas... por exemplo, num município em que eu trabalhava, elas criavam linhas de ônibus concorrentes uma da outra, e cada dia da semana o preço da passagem era um. O usuário ficava... Aí qual é a tendência do usuário? Vou usar então o que é mais barato. Se eu tenho duas passagens com dois preços diferentes, vou usar o serviço que é o mais barato, não é? E isso, a meu ver, é uma coisa muito grave, porque a lei que disciplina isso vai fazer 20 anos, e não é admissível que até hoje a grande maioria dos municípios não tenha regulamentado o serviço público, não tenha feito a concessão e não estabeleça as regras de prestação do serviço. E a gente fica, de fato, inteiramente na mão dos empresários.

A questão da tarifa também é um problema, porque onde a gente tem o serviço regulamentado, onde existe uma concessão, o preço da tarifa também é uma caixa preta. É totalmente sonegada ao usuário do transporte coletivo justificativa técnica que informe a ele por que a passagem custa aquele preço. E isso é um direito do usuário!

Isso não tinha nem que ser solicitado, isso deveria estar na página da internet ou pregado dentro de cada ônibus! E mesmo assim há um verdadeiro conluio entre o poder público concedente e o empresário e uma verdadeira dificuldade para se ter acesso a esses dados. E não era para ser dessa forma.

Então, quando a lei fala da obrigatoriedade dos municípios terem esse plano de mobilidade, ela elenca várias diretrizes, vários objetivos principais, e um deles é a prioridade do transporte coletivo e também a questão da acessibilidade na cidade. Isso tudo passa também pela questão da municipalização do trânsito: a gente não pode pensar que o município vai exercer adequadamente o papel de ente público regulador dos serviços se ele não municipalizar o trânsito. Ele tem que chamar para si essa tarefa. Agora, o que a gente vê, principalmente nos pequenos municípios, é uma municipalização parcial. Eles colocam os guardas-mirins para cobrar estacionamento, o faixa azul – isso até nas cidades pequenas hoje em dia a gente já tem, não é? E eles botam aqueles meninos que não são nem agentes públicos, não são fiscais, estão ali exercendo até uma atividade a título de menor aprendiz – o que é totalmente irregular. E tem também a questão dos radares. Então, realmente, quando a população reclama e fala que

esse papel que o município exerce até hoje tem sido para arrecadar, efetivamente é o que a gente tem visto na realidade – porque o município só exerce a parte que lhe cabe no que concerne ao que vai lhe oportunizar uma arrecadação. A outra parte, que é a da educação no trânsito, a sinalização das vias, a própria conservação das vias, isso a gente vê muito precário, não é?

Então, a gente está aí diante desse desafio que é os municípios terem, até abril de 2015, os seus planos de mobilidade. É por isso que o Ministério Público está organizando, junto com os parceiros que eu mencionei, o seminário. Nós vamos dar uma abordagem teórica, mas também muito prática para os municípios, para meio que desmistificar, porque... A questão do plano de mobilidade, ela já era prevista no Estatuto da Cidade, só que ele dizia que só os municípios com mais de 500 mil habitantes deveriam ter um plano, que ele nem chama de mobilidade, ele chama de viário, uma coisa assim. Ele chama de plano viário. E aí, depois, já em 2012, veio a lei e estabeleceu essa necessidade. Então, nesse nosso evento, nós vamos falar da política nacional, dos desafios e do conteúdo do plano de mobilidade; e o Ministério das Cidades vem falar dos projetos de apoio e assessoramento aos municípios. Nós vamos falar de um assunto que é muito importante, que o Pedro já falou aqui, que é a questão da integração do planeja-

mento territorial e a mobilidade.

O Sandro¹⁴, da vez passada, ele esteve aqui no mês passado, falou isso também, do problema da mobilidade ser muitas vezes decorrente da ocupação desordenada do solo urbano, daquela questão de você empurrar para as periferias a população pobre e obrigá-la a todos os dias fazer enormes deslocamentos para obter acesso aos recursos, ao emprego, aos serviços públicos e no final do dia ter que retornar, nesse movimento pendular. E isso também é um problema da mobilidade, mas principalmente decorrente dessa falta de planejamento do uso do solo.

Nós vamos falar também do direito à cidade sustentável e acessível a todos, porque o problema da mobilidade acarreta problemas de meio ambiente também. Quando você pensa, por exemplo, na poluição decorrente desse uso indiscriminado do automóvel, no aquecimento do planeta, isso tudo está relacionado. Então, a gente não pode pensar: Ah, eu tenho o meu carro, eu não dependo do transporte coletivo, esse problema não me diz respeito. Não – está tudo interligado.

Vamos falar da municipalização do trânsito. Vamos falar da integração modal, ou seja, não existe nenhum meio de

¹⁴ Sandro Veríssimo, diretor de regulação metropolitana da Agência da Região Metropolitana de Belo Horizonte, proferiu, em 14 de março de 2014, a palestra “Recuperação das mais-valias fundiárias urbanas”, referente ao ciclo de Encontros em Habitação e Urbanismo.

transporte que, sozinho, seja capaz de resolver os problemas de mobilidade da cidade. Os meios de transporte têm que ser interligados. Eu vou daqui até ali de trem, a partir daqui eu vou de ônibus. A gente tem que interligar. E, mais do que isso, a gente também tem que interligar a tarifa.

O Pedro, no seminário, vai apresentar o Termo de Referência que a Sedru elaborou para orientar os municípios na contratação do seu plano de mobilidade. Ou seja, a gente já está um passo à frente. Na época dos planos diretores, os municípios ficaram um pouco à própria sorte, não é? Hoje em dia, a gente já tem esse papel, tanto do Ministério das Cidades quanto da Sedru, de orientar o conteúdo desse plano e como ele tem que ser elaborado, quais são os requisitos mínimos que essa consultoria tem que atender.

Nós vamos falar também do transporte público coletivo, regulação, tecnologias, controle social, que é importante, e política tarifária. Nessa oportunidade, também vai ser lançado um curso virtual de treinamento. A Sedru e a Escola do Legislativo estão organizando um curso virtual para representantes de município que queiram aprender a fazer o plano de mobilidade. A gente conseguiu que o acesso a esse material fique franqueado aos membros do

Ministério Público. A gente vai conseguir também algumas vagas para Promotores de Justiça que quiserem fazer o curso, mas, de qualquer forma, todos terão acesso ao material, que vai ficar disponível. Então é isso.

E para divulgar o nosso evento e também para colocar a questão da mobilidade na pauta, a gente vai começar, toda semana, a encaminhar para o e-mail de vocês um boletim informativo, que vem trazendo alguns assuntos da lei e já com a divulgação do seminário. A gente acha muito importante a participação de vocês. Eu até estou fazendo um curso de Direito Ambiental com o Leonardo Castro Maia, na Escola Virtual aqui do Ministério Público, e o Leonardo coloca lá umas questões, e eu falei para ele que ultimamente eu não tenho comentado as questões, porque eu estou muito pessimista; então eu estou preferindo não comentar. Porque a gente vê que a situação do nosso planeta a cada dia está piorando. Esse problema que a gente tem tido, recentemente, essa ameaça de apagão, é o quê? Um problema de falta de chuva, que está relacionado a aquecimento do planeta... e a gente não tem visto muito uma mobilização das autoridades e nem do cidadão comum em mudar os seus hábitos. Se a gente não mudar os hábitos hoje, daqui a pouco estaremos sofrendo consequências muito graves. E a água, que hoje é uma coisa

à qual a gente não presta atenção, está aí disponível não sabemos até quando, vai virar artigo de luxo. E infelizmente, mais uma vez, a população pobre é que vai sofrer, porque o rico vai pagar a água a preço de ouro e o pobre vai ficar sem, não é? Então, a gente precisa se conscientizar. E a mobilidade urbana é um dos assuntos que a gente tem que prestar atenção porque diz respeito a todos nós.

Pedro, eu queria te agradecer, vou te passar o certificado de participação e vou abrir a palavra para o público que quiser fazer pergunta.

PEDRO SCHULTZ

Só dar um exemplo de mobilidade, eu normalmente dou esse exemplo no início da palestra. Quando eu comecei a trabalhar na Sedru, na Cidade Administrativa, eu morava em Betim e dava aula também em Betim, à noite. Então, eu saía de manhã de carro, deixava o meu carro no estacionamento da estação Eldorado; aí eu pegava o metrô da estação Eldorado até a estação Vilarinho. Na estação Vilarinho, tem um ônibus fretado para os funcionários do Centro Administrativo que vai até lá. E aí a gente brincava que ainda tinha dois modais, porque a gente ainda tinha que andar pelo menos uns 100-200 metros até chegar no elevador e aí subia mais 40 metros de elevador. E eu

fazia esse percurso duas vezes ao dia, gastando mais ou menos 2 horas em cada perna dessa. Então é por isso que eu falo que a mobilidade está muito afeta ao cotidiano, não é? E apesar de as pessoas falarem que o metrô de Belo Horizonte não liga nada a lugar nenhum, você vê o impacto grande quando acontece, por exemplo, uma paralisação, o tanto de pessoas, as pessoas todas que ficam ali totalmente imobilizadas mesmo.

Então, agora está aberto para pergunta.

MARTA ALVES LARCHER

Cristina, acho que você podia começar, porque você é afeta à área...

CRISTINA

Primeiro, eu queria comentar aqui, completando o que a Dra. Marta falou, que é a questão da população mais pobre que vai sendo empurrada para a periferia. A gente tem também, no sentido inverso, a gente tem a população de nível econômico mais elevado que também vai para os condomínios, onerando também a cidade com o automóvel. E como a senhora colocou, o carro faz o deslocamento de ponta a ponta, então a gente não tem a integração. Fazendo de ponta a ponta, o meio de transporte 'carro'

está congestionando muito mais do que os outros sistemas. Em São Paulo, por exemplo, você deixa o carro no estacionamento do metrô, toma o metrô e faz o deslocamento; depois você volta e pega o seu carro. Você está congestionando menos. Aqui a gente está muito dependente do carro. Então, é uma situação difícil.

Eu queria chamar atenção também sobre a questão do BRT, porque a gente tem trechos de transporte numa canaleta exclusiva, mas a gente não tem a desenvoltura para falar assim: Tomei um BRT e consegui fazer todo o trajeto dentro de uma canaleta exclusiva. Então, você vai sair da avenida Cristiano Machado ou da Antônio Carlos e vai desembocar num trecho da área central que afunila, que tem uma série de viadutos... É onde você vai promover um enorme congestionamento.

A gente teve cenas, no início da implantação do BRT, mostrando veículo biarticulado tentando fazer uma conversão à direita, sendo que não existe um ângulo, um raio para aquele ônibus fazer aquela conversão. Então, essas são situações com que a gente se depara na nossa cidade, na nossa região metropolitana e que são muito graves e demonstram a falta de planejamento urbano. As medidas são decididas dentro de gabinetes, sem uma discussão, sem

que a população possa participar e sem que um corpo técnico, também, possa contribuir. Os conselhos, os profissionais são cerceados; então não há uma contribuição efetiva.

A outra questão que é muito importante é a questão do ônibus. Nós temos aqui a predominância do sistema ônibus e agora do BRT. O BRT também é um modo poluente. Em nenhum momento pensou-se em usar uma tecnologia não poluente, tentando avançar na sustentabilidade. Então a gente está caminhando realmente para uma situação ruim. O BRT também tem uma demanda média, uma capacidade média de transporte. Também ele, quando começar a funcionar, o sistema já vai estar muito sobrecarregado, e a gente tem um cenário um pouco pessimista para isso. E eu acho que é uma urgência mesmo que os gestores públicos, a sociedade, os profissionais comecem a discutir o assunto. Então, é muito oportuno que o Ministério Público esteja promovendo o evento.

Para o Pedro, eu vou colocar uma reflexão como colega, arquiteto e dentro do sistema, que me traz uma ansiedade. Eu acho que a questão da Lei de Mobilidade é um avanço, principalmente porque ela está privilegiando o sistema de transporte coletivo e os modos não motorizados. Mas a gente fica com uma grande apreensão, porque ninguém é

obrigado a estabelecer no plano de mobilidade a integração entre os modais e a multimodalidade. Então, nós técnicos ficamos um pouco apreensivos com isso. Acho que o Pedro pode continuar a reflexão. Obrigada.

PEDRO SCHULTZ

Na verdade, não tem uma obrigatoriedade, mas existe um estímulo de fazer essa conexão entre diversos modais. Mas o que me preocupa mais, na verdade, é a dificuldade de se encontrar corpo técnico mesmo para acompanhamento, mesmo de pequenas obras de pavimentação, quiçá profissionais para realizar esse planejamento.

CRISTINA

Se a gente tomar como exemplo Belo Horizonte, que é a nossa metrópole, ela está implantando, está estruturando todo o sistema de transporte em cima do BRT e não está promovendo a multimodalidade, na verdade. A gente continua com o sistema ônibus. E a tendência muito forte é de que todos os municípios reproduzam a mesma situação. Então, quanto mais a gente discutir e trazer essa informação, mais pessoas vão estar refletindo e tendo uma visão crítica sobre isso.

PEDRO SCHULTZ

As estações principais – por exemplo a São Gabriel, de certa forma fazem essa conexão; e o BRT está sendo implantado com as linhas alimentadoras e a troncal. Essas alimentadoras vão continuar tendo esse ônibus um pouco menor com esse outro ônibus maior, de médio porte, de média capacidade, e ele vai estar ligado ao metrô também. Tem a previsão dessa ampliação do metrô, com a linha 2 e a linha 3 – a linha 2 do Barreiro e a linha 3, Lagoinha-Savassi. E o poder público está sendo cada vez mais pressionado pelas comunidades de ciclistas para ampliar os horários em que se pode entrar com a bicicleta no metrô. Hoje, salvo engano, acho que são só alguns horários durante a noite em que você pode entrar com a bicicleta em alguns vagões do metrô. No sábado pode também, mas são poucos horários. Independente disso, também não existe bicicletário nas estações. Isso é um outro problema de infraestrutura. Até o acesso às próprias estações também está sendo estudado, porque tem, na verdade, a ampliação da linha 2, a ampliação da linha 3 e a reestruturação da linha 1; inclusive, melhoraria o acesso às estações de metrô da linha 1. Isso está avançando, mas ainda está muito devagar.

Há também um plano, no caso da região metropolitana de Belo Horizonte, para o trem metropolitano, que já tem os ramais ferroviários, que eles colocam como sendo subutilizados, porque a gente tem poucas viagens, além da necessidade de fazer também um transporte de passageiros, porque hoje só tem uma linha, que vai de Belo Horizonte a Vitória – ela sai de manhã e chega em Vitória à noite. E o plano é de utilização não só para carga como para passageiros também. Mas isso demanda vários outros agentes, nós sabemos a dificuldade, porque a linha é federalizada; já tem uma ocupação em volta da linha férrea, o que vai ser muito difícil remover, não é? Inclusive, no ano passado, quando se falou na duplicação do Anel Rodoviário, o Ministério Público se colocou contra em vários momentos, pela questão das remoções que são feitas. A gente sabe que hoje esses locais, essas grandes avenidas, teriam que ter uma área de afastamento e que esse afastamento não foi preservado. Então, na verdade, qualquer ampliação dessas vias – que eram previstas para serem ampliadas – vai gerar um impacto social, obviamente.

Essas discussões têm que ser levadas em conta, e estão, obviamente, relacionadas à questão dos direitos huma-

nos. Mas também tem uma questão urbana que é muito importante de ser levantada.

MARTA ALVES LARCHER

Você falou que o Ministério Público, em diversas ocasiões, se opôs. Na verdade, nós não nos opusemos. A gente tomou conhecimento do projeto de duplicação do Anel e de que o DNIT¹⁵ não tinha previsto recursos para remoção e reassentamento das pessoas. A proposta do DNIT era simplesmente obter a reintegração de posse e as pessoas iriam... evaporar, né? Então, a gente fez uma Recomendação para que não fosse dada a licença de implantação antes de se resolver essa questão. E isso levou inclusive o Ministério das Cidades a entrar, porque até então era um projeto do DNIT, através da Secretaria Nacional de Habitação, e alocaram recursos para remoção e reassentamento das pessoas, inclusive com convênio com a Urbel, para que sejam construídas unidades ali nas proximidades, que as pessoas não sejam deslocadas para muito longe.

Agora, realmente, não é possível que essas pessoas permaneçam na margem do Anel. Ali é uma área não edificante,

¹⁵ Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

pela Lei de Parcelamento de Solo não é possível morar ali, as condições são precaríssimas, inclusive muitas famílias moram debaixo de linha de alta tensão e sem esgotamento sanitário, mas também não se pode simplesmente deixá-las ao léu, não é? Então, nossa atuação foi nesse sentido. E acho que surtiu efeito, porque a questão passou a ser discutida e já encontraram uma solução para ela.

Agora, outra coisa que a Cristina falou, a questão da participação social. Há uns meses atrás, principalmente quando eclodiu o movimento, em Belo Horizonte pela tarifa zero, a Prefeitura de Belo Horizonte e a BHTrans correram à imprensa para divulgar que estava sendo aprovado o plano de mobilidade urbana. Eu falo que aquilo ali é tudo, menos plano de mobilidade urbana. Por quê? Na verdade, é uma lei de diretrizes, em que eles compilaram a lei federal e criaram um conselho, mas que até hoje não tomou posse. E os planos... o plano tem aquela parte de diretrizes, tem a parte de projetos e tem a parte de obras e ações. E isso tudo foi feito dentro da BHTrans – a população não participou. Então, a parte que seria “definir as prioridades, os projetos e as intervenções” foi feita pelo corpo técnico; não houve uma participação social. E por isso a gente acha que aquilo ali não é um plano. Pode ser um programa governamental, mas não atende o escopo da legislação, porque não foi nem discutido. Outra coisa é que outro dia eu estava vendo na televisão

uma reportagem, e foi identificado em São Paulo que a classe média está voltando para o transporte público coletivo e a classe pobre está comprando carro e está usando carro. Aí a gente fica pensando: Mas que contrassenso é esse? Por que a pessoa que tem condições está voltando para o transporte coletivo e o pobre está usando o carro em vez do ônibus? O que isso nos leva a concluir? O que é? Por que será que isso está acontecendo? O entendimento raso que se faz disso é o seguinte: O pobre está melhorando de vida. Ele está tendo um aumento da renda, então agora ele está comprando carro. Mas não é essa a leitura que a gente deve fazer. A leitura que a gente deve fazer é o seguinte: o transporte coletivo para o pobre está tão ruim que ele não tem outra alternativa senão comprar um carro e pagar em 72 prestações. Já para a classe média alta, que mora nas regiões centrais, o transporte coletivo está recebendo investimentos, o metrô, o BRT. Então está melhorando a condição do transporte coletivo a ponto de ele se sentir confortável de voltar ao transporte coletivo. Então a gente tem que fazer uma leitura desses dados de forma crítica e consciente. Outra coisa também é que, tanto na região metropolitana quanto em Belo Horizonte – no resto do estado eu não sei –, foram feitas licitações recentes; no estado foi em 2008 e na BHTrans em 2009. E ficou tudo do mesmo jeito!

Mudou para continuar igual! Em Belo Horizonte, eles fizeram consórcios de empresas, e as empresas são aquelas mesmas que já prestavam serviços aí, já estavam aí há 30 anos. É aquela licitação de cartas marcadas. E em nenhum momento se previu a questão da qualidade do serviço como inclusive um dos mecanismos que autorizariam uma compensação financeira para as empresas. E agora elas alegam que estão precisando do aumento, porque senão vão quebrar, não podem pagar salário... Mas, na hora da auditoria, elas não abriram as contas. Elas só mostraram os dados que elas queriam. Olha, se a situação é tão crítica, se está tão ruim, então vamos mostrar que está ruim mesmo, vamos pedir aumento, senão a gente quebra.

E aí gente vê, por exemplo, que nós teríamos outros modais com maior capacidade. Quando você pensa em região metropolitana e no número de trabalhadores que vêm dessas regiões periféricas para Belo Horizonte, seria economicamente viável você ter um metrô, sim! Mas quando você implanta um BRT, você inviabiliza o metrô, porque você já fez todo o investimento no BRT. E aí quem vai pagar o metrô? O metrô é caro. Ele precisa ter um volume mínimo de passageiros para ele se sustentar, senão não comporta, não fica financeiramente viável.

E aí a gente tem que perguntar por que essas decisões são tomadas; por que sempre se pensa no transporte rodoviário como alternativa de transporte público coletivo.

PEDRO SCHULTZ

Só complementando também uma questão: o VLT brasileiro, que é feito no Nordeste, não me lembro o estado agora, ele é feito à base de diesel. Então ele também é poluente.

ANA PAULA

Bom, inicialmente eu queria dar parabéns pela iniciativa, muito interessante, estou participando pela primeira vez e estou gostando muito.

Você falou do metrô. Eu sou uma entusiasta do metrô, eu sou do Rio e eu a vida inteira andei de metrô. Eu queria saber se, dentro desse plano de mobilidade, existe uma perspectiva de ter, como lá no Rio, em que a pessoa vai de Itapavuna até Copacabana – só troca a linha 1 para a linha 2 –, e é uma grande coisa tanto para quem tem baixa renda, quanto para quem é classe média, como você falou. É muito interessante e, com todos os problemas, mesmo sendo uma modalidade de transporte atualmente meio caótica, porque é muita gente, mas ainda é uma alter-

nativa interessante para a cidade. Eu não me conformo de Belo Horizonte não ter um metrô nesses moldes que tem lá no Rio. Quem já usou e quem conhece – não é, Marta? Você provavelmente também conhece –, sente muito, porque ainda tem as integrações de metrô-ônibus em alguns trechos, e isso facilita muito. Eu queria saber se nesse plano de mobilidade tem uma previsão quanto a isso e também com relação à acessibilidade, se é uma consequência desse plano quando ele for implantado, enfim, regulamentado, se a acessibilidade vai ser uma consequência disso. Obrigada.

CRISTINA

Eu trabalhei no Executivo, eu sou do Executivo, na verdade estou no Ministério Público em cooperação, e eu fui responsável exatamente pelo programa de regionalização do metrô e um estudo de expansão do nosso sistema. Então, eu vou discordar do Pedro, porque linha 2 e linha 3 não vão existir mais. O que vai existir é um pequeno ramal que foi... As linhas 2 e 3 foram inviabilizadas pela decisão de se fazer BRT nesses corredores. A linha 2 viria do Barreiro e iria até a região hospitalar e teria um trecho subterrâneo na área central. A linha 3 viria da Antônio Carlos, lá do vetor norte, e iria até a região da Savassi, também subterrânea. Havia uma viabilidade estudada já – tínhamos

estudos até com consultoria internacional – e consultamos todos os grupos econômicos, os maiores grupos, e havia viabilidade enorme de se implantarem essas duas linhas. Todos os empresários consultados disseram que teriam interesse em investir no metrô. Então, pasmem... menos os donos de empresas de ônibus, porque até eles nós consultamos! Nós colocamos que seria inteligente que eles abrissem a mentalidade e passassem a ser gestores também de um metrô. Nada impossibilitava de acontecer isso.

Em Recife, isso foi feito à força, como uma medida tomada pelo governo. Criou-se um sistema de transporte integrado do metrô com o ônibus e foi implantado à força mesmo. E teve que ser aceito. É claro que ele ainda não é o ideal. E o metrô é sempre deficitário porque ele corre fixo; os outros sistemas é que têm que trazer os passageiros para o metrô. A Dra. Marta falou de pequenos municípios concorrendo. A gente tem em Belo Horizonte a concorrência do ônibus e do metrô com o metrô, que é predatória. O sistema de ônibus faz de tudo, coloca linhas concorrentes para poder fazer uma predação em cima do metrô. Existe uma mentalidade trabalhada contra a expansão do metrô, que foi inviabilizada com o projeto do BRT nesses dois corredores – que eram importantíssimos.

Quando o Pedro falou que o metrô liga nada a lugar nenhum, eu me lembrei que a gente falava que era um limão e que a gente ia tentar fazer uma limonada, porque a gente aproveita o eixo ferroviário, por uma questão econômica, para barateamento. Aproveitando o eixo ferroviário, que tangencia a Contorno, e tem o ribeirão Arrudas, esse eixo na verdade não tem um itinerário, um melhor itinerário, mais interessante; então ele tangenciou a área central. Por isso a demanda dele é baixa. Se ele penetrasse a área central, ele teria uma demanda muito mais alta. E hoje, se você quiser levar mais demanda para o metrô, ele não suporta, porque o sistema não tem condição de carregar mais passageiros. Então, foi uma decisão errada pela qual seremos penalizados, a região metropolitana vai ser extremamente penalizada por muitas décadas – ou até um século ou mais. Escolhendo-se um modal BRT, quando se precisava de uma capacidade maior, tomou-se uma decisão que inviabiliza e que prejudica a metrópole.

Então eu acho que a gente precisa entender melhor, como cidadão, como técnico, essas questões, porque a população, quando foi à rua e fez manifestação, não sabia disso. Provavelmente, se soubesse, quebraria tudo mesmo! E eu, indo à posse na Cidade Administrativa esta semana, já

vi um terminal do BRT pichado e com vidros quebrados. Estava lá: “Não queremos ter Copa”. Picharam e já tinha um terminal quebrado. E aí eu vou me permitir discordar de você: nós não temos multimodalidade aqui. E pasmem mais: o sistema metropolitano de BRT que vai ser lançado não vai ser integrado com o municipal. Aqui os gestores se dão ao luxo de um não falar com o outro, de não integrar os projetos. Então nós estamos muito atrasados.

Só completando para você: eu acompanhei todos os sistemas de metrô do Brasil. Todos passaram na frente de Belo Horizonte, embora esse fosse o sistema modelo para o Banco Mundial. Ele tinha dedicado recursos especiais, já tinha financiamento para as linhas 2 e 3. E a outra coisa que me incomoda é que a BHTrans está anunciando que vai implantar 160 quilômetros de BRT. Se ela novamente fizer decisões equivocadas, nós vamos ficar com uma metrópole toda inviabilizada. Eu acho que temos que discutir, temos que nos posicionar. É por aí o caminho. Eu acho que a questão é essa.

E a outra coisa que a Dra. Marta falou, que o plano metropolitano de Belo Horizonte não é plano de mobilidade, ele é plano de transportes. As pessoas confundem. Plano de mobilidade é uma coisa, plano de transporte é outra.

E muito poucas metrópoles hoje têm um plano de mobilidade; o que se tem mais são planos de transporte. E os planejadores, infelizmente, estão em extinção, porque acabou-se com a Plambel¹⁶, acabou-se com a Metrobel¹⁷ – eu fui da Metrobel também, que tinha gestão metropolitana – e hoje um órgão gestor não fala com outro. Então, se uma Promotora estiver atuando na região metropolitana e for cobrar de um município a elaboração de um plano de mobilidade, esse município vai ter uma dificuldade enorme, porque ele sofre as consequências de Belo Horizonte e dos demais municípios. E, no entanto, você não tem uma interlocução, uma gestão compartilhada. É um retrocesso muito grande. Não termos gestão metropolitana é outro problema. Precisamos avançar também em modelos de gestão.

PEDRO SCHULTZ

Exatamente no plano de mobilidade você vai indicar qual será o investimento. Vai ter um indicador e uma meta, ou seja, o quilômetro implantado. Então você vai ter: Ah, vou implantar 20 km de metrô. Então você tem uma meta até quando isso vai ser feito. Eu acho que o problema, nesse caso aí, quando a BHTrans coloca a questão de 160 km de BRT, na verdade é para atender também uma demanda – assim, não justificando, mas colocando-me como um advogado do diabo – o

¹⁶ Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

¹⁷ Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte

BRT é muito mais rápido de ser instalado do que o metrô. Por exemplo, Recife e Belo Horizonte são da CBTU¹⁸; eles fizeram uma compra, uma aquisição de trens, na época, para Recife, e Belo Horizonte iria entrar nessa mesma compra. Por questões políticas, Belo Horizonte não entrou nessa compra. Então foi feita, no começo do ano passado ou no final de 2012, a compra dos trens. E vai demorar pelo menos 1 ano... talvez no meio ou no final deste ano é que vão chegar os trens, que serão os novos trens da linha 1. Então, existe um tempo que as pessoas não têm muita noção, a gente não tem muito essa noção de quanto tempo você vai demorar para fazer um vagão, qual é o motor, quanto tempo você demora para fazer a implantação. Quando eu vou para o Rio de Janeiro, tem uma plaquinha lá: Faltam tantos dias para o metrô chegar no Leblon. Ou então... na última vez em que eu fui ao Rio, eu fui no teleférico do Morro do Alemão, porque eu queria conhecer.

Porque eu fui a Medellín e pensei: Eu fui a Medellín ver o teleférico e aqui no Rio de Janeiro eu não vou ver? Então eu fui. Você tem que ir até a central, aí você pega o trem no subúrbio, vai até o Bom Sucesso e lá você pega esse teleférico. Na verdade, o teleférico tem horário de pico, quando aquelas pessoas saem de casa para ir para o trabalho; é pela manhã e pela tarde, na hora em que elas estão voltando. Fora isso, ele fica totalmente ocioso, e são turistas que vão, por exemplo eu, que

¹⁸ Companhia Brasileira de Trens Urbanos

fui como turista para poder visitar esse tipo de transporte. Mas ao mesmo tempo é uma solução para aqueles morros lá, tanto no caso de Medellín...

MARTA ALVES LARCHER

É por isso que tem que ter integração da tarifa, não é? Porque uma coisa vai compensar outra. O que dá lucro vai compensar o que não dá.

PEDRO SCHULTZ

Exatamente. E quando você discute, por exemplo, Rio de Janeiro e São Paulo, já se discute a questão do bilhete único, o bilhete mensal – em outros países você tem bilhete de 7 dias, bilhete de 1 mês, bilhete de 15 dias, bilhete do dia inteiro... A gente não tem isso aqui. Isso é uma forma de fazer uma compensação. Quando se paga R\$ 5 por um bilhete que vai valer o dia inteiro, tem gente que vai usar R\$ 15, mas tem gente que vai usar R\$ 2. Esses são tipos de estruturas que poderiam beneficiar o transporte.

LUIZ

Obrigado. Meu nome é Luiz, eu sou cientista social e servidor da Cimos¹⁹, aqui do Ministério Público. Gostaria de parabenizar pelo curso – o debate está muito interessante.

Uma das coisas em que eu fiquei pensando aqui... eu sou cientista social, então não entendo muito de planejamento urbano, enquanto técnico, como vocês da arquitetura entendem, mas o incômodo ao andar por Belo Horizonte tem sido cada dia maior. Não sei de quem foi a genial ideia de pegar uma via como a Afonso Pena, que é uma via de fluxo grande, intenso de carros, e colocar um canteiro central, ali depois do Palácio das Artes. É impossível entender uma coisa dessa. Parece que não tem ninguém com mais de dois neurônios pensando nessa..., não é?

Bom, o que a gente percebe é que o problema, muitas vezes, não é apenas técnico. Se Belo Horizonte é a cidade capital do estado, nós temos muitos técnicos capazes de formular certamente um plano de mobilidade urbana participativo, que envolva a sociedade, que possa fazer conferências, que possa pensar nos problemas a partir de um ponto de vista dos usuários, e não a partir do ponto de vista dos donos das empresas. Mas o problema não é técnico, o problema é político. E, nesse sentido, se a questão da mobilidade urbana, até então, era pouco pautada em termos dos movimentos sociais, o que se vê nas jornadas de julho é uma coisa que explodiu no Brasil inteiro a partir do movimento do “Tarifa zero” em São Paulo, que impulsionou essa discussão. Então, uma coisa que ao mesmo tempo incomoda a gente, que cria essa indignação, também traz uma potência, que é esses movimentos começarem a questionar a caixa preta, por

¹⁹ Coordenadoria de Inclusão e Mobilização Sociais.

exemplo, das contas, das planilhas de formação de preço das empresas de ônibus. Sempre foi uma caixa preta. Até então a gente não tinha visto nenhuma reação mais forte da sociedade civil até julho do ano passado, mas a coisa aconteceu, ocupou-se a Câmara Municipal... E até mesmo do Ministério Público. Até então a gente não tinha visto um debate forte do Ministério Público sobre a tarifa de ônibus. E agora está me surpreendendo muito positivamente esse debate, esses R\$ 0,20 que a Promotoria de Patrimônio Público conseguiu para a gente por mais um mês.

Então, nesse sentido, o único ponto que eu gostaria de fazer reflexão é que a questão é política também, muito política. E se a gente fosse traçar uma arquitetura do poder que está envolvido, a gente percebe que grandes grupos de poder que fazem parte das empresas que administram o transporte urbano também financiam campanhas. Se a gente fizesse esse desenho do mapa político, de onde estão os centros de poder e de lobby que pressionam, a gente veria que a nossa vida cotidiana na cidade, nossos minutos preciosos que poderiam ser usados em casa com nossos queridos familiares, são perdidos no trânsito por decisões outras que estão no centro da esfera de poder. E se, no meio ambiente tudo está relacionado, não é, Dra. Marta, também na mobilidade urbana acho que isso tudo

está um pouco relacionado, inclusive com o próprio financiamento de campanha.

MARTA ALVES LARCHER

É. Eu, inclusive, não sou a favor de movimentos violentos, de quebradeiras, mas eu cheguei à conclusão de que, no estado de coisas em que a gente vive, eu acho que o cidadão tem que protestar mesmo. Sabe por quê? Eu penso assim: o cidadão comum, eu, você... a gente não faz lobby; e a gente não doa para campanha! Então quando é que a gente vai ser ouvido? Porque hoje em dia, no Brasil, quem é ouvido é o cara que faz lobby e o cara que doa para campanha. Então o cidadão comum tem que protestar. Porque ele só é lembrado na hora do voto. Na hora do voto o político pede, lembra, promete, e depois volta para o esquecimento. Então eu acho que realmente a gente tem que fazer esse papel! E isso tem respaldo na nossa legislação, a questão da democracia participativa, da participação social, dos conselhos... O que me preocupa também é que os conselhos hoje são totalmente chapa branca, são desvirtuados. O poder público conseguiu, na maior parte das vezes, formar conselhos com maioria – se não é uma maioria numérica, é uma maioria ideológica. Porque normalmente, quando a gente vê, é poder público, é Executivo, Legislativo e setor produtivo; o resto da população está do outro lado. Então isso também é uma coisa que compromete.

PEDRO SCHULTZ

E lembrando esse caso, o ano passado, que foi quando teve as manifestações de junho, foi o ano de Conferência da Cidade. Ou seja, você teve as etapas municipais, as etapas estaduais e a etapa nacional. No caso de Belo Horizonte, ela foi adiada; está sendo este ano a conferência municipal. Mas eu falo o seguinte: na verdade, as pessoas foram à rua, inclusive questionando essa institucionalização, mas ao mesmo tempo você tem um canal institucional e que não está sendo de fato amplamente utilizado. Ou então, por exemplo, quando eu fui mediador, na mesa de mobilidade, em que as pessoas questionavam a questão da mobilidade – e as pessoas que estavam ali presentes eram muitas do movimento popular. Então, quando foi levantada uma diretriz, para enviar para o nacional, de diminuição do IPI dos veículos de transporte público, foi unânime que não deveria de forma nenhuma diminuir o IPI para poder fazer a redução desse veículo. Porque na verdade eles não conseguiam verificar que uma redução direta no valor desse novo veículo deveria estar ligada a uma redução da tarifa. Não. Na verdade, estava simplesmente ligado a... Se eu reduzir o IPI, esse empreendedor vai ganhar mais dinheiro. Então eu acho que essas coisas a gente tem que capacitar também melhor e envolver

mais o movimento social; tem que ter um envolvimento maior também.

Um problema na questão do Brasil é: de fato, nós não sabemos absolutamente nada do preço de qualquer produto. Porque existe a questão de o imposto ser muito alto, mas eu não sei de fato quanto eu pago de imposto em qualquer coisa que eu estou comprando, seja no sorvete que eu estou tomando, numa caneta... Eu não sei qual é o imposto. É dito que é muito alto – e é verdade, é comprovado que é muito alto. Mas, de fato, eu não sei. Quando você vai para os Estados Unidos, você compra, na sua nota está dizendo quanto de imposto tem no seu produto. Então, se você quiser ir embora do país e reque- rer todo aquele imposto que você pagou, você vai lá, comprova e requer o seu imposto de volta. Aqui você não tem a menor noção; você não sabe qual é o lucro. De fato, isso é velado. Então, eu acho que a gente tem que ter uma reestruturação em todo o sistema produtivo nesse sentido. A gente não tem uma noção fiscal mesmo, dessa situação.

MARTA ALVES LARCHER

Alguém mais quer fazer alguma pergunta, alguma colocação?

CRISTINA

Eu queria só fazer uma ressalva aqui. Na verdade, eu não estou nem advogando exclusivamente a favor do metrô e nem contra o BRT. Como arquiteta, urbanista e engenheira de tráfego, eu não posso advogar a favor de um e contra o outro. Eu quis só esclarecer que foi uma decisão errada e que os estudos mostravam que, naqueles corredores, a capacidade era para metrô.

Agora, a gente tem uma série de outras tecnologias, que é o VLT, que agora já vem o monotrilho, tem o aeromóvel, e a gente tem que estar aberta para todas elas. E não quer dizer que nos demais municípios, excluindo Belo Horizonte, você não possa adotar isso, sabe? Eu acho que tem que desmistificar, a gente tem que estar sempre aberto e procurando se informar.

E a outra coisa que a gente tem que pensar é que Minas Gerais tem uma malha ferroviária extensa. É o estado cortado pela malha ferroviária, como também pela malha rodoviária. E a gente não pode perder de vista essa malha. Por exemplo, a gente tem aqui uma situação bem próxima, que todo mundo vai identificar, que é Águas Claras, junto ao Biocor, atrás do BH Shopping, que é um ramal que está ali, um leito ferroviário, e é uma região

que está com problema de acessibilidade, de mobilidade violenta e que tem ali a possibilidade de aproveitar aquele leito ferroviário; ainda tem os trilhos ali – ainda não foram retirados; poderia estar fazendo uma interligação desde o Barreiro e chegando inclusive à região do Mangabeiras, desaguando um tráfego pesado. Esse aproveitamento pode, num curto prazo, ser inviabilizado.

Igual a esse, a gente tem outras situações, o leito ferroviário vai correndo, chega a Sabará; a gente tem ali a estrutura do Vale do Aço, da Ferrovia do Aço, que pode ser aproveitada. E ninguém para pra pensar nisso. Quem é da área técnica sente uma angústia, um sofrimento enorme de pensar nisso. Nós levantamos todos esses aspectos na época; o Banco Mundial estava atento, tentou incentivar que se adotassem essas políticas, e a gente vê uma... tem uma descrença enorme no poder público em relação aos planos e às decisões tomadas. E o custo disso é muito grande. Eu acho, sabe, Pedro, se a gente coloca o BRT ali, por que não se pensou na canaleta, mas com uma tecnologia sustentável? Por que não colocou elétrico? Não, colocou de novo o ônibus. É um ônibus sofisticado, bonito. Agora, é preciso chamar atenção que o próprio ônibus é um fator de congestionamento, é um modo que conges-

tiona. Nas inúmeras fotos, de forma leiga, se você olhar assim, você vê a cidade congestionada por ônibus. Eu gostaria muito de acreditar que o BRT vá dar resposta; mas a gente sabe que, tecnicamente, ele foi a decisão errada. Eu não gostaria de voltar a ver esse tipo de coisa.

A outra consideração que eu queria fazer: eu acho que é importante integrar não só com o ônibus, com o VLT, mas com a bicicleta, sim. A gente mudar, mas não é essa ciclovia que a gente vê em Belo Horizonte, que mata as pessoas, em que o pedestre está ali jogado no meio do trânsito. Tem que ter todo um trabalho, um planejamento. É como você vê nos países lá fora, na Europa, na Alemanha, você anda do lado do VLT, do lado do carro, do lado do BRT de bicicleta; mas você não está à mercê do transporte, você não vai ser atropelado. Porque culturalmente fez-se um trabalho, um planejamento para que a ciclovia conviva com aquilo sem que o ciclista seja atropelado. Então, não é simplesmente lançar ciclovia de qualquer forma.

E a gente tem também que trabalhar a cidade para o pedestre, porque curtas distâncias hoje, com o congestionamento, tem muitos trajetos que a gente vai fazer que é melhor andar a pé. Então, já é uma tendência. Precisamos voltar a pensar na cidade mais agradável. Dentro de

algumas áreas residenciais, fazer calçadas mais largas, paisagismo, equipamentos urbanos, mudando a leitura dos espaços. E a gente tem que ser incentivada a andar também, em determinados trajetos.

E a última consideração que eu queria fazer é que o transporte público por ônibus é um senhor negócio, gente! Se a gente lembrar que você tem um vale-transporte que é dado antecipadamente, quem aqui não gostaria de ser um concessionário de ônibus? Remunerado antecipadamente? Eu até entendo que eles lutem com unhas e dentes, que queiram aquele nicho e não queiram dividir. A questão é que, do outro lado, nós somos os usuários e estamos sofrendo e vamos ter uma condição muito ruim de vida. Vai faltar qualidade de vida. E como ele disse, a questão é política.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO

Desculpe interromper. Falou tudo aí. A questão é política. Porém o seguinte: a administração pública é vinculada. Inclusive, a defesa dos interesses públicos deve prevalecer sobre particulares. E esse caso aí é um exemplo de que houve ato ímprobo. O interesse público foi colocado à margem, e o interesse do capital sobressaiu, dentro de uma administração municipal que é considerada a terceira ou quarta do Brasil.

Vou traçar um paralelo: a gente faz um plebiscito para consultar a população sobre armamento; e sobre trânsito e transporte, cujo uso é muito mais comum do que o uso de uma arma... seja modalidade particular ou pública, transporte você usa todo dia. A coisa foi decidida no escuro, nós vamos pagar, igual o rapaz falou, minutos com a família perdidos no trânsito. Um paciente que entra numa ambulância, se der o azar de entrar num engarrafamento de 5-6 km, não vai ter sirene que resolva. Para a área da medicina, eu acho que alguns minutos são muito importantes para tentar salvar uma vida ou recuperar ou fazer o possível. Então, assim... É! A gente tem que torcer para melhorar.

PEDRO SCHULTZ

Sobre essa questão, a gente faz exatamente isso. Quando você vê as várias origens e os vários destinos, você vai traçar principalmente aqueles corredores, as demandas principais, não é? Porque, de fato, se você for levantar... Eu não sou especializado na parte de engenharia de transporte; mas quando o corpo técnico vai discutir isso, um dos maiores questionamentos quando se coloca muito aberta a discussão é que – na verdade, se a gente colocar tão aberta, teremos linhas de ônibus que vão ser quase carros. Porque as pessoas também têm uma dificuldade

de andar até o ponto de ônibus; ou então, o ônibus para no sinal, e a pessoa: Deixa eu entrar! A gente tem essa dificuldade também. Ou então, por exemplo, quando a gente foi escutar a questão do BRT, viraram para mim e falaram assim: Ah, o BRT é igual metrô, aquele empurra-empurra para entrar. Nesse caso, é o usuário. A gente também tem que lembrar que a educação realmente está em todos os momentos. Por isso que no trânsito, quando a gente fala de municipalização, ações de educação devem estar previstas.

MARTA ALVES LARCHER

Bom, gente, acho que a discussão é muito interessante e está diretamente ligada à nossa qualidade de vida. Eu queria agradecer a presença de vocês, agradecer a presença do Pedro, que é um parceiro constante do Ministério Público – em quase tudo que eu preciso ele me atende. E convidar vocês para o seminário nos dias 8 e 9 de maio; quem tem e-mail institucional deve ter recebido o boletim informativo; vai ser um boletim por semana até o seminário. Muito obrigada, até a próxima.