

MOBILIDADE URBANA E A COPA DO MUNDO 2014 NO BRASIL: OS IMPACTOS DO EVENTO NA TRANSFORMAÇÃO E MELHORIA DO TRANSPORTE DE PESSOAS NA CIDADE-SEDE DE BELO HORIZONTE

Cíntia Aparecida de Resende*

Resumo

O objetivo deste estudo é analisar se os projetos e ações governamentais voltados para a realização da Copa do Mundo 2014 na cidade-sede de Belo Horizonte estão alinhados com as principais necessidades e demandas da capital relacionadas à mobilidade urbana, especificamente ao transporte de pessoas. Como um evento de grandes proporções, a Copa do Mundo 2014 atrairá investimentos para as cidades-sede e demandará intervenções governamentais em setores-chave, dentre os quais a mobilidade urbana. Para que sejam válidas, espera-se que essas intervenções atendam tanto à demanda de turistas do evento quanto às necessidades em mobilidade existentes na capital mineira. No desenvolvimento do artigo foi realizada pesquisa bibliográfica, documental e na internet para identificar as necessidades e deficiências do transporte de pessoas em Belo Horizonte, levantar os programas e projetos voltados para a Copa do Mundo 2014 e para fundamentar os conceitos pertinentes a este trabalho. Como resultado, observa-se que os projetos em mobilidade adotados atenderão apenas parcialmente às necessidades no transporte de pessoas da capital mineira.

Palavras-chave: Copa do Mundo. Belo Horizonte. Mobilidade urbana. Transporte.

Abstract

The aim of this study is analyse if the government projects and action plans for the 2014 World Cup in the host city Belo Horizonte are aligned with the main needs and demands related to urban mobility of the state capital, specifically in relation the public transport. As a large scale event, the 2014 World Cup will attract investments to the host cities and it will demand of governmental interventions in the key sectors, such like urban mobility. To be valid, it is expected that these interventions meet the either the tourism demand or the mobility demand of the state capital. In the development of this article was developed a documental and online bibliographic research to identify the needs and deficiencies of the public transport in Belo Horizonte, raise the programs and projects facing the 2014 World Cup and to fundament the concepts related to this work. As the results, was observed that the mobility projects adopted will attend only the partially the needs of the public transport of the state capital.

Keywords: World Cup. Belo Horizonte. Urban Mobility. Transport.

* Pós-graduanda em Administração Pública da Faculdade SENAC-MG. E-mail: cintiap.res@gmail.com

1 INTRODUÇÃO

A Copa do Mundo, a se realizar no Brasil em 2014, é um evento de proporções planetárias que atrairá milhares de pessoas para o nosso país e que, atualmente, se tornou o principal foco de programas e projetos governamentais em infraestrutura e serviços em diversos segmentos nas cidades-sede eleitas. Dentre os segmentos contemplados, a mobilidade urbana provavelmente é um dos mais relevantes. Sua importância se faz tanto para atender à demanda pontual de circulação dos turistas a serem recebidos para a Copa do Mundo quanto para contemplar as necessidades dos habitantes das cidades-sede e entornos, os quais atualmente sofrem com as deficiências em mobilidade e que, necessariamente, herdarão os projetos concretizados nessa área, quer sejam bem-sucedidos quer não.

Com isso em mente, o presente artigo tem o objetivo de analisar se os projetos e ações governamentais em mobilidade urbana voltados para a realização da Copa do Mundo 2014 na cidade-sede de Belo Horizonte estão alinhados com as principais necessidades e demandas da capital no que se refere ao transporte de pessoas. Para tanto, além de uma revisão na literatura para contextualizar o tema, será utilizada a pesquisa documental em publicações governamentais relacionadas aos programas e projetos voltados para a Copa do Mundo 2014 e em estudos oficiais realizados no que tange às necessidades e deficiências do transporte de pessoas em Belo Horizonte. Portais governamentais voltados para o evento também serão utilizados como ferramenta para o alcance do objetivo desse artigo. A pesquisa a ser apresentada tem, portanto, natureza qualitativa.

Além desta seção introdutória, este artigo está organizado em mais cinco seções. Na segunda seção é apresentado um referencial teórico abordando a Copa do Mundo de Futebol 2014 no Brasil e, em seguida a temática da mobilidade urbana em contexto amplo e específico da localidade objeto do estudo. Na quarta parte são descritos os principais investimentos em mobilidade urbana para a Copa 2014 em Belo Horizonte e os resultados são explicitados na seção seguinte. Finalmente, na sexta parte são tecidas as análises conclusivas do artigo. Com base nessas discussões espera-se verificar a compatibilidade e obediência das ações governamentais a um dos princípios constitucionais basilares da Administração Pública: a supremacia do interesse público sobre o particular e a indisponibilidade do interesse público.

As limitações deste trabalho são aquelas inerentes a uma abordagem qualitativa, na qual o pesquisador desempenha papel na análise de dados e informações provenientes de pesquisas e levantamentos realizados por outras fontes. Outro fator limitador diz respeito à atualidade do tema. Muitos dos programas e projetos relacionados à Copa do Mundo de 2014

estão em fase de implantação, sendo que alguns não foram iniciados e outros ainda podem surgir no decorrer e/ou após a conclusão deste estudo, o que pode torná-lo obsoleto ou incompleto à época de sua apreciação.

2 A COPA DO MUNDO DE FUTEBOL 2014 NO BRASIL

Em novembro de 2007 foi anunciada a escolha do Brasil como o país-sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014, notícia essa amplamente comemorada e alardeada por toda a nação. Porém, mais do que uma festa, a promoção de grandes eventos esportivos como a Copa do Mundo vem se tornando uma estratégia de diversos países para a atração de investimentos e de atenção internacional. Os mega-eventos esportivos são tidos também como catalisadores de aceleração dos países-sede no que se refere ao processo de investimento em áreas cruciais que já deveriam ter ocorrido, particularmente em relação à infraestrutura urbana (DOMINGUES, 2010, p. 8).

Em contrapartida, “A conquista do direito de hospedar um evento da magnitude da Copa do Mundo de Futebol implica grandiosas responsabilidades e despesas mais do que milionárias para garantir o sucesso [...]” (BRASIL, 2010, p. 11), despesas essas que, em grande parte, são financiadas com recursos públicos cuja aplicação, especialmente no caso de países em desenvolvimento como o Brasil, muitas vezes seria mais necessária em outras áreas, tal como o sistema de saúde (DOMINGUES, 2010, p. 8).

Assim, ao assumir a tarefa de receber, em 2014, a Copa do Mundo, a União e cada uma das cidades-sede e respectivos estados federados terão a obrigatória tarefa de realizar múltiplas obras para acolher uma demanda a maior conformada por milhares de turistas internacionais que desembarcarão no país (BRASIL, 2010, p. 11). Ao mesmo tempo, esses entes terão o dever, constitucionalmente firmado, de atender às necessidades da população das cidades-sede no que se refere a esses investimentos tanto em infraestrutura quanto em serviços.

Um dos setores estratégicos que já está recebendo grandes obras e investimentos governamentais para a Copa 2014 é a mobilidade urbana. De acordo com o 4º Balanço de Ações para a Copa, apresentado em dezembro de 2012 pelo Ministério dos Esportes, do total de 101 projetos voltados para o megaevento, somando investimento global de 23,6 bilhões de reais, 53 são destinados à mobilidade urbana, perfazendo um montante de nove bilhões de reais. Por esses números já é possível perceber a relevância da mobilidade urbana para a realização da Copa 2014.

3 MOBILIDADE URBANA

Em uma definição objetiva, mobilidade urbana é “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012). Um conceito mais abrangente afirma que “A idéia de mobilidade urbana é centrada nas pessoas que transitam e requer que seja possibilitada a todos a satisfação individual e coletiva de atingir os destinos desejados, as necessidades e prazeres cotidianos.” (BRASIL, 2005, p. 11). Assim, a idéia de mobilidade urbana está articulada com o desenvolvimento urbano, no qual se inserem as políticas de habitação, saneamento ambiental e ordenamento territorial, e também com a função social das cidades no que se refere à inclusão, controle social e cidadania (BRASIL, 2005, p. 13).

Um sistema de mobilidade urbana, por sua vez, é entendido como “o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas” (BRASIL, 2012). Segundo MACEDO (2008, p. 9), o sistema de mobilidade é constituído por vários elementos que englobam os modos de transporte urbano (motorizados e não motorizados), os serviços de transporte urbano (de passageiros – coletivo, individual, público, privado – e de cargas) e as infraestruturas de transporte urbano (vias e logradouros públicos, inclusive ferrovias e hidrovias, dentre outros). A definição do sistema de mobilidade pressupõe a coordenação, integração e equilíbrio entre todos os elementos.

O atual sistema de mobilidade adotado nas grandes cidades brasileiras, no entanto, tem se mostrado precário no atendimento a esses conceitos, uma deficiência facilmente detectada ao se tentar circular nas metrópoles. Essa ineficiência teve início na segunda metade do século 20, quando se deu uma acelerada transição urbana, impulsionada pela rápida transformação do Brasil de “um país rural e agrícola em um país urbano e metropolitano, no qual grande parte da população passou a morar em cidades grandes [...]” (BAENINGER, 2010, p. 11-12). Essa transição acelerada não aconteceu de maneira harmoniosa e as consequências da falta de planejamento nesse processo se refletem no atual e desintegrado sistema de mobilidade brasileiro.

O crescimento desordenado das cidades, resultante tanto da massa migratória provinda das zonas rurais quanto da ausência de planejamento integrado entre transporte e uso do solo, produziu reflexos negativos sobre os transportes urbanos e tornou as cidades menos acessíveis para todos os habitantes (BRASIL, 2005, p. 9). O cenário resultante é caótico: enormes

congestionamentos diários, transporte público ineficiente, caro e inadequado, agravamento da poluição atmosférica, aumento nos índices de acidentes no trânsito.

Todos esses fatores contribuem para uma insatisfação crescente da população das cidades no que tange à sua locomoção, resultando em irritabilidade, stress e queda na qualidade de vida, o que torna o problema da mobilidade nas grandes metrópoles de uma questão social em uma questão de saúde pública. A gravidade da situação, aliada à cobrança da própria sociedade e das demandas do atual turismo de eventos a se realizar no Brasil já está despertando a atenção do poder público, que tem se mobilizado no sentido de minimizar as deficiências no sistema de mobilidade urbana.

3.1 O sistema de mobilidade urbana de Belo Horizonte

A BHTRANS – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – criada em 1991, é a entidade municipal gerenciadora do sistema de mobilidade da capital mineira, responsável pelo planejamento, organização, direção, coordenação, execução, delegação e controle da prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal, observando o planejamento urbano da cidade (BHTRANS, 2008, p. 56).

O atual sistema de mobilidade de Belo Horizonte é composto pelo sistema de transporte motorizado – contemplando a rede viária, a rede de transporte coletivo, frota veicular, estacionamentos, táxis – e pelo sistema de transporte não motorizado, compreendendo a rede de caminamento de pedestres, a rede cicloviária, os pontos de conexão entre os modos de transporte e o sistema de logística urbana. De acordo com dados da pesquisa Origem/Destino 2002 – conjunto de levantamentos realizados a cada dez anos para aferir estruturas de deslocamentos da população e mercadorias em Belo Horizonte e Região Metropolitana – os principais meios de deslocamento utilizados pela população de Belo Horizonte são o transporte coletivo, o transporte individual motorizado e o deslocamento a pé. Juntos, esses três meios agregam mais de 98% dos deslocamentos da capital (BHTRANS, 2008, p. 77), o que justifica o foco deste estudo nesses componentes do sistema de mobilidade. Tendo em vista sua relevância para a operacionalização dos meios de deslocamento em pauta, a rede viária também será abordada.

A rede viária municipal de Belo Horizonte é composta por duas malhas com características distintas. A primeira delas, localizada na Área Central do município, é delimitada pela Avenida do Contorno e foi desenvolvida de forma planejada. A segunda

abrange toda a área externa à Avenida do Contorno e se desenvolveu sem qualquer planejamento, fruto da ocupação urbana acelerada da cidade. Nesta última se localizam os corredores radiais de transportes, principais responsáveis pela ligação com a Área Central. As vias que compõem essas redes são classificadas como locais, coletoras, arteriais e de ligação regional de acordo com a função que exercem. Além da rede viária municipal, Belo Horizonte conta também com algumas rodovias federais e estaduais que, embora possuam a função de ligação regional, são bastante utilizadas pelo tráfego urbano, ressaltando-se em especial o Anel Rodoviário.

A rede de transporte coletivo de Belo Horizonte é composta pelo transporte municipal, intermunicipal metropolitano e pelo trem metropolitano. O sistema de transporte municipal é, em parte, tronco-alimentado com o uso de estações de integração. A adoção da bilhetagem eletrônica permite a integração tarifária entre as linhas municipais e entre estas e o trem metropolitano. As linhas do transporte intermunicipal são integradas tarifariamente entre si e ao trem metropolitano, não existindo integração tarifária ou de sistema de bilhetagem eletrônica entre as linhas municipais e intermunicipais. O trem metropolitano opera em uma linha que interliga o município de Contagem à região Norte de Belo Horizonte, apenas tangenciando a Área Central.

Seguindo uma tendência observada nacionalmente, a frota veicular do município de Belo Horizonte cresceu de forma significativa nos últimos anos, especialmente no que se refere aos automóveis e motocicletas. No período de 2001 a 2007, observou-se uma taxa média de crescimento, ao ano, de 5,92% para motorização por automóveis e de 14,02% para motorização por motocicletas, sendo que, para o mesmo período, a taxa de crescimento populacional foi de 1,08% ao ano. Esse cenário é também compartilhado pelos demais municípios da região metropolitana de Belo Horizonte, nos quais também se observa o crescimento significativo do número de automóveis e motocicletas (BHTRANS, 2008, p. 126).

O sistema de vias construído na capital para a circulação de pedestres é formado por calçadas e passeios, passarelas e travessias que podem estar sinalizadas com semáforos para veículos e pedestres, com semáforos exclusivos para pedestres ou apenas com faixas de sinalização horizontal. No que se refere às calçadas e passeios, sua implantação e manutenção são de responsabilidade dos proprietários dos lotes lindeiros, com fiscalização dos órgãos públicos competentes. Em Belo Horizonte, segundo dados da BHTRANS (2008, p. 185), estima-se que existam mais de 8.000 km de calçadas e aproximadamente 83 passarelas para pedestres. Vários programas e projetos municipais no sentido de priorizar a circulação do

pedestre, concentrados mais especificamente na melhoria das calçadas, se encontram em estudo ou implantação, todos com foco na Área Central de Belo Horizonte. Nas demais regiões da cidade não há programas específicos que estimulem a melhoria e tratamento dos passeios, cabendo aos proprietários essa iniciativa.

3.2 O transporte de pessoas na capital mineira: diagnóstico

Muitas são as deficiências e problemas observados nos componentes-chave do sistema de mobilidade da capital mineira que impedem o deslocamento e transporte satisfatório dos indivíduos que por ela circulam. Com vistas a garantir uma identificação robusta desses fatores dificultantes, foi utilizado com fonte primordial de pesquisa o PLANMOB BH – O Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte.

O PLANMOB BH é um instrumento de concepção executiva municipal desenvolvido pela BHTRANS cuja função é orientar as ações governamentais que visam atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Belo Horizonte. Para tanto, o Plano de Mobilidade Urbana, iniciado em 2003, foi desenvolvido a partir de uma detalhada análise das condições tanto da cidade quanto da inter-relação entre esta e os demais municípios da RMBH, em termos dos fluxos de pessoas e mercadorias nos diversos modos de transporte. Suas ações foram segregadas em etapas e os resultados documentados em relatórios disponíveis no site da BHTRANS.

As principais deficiências em transporte de pessoas diagnosticadas nos estudos PLANMOB podem ser divididas em quatro principais vertentes: aquelas relacionadas ao sistema viário, ao transporte individual, ao sistema metropolitano e ao transporte coletivo municipal.

Existe uma demanda maciça da infraestrutura viária de Belo Horizonte, uma vez que 75% dos deslocamentos na capital são realizados em modos motorizados (BHTRANS, 2008, p. 256). A estrutura radial do traçado e a falta de anéis de ligação entre as principais vias arteriais que ligam as diversas regiões da capital à área central transformaram o Hipercentro uma área de conexão, não havendo separação física dos fluxos de passagem dos fluxos de destino, o que faz com que concorram no mesmo espaço viário. Dados estimam que o fluxo de passagem alcance 58% do volume de tráfego total na área central (BHTRANS, 2008, p. 217). A esse problema ainda se soma a carência de vias arteriais e de ligação regional em Belo Horizonte. Juntas, elas representam apenas 13% da rede viária do município (BHTRANS, 2008, p. 125). Essas duas situações aliadas a um aumento crescente da frota

motorizada resultam em uma sobrecarga da malha viária da cidade e em congestionamentos cada vez mais frequentes. Considerando a extensão total de vias expressas e arteriais, estudos mostram que pelo menos de 2,5% da malha viária da cidade já apresenta ocupação acima da capacidade nominal. Outros 2,0% apresentam volume superior a 80% da capacidade (BHTRANS, 2008, p. 264). Os resultados preliminares indicam que os níveis de congestionamento em Belo Horizonte, em algumas regiões da cidade, já apresentam sinais de saturação.

As deficiências relacionadas ao transporte individual são resultantes principalmente do estímulo ao uso do transporte motorizado privado em detrimento da utilização tanto do transporte individual não motorizado quanto do transporte público coletivo. Reforçada por uma política de preço estimulando uso do transporte privado, verifica-se uma evolução crescente da frota veicular de Belo Horizonte, com um aumento significativo da taxa de motorização especialmente à relacionada aos automóveis e motocicletas, seguindo uma tendência observada nacionalmente. O crescimento da frota de veículos particulares em todo o país é significativo e registra-se uma redução no número de viagens por transporte coletivo. Uma vez que o automóvel e a motocicleta consomem, em termos relativos, uma maior fatia do espaço viário do que o transporte coletivo para transportar a mesma quantidade de passageiros, o aumento da frota contribui para agravar a saturação da rede viária e para reduzir a eficiência do transporte coletivo, desestimulando seu uso pelo cidadão. Este, por sua vez, tende a buscar alternativas de deslocamento exatamente no transporte motorizado privado, retroalimentando o problema.

Seguindo a mesma linha, o sistema de pedestres, principal meio de deslocamento não motorizado de Belo Horizonte, é palco de uma série de conflitos que resultam em entraves na circulação, prejudicando sua adoção pela população. Estrangulamentos gerados pelo mau posicionamento do mobiliário urbano, obstáculos causados pelas más condições de conservação do pavimento ou mesmo existência de degraus, obstruções no passeio, como bancas e pontos de embarque e desembarque, obras mal sinalizadas, conflitos entre pedestres e veículos na pista de rolamento e em travessias, sensação de insegurança e descontinuidades da rede são alguns dos problemas mais frequentes observados ao longo da rede de caminhada a pé. Ações e políticas de priorização ao pedestre ainda se mostram tímidas na capital, desvalorizando essa opção de transporte para o cidadão.

A falta de articulação entre os sistemas de transporte coletivo municipal e metropolitano resulta em diversas deficiências. O sistema municipal sofre interferência direta do sistema metropolitano, especialmente ao longo dos corredores que se dirigem para a Área

Central da cidade, em função da sobreposição de oferta entre os sistemas e disputa pela demanda existente. Linhas metropolitanas transportam passageiros do sistema municipal, comprometendo seu desempenho operacional e sua sustentabilidade, e linhas municipais atravessam os limites da capital, competindo com o serviço intermunicipal. Por sua vez, a sobreposição entre os itinerários das linhas metropolitanas com aqueles das linhas municipais de Belo Horizonte compromete a racionalização da rede de transportes do município como um todo, além de sobrecarregar ainda mais a rede viária nos principais corredores de tráfego em direção ao hipercentro, destino da grande maioria dessas linhas. Existe ainda o conflito referente aos pontos de embarque e desembarque na área central, visto que 30% deles são compartilhados entre os dois sistemas (BHTRANS, 2008, p. 219), gerando sobrecarga e dificuldades operacionais nessa região. A desarticulação presente também no processo de tomada de decisão em nível metropolitano em função da autonomia municipal tem como consequência a existência de diversos órgãos com atribuições conflitantes e atuações pontuais sem uma visão estratégica global. A competição ao invés da complementaridade entre os sistemas atuais não permite que as ineficiências sejam eliminadas.

No que se refere ao transporte coletivo municipal, foi detectado um baixo desempenho desse serviço devido, principalmente, ao excesso de transbordos realizados no Hipercentro de Belo Horizonte, à baixa velocidade operacional desse transporte, à falta da definição de prioridade para o transporte público coletivo nas vias e à subutilização do sistema sobre trilhos.

O excesso de transbordos na Área Central gera uma concentração de pontos de parada nessa região, que hoje agrega mais de 250 pontos de embarque e desembarque (BHTRANS, 2008, p. 219), diminuindo a velocidade operacional das linhas. A ausência de uma efetiva rede de transporte por ônibus tronco-alimentada resulta em excesso linhas de ônibus cujo destino é o centro da capital, além de transformar a região em um grande terminal a céu aberto, uma vez que grande quantidade de usuários do transporte coletivo é obrigada a utilizar o Hipercentro apenas para completar suas viagens. Esse panorama contribui também para o aumento do número de veículos em circulação tanto nas vias arteriais e de ligação regional quanto nas vias centrais da cidade, colaborando para ocorrência de congestionamentos e complicações no trânsito e diminuindo ainda mais a velocidade operacional do transporte coletivo, comprometendo sua eficiência.

Apesar de utilizar em torno de 39% do sistema viário (BHTRANS, 2008, p. 151), o transporte coletivo de Belo Horizonte historicamente contou com poucas ações no sentido de priorização de tráfego. Os tratamentos existentes consistem em faixas e pistas exclusivas,

porém tais tratamentos possuem como característica a falta de continuidade física. Apenas as Avenidas Antonio Carlos e Cristiano Machado contam com pistas exclusivas para o transporte coletivo.

O trem metropolitano, por sua vez, vem atendendo a cerca de 210.000 passageiros/dia, parcela que corresponde a 13% do total de passageiros que utiliza diariamente o sistema de transporte coletivo na Grande BH (CBTU, 2012, P. 13). Para um sistema de transporte de massa sobre trilhos, trata-se de uma fração pouco significativa e que, na situação atual, não tem condições de ser ampliada em função da limitação do número de composições. Deficiências relacionadas ao traçado da linha existente, que não atende diretamente à Área Central, principal destino de grande parte daqueles que utilizam o transporte coletivo na cidade, também contribuem para uma subutilização do sistema sobre trilhos.

Em síntese, observa-se que todos esses problemas são interdependentes e que, somados, tornaram o sistema de mobilidade de Belo Horizonte ineficiente e insatisfatório. Ciente dessa realidade, o Poder Público tem se mobilizado no sentido de buscar soluções e alternativas que minimizem esse cenário, sendo uma dessas iniciativas o próprio PLANMOB. A operacionalização das possíveis soluções, contudo, depende de grandes investimentos nos diversos segmentos do sistema de mobilidade e a grande oportunidade para atrair e executar esses empreendimentos é a Copa do Mundo 2014. Como uma das cidades-sede eleitas, Belo Horizonte já está recebendo vários projetos e ações em mobilidade para o evento que, espera-se, resultem em melhorias no transporte de pessoas na capital e em soluções para as deficiências diagnosticadas.

4 BELO HORIZONTE COMO CIDADE-SEDE DA COPA 2014: INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA

De acordo as informações do Portal Transparência da Controladoria Geral da União, da Prefeitura de Belo Horizonte e do 4º Balanço de Ações para a Copa Cidade-sede de Belo Horizonte, de dezembro de 2012, são oito os projetos e ações em mobilidade urbana para a Copa 2014 destinados à capital. Juntos, eles somam mais de um bilhão e quatrocentos milhões de reais em investimentos financiados, em sua maioria, pelo governo federal e municipal, cabendo à Administração Pública de Belo Horizonte a responsabilidade de execução das obras.

4.1 Boulevard Arrudas / Tereza Cristina

Com investimento previsto de mais de 234 milhões de reais, esta obra objetiva a requalificação do espaço viário com obras estruturais, viárias e urbanísticas do trecho da Av. Tereza Cristina entre a Avenida Barbacena e a Rua dos Carijós, com a cobertura do Ribeirão Arrudas, implantação de corredor preferencial de ônibus e criação de espaços de circulação de pedestres. O financiamento é de 24 milhões de reais da Administração Municipal e 210 milhões de reais do governo federal. As obras já estão em andamento, com cerca de 80% das metas já concluídas.

4.2 BRT: Antônio Carlos / Pedro I

O BRT (Bus Rapid Transit – Transporte Rápido por Ônibus) é um transporte coletivo sobre pneus, rápido, flexível, de alto desempenho que tem sido apontado pelas autoridades brasileiras como um transporte de massa alternativo ao metrô. O BRT proporciona redução dos tempos de embarque e desembarque de passageiros, por ser composto de veículos com grande número de portas e de plataformas niveladas ao piso do ônibus. Outras vantagens são o pagamento da tarifa fora do veículo, estações fechadas e seguras e mapas de informação em tempo real.

Via de acesso ao aeroporto de Confins, à região hoteleira e ao centro, passando próximo ao complexo Mineirão/Mineirinho, a Avenida Antonio Carlos é um corredor estratégico para destinos de grande demanda durante a Copa 2014. O corredor BRT da via terá 16 quilômetros de extensão com duas faixas exclusivas para ônibus em cada direção. O trecho está dimensionado para atender a uma demanda de 20 mil passageiros/hora/sentido e será operado com ônibus articulados. O investimento total previsto é de 588,2 milhões e as obras já se encontram em execução.

O empreendimento foi dividido em quatro metas: interseção Avenida Antônio Carlos e Avenida Abraão Caran (já concluída); alargamento da Avenida Pedro I; interseção Avenida Pedro I e Avenida Vilarinho; BRT Antônio Carlos e Avenida Pedro I. As duas primeiras metas contemplam obras de adequação viária, com construção de viadutos, trincheiras e alargamento de via, buscando garantir fluidez do tráfego e melhoria nos acessos. As duas últimas são aquelas mais especificamente voltadas para a implantação do sistema de BRT em si, com obras de adequação viária e de engenharia que buscam garantir os acessos ao BRT e a

construção das estações de transferência e da Estação de Integração da Pampulha, necessárias ao funcionamento desse novo meio de transporte.

4.3 BRT: Área Central

Consiste na execução de obras para implantação do BRT nas Avenidas Santos Dumont e Paraná, compreendendo adequações e requalificação de vias preferenciais no centro, abrigando faixas exclusivas de ônibus, implantação de pavimento rígido, preparação dos canteiros, construção de seis estações de transferência do BRT e, ainda, adequações viárias nas ruas lindeiras e adjacentes às Avenidas Santos Dumont e Paraná, dentre as quais ruas Guaicurus, Tupinambás, Padre Belchior e Avenidas Augusto de Lima e Alfredo Balena. O investimento total previsto é de 58,4 milhões de reais e as obras já foram iniciadas.

4.4 BRT: Cristiano Machado

Este projeto contempla obras de implantação de pista de concreto na Avenida Cristiano Machado – BRT, trecho entre o Túnel da Lagoinha e Estação São Gabriel, com adequações das pistas, construção de passarelas e três estações de transferência. A previsão de investimento total do empreendimento é de 52,6 milhões de reais e a execução física atualmente alcança um percentual de 51% de conclusão.

4.5 Corredor Pedro II e Obras Complementares nos BRT's Antônio Carlos/Pedro I e Cristiano Machado

Com investimento previsto de 158,8 milhões de reais, as obras de adequação viária na Avenida Pedro II alcançam 5,6 km de extensão e contemplam a criação de um corredor com faixa exclusiva para ônibus, além da recuperação e alargamento do Viaduto B que dará prioridade ao transporte coletivo, facilitando o acesso ao Hipercentro. O empreendimento traz ainda o complemento dos BRTs Antônio Carlos/Pedro I e Cristiano Machado, com a construção de 16 Estações de Transferência no BRT Antônio Carlos/Pedro I, a nova Estação de Integração São Gabriel, novas passarelas e nove Estações de Transferência do BRT Cristiano Machado. Em novembro de 2012, o percentual de execução das obras alcançava 2,5%.

4.6 Expansão da Central de Controle de Trânsito

O trânsito da Área Central de Belo Horizonte é monitorado pela BHTRANS por meio do Sistema de Controle Inteligente de Tráfego (CIT). O CIT é operado pela equipe do Centro de Controle Operacional (CCO) e concentra todo o fluxo de informações necessárias para operação dos sistemas que integram o controle centralizado de semáforos em tempo real (semáforos inteligentes), o controle centralizado de semáforos em tempo fixo, os painéis de mensagens variáveis (PMV), os circuito Fechado de Televisão (CFTV).

Com o objetivo de melhorar a mobilidade urbana durante os jogos da Copa 2014, a principal meta do CIT é aprimorar o gerenciamento e aumentar a segurança do trânsito. Para tanto serão acrescentadas 62 câmeras de TV às 22 já existentes, ampliado o número de painéis de mensagens variáveis de dez para dezenove e modernizados os sistemas centralizados de semáforos, além de flexibilizados seus tempos para priorização do transporte coletivo. Serão mais de 31 milhões de reais em investimentos e, atualmente, 42% das obras já foram realizadas.

4.7 Via 210 (Ligação Via Minério / Tereza Cristina)

A execução das obras de implantação da Via 210, trecho entre Av. Teresa Cristina e Av. Waldyr Soeiro Enrich, abarca 1,7 km e compreende a implantação de via, parque linear, ciclovia, construção de trincheira e pontes, além de alças de acesso. A interligação viária conecta duas vias arteriais de grande capacidade e abrangência metropolitana que hoje são ligadas por meio do sistema local dos bairros adjacentes, o que compromete a fluidez do tráfego de veículos naquela região do Anel Rodoviário. O financiamento do empreendimento conta com 23,3% de participação do governo estadual e o investimento total alcança 106,2 milhões de reais. O percentual de conclusão dos trabalhos está em 39,9%.

4.8 Via 710 (Andradas / Cristiano Machado)

A Via 710 promoverá o acesso entre duas regiões da capital, iniciando na Avenida dos Andradas, principal corredor radial da região Leste, e finalizando na Avenida Cristiano Machado, no principal corredor da região Nordeste. Com extensão de 4,0 km, será um corredor viário de alta capacidade ligando dois pontos do município sem passagem pelo centro, permitindo deslocamentos que não impactarão a Área Central da cidade,

especialmente em dias de eventos. O empreendimento conta com financiamento estadual de mais de 40% de um total de 174,9 milhões de reais e compreende a implantação de via, ciclovia, rede de drenagem, contenções, construção de trincheira, passarelas, viadutos e execução/recuperação de pavimento asfáltico. Apenas 1,8% das obras foram concluídas até o momento.

5 RESULTADOS DA PESQUISA

A análise das informações obtidas por meio da presente pesquisa permite o desenvolvimento de algumas considerações sobre como a cidade-sede de Belo Horizonte está conduzindo os investimentos em mobilidade para a Copa do Mundo 2014 em prol da melhoria do transporte de pessoas no município.

Ao se tecer um paralelo entre os projetos voltados para o evento e os problemas relacionados ao transporte de pessoas diagnosticados na capital mineira, observa-se, a princípio, que a maioria das ações governamentais busca solucionar prioritariamente dois deles: os relacionados ao transporte coletivo e os relativos ao sistema viário.

O estudo dos empreendimentos voltados para a rede viária revela a busca por melhorias na circulação dos veículos motorizados, com o alargamento vias arteriais como as Avenidas Pedro I e Pedro II, Antônio Carlos, Cristiano Machado e Tereza Cristina, otimização dos acessos nesses corredores, recuperação do pavimento e construção de vias de conexão entre corredores, iniciativas que atendem a algumas das deficiências diagnosticadas. Porém, essas ações estão concentradas nas vias estratégicas à realização da Copa do Mundo, uma vez que os corredores-alvo ou interligam a Área Central e hoteleira de Belo Horizonte aos aeroportos e ao estádio de futebol ou conectam a capital às rodovias estaduais e federais, acessos obrigatórios para aqueles que utilizarão o transporte motorizado para transitar entre as diferentes cidades-sede do evento. Não se observam intervenções em outras vias arteriais problemáticas e relevantes à melhoria dos deslocamentos na capital como as Avenidas Raja Gabaglia, Nossa Senhora do Carmo e Amazonas. Poucas e pontuais também são as iniciativas para promover a ligação entre os corredores arteriais. Apenas os projetos das vias 210 e 710 prevêem a implantação dessas conexões e, mesmo esses, possuem caráter local. Não existem propostas que busquem a adoção de uma rede de ligação anelar abrangente, atingindo vários corredores estratégicos nas diversas regiões da capital e promovendo uma rota alternativa para aqueles cujo destino não é o Hipercentro, desafogando essa área e também as vias arteriais radiais.

A implantação do BRT em dois importantes corredores arteriais de Belo Horizonte surge como a principal estratégia governamental na resolução das deficiências relacionadas ao transporte coletivo para a Copa 2014. Com a adoção desse novo serviço de transporte público coletivo a expectativa é de que haja um aumento da velocidade operacional e consequente redução do tempo das viagens com destino ao centro da capital, uma vez que os veículos contarão com pistas exclusivas de tráfego. No entanto, a implantação do BRT em apenas dois corredores da cidade minimiza os impactos benéficos da iniciativa, resultando em uma solução parcial e regionalizada do problema e favorecendo, de forma relevante, apenas a população dos entornos das vias contempladas.

Embora os projetos do BRT incluam a implantação de duas estações de integração, a ausência de projetos voltados para a estruturação de uma rede trófico-alimentada mais abrangente e integrada ao sistema metropolitano converge para a necessidade de continuidade da circulação de veículos do transporte coletivo municipal e metropolitano convencionais por esses corredores, competindo diretamente com os demais veículos por um espaço viário já limitado pelas pistas exclusivas ao tráfego do BRT. Assim, existe a possibilidade de o problema do excesso de veículos e da sobrecarga nas vias ser reforçado ao invés de sanado. Outro aspecto a ser considerado é que o destino final dos futuros BRT's, bem como da maioria dos veículos do transporte coletivo convencional, é a Área Central. Sem uma rede trófico-alimentada estruturada, a tendência é de que os veículos do BRT se somem àqueles do sistema convencional, inflando ainda mais o Hipercentro que, neste cenário, continuará atuando como um grande terminal, uma das deficiências levantadas que não conta com solução nos projetos apresentados para o evento.

Três dos empreendimentos para a Copa 2014 contam com iniciativas de priorização de tráfego para o transporte coletivo motorizado convencional. Um deles, contemplando a Avenida Pedro II, prevê a adoção de faixa exclusiva para ônibus e os outros dois, um na Área Central e o outro na Avenida Tereza Cristina, prevêem a implantação de vias preferenciais. Trata-se, mais uma vez, de ações concentradas regionalmente, assim como serão seus benefícios para o transporte coletivo de Belo Horizonte.

Nenhum dos projetos levantados prevê a melhoria do sistema sobre trilhos da capital. De acordo com as informações pesquisadas, o BRT será o sistema alternativo ao metrô para o transporte de massas no evento, uma escolha questionável tendo em vista as vantagens que o último apresenta em relação ao primeiro. Enquanto o BRT alcança velocidade máxima de 30 km/h e possui capacidade de transporte de até 20 mil passageiros/hora/sentido, o metrô atinge velocidade de até 40 km/h e comporta 80 mil passageiros/hora/sentido (SEMGE INFORMA,

2011, p. 5). O metrô não interfere em outros modais e possui uma política tarifária atraente a qual o BRT dificilmente conseguirá se equiparar. Apenas em relação ao custo de implantação é que o Transporte Rápido por Ônibus se mostra mais vantajoso do que o metrô, uma vez que, em termos de valor, sua adoção chega a ser dez vezes menos onerosa do que a instalação do metrô. Esse fator, aliado também a um menor tempo demandado para a implantação foram as justificativas apresentadas pelo poder público para a escolha do BRT em detrimento do sistema metroviário como alvo de investimentos para a Copa 2014, mesmo o metrô sendo, comparativamente, mais vantajoso em termos de eficiência operacional e de benefícios a longo prazo.

Dentre as ações planejadas para o evento não existem iniciativas específicas voltadas para a resolução dos problemas relacionados ao transporte individual. A implantação de melhorias na rede viária aliada à facilitação ao crédito e às políticas de redução de tributos incidentes sobre veículos automotores podem, na verdade, reforçar o estímulo à compra e resultar em aumento da frota, agravando ainda mais a situação relacionada ao transporte individual motorizado. Da mesma forma, o sistema de pedestres não conta com projetos estruturados para sua melhoria. As poucas intervenções observadas neste segmento são decorrentes dos empreendimentos na rede viária, cujos projetos prevêm a criação de espaços de circulação de pedestres e a construção de passarelas, não compreendendo melhorias expressivas nas principais causas de entaves ao tráfego de pedestres levantadas presentes em várias regiões do Hipercentro e entornos.

Outra das deficiências diagnosticadas que não será diretamente atendida por projetos da Copa 2014 é aquela relacionada ao sistema metropolitano. Não existem propostas, no atual rol de projetos para o evento, que busquem soluções articuladas com a rede metropolitana. Os possíveis benefícios observados para esse segmento serão aqueles decorrentes de outros projetos, como aqueles de melhorias nas vias arteriais e os do BRT, cuja implantação, espera-se, implicará em diminuição do número de veículos do transporte coletivo municipal nos corredores contemplados e, conseqüentemente, da disputa pelo espaço de tráfego e pela demanda de passageiros entre transporte municipal e metropolitano.

6 CONCLUSÃO

Frente a tudo o que foi exposto conclui-se que, embora os projetos voltados para a Copa do Mundo 2014 contemplem algumas das necessidades da cidade-sede de Belo Horizonte em relação ao transporte de pessoas, trata-se de um atendimento parcial. Os

benefícios dos futuros empreendimentos serão sentidos de forma significativa somente por aqueles cidadãos cujas necessidades de deslocamento se concentrem nas regiões norte, nordeste e noroeste da capital, áreas nas quais estão localizadas seis entre as oito obras em mobilidade para o evento e, providencialmente, também os principais destinos a serem procurados pelos futuros turistas, como o estádio de futebol e o aeroporto internacional.

A concentração das obras nessas regiões revela claramente que a principal preocupação do Poder Público ao selecionar os empreendimentos em mobilidade para a Copa 2014 foi o atendimento ao evento. Outras importantes deficiências relacionadas aos deslocamentos em Belo Horizonte que poderiam ter sido contempladas, como a questão do transporte sobre trilhos, foram deixadas de lado, demonstrando enorme descaso dos governantes frente às necessidades de seu povo ao se definir a aplicação dos recursos públicos.

Com tudo isso, a cidade perde uma oportunidade única de garantir investimentos para a execução de importantes projetos que poderiam, ao mesmo tempo, atender ao evento e assegurar soluções mais robustas e com resultados a longo prazo para os problemas relacionados ao transporte de pessoas na capital mineira.

REFERÊNCIAS

BAENINGER, Rosana (org.). **População e Cidades:** subsídios para o planejamento e para as políticas sociais. Campinas: Núcleo de Estudos de População-Nepo/Unicamp; Brasília: UNFPA, 2010. 304p. Disponível em <http://www.ence.ibge.gov.br/c/document_library/get_file?uuid=6c31d8e8-3bbe-480f-9b065468e3ffc20c&groupId=37690208>. Acesso em 27/11/2012.

BHTRANS. Empresa de Transporte e Transito de Belo Horizonte S/A. **Diagnóstico e Prognóstico Preliminar do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte.** Belo Horizonte, 2008. Disponível em: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portal/publicodl/BHTRANS/A%20Empresa/publicacoes/PlanMob-BH-DiagProgPrelimOut2008.pdf>>. Acesso em 28/02/2013.

BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. Comissão de Fiscalização Financeira e Controle. Subcomissão Permanente para Acompanhamento, Fiscalização e Controle dos Recursos Públicos destinados à Copa de 2014 e às Olimpíadas de 2016. **Copa 2014: desafios e responsabilidades.** Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2010. 164 p. Série ação parlamentar. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/3624/copa_2014.pdf?sequence=1>. Acesso em 27/11/2012.

_____. **Lei federal nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em 27/11/2012.

_____. Ministério do Esporte. **4º Balanço das Ações do Governo Brasileiro para a Copa 2014.** Dezembro 2012. Disponível em: <http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/12272012_balanco_copa_geral.pdf>. Acesso em 18/02/2013.

_____. Ministério do Esporte. **4º Balanço das Ações para a Copa (1º Ciclo):** Cidade-sede de Belo Horizonte. Dezembro 2012. Disponível em: <http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/12272012_balanco_belo Horizonte.pdf>. Acesso em 18/02/2013.

_____. Ministério das Cidades. **Mobilidade e política urbana:** subsídios para uma gestão integrada. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005. Disponível em: <<http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade.pdf>>. Acesso em 27/11/2012.

CBTU. Companhia Brasileira de Trens Urbanos. STU/BH. Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte. **Relatório de Gestão: 2011-2012.** Julho de 2012. Disponível em: <http://www.metrobh.gov.br/cbtu/paginas/relatorios/relatorio_gestao_%202011_2012.pdf>. Acesso em 01/04/2013.

DOMINGUES, Edson Paulo; JUNIOR, Admir Antonio Betarelli; MAGALHÃES, Aline Souza. **Copa do mundo 2014:** impactos econômicos no Brasil, em Minas Gerais e Belo Horizonte. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2010. Disponível em: <<http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20382.pdf>>. Acesso em 28/02/2013.

MACEDO, Márcia Helena; SILVA, Antônio Nelson Rodrigues da; COSTA, Marcela da Silva. **Abordagem sistêmica da Mobilidade Urbana:** reflexões sobre o conceito e suas

implicações. In: Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável, 3, 2008, Santos. Disponível em: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=539&Itemid=116&lang=es>. Acesso em 14/02/2013.

SENGE INFORMA. Belo Horizonte: Sindicato dos Engenheiros de MG, n. 190, março 2011. Disponível em: <http://www.sengemg.com.br/downloads/senge_informa_190.pdf>. Acesso em 14/02/13.